



Ежедневный мониторинг СМИ

13 АПРЕЛЯ 2021

СОДЕРЖАНИЕ

РОССИЯ 24; ЕВГЕНИЯ ПЕТРУХИНА; 2021.04.13; АВИАСООБЩЕНИЕ С ТУРЦИЕЙ И ТАНЗАНИЕЙ РОССИЯ СТАВИТ НА ПАУЗУ. НОВОСТИ НА «РОССИИ 24»	4
РОССИЯ 1; НАИЛЯ АСКЕР-ЗАДЕ; 2021.04.12; ВЕРНУТЬСЯ ИЛИ ПРОДОЛЖИТЬ ОТДЫХ: ЧТО ДЕЛАТЬ ТУРИСТАМ, КОТОРЫЕ НАХОДЯТСЯ В ТУРЦИИ. ВЕСТИ В 20:00	4
1 КАНАЛ НОВОСТИ В 9:00; 2021.04.13; РОССИЯ ОГРАНИЧИВАЕТ РЕГУЛЯРНОЕ И ЧАРТЕРНОЕ АВИАСООБЩЕНИЕ С ТУРЦИЕЙ С 15 АПРЕЛЯ ДО 1 ИЮНЯ	4
1 КАНАЛ НОВОСТИ В 21:00; 2021.04.12; РОССИЯ ОГРАНИЧИВАЕТ ПОЛЕТЫ В ТУРЦИЮ И ТАНЗАНИЮ	5
РОССИЯ 24; ЕЛИЗАВЕТА ХРАМЦОВА; 2021.04.12; ВИЗИТ ЛАВРОВА В КАИР: РОССИЯ И ЕГИПЕТ ВЫЙДУТ НА НОВОЕ КАЧЕСТВО ОТНОШЕНИЙ. НОВОСТИ НА «РОССИИ 24»	6
РОССИЯ 1; 2021.04.13; САМОКАТ ВНЕ ПРАВОВОГО ПОЛЯ. УТРО РОССИИ.....	6
ТАСС; 2021.04.12; ПУТИН ПОРУЧИЛ ДО 15 ИЮНЯ ОПРЕДЕЛИТЬ ТАРИФЫ НА ПРОВОДКУ СУДОВ ПО СЕВЕРНОМУ МОРСКОМУ ПУТИ.....	6
ТАСС; 2021.04.12; ВОЕННЫЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКИ ЦВО ПОСТРОЯТ БОЛЬШЕ ПОЛОВИНЫ ВТОРОЙ ВЕТКИ БАМА	7
КОММЕРСАНТЬ ПРИЛОЖЕНИЕ ЛОГИСТИКА; КСЕНИЯ ПОТАЕВА; 2021.04.13; БАМ УПЕРСЯ В УГОЛЬ; ПРОЕКТЫ МОДЕРНИЗАЦИИ БАМА НЕ ПОЗВОЛЯТ СУЩЕСТВЕННО РАЗГРУЗИТЬ ТРАНССИБ	7
КОММЕРСАНТЬ; ЕВГЕНИЙ ЗАЙНУЛЛИН; 2021.04.13; «А-ПРОПЕРТИ» НАГРУЗИЛАСЬ КРЕДИТАМИ; КОМПАНИЯ АЛЬБЕРТА АВДОЛЯНА УВЕЛИЧИЛА ДОЛГ В 11 РАЗ	9
РОССИЯ 1; 2021.04.12; В УЛЬЯНОВСКОЙ ОБЛАСТИ В 2021 ГОДУ ОТРЕМОНТИРУЮТ 145 КИЛОМЕТРОВ ТРАСС. ВЕСТИ.....	10
ИНТЕРФАКС; 2021.04.12; РФ ПРИОСТАНОВИТ ПОЛЕТЫ В ТУРЦИЮ И ТАНЗАНИЮ С 15 АПРЕЛЯ ПО 1 ИЮНЯ	10
ТАСС; 2021.04.12; ГЛАВА РОСТУРИЗМА ЗАЯВИЛА, ЧТО ЭВАКУАЦИИ ТУРИСТОВ ИЗ ТУРЦИИ И ТАНЗАНИИ НЕ БУДЕТ	11
ВЕДОМОСТИ; АНАСТАСИЯ ЛЬВОВА; 2021.04.13; ДАЛЬНЕВОСТОЧНОЙ АВИАКОМПАНИИ ДАДУТ 50 МЛРД РУБЛЕЙ НА «РАСКАТКУ» НОВЫХ МАРШРУТОВ; НО СТОЛЬКО ПАССАЖИРОВ В ДФО НЕ НАБЕРЕТСЯ, ПРЕДУПРЕЖДАЮТ ЭКСПЕРТЫ	11
КОММЕРСАНТЬ; АЛЕКСАНДРА МЕРЦАЛОВА, НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА, КИРИЛЛ КРИВОШЕЕВ; 2021.04.13; ОТДЫХ ПРОТИВОТУРЕЧИТ КАРАНТИНУ; НА МАЙСКИЕ ПРАЗДНИКИ ЛЕТЕТЬ НЕКУДА	12
ИЗВЕСТИЯ; АНАСТАСИЯ ПЛАТОНОВА, МАРИЯ ВАСИЛЬЕВА, ЭЛЬНАР БАЙНАЗАРОВ; 2021.04.13; МОРСКОЙ ОТБОЙ: ЧТО ЖДЕТ РОССИЙСКИХ ТУРИСТОВ ПОСЛЕ ЗАКРЫТИЯ ТУРЦИИ; АЛЬТЕРНАТИВНЫМ НАПРАВЛЕНИЕМ МОГУТ СТАТЬ КУОРТЫ ЕГИПТА И КИПРА	14
ИЗВЕСТИЯ; МАКСИМ ТАЛАВРИНОВ; 2021.04.13; ПРЕМИИ – КЛАСС: РУКОВОДСТВО ШЕРЕМЕТЬЕВО ПОЛУЧИЛО РЕКОРДНОЕ	

ВОЗНАГРАЖДЕНИЕ; В «НЕЛЕТНОМ» 2020 ГОДУ 17 ТОПАМ АВИАГАВАНИ ВЫПЛАТИЛИ В ЦЕЛОМ 861 МЛН РУБЛЕЙ.....	17
КОММЕРСАНТЬ; МАРИАННА БЕЛЕНЬКАЯ; 2021.04.13; «УКРАИНСКИЙ МИЛИТАРИЗМ» ПОМЯНУЛИ В КАИРЕ; СЕРГЕЙ ЛАВРОВ ИЗ ЕГИПТА ПОСЛАЛ СИГНАЛ В ТУРЦИЮ.....	18
КОММЕРСАНТЬ; ИВАН БУРАНОВ; 2021.04.13; ХАКЕРЫ ВЗЯЛИСЬ ЗА ТЕХОСМОТР; РЕФОРМУ ПРОЦЕДУРЫ ТО ПОСТАВИЛИ ПОД СОМНЕНИЕ КИБЕРМОШЕННИКИ	19
КОММЕРСАНТЬ; ДИАНА ГАЛИЕВА; 2021.04.13; ИНВЕСТИЦИЯМ ПОРУЧЕНО БЫТЬ; ПРАВИТЕЛЬСТВО ОБСУДИТ ЗАПРОСЫ БИЗНЕСА НА НОВЫЕ СТИМУЛЫ ДЛЯ ВЛОЖЕНИЙ.....	21
ВЕДОМОСТИ; 2021.04.13; РОССИЙСКИЕ ПУТЕШЕСТВЕННИКИ ГОТОВЫ К ЦИФРОВЫМ ПАСПОРТАМ ЗДОРОВЬЯ; ЕСЛИ ЭТО ОБЛЕГЧИТ ПОЕЗДКИ, ИСПОЛЬЗОВАТЬ ИХ СОГЛАСНЫ ДЕВЯТЬ ИЗ ДЕСЯТИ ЧЕЛОВЕК.....	22
КОММЕРСАНТЬ ПРИЛОЖЕНИЕ ЛОГИСТИКА; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2021.04.13; ВСТАЛ КАК ВКОПАННЫЙ; КОНТЕЙНЕРОВОЗ УСТРОИЛ НЕДЕЛЬНЫЙ КОЛЛАПС НА СУЭЦКОМ КАНАЛЕ.....	23
ТАСС; 2021.04.12; ЛАВРОВ: СОЗДАНИЕ КОРИДОРА «СЕВЕР – ЮГ» ОСОБЕННО ВАЖНО ПОСЛЕ ИНЦИДЕНТА В СУЭЦКОМ КАНАЛЕ	26
РИА НОВОСТИ; 2021.04.12; «ЮТЭЙР» ВОЗОБНОВИЛА РЕЙСЫ В МИНСК.....	27
ТАСС; 2021.04.12; «АЭРОФЛОТ» ПРЕДЛОЖИТ ПАССАЖИРАМ ОБМЕНЯТЬ ИЛИ ВЕРНУТЬ БИЛЕТЫ В ТУРЦИЮ БЕЗ ДОПЛАТ И ШТРАФОВ.....	27
ТАСС; 2021.04.12; «УРАЛЬСКИЕ АВИАЛИНИИ» ГОТОВЫ ВЕРНУТЬ ДЕНЬГИ ЗА ОТМЕНЕННЫЕ РЕЙСЫ В ТУРЦИЮ	28
ТАСС; 2021.04.12; S7 ПРИОСТАНАВЛИВАЕТ РЕЙСЫ В ТУРЦИЮ С 15 АПРЕЛЯ ПО 1 ИЮНЯ.....	28
КОММЕРСАНТЬ FM; ВЛАДИМИР РАСУЛОВ; 2021.04.12; ЧАРТЕРЫ В ЕГИПЕТ ГОТОВЯТСЯ К СТАРТУ; КОГДА ЗАПУСТЯТ РЕЙСЫ ИЗ РОССИИ В ШАРМ-ЭШ- ШЕЙХ И ХУРГАДУ	28
КОММЕРСАНТЬ НОВОСИБИРСК; 2021.04.13; ПРИБЫЛИ С ГРУЗОМ; ФИНАНСОВЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ ЧЕТЫРЕХ СИБИРСКИХ АЭРОПОРТОВ ПО ИТОГАМ 2020 ГОДА ПРЕВЫСИЛИ ПРОШЛОГОДНИЕ.....	29
ТАСС; 2021.04.12; В ДУМЕ ЗАЯВИЛИ, ЧТО ВВОДИТЬ ШТРАФЫ ЗА ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ШИН НЕ ПО СЕЗОНУ НЕПРАВИЛЬНО.....	31
ТАСС; ИГОРЬ МОРЖАРЕТТО; 2021.04.12; «ЗАСИЛЬЕ КАМЕР». КАК «ДИНАМИЧЕСКИЕ ЗНАКИ» МОГУТ СТАТЬ ПОВОДОМ ДЛЯ ШТРАФОВ.....	31
КОММЕРСАНТЬ НОВОСИБИРСК; ИЛЬЯ НИКОЛАЕВ; 2021.04.13; ВОСТОЧНЫЙ ОБХОД ТОРМОЗИТ НА ЖАЛОБЕ; ОСПОРЕНЫ РЕЗУЛЬТАТЫ ТОРГОВ ПО ВЫБОРУ ПОДРЯДЧИКА ДЛЯ ДОРОЖНОГО ДОЛГОСТРОЯ.....	33
ВЕДОМОСТИ; ИЛЬЯ ВИНОГРАДОВ; 2021.04.13; ДУБАЙ ЗАКУПИТ 4000 БЕСПИЛОТНЫХ ШАТТЛОВ CRUISE ORIGIN; С 2023 ГОДА ОНИ БУДУТ РАБОТАТЬ В ГОРОДЕ КАК ТАКСИ.....	35
ТАСС; 2021.04.12; РЖД ИЗУЧАЮТ УЧАСТИЕ В СТРОИТЕЛЬСТВЕ Ж/Д ПУТЕЙ В ОАЭ.....	35
ИНТЕРФАКС; 2021.04.12; ПРОЕКТ «ГОРОДСКИХ ЭЛЕКТРИЧЕК» В СЕРБИИ МОЖЕТ ПОТРЕБОВАТЬ НОВОГО ФИНАНСИРОВАНИЯ СО СТОРОНЫ РФ – РЖД.....	35
РИА НОВОСТИ; 2021.04.12; ПУТИН ПОРУЧИЛ ИЗУЧИТЬ СОХРАНЕНИЕ РЕЙДОВОЙ ПЕРЕГРУЗКИ СПГ ИЗ АРКТИКИ	36
ТАСС; 2021.04.12; КОМИТЕТ ГОСДУМЫ ОДОБРИЛ НЕПРИМЕНЕНИЕ К СУДАМ- ХРАНИЛИЩАМ СПГ ПОНИЖЕННЫХ СТРАХОВЫХ ВЗНОСОВ	37

ПУБЛИКАЦИИ

РОССИЯ 24; ЕВГЕНИЯ ПЕТРУХИНА; 2021.04.13; АВИАСООБЩЕНИЕ С ТУРЦИЕЙ И ТАНЗАНИЕЙ РОССИЯ СТАВИТ НА ПАУЗУ. НОВОСТИ НА «РОССИИ 24»

Из-за коронавируса Россия ограничивает регулярное и чартерное авиасообщение с Турцией. Также приостанавливаются полеты в Танзанию. Что делать тем, кто собирается лететь или уже на отдыхе?

<https://www.vesti.ru/video/2287656>

На ту же тему:

<https://www.vesti.ru/video/2287672>

<https://www.vesti.ru/video/2287521>

РОССИЯ 1; НАИЛЯ АСКЕР-ЗАДЕ; 2021.04.12; ВЕРНУТЬСЯ ИЛИ ПРОДОЛЖИТЬ ОТДЫХ: ЧТО ДЕЛАТЬ ТУРИСТАМ, КОТОРЫЕ НАХОДЯТСЯ В ТУРЦИИ. ВЕСТИ В 20:00

Россия приостанавливает авиасообщение с Турцией. Туристам, купившим путевку в Турцию, рекомендовано поменять направление отдыха, заявила **вице-премьер РФ** Татьяна Голикова.

<https://www.vesti.ru/video/2287552>

1 КАНАЛ НОВОСТИ В 9:00; 2021.04.13; РОССИЯ ОГРАНИЧИВАЕТ РЕГУЛЯРНОЕ И ЧАРТЕРНОЕ АВИАСООБЩЕНИЕ С ТУРЦИЕЙ С 15 АПРЕЛЯ ДО 1 ИЮНЯ

В Турции сейчас наиболее сложная эпидобстановка по коронавирусу за весь период пандемии, об этом заявил министр здравоохранения республики. Накануне там был зафиксирован рекордный суточный прирост – почти 55 тысяч заразившихся. В красной зоне сейчас большая часть территории, в том числе и популярные туристические места: Стамбул, Анкара, Анталия, Измир.

Традиционно заметную часть турпотока в Турцию составляют наши граждане: только на майские праздники, по оценкам экспертов, россияне приобрели около 200 тысяч путевок по этим направлениям. Но из-за обострения ситуации с COVID-19 Россия накануне приостановила полеты в Турцию. В республике констатируют: у них свирепствует один из самых тяжелых штаммов.

«Мы переживаем самый тяжелый период пандемии. Не менее 80% населения Турции – в городах с очень высоким риском заболевания коронавирусом. При этом 85% новых случаев заражения коронавирусом в стране приходится на британский штамм», – сообщил министр здравоохранения Турции Фахреттин Коджа.

Ограничения регулярного и чартерного авиасообщения с Турцией вступят в силу 15 апреля и продлятся предварительно до 1 июня. По словам главы Роспотребнадзора, около 80% «привозных» случаев приходится на россиян, прибывших как раз из Турции. В Ростуризме рекомендовали перенести поездку на более поздние даты или поменять направление.

Те отдыхающие, которые сейчас находятся на курортах, смогут при желании вернуться домой досрочно. Некоторые авиакомпании уже начали возвращать билеты без доплат и штрафов.

<https://www.1tv.ru/news/2021-04-13/404733->

[rossiya_ogranichivaet_regulyarnoe_i_charternoe_aviasoobschenie_s_turtsiey_s_15_aprelya_do_1_iyunya](https://www.1tv.ru/news/2021-04-13/404733-rossiya_ogranichivaet_regulyarnoe_i_charternoe_aviasoobschenie_s_turtsiey_s_15_aprelya_do_1_iyunya)

[https://www.1tv.ru/news/2021-04-13/404726-](https://www.1tv.ru/news/2021-04-13/404726-rossiyskie-aviakompanii-gotovyatsya-k-izmeneniyam-v-raspisanii-poletov-v-turetskom-napravlenii)

[rossiyskie aviakompanii gotovyatsya k izmeneniyam v raspisanii poletov v turetskom napravlenii](https://www.1tv.ru/news/2021-04-13/404726-rossiyskie-aviakompanii-gotovyatsya-k-izmeneniyam-v-raspisanii-poletov-v-turetskom-napravlenii)

1 КАНАЛ НОВОСТИ В 21:00; 2021.04.12; РОССИЯ ОГРАНИЧИВАЕТ ПОЛЕТЫ В ТУРЦИЮ И ТАНЗАНИЮ

Такое решение принял оперативный штаб по борьбе с коронавирусом. Новость, которая волнует многих перед сезоном отпусков. Мера связана с тем, что именно из этих стран к нам чаще всего завозят различные мутации COVID-19.

Слухи о прекращении авиасообщения с Турцией начались еще в конце прошлой недели. Сразу несколько информагентств предупреждали, что о новых ограничениях объявят сегодня.

«Принято решение ограничить регулярное и чартерное авиасообщение, осуществляемое из российских международных аэропортов в аэропорты Турецкой Республики и в обратном направлении, с 15 апреля сего года по 1 июня сего года», – сообщила **вице-премьер** Татьяна Голикова.

В запрете будет несколько исключений. Первое – для рейсов, которые вывезут россиян домой. Сохранится и минимальное регулярное сообщение между Москвой и Стамбулом – ближайшие полтора месяца в каждую сторону будет летать только один рейс в неделю. Ограничение полетов не коснется перевозки строителей турецкой АЭС «Аккую», которую возводит Росатом.

Приостановить продажу путевок в Турцию рекомендовано российским туроператорам, однако на период с 15 апреля по 1 июня может быть уже продано порядка 600 тысяч путевок. По данным информагентств, на отдыхе в Турции сейчас находятся до 30 тысяч российских туристов.

«Организованные туристы, находящиеся сейчас на территории Турции и Танзании по линии туроператоров, смогут вернуться в Россию планово, в соответствии с датами окончания тура. Туристы, которые решат вернуться раньше даты окончания тура, смогут это сделать по согласованию с туроператором», – сообщила глава Ростуризма Зарина Догузова.

«Стандартные варианты, действующие в подобной ситуации, – перебронироваться на другую дату, перебронироваться на другие направления, если у туроператора есть возможность, и возврат средств», – сказала исполнительный директор Ассоциации туроператоров России Майя Ломидзе.

Решение о прекращении полетов принято оперштабом после анализа эпидситуации за рубежом.

«Если говорить о странах, с которыми у нас открыто авиасообщение, то из 30 таких стран в 21 за прошедшие три недели мы видим определенную дестабилизацию ситуации, но самые высокие цифры заболеваемости зарегистрированы в Турецкой республике. Напомню, если в Российской Федерации это 45 случаев на 100 тысяч населения, то в Турецкой Республике этот показатель составил 455 на 100 тысяч населения за 14-ю неделю текущего года», – привела данные глава Роспотребнадзора Анна Попова.

Подъем заболеваемости, который начался в Турции зимой, в последние несколько недель перешел во взрывной рост. Цифры достигли максимальных значений с начала пандемии. 8 апреля – почти 56 тысяч выявленных заболевших за сутки. Минздрав Турции публикует карту риска заболевания COVID-19 в зависимости от региона страны, где синий – низкий риск, а красный – очень высокий. Все популярные туристические направления, будь то Стамбул или южное побережье страны, в красной, самой опасной зоне.

При этом с августа 2020-го, когда Россия возобновила международное авиасообщение, большая часть из трех миллионов россиян прилетела именно из Турции. Каждый сотый

вернувшийся, в сумме 25 тысяч человек, по прилете в Россию сдал положительный тест на COVID-19. 8 из 10 заболевших прилетели из Турции.

«Самое значимое количество завезенных штаммов из Турции, штаммов мутировавших. Это единственная страна, откуда были завезены оба штамма в разных вариантах, разными людьми. И британский, и южноафриканский, и абсолютно точно мутировавшие вирусы, но которые еще не получили своего названия, это достаточно высокий удельный вес», – отметила глава Роспотребнадзора Анна Попова.

Три четверти выявляемых заражений в Турции приходится на новые штаммы. Тем временем в России выявлены уже 193 мутации нового коронавируса. Большая часть из них завезены из Турции, а также Танзании, из которой 13 россиян вернулись еще и заболевшими малярией.

«На основании анализа эпидемиологических данных нами принято решение приостановить авиационное сообщение с Объединенной Республикой Танзания также с 15 апреля по 1 июня 2021 года. Хотела бы обратить внимание, что мы внимательнейшим образом будем отслеживать ситуацию, и если ситуация в Турецкой Республике и Республике Танзания стабилизируется, то мы будем оперативно информировать наших граждан, чтобы они имели возможность покупать туры в эти государства», – сообщила Татьяна Голикова.

Сегодняшние ограничительные меры принимаются не только из-за ситуации за рубежом, но и из-за эпидобстановки в России.

«Темпы снижения заболеваемости замедлились, и последние три недели мы наблюдаем снижение не более чем на 1,5% от недели к неделе, притом что ранее это снижение составляло 12% от недели к неделе. То есть темпы, безусловно, замедлились, мы практически стоим на месте», – отметила глава Роспотребнадзора.

Дальнейшие решения властей будут зависеть от коронавирусной обстановки. Но турецкие чиновники еще до брифинга российского оперштаба понадеялись, что справятся с подъемом заболеваемости в течение месяца. Что касается поездок в Турцию после 1 июня – в Белом доме сегодня гарантий не дали и призвали ждать дополнительной информации.

[https://www.1tv.ru/news/2021-04-12/404713-](https://www.1tv.ru/news/2021-04-12/404713-rossiya_ogranichivaet_polety_v_turtsiyu_i_tanzaniyu)

[rossiya_ogranichivaet_polety_v_turtsiyu_i_tanzaniyu](https://www.1tv.ru/news/2021-04-12/404713-rossiya_ogranichivaet_polety_v_turtsiyu_i_tanzaniyu)

РОССИЯ 24; ЕЛИЗАВЕТА ХРАМЦОВА; 2021.04.12; ВИЗИТ ЛАВРОВА В КАИР: РОССИЯ И ЕГИПЕТ ВЫЙДУТ НА НОВОЕ КАЧЕСТВО ОТНОШЕНИЙ. НОВОСТИ НА «РОССИИ 24»

Торговое и гуманитарное партнерство, а также взаимодействие в борьбе с коронавирусом обсуждают в Каире, куда с рабочим визитом прибыл Сергей Лавров. Глава российского МИД встретился с президентом Египта и министром иностранных дел страны. Какие еще темы на повестке дня?

<https://www.vesti.ru/video/2287479>

РОССИЯ 1; 2021.04.13; САМОКАТ ВНЕ ПРАВОВОГО ПОЛЯ. УТРО РОССИИ

С резким потеплением любители велосипедов, самокатов, гироскутеров и моноколес захватили тротуары. Пункты проката открылись, но в ПДД до сих пор не прописана ответственность пользователей “альтернативного транспорта”.

<https://www.vesti.ru/video/2287596>

ТАСС; 2021.04.12; ПУТИН ПОРУЧИЛ ДО 15 ИЮНЯ ОПРЕДЕЛИТЬ ТАРИФЫ НА ПРОВОДКУ СУДОВ ПО СЕВЕРНОМУ МОРСКОМУ ПУТИ

Президент России Владимир Путин поручил правительству РФ совместно с госкорпорацией «Росатом» до 15 июня 2021 года проработать вопрос об установлении долгосрочных тарифов на проводку судов по Северному морскому пути. Об этом говорится

в перечне поручений главы государства по итогам совещания о мерах стимулирования инвестиционной активности. Документ размещен на сайте Кремля.

«Правительству РФ рассмотреть совместно с государственной корпорацией по атомной энергии «Росатом» вопросы об установлении долгосрочных тарифов на ледокольную проводку судов в акватории Северного морского пути и ставок портовых сборов, взимаемых в морских портах, расположенных на побережье этой акватории», – говорится в тексте поручения.

При определении тарифа также должно учитываться поддержание и развитие объектов транспортной инфраструктуры, обеспечиваться безопасное судоходство, а также соблюдаться баланс интересов поставщиков и потребителей услуг по проводке судов.

<https://tass.ru/ekonomika/11120211>

ТАСС; 2021.04.12; ВОЕННЫЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКИ ЦВО ПОСТРОЯТ БОЛЬШЕ ПОЛОВИНЫ ВТОРОЙ ВЕТКИ БАМА

Военные железнодорожники Центрального военного округа построят более половины второй ветки Байкало-Амурской магистрали. Об этом говорится в сообщении, распространенном в понедельник **пресс-службой** округа.

«Военные железнодорожники Центрального военного округа построят 183 км из запланированных 340 км второй ветки Байкало-Амурской магистрали. К работам будет привлечено около 750 военнослужащих и более 400 единиц военной и специальной техники», – говорится в сообщении.

В тексте указано, что в строительстве участка второй ветки от железнодорожного разъезда Мирошниченко до станции Февральск будут задействованы военнослужащие трех железнодорожных бригад военного округа. Для проживания личного состава будут развернуты три блочно-модульных городка на станциях Дрогошевск, Дугда и Тунгала.

На данный момент военнослужащие Абаканского соединения приступили к погрузке военной техники и имущества на железнодорожные платформы. Им предстоит совершить марш протяженностью более 3 тыс. км. По прибытии на место военные железнодорожники выполняют подготовку площадок под размещение, приемку и разгрузку эшелонов с имуществом и оборудованием. Личный состав и техника, убывающие для проведения работ по реконструкции железнодорожного участка, совершат марш от станции Абакан до станции разгрузки Дрогошевск.

<https://tass.ru/sibir-news/11119675>

КОММЕРСАНТЪ ПРИЛОЖЕНИЕ ЛОГИСТИКА; КСЕНИЯ ПОТАЕВА; 2021.04.13; БАМ УПЕРСЯ В УГОЛЬ; ПРОЕКТЫ МОДЕРНИЗАЦИИ БАМА НЕ ПОЗВОЛЯТ СУЩЕСТВЕННО РАЗГРУЗИТЬ ТРАНССИБ

После завершения строительства 340 км вторых путей на Байкало-Амурской магистрали в 2024 году Россия сможет увеличить ежегодный экспорт угля на 45 млн тонн, прежде всего с Эльгинского и Огоджинского месторождений. Но этот объем вряд ли существенно разгрузит Транссиб для транзита контейнеров из Китая, полагают эксперты.

В начале апреля генеральный директор ОАО «Российские железные дороги» Олег Белозеров доложил **президенту РФ Владимиру Путину** об очередном крупном этапе реконструкции Восточного полигона, который уже начался и займет три года. Всего на строительство и реконструкцию двух главных магистралей БАМа и Транссиба планируется потратить 850 млрд руб., в результате объем грузоперевозок по этому направлению должен вырасти с нынешних 144 млн тонн (прогноз Олега Белозерова на 2021 год) до 180 млн тонн в 2024 году.

Наибольшие объемы строительных работ планируются на БАМе, который на большей части своей протяженности (около 4,3 тыс. км) остается неэлектрифицированным и однопутным. К строительству второго главного пути на участке БАМа длиной 340 км

между станциями Улак и Февральск в Амурской области уже приступили железнодорожные войска РФ, приказ о начале работ отдал министр обороны России Сергей Шойгу.

Обе станции являются точками примыкания двух железнодорожных веток, ведущих к крупным месторождениям каменного угля. От станции Улак проложена железная дорога к крупнейшему в России Эльгинскому месторождению коксующегося угля, а относительно недалеко от Февральска расположено Огоджинское угольное месторождение. Добываемое там сырье будет ориентировано на морские экспортные порты Ванино и Советская Гавань в Хабаровском крае. По информации генерального проектировщика участка Улак–Февральск АО «Институт «Стройпроект»», после реконструкции участка магистраль сможет пропускать в восточном направлении 45 млн тонн, из которых примерно 90% составляет уголь.

Важнейшая часть замысла проекта по реконструкции БАМа – попытка высвободить пропускную способность Транссиба для контейнерного транзита грузов из Азии в Европу, который сейчас идет преимущественно морским путем через Индийский океан и Суэцкий канал. Строительство второй ветки БАМа должно ускорить перевозки по Транссибу контейнерных поездов. Так, к 2024 году ОАО РЖД планирует четырехкратное (примерно до 1,7 млн TEU в год) увеличение объема транзитных контейнерных перевозок по железной дороге, а время перевозки контейнера с Дальнего Востока до западной границы России – сократить до семи дней. Однако даже эти рекордные цифры пока в десятки раз меньше, чем объемы перевозок судоходных компаний на линии Азия–Европа.

Заместитель генерального директора Института проблем естественных монополий (ИПЕМ) Владимир Савчук отмечает, что реализация мероприятий по развитию железнодорожной инфраструктуры БАМа, безусловно, повысит конкурентоспособность России на внешних рынках. «В настоящее время мощности БАМа значительно – в пять-шесть раз ниже мощности Транссибирской магистрали. Ввиду этого основной грузопоток идет по Транссибу, в том числе сырье на экспорт, транзитные контейнерные поезда и скоропортящиеся грузы. После развития инфраструктуры БАМа будет возможность перенаправить часть грузопотоков и оптимизировать логистику для многих грузоотправителей», – считает он.

В то же время весь уголь не уйдет с Транссиба: только по итогам 2020 года в порты Дальнего Востока было отправлено 93 млн тонн, что на 8,2% выше аналогичного периода прошлого года, причем тенденция высокого спроса на продукцию российских угольщиков сохраняется уже несколько лет. «После спада в предыдущие годы внешние цены на уголь продолжают расти, и в ряде портов Востока цена уже вплотную приближается к отметке \$100 за тонну. В связи с этим в ближайшее время, пока мировые цены будут привлекательными для наших угольщиков, стоит ожидать максимальной загрузки провозных способностей как БАМа, так и Транссиба», – считает Владимир Савчук из ИПЕМ.

Однако запланированного до 2024 года прироста мощностей БАМа все равно не хватит для перевозок угольщиков, Транссиб останется актуальным маршрутом экспорта, отмечает господин Савчук. «Кроме того, перевалочные мощности по обработке угля активно развиваются как в Хабаровском, так и в Приморском крае, это будет способствовать увеличению загрузки не только БАМа, но и Транссиба», – полагает он, добавляя, что для переключения большего объема угля на БАМ необходимо его дополнительное расширение. Ведущий эксперт УК «Финам Менеджмент» Дмитрий Баранов тоже считает, что значительных изменений в логистике на Восточном полигоне, в том числе появления «специализации» двух параллельных магистралей (БАМ – для угля, Транссиб – для других грузов и контейнеров), ожидать не стоит. Прежде всего потому, что «пока неизвестно, когда БАМ станет двухпутным на всем своем протяжении». «Портовая инфраструктура там, где заканчивается БАМ, не столь обширна и находится дальше от рынков Азии, что увеличит

расходы судовладельцев. Да и отечественные грузоотправители в основном расположены к Транссибу ближе, поэтому перевод их экспортных перевозок на БАМ сделает цены на их продукцию неконкурентоспособными», – отмечает аналитик.

После строительства вторых путей на всем протяжении БАМа будет крайне целесообразно, чтобы обе магистрали поровну разделили весь имеющийся на этом направлении грузопоток – как внешнеторговый, так и внутренний. «Разные виды грузов необходимо доставлять по каждой магистрали, чтобы имеющаяся на дорогах инфраструктура развивалась равномерно, была загружена постоянно, и не возникало зависимости от одного груза-монополиста», – считает Дмитрий Баранов.

Он не исключает, что в конце концов найдутся такие грузоотправители, которым будет выгоднее возить сырьевые товары по Транссибу, а контейнеры – по БАМу. «Идеальным вариантом представляется такой, когда видовая структура перевозок сложится самостоятельно, а не директивно. Железнодорожники должны предложить грузоотправителям такие условия перевозки и тарифы, чтобы они сами выбрали, по какой магистрали им выгодно возить свои грузы», – рекомендует Дмитрий Баранов. Таким образом, сложившаяся система перевозок будет самой эффективной, «а затем нужно будет лишь экономическими мерами регулировать ее, чтобы обеспечить равномерную загрузку двух магистралей, не допуская перекоса в объеме перевозок в сторону какой-либо дороги», полагает эксперт.

<https://www.kommersant.ru/doc/4761559>

На ту же тему:

<https://rg.ru/2021/04/11/reg-dfo/process-modernizacii-vostochnogo-poligona-zheleznyh-doroz-zatianulsia.html>

КОММЕРСАНТЪ; ЕВГЕНИЙ ЗАЙНУЛЛИН; 2021.04.13; «А-ПРОПЕРТИ» НАГРУЗИЛАСЬ КРЕДИТАМИ; КОМПАНИЯ АЛЬБЕРТА АВДОЛЯНА УВЕЛИЧИЛА ДОЛГ В 11 РАЗ

«А-Проперти» Альберта Авдоляна, которая может стать крупнейшим в РФ производителем металлургических углей, за 2020 год увеличила долговую нагрузку более чем в 11 раз – до 152,2 млрд руб. Рост долга произошел на фоне приобретения Эльгинского месторождения у «Мечела» и Газпромбанка. Компания планирует также покупку «Сибантрацита», что может обойтись в \$1 млрд, и масштабные инвестиции в развитие активов. Это потребует новых существенных займов.

Помимо средств на новые сделки «А-Проперти» потребуются ресурсы для развития действующих активов.

Так, уже объявленная программа инвестиций в Эльгу оценивается в 130 млрд руб. в ближайшие три года, что должно увеличить объем добычи угля с 5 млн до 45 млн тонн к 2023 году, а также обеспечить расширение мощностей железнодорожной ветки Эльга–Улак и порта Ванино. Однако денежного потока действующих активов для финансирования этих вложений будет явно недостаточно. Так, ведущий добычу и обогащение «Эльгауголь» в 2020 году увеличил выручку более чем вдвое, до 21,5 млрд руб. Однако чистая прибыль упала втрое, до 163 млн руб. Выручка оператора дороги Эльга–Улак «Эльга-дорога» увеличилась с 2,7 млрд руб. до 3,2 млрд руб., чистая прибыль – с 112 млн руб. до 141,2 млн руб. Выручка сервисной компании «Эльга-транс» выросла с 1,8 млрд руб. до 2 млрд руб., а чистая прибыль увеличилась с 31 млн руб. до 107 млн руб.

Независимый эксперт Максим Худалов призывает пока не ждать высоких финансовых результатов на Эльгинском месторождении угля, так как «А-Проперти» полноценно работает с активом начиная со второй половины 2020 года. Кроме того, рынок коксующегося угля и окисленных марок начал восстанавливаться только с 2021 года. При этом, отмечает эксперт, торговая война между Австралией и Китаем дает российским поставщикам коксующегося угля хорошие шансы нарастить отгрузки в Китай по более

высоким ценам, чем действующие австралийские спотовые уровни. «Развитие Эльги – это один из приоритетных проектов, под которые планируется расширение БАМа. Тем более что конъюнктура рынка благоприятствует развитию этого угольного проекта», – подчеркивает Максим Худалов.

<https://www.kommersant.ru/doc/4771256>

РОССИЯ 1; 2021.04.12; В УЛЬЯНОВСКОЙ ОБЛАСТИ В 2021 ГОДУ ОТРЕМОНТИРУЮТ 145 КИЛОМЕТРОВ ТРАСС. ВЕСТИ

Совещание, посвященное ремонту дорог и их обустройству в регионе, прошло в правительстве Ульяновской области. Главная тема сейчас – это прохождение паводка.

<https://www.vesti.ru/video/2287334>

ИНТЕРФАКС; 2021.04.12; РФ ПРИОСТАНОВИТ ПОЛЕТЫ В ТУРЦИЮ И ТАНЗАНИЮ С 15 АПРЕЛЯ ПО 1 ИЮНЯ

Россия с 15 апреля по 1 июня приостанавливает регулярные рейсы и полеты чартеров в Турцию, а также авиасообщение с Танзанией, сообщила вице-премьер РФ Татьяна Голикова.

«Нами принято решение ограничить регулярное и чартерное авиасообщение, осуществляемое из российских международных аэропортов в аэропорты Турецкой республики и в обратном направлении с 15 апреля по 1 июня», – сказала Голикова на брифинге в понедельник.

Исключением станут рейсы, организованные для возвращения российских граждан в РФ и поездок для участия концерна «Титан-2» в строительстве атомной электростанции Аккую. Также сохраняется на взаимной основе два рейса в неделю Москва-Стамбул и Стамбул-Москва.

Туроператорам рекомендовано приостановить реализацию путевок в Турцию с 15 апреля по 1 июня. Российские власти рекомендуют туристам, которые купили путевку в Турцию с вылетом до 1 июня, поменять направление отдыха или перенести поездку на более поздние даты.

Голикова отметила, что туристы, которые сейчас находятся в Турции, смогут как продолжить отдых вплоть до назначенного ранее вылета из страны, так и вылететь чартерными рейсами. Россияне купившие путевку в Турцию на срок после 1 июня, будут получать оперативную информацию о ситуации, чтобы они смогли подтвердить свои планы при благоприятных обстоятельствах.

Голикова также добавила, что на основании анализа эпидемиологических данных принято решение приостановить авиационное сообщение с Объединенной Республикой Танзания с 15 апреля по 1 июня 2021 года.

По ее словам, эпидемиологическая ситуация в Турции и Танзании постоянно отслеживается. «Если ситуация стабилизируется, то мы будем оперативно информировать наших граждан, чтобы они имели возможность покупать туры в эти государства», – сказала Голикова.

Штаммы привозят из Турции

Вслед за Великобританией Турция стала второй страной, с которой Россия приостановила авиасообщение из-за угрозы распространения коронавируса.

На прошлой неделе глава Роспотребнадзора Анна Попова заявила, что на Турцию приходится большинство случаев «привезённых» штаммов коронавируса в Россию. «Из разных стран привезены и британский вариант, и южноафриканский, но только из Турции у нас ввезены оба варианта разными людьми и в разное время», – сказала Попова 6 апреля

на заседании президиума координационного совета при правительстве по борьбе с распространением коронавируса.

Турция была одной из первых стран, куда РФ разрешила возобновить регулярные рейсы после их закрытия в марте прошлого года из-за COVID-19. С 1 августа можно было летать в Анкару и Стамбул, с 10 августа – в курортные Анталья, Бодрум и Даламан.

Сейчас самолеты в Турцию летают из 25 российских городов, включая Москву и Петербург.

<https://www.interfax.ru/russia/760835>

На ту же тему:

<https://tass.ru/ekonomika/11126759>

<https://ria.ru/20210412/aviasoobschenie-1727965941.html>

ТАСС; 2021.04.12; ГЛАВА РОСТУРИЗМА ЗАЯВИЛА, ЧТО ЭВАКУАЦИИ ТУРИСТОВ ИЗ ТУРЦИИ И ТАНЗАНИИ НЕ БУДЕТ

Эвакуации российских туристов из Турции и Танзании не будет, но при желании они смогут завершить свои поездки досрочно, сообщила журналистам руководитель Ростуризма Зарина Догузова.

«Организованные туристы, которые сейчас находятся на территории Турции и Танзании по линии туроператоров, смогут вернуться в Россию планово, в соответствии с датами окончания туров. Туристы, которые решат вернуться раньше даты окончания тура, смогут это сделать по согласованию с туроператором», – сказала Догузова. Для этого Ростуризм рекомендует держать связь с представителями туроператоров, добавила она.

Самостоятельные туристы также смогут вернуться домой планово, но Ростуризм рекомендует им отслеживать информацию о возможных изменениях на сайтах авиакомпаний, у которых приобретены авиабилеты, отметила Догузова.

<https://tass.ru/ekonomika/11127513>

ВЕДОМОСТИ; АНАСТАСИЯ ЛЬВОВА; 2021.04.13; ДАЛЬНЕВОСТОЧНОЙ АВИАКОМПАНИИ ДАДУТ 50 МЛРД РУБЛЕЙ НА «РАСКАТКУ» НОВЫХ МАРШРУТОВ; НО СТОЛЬКО ПАССАЖИРОВ В ДФО НЕ НАБЕРЕТСЯ, ПРЕДУПРЕЖДАЮТ ЭКСПЕРТЫ

В 2021–2025 гг. единой Дальневосточной авиакомпании (ДАК) планируется выделить более 50 млрд руб. из бюджета на субсидирование авиаперевозок по новым направлениям, следует из концепции развития авиакомпании, с которой ознакомились «Ведомости».

В этом году на «раскатку» новых маршрутов выделят 2,66 млрд руб., в 2022 г. – 7,5 млрд, в 2023 г. – 9,5 млрд, в 2024 г. – 13,9 млрд, в 2025 г. – 16,8 млрд. **Представитель Минтранса подтвердил, что обсуждаемый объем субсидирования перевозок в этом году составляет 2,66 млрд руб.** В эти объемы не входят действующие субсидии из бюджетов регионов Дальневосточного федерального округа (ДФО) в размере 4 млрд руб. ежегодно, уточняется в документе.

Подлинность документа «Ведомостям» подтвердили федеральный чиновник и источник, знакомый с ходом создания единого перевозчика. Концепция пока не была представлена в правительство, сообщил близкий к правительству источник. ДАК создается путем объединения активов региональных авиапредприятий, основой холдинга станет компания «Аврора» (базируется в аэропортах Южно-Сахалинска, Хабаровска и Владивостока). **Вице-премьер** – полпред президента в ДФО Юрий Трутнев ранее поручил определиться с финансированием компании до середины апреля.

Кроме того, перевозки в ДФО софинансируются из федерального бюджета по постановлению № 1242 (о формировании региональной маршрутной сети); в 2021 г. **Росавиация** распределит на рейсы в округе 2,3 млрд руб. «Эти средства пойдут на субсидирование перевозок по 38 маршрутам в/из и внутри ДФО», – сообщил представитель **Росавиации**.

По данным властей ДФО, новый единый дальневосточный перевозчик должен начать выполнять рейсы по 535 маршрутам, в том числе 66 межрегиональным и 469 местным, до начала лета. Сейчас практически все эти маршруты обслуживаются, но многие – время от времени, заявлял изданию VTimes глава авиакомпании «Аврора» Константин Сухоробрин: «И не так, как хотелось бы. Наша задача – объединить их с новым качеством и нарастить эффективность».

Нарастить пассажиропоток в регионе с 1,04 млн человек в 2019 г. до 2,03 млн в 2025 г. (в расчет шли местные, региональные и межрегиональные маршруты, без учета магистральных) планируется за счет более интенсивной эксплуатации самолетов парка и увеличения размера субсидии на одного пассажира – с 9000–12 000 руб. в 2019 г. до 15 400 руб. в 2021 г. К 2025 г. ее размер вновь планируется снизить до 10 000 руб., следует из документа. Численность населения ДФО по состоянию на 1 января 2021 г. составляет около 8 млн человек.

Но эксперты признают, что с этим могут возникнуть проблемы. «Отток населения с Дальнего Востока продолжается. База пассажиров для местных перевозок в ДФО будет сокращаться», – говорит директор агентства «Авиапорт» Олег Пантелеев. Занятость кресел на всех типах маршрутов в ДФО сохранится на текущем уровне и к 2025 г.: на местных линиях – всего 24%, на региональных линиях (из столицы региона в малый населенный пункт) – 40%, на межрегиональных рейсах – 62%, следует из самой концепции объединенного перевозчика.

Ведущий эксперт Центра инфраструктурных проектов Высшей школы экономики Андрей Крамаренко указывает, что никто до сих пор не провел исследования по спросу на авиаперелеты на Дальнем Востоке и по структуре этого спроса: «Никто не знает, сколько раз нужно слетать, чтобы удовлетворить базовые потребности жителей ДФО. Никто эти исследования не проводил». Сам Крамаренко прогнозирует, что 30–35% всех поездок будет приходиться на визиты в медицинские учреждения в региональных центрах. Большой спрос также приходится на поездки на отдых и в командировки. При этом Крамаренко считает, что деньги на «раскатку», т. е. фактически на рекламу новых маршрутов, будут потрачены зря. Местные перевозки в ДФО никогда не будут прибыльными, их все время придется субсидировать. «Это бесконечный собес. Сегодня есть ряд местных маршрутов, которые летают без [бюджетного] софинансирования, но операторы этих маршрутов терпят огромные убытки. Если правительство примет на себя обязательство по софинансированию, то оно станет бессрочным», – заключает Крамаренко.

Трутнев также отмечал, что новая компания не будет коммерческой: «У вновь создаваемой авиакомпании социальная направленность, это не коммерческая компания, ее задача – повысить транспортную доступность и перевозить большее количество людей, предоставить возможность авиационного сообщения в труднодоступные населенные пункты» (цитата по сайту Минвостокразвития).

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2021/04/12/865671-dalnevostochnoi-aviakompanii>

КОММЕРСАНТЪ; АЛЕКСАНДРА МЕРЦАЛОВА, НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА, КИРИЛЛ КРИВОШЕЕВ; 2021.04.13; ОТДЫХ ПРОТИВОТУРЕЧИТ КАРАНТИНУ; НА МАЙСКИЕ ПРАЗДНИКИ ЛЕТЕТЬ НЕКУДА

Решение властей об ограничении авиасообщения с Турцией на фоне роста заболеваемости в стране COVID-19 стало ударом для туристической отрасли: отдохнуть там до 1 июня планировали не менее 533 тыс. россиян, забронировавшие туры на 32 млрд руб. Бизнес должен попытаться предложить им альтернативные направления, но сделать это будет непросто, особенно с учетом одновременной остановки полетов в Танзанию. Предложение на внешних рынках существенно ограничено, а пляжный отдых внутри страны в мае организовать непросто. Со сложностями столкнутся и авиаперевозчики, которым в

условиях дефицита средств после низкого зимнего сезона придется искать деньги для расчетов с пассажирами.

Россия ограничит регулярное и чартерное авиасообщение с Турцией с 15 апреля по 1 июня, сообщила **вице-премьер** Татьяна Голикова. Исключением станут рейсы, необходимые для участия АО «Концерн «Титан-2»» в строительстве АЭС «Аккую», и вывоза российских граждан из Турции. Кроме того, сохранятся на взаимной основе по два рейса в неделю Москва–Стамбул и Стамбул–Москва. Туроператорам также рекомендовано приостановить продажу туров из РФ в Турцию с 15 апреля по 1 июня. Аналогичные решения приняты в отношении Танзании.

По словам главы Роспотребнадзора Анны Поповой, из 30 стран, с которыми у РФ открыто авиасообщение, самые высокие цифры заболеваемости COVID-19 зарегистрированы именно в Турции – 455 случаев на 100 тыс. населения по итогам 5–11 апреля этого года (в России на порядок меньше).

Почти 80% из общего количества инфицированных граждан РФ, прибывших из-за рубежа, вернулись из Турции, добавила она.

Нестабильной госпожа Попова считает и обстановку в Танзании, где россиянам угрожает не только COVID-19: за 2020 год они завезли из страны 11 случаев малярии.

Сейчас в Турции ожидается на время рамадана новый локдаун, который может ограничить возможности для туризма. Однако, по оценкам Ассоциации туроператоров России (АТОР), туры в страну на период с 15 апреля до 31 мая туры забронировали 533,2 тыс. туристов. Общая стоимость реализованных путевок – 32 млрд руб. В АТОР поясняют, что 90% организованных путешественников планировали отправиться в Турцию на чартерных рейсах – их отмена предполагает аннуляцию почти всех сделанных заявок. В Танзанию, по данным АТОР, продано на апрель-май 6–7 тыс. туров. В это время на направлении традиционно происходит спад туристического спроса из-за сезона дождей.

У российских авиакомпаний пока нет понимания, как именно будет организован вывоз россиян.

В «Аэрофлоте» от **комментариев** отказались. В «Победе» пояснили, что ждут инструкций от **Росавиации**. В S7 сообщили, что пассажиры, чьи вылеты из Москвы в города Турции запланированы на 13 и 14 апреля, могут оформить вынужденный возврат авиабилетов без штрафа, в остальном – компания ждет официальную информацию. В **Росавиации** от **комментариев** отказались. Источник, знакомый с ситуацией, пояснил “Ъ”, что порядок организации вывозных рейсов будет понятен после того, как **Росавиации** придет поручение из оперативного штаба.

В Ростуризме говорят, что организованные туристы смогут вернуться из Турции и Танзании в плановом порядке, в соответствии с датами окончания отдыха либо раньше, по согласованию с туроператором. Аналогичным образом будет организован и вывоз самостоятельных путешественников, но даты и время вылета их рейсов могут меняться, пояснили в ведомстве. Там рекомендуют путешественникам выбрать для поездок другие направления.

Но сделать это будет не так просто – открытых направлений, на которых можно подобрать бюджетный тур, почти нет: поездки в ОАЭ, на Мальдивы и Кубу стоят заметно дороже.

Потенциальным внешним рынком для туроператоров могут стать Кипр и Греция, но пока регулярное массовое сообщение по этим направлениям не налажено.

Еще один альтернативный вариант – Египет, добирались до курортов которого россияне в том числе через стыковочные рейсы в Турцию. Представитель OnlineTur.ru Игорь Блинов поясняет, что сейчас у туристов остается возможность летать через Каир, но из-за сложной логистики направления резкого прироста спроса он не ждет.

Принятое властями решение в АТОР называют огромным ударом для туротрасли, сопоставимым с массовым закрытием границ в марте прошлого года. С одной стороны, Турция формировала большую часть продаж бизнеса, с другой – проблемы будут связаны

и с тем, что обязательства по текущим бронированиям добавятся к долгам, накопленным с весны 2020 года.

Собеседник “Ъ” рассказывает, что около 30% текущих броней на май – отдых, который туристы перенесли с аналогичного периода прошлого года.

Решение об ограничении сообщения с Турцией будет болезненно и для российских перевозчиков в части возврата средств за билеты, констатирует исполнительный директор «Авиапорта» Олег Пантелеев. У авиакомпаний после низкого зимнего сезона, по его словам, нет запаса свободных денежных средств. Мерами поддержки отрасли, помимо повторения прошлогоднего опыта с отсрочкой обязательств перевозчиков перед пассажирами, по мнению эксперта, может стать предоставление авиакомпаниям целевых кредитов на возврат средств на наиболее щадящих условиях.

<https://www.kommersant.ru/doc/4771161>

ИЗВЕСТИЯ; АНАСТАСИЯ ПЛАТОНОВА, МАРИЯ ВАСИЛЬЕВА, ЭЛЬНАР БАЙНАЗАРОВ; 2021.04.13; МОРСКОЙ ОТБОЙ: ЧТО ЖДЕТ РОССИЙСКИХ ТУРИСТОВ ПОСЛЕ ЗАКРЫТИЯ ТУРЦИИ; АЛЬТЕРНАТИВНЫМ НАПРАВЛЕНИЕМ МОГУТ СТАТЬ КУРОРТЫ ЕГИПТА И КИПРА

Решение России ограничить регулярное и чартерное авиасообщение с Турцией и Танзанией на период с 15 апреля по 1 июня из-за роста заболеваемости коронавирусом, коснется более полумиллиона наших туристов. По данным Ассоциации туроператоров России (АТОР), только отдых в Турции на этот период запланировали свыше 533 тыс. россиян. Туроператорам рекомендовано приостановить реализацию путевок в эти страны, и спрос переориентируется в основном на российские направления, сообщили представители турбизнеса. По экспертным оценкам, дешевых туров в Турции путешественники теперь не дождутся до октября-ноября. На фоне этих новостей Египет заявил о готовности обеспечить россиянам безопасный и недорогой отдых.

Двери закрываются

Вечером 12 апреля **вице-премьер** РФ Татьяна Голикова объявила, что оперативный штаб по предупреждению завоза и распространения новой коронавирусной инфекции на территории РФ принял решение ограничить регулярное и чартерное авиасообщение с Турцией с 15 апреля по 1 июня. Сохранятся всего два регулярных рейса в неделю: Москва – Стамбул, Стамбул – Москва. О том, что такое решение обсуждается, «Известия» сообщили в пятницу, 9 апреля.

– На основании анализа эпидемиологических данных нами принято решение приостановить авиационное сообщение с Объединённой Республикой Танзания также с 15 апреля по 1 июня 2021 года, – добавила **вице-премьер**.

Она поручила Ростуризму внести пакет мер по поддержке отрасли, который поможет исполнить обязательства перед туристами.

По данным АТОР, общая стоимость забронированных туров в Турцию на этот период составляет 32 млрд рублей. Отдых в Республике запланировали более 533 тыс. человек.

Глава Ростуризма Зарина Догузова сообщила журналистам, что организованные туристы, находящиеся сейчас на территории Турции и Танзании по линии туроператоров, смогут вернуться в Россию в соответствии с датами окончания туров. Путешественники, которые решат прервать отдых до срока, смогут это сделать по согласованию с туроператором.

– Что касается граждан, которые отдыхают в Турции и Танзании самостоятельно, они также смогут вернуться в Россию планово. Вместе с тем рекомендуем отслеживать информацию о возможных изменениях на сайтах авиакомпаний, у которых приобретены авиабилеты, – отметила она.

Россияне привозят из поездок в Турцию самые разные штаммы коронавирусной инфекции, уточнила на брифинге глава Роспотребнадзора Анна Попова. По ее словам, из общего

количества «привозных» случаев заболевания 80% приходится на россиян, прибывших именно из этой страны.

С середины марта в Турции зафиксирован быстрый подъем заболеваемости COVID-19, на прошлой неделе показатели резко пошли вверх и достигли своего пика – 55,9 тыс. случаев 9 апреля. По состоянию на 12 апреля суточный прирост составил в Турции 50,7 тыс. заболевших.

– Если в России мы фиксируем 45 случаев заболевания на 100 тыс. населения, то в Турецкой Республике этот показатель за 14-ю неделю текущего года составил 455 на 100 тыс. населения, – сообщила Анна Попова.

Отдых подорожает

Для туристического рынка решение оперштаба означает, что запуск сезона в Турции перенесется минимум на полтора месяца позже, и брони сместятся, сообщил «Известиям» гендиректор сети турагентств «Розовый слон» Алексан Мкртчян.

– Туристов ждет рост цен, поскольку самый доступный отдых в Турции – как раз в апреле-мае. Теперь низкие цены в этой стране будут только в октябре-ноябре. Остается только сожалеть, что люди переплатят деньги, – сказал он.

По словам эксперта, у россиян сейчас есть три варианта: вернуть деньги за путевки, отсрочить отдых в Турции или выбрать другое направление. В этой ситуации выиграют российские курорты, а также Греция, Кипр, Египет, ОАЭ.

– Думаю, что большинство туристов перенесут поездки в Турцию на другое время или переориентируются на отдых в России. В ОАЭ сейчас наступает низкий сезон, будет снижение цен. У некоторых туроператоров рейсы в Эмираты есть сейчас не дороже, чем в Турцию. Думаю, что за возвратом денег обратятся 10-15% туристов, это будут не ваучеры, а живые деньги, – пояснил Алексан Мкртчян.

На данный момент Турция являлась единственным массовым чартерным направлением, которое было доступно большинству россиян благодаря демократичной стоимости отдыха в отелях страны и большим объемам авиаперевозки из ряда городов РФ, сказал «Известиям» заместитель гендиректора TEZ TOUR Россия Владимир Каганер.

– Туры в другие открытые для наших соотечественников страны представлены исключительно на базе регулярных рейсов, спрос на которые в разы превышает предложение, что стимулирует рост цен на авиаперелеты, – отметил он.

Не время для поездок

Медики считают обоснованным решение о временном закрытии Турции.

– Непривитые и не переболевшие коронавирусом туристы могут инфицироваться при въезде в страну с повышенной эпидемической угрозой, которой сейчас является Турция. Так как бессимптомный период инкубации может составлять от одной до двух недель, есть риск по возвращении с курорта заразить своих близких, – сообщил «Известиям» доцент кафедры инфекционных болезней у детей РНИМУ им. Н.И. Пирогова Иван Коновалов. – В Турции сейчас много бессимптомных случаев течения болезни – до 60-70%. И это очень опасно.

Эксперт добавил, что существует угроза дополнительного завоза британского и южноафриканского штаммов в Россию. И если бы авиасообщение с Турцией не ограничили, мы бы получили очередной подъем заболеваемости после майских праздников.

Пандемия продолжается: в некоторых странах она набирает обороты, в других – стабильно затихает, как в России, сообщил «Известиям» руководитель лаборатории геномной инженерии МФТИ Павел Волчков.

– С точки зрения эпидемиологии до конца пандемии лучше вообще избегать любых лишних контактов, даже если вы переболели и вакцинировались, – сказал он.

Волчков подчеркнул, что вакцинация – это средство массовой защиты.

– Для безопасного путешествия в другую страну нужно, чтобы 65-70, а лучше 80% ее населения имело естественный или искусственный иммунитет, – пояснил он.

По словам эксперта, Турции, судя по росту заболеваемости, до этого далеко. И если там, например, лишь у 20% населения есть иммунитет, то туристы рискуют даже в том случае, если они переболели или вакцинировались.

Турция обеспокоена

Представители Турции в беседе с «Известиями» выразили обеспокоенность сложившейся ситуацией.

– Россия – один из главных партнеров для Турции во многих направлениях, в том числе и в сфере туризма. Поток российских путешественников – один из самых больших, поэтому приостановка авиасообщения между нашими странами крайне негативно скажется на экономике Турции, – заявил в беседе с «Известиями» депутат турецкого парламента Озтюрк Йылмаз.

Эркан Каплан, владелец туроператора Narkissos Tourism, заявил «Известиям», что турпоток из России остается критически важным для всей туриндустрии Турции.

В прошлом году из-за пандемии в страну прибыло на 70% меньше туристов, чем в 2019-м. Из них свыше 2,1 млн были россияне, и именно они в основном помогли сохранить турецкую туриндустрию, отметил эксперт.

– В 2019 году нас посетили в общей сложности 45 млн туристов, из них 7,5 млн – россияне. Совокупные доходы отрасли тогда достигали \$34,5 млрд. 2020 год оказался намного хуже – всего страну посетило только 12,7 млн туристов, доходы сократились до \$12 млрд, – подчеркнул Эркан Каплан.

По его словам, в ближайшие дни должно состояться заседание кабинета, на котором правительство Турции примет дальнейшие меры по сдерживанию вируса. На прошлой неделе президент страны Реджеп Тайип Эрдоган объявил, что Анкара намерена сократить рост числа инфицированных до конца Рамадана (т.е. до 13 мая).

– Еще с марта сотрудники туристического сектора начали проходить вакцинацию в приоритетном порядке, чтобы успеть завершить ее к началу второго этапа, то есть к началу лета. Таким образом, во время летнего сезона наши объекты будут наиболее безопасными с эпидемиологической точки зрения, – пояснил Эркан Каплан.

К тому же, продолжил эксперт, если обратить внимание на статистику минздрава Турции, можно заметить, что уровень смертности от коронавируса в стране ниже среднемирового, несмотря на регистрируемый в последние недели рост количества заболевших.

В турецкой туротрасли опасаются, что решение РФ может стать вызовом для экономики страны. В Ассоциации туристических агентств Турции (TURSAB) заявили в беседе с «Известиями», что для них российский рынок – один из главных.

Египет ждет

В посольстве Египта в РФ «Известиям» заявили, что Каир готов в любом объеме принять российских туристов. Это направление может стать одной из достойных альтернатив Турции, считают там.

– Египет будет счастлив увидеть у себя русских туристов, и сделает все, чтобы принять их в любом количестве, – подчеркнул официальный представитель дипмиссии в РФ.

По его словам, Каир ввел серьезные меры безопасности в сфере туризма, а также использует системы оперативного обнаружения коронавируса. Все туристические объекты и отели, в свою очередь, придерживаются этих правил и создают безопасные условия для гостей, подчеркнули в посольстве.

12 апреля глава МИД РФ Сергей Лавров заявил, что рассчитывает на возобновление полетов на курорты Египта в ближайшее время. По его словам, Москва заинтересована в восстановлении авиасообщения с государством.

Еще одной альтернативой Турции может стать Кипр, который уже открылся для граждан РФ с 1 апреля. В посольстве республики «Известиям» сообщили, что ожидают решения российских властей по восстановлению регулярных и чартерных авиарейсов.

В любом случае отдохнуть на Средиземноморье россиянам удастся благодаря решению греческих властей. Уже с 14 мая квота на 4 тыс. российских туристов в неделю перестанет действовать, как и ограничения на передвижения путешественников.

<https://iz.ru/1150266/anastasija-platonova-mariia-vasileva-elnar-bainazarov/morskoi-otboi-cht-zhdet-rossiiskikh-turistov-posle-zakrytiia-turtcii>

ИЗВЕСТИЯ; МАКСИМ ТАЛАВРИНОВ; 2021.04.13; ПРЕМИИ – КЛАСС: РУКОВОДСТВО ШЕРЕМЕТЬЕВО ПОЛУЧИЛО РЕКОРДНОЕ ВОЗНАГРАЖДЕНИЕ; В «НЕЛЕТНОМ» 2020 ГОДУ 17 ТОПАМ АВИАГАВАНИ ВЫПЛАТИЛИ В ЦЕЛОМ 861 МЛН РУБЛЕЙ

Вознаграждение топ-менеджменту аэропорта Шереметьево, выплаченное в 2020-м пандемийном году, составило рекордные 860,5 млн рублей. Это следует из отчетности АО «Международный аэропорт Шереметьево». В прошлом году чистый убыток компании составил 187,5 млн рублей, а ее выручка снизилась на 51%, до 19,1 млрд рублей. В основной управленческий персонал, состоящий из совета директоров и правления, входят всего 20 человек. В Шереметьево пояснили, что топ-менеджеры получили долгосрочные премии за 2017–2019 годы. При этом дивиденды за успешный 2019-й компания не выплачивала. У руководства других крупнейших аэропортов России выплаты в 2020 году составили в разы меньше.

Недополученная премия

Выплаченное вознаграждение топ-менеджменту крупнейшего российского аэропорта Шереметьево в 2020 году стало рекордным, составив 860,5 млн рублей. Это следует из пояснений к бухгалтерской отчетности АО «Международный аэропорт Шереметьево» (АО «МАШ») в 2020 году.

В состав ключевого управленческого персонала АО «МАШ» входят девять членов совета директоров и 12 членов правления. Генеральный директор Михаил Василенко состоит в обоих органах управления. В состав совета директоров входят три государственных служащих, не получающих вознаграждение, – **руководитель Росавиации Александр Нерадько**, глава Росимущества Вадим Яковенко и первый замглавы Минэкономразвития Михаил Бабич. Таким образом, только 17 топ-менеджеров получают выплаты.

Система вознаграждения членов правления включает в себя премирование по итогам достижения ключевых показателей эффективности (КПЭ) за год, долгосрочное премирование и единовременные премии за выполнение дополнительных КПЭ, сказано в годовом отчете Шереметьево за 2019 год.

Директор по связям с общественностью аэропорта Шереметьево Анна Захаренкова пояснила «Известиям», что за 2020 год роста вознаграждения основному управленческому персоналу не произошло. По ее словам, в марте 2020-го, до наступления активной фазы влияния пандемии, членам правления АО «МАШ» было выплачено долгосрочное вознаграждение за достижение КПЭ за трехлетний период работы по итогам 2017–2019 годов.

При этом на годовом общем собрании акционеры Шереметьево в соответствии с правительственной директивой приняли решение не выплачивать дивиденды по итогам 2019 года, оставив средства для финансирования текущей деятельности и инвестпроектов компании.

«Известия» направили запрос в Росимущество, которому принадлежит 30,46% акций АО «МАШ». Там на момент публикации не ответили.

По словам Анны Захаренковой, в 2020-м члены правления АО «МАШ» в условиях коронакризиса добровольно решили снизить свое вознаграждение на 60% и отказались от квартальных и годовых премий.

Другие крупнейшие российские аэропорты в 2020-м выплатили существенно меньшее вознаграждение своему руководству. Аэропорт Домодедово по итогам девяти месяцев прошлого года направил семи членам ключевого руководящего персонала в целом 85 млн рублей. Представитель аэропорта сообщил «Известиям», что для обеспечения устойчивого функционирования компания реализовала программу сокращения расходов с учетом сложившейся ситуации на авиарынке, в том числе затраты на управленческий персонал.

У руководства Пулково (управляющей компании ООО «Воздушные ворота Северной столицы», ВВСС) вознаграждение составило 321,6 млн рублей, Внуково – 24,5 млн рублей, аэропорта Толмачево (Новосибирск) – 36,1 млн рублей, следует из бухгалтерности компаний за 2020 год.

Год снижения

По данным Международной ассоциации воздушного транспорта, 2020 год стал самым убыточным для отрасли из-за ограничения авиасообщения в связи с пандемией коронавируса. Чистый убыток АО «МАШ» составил 187,5 млн рублей, тогда как годом ранее прибыль компании составила 22 млрд рублей. Выручка компании снизилась на 51%, до 19,1 млрд рублей. Аэропорт в прошлом году обслужил 19,8 млн пассажиров, что на 60,4% меньше, чем 2019-м.

В составе выручки АО «МАШ» в 2020 году 2,4 млрд рублей – это инвестиционная составляющая в сборе с авиакомпаний за взлет-посадку (235 рублей с каждой тонны максимальной взлетной массы самолета). Она является источником финансирования строительства и реконструкции объектов инфраструктуры. В рамках подписанного в конце 2018 года концессионного соглашения АО «МАШ» создает и реконструирует объекты аэродрома, взамен получая право в течение 49 лет владеть и использовать объекты инфраструктуры аэродрома.

В течение 2020 года Шереметьево направило на создание и реконструкцию объектов концессионного соглашения 11,8 млрд рублей, а в 2019 году – почти 10 млрд рублей. До 2024 года концессионер планировал вложить в аэропорт 49 млрд рублей. Но из-за пандемии Шереметьево отложило строительство терминала С2 за \$415 млн и реконструкцию терминала F за \$120 млн на 2030 и 2031 годы соответственно. Но реконструкцию взлетно-посадочной полосы (ВПП-1) стоимостью 8,2 млрд рублей (без учета НДС) аэропорт не приостановил из-за пандемии. ВПП-1 была закрыта в конце января 2020 года, а уже в конце года состоялось ее открытие.

<https://iz.ru/1150443/maksim-talavrinov/premii-klass-rukovodstvo-sheremetevopoluchilo-rekordnoe-voznagrazhdenie>

КОММЕРСАНТЪ; МАРИАННА БЕЛЕНЬКАЯ; 2021.04.13; «УКРАИНСКИЙ МИЛИТАРИЗМ» ПОМЯНУЛИ В КАИРЕ; СЕРГЕЙ ЛАВРОВ ИЗ ЕГИПТА ПОСЛАЛ СИГНАЛ В ТУРЦИЮ

В ходе переговоров Сергея Лаврова в Каире особое внимание было уделено теме строительства в Эфиопии ГЭС «Хыдасе», по завершении которого Египет опасается остаться без необходимых водных ресурсов. Очередной раунд переговоров по этой теме между Египтом, Суданом и Эфиопией на прошлой неделе провалился.

Что касается вопросов двусторонних отношений, то для Москвы и Каира приоритетны два инфраструктурных проекта – строительство АЭС «Эд-Дабаа» и Российской промышленной зоны в районе Суэцкого канала. По данным «Ъ», планы по строительству обоих объектов пришлось корректировать, но в целом пока России и Египту удастся решать возникающие вопросы. В то же время нет никакого прогресса в вопросе возобновления прямого авиасообщения между Россией и египетскими курортами, прерванного в 2015 году после

крушения российского самолета над Синаем. «Рассчитываю, что полеты чартерных рейсов из России в Шарм-эш-Шейх и Хургаду будут возобновлены уже в ближайшее время», – сказал накануне визита в Каир в интервью египетской газете «Аль-Ахрам» Сергей Лавров. Такие слова звучат уже несколько лет, но ситуация не меняется. По информации дипломатических источников “Ъ” в Москве, объективных причин для отказа вернуть рейсы нет, тем более что российские туристы все равно продолжают летать в Египет, хотя не так массово, как раньше.

При этом российские эксперты считают: наибольшие риски для российско-египетского сотрудничества представляет именно «нестабильная ситуация с безопасностью» внутри Египта, особенно в контексте строительства промышленной зоны и АЭС.

«Проекты подобного масштаба и сложности требуют от принимающей стороны гарантий безопасности: урон, который может быть нанесен двусторонним отношениям и отдельным сферам взаимодействия успешным терактом, ясно демонстрируют последствия катастрофы борта А321 над Синайским полуостровом в 2015 году», – отмечается в докладе «Политические риски российско-египетского сотрудничества в Северной Африке», подготовленном российским и египетским Советами по международным делам (текст имеется у “Ъ”). Эксперты указывают, что от диалога двух стран стоит ожидать повышения плотности связей по борьбе с терроризмом, а также совместной работы в смежных областях, оказывающих стабилизирующий эффект на социально-экономическую ситуацию в Египте.

<https://www.kommersant.ru/doc/4771008>

На ту же тему:

<https://tass.ru/politika/11126315>

КОММЕРСАНТЪ; ИВАН БУРАНОВ; 2021.04.13; ХАКЕРЫ ВЗЯЛИСЬ ЗА ТЕХОСМОТР; РЕФОРМУ ПРОЦЕДУРЫ ТО ПОСТАВИЛИ ПОД СОМНЕНИЕ КИБЕРМОШЕННИКИ

Мошенники научились обходить нововведения процедуры техосмотра транспортных средств, которые, как планировали власти, положат конец практике торговли диагностическими картами. Фотографии и координаты прибывающих на техосмотр автомобилей, которые с 1 марта передаются в полицейскую базу данных, не защищены и могут быть «модифицированы», следует из переписки ГИБДД с **Минтрансом**. Компании, предлагающие «техосмотр онлайн», повысили расценки примерно втрое. В полиции заявили, что завели более сотни дел в отношении нарушающих правила пунктов ТО и экспертов.

«Установленные требования к изображению транспортных средств не предусматривают защиту загружаемых фотоматериалов какими-либо техническими или программными средствами», – говорится в письме заместителя начальника ГИБДД Николая Шеюхина в **Минтранс**, с которым ознакомился “Ъ”. – Отсутствие защиты позволяет загружать модифицированные файлы с фотографическими изображениями, которые проходят форматно-логический контроль и полностью соответствуют требованиям приказа **Минтранса №97**».

Фотографирование авто на пункте ТО – одно из ключевых нововведений реформы процедуры техосмотра, вступившей в силу с 1 марта. Таким образом ГИБДД планировала искоренить мошеннические схемы, когда машина на проверку не приезжает, а диагностическая карта (нужна для оформления ОСАГО) все равно оформляется.

По оценкам Минэкономики, 85% автовладельцев в РФ не проходили техосмотр.

Снимок, согласно приказу **Минтранса №97**, должен содержать координаты, совпадающие с расположением пункта ТО. Данные проверяются в тот момент, когда технический эксперт с помощью своей электронной подписи формирует карту в информационной системе техосмотра ЕАИСТО МВД.

После 1 марта цены на «техосмотр онлайн» с оформлением диагностической карты в сети выросли с 0,65–1 тыс. руб. до 1,5–2 тыс. руб., показал проведенный “Ъ” мониторинг. При этом если раньше нужно было прислать данные о пробеге машины, марке шин и копию СТС, то теперь требуются еще две фотографии авто. Одна из фирм, например, просит, чтобы на снимках не было «отражений людей, зданий и поменьше заднего фона».

Есть масса возможностей для загрузки фейков в систему, начиная от редактирования фотографий и заканчивая заменой номеров на фото похожих машин, поясняет “Ъ” руководитель блока специальных сервисов Infosecurity a Softline company Сергей Трухачев. Прописать координаты на снимке не представляет сложности, – говорит господин Трухачев. – Существуют десятки программ для редактирования EXIF-данных (метаданных к файлу, включающих дату, модель фотоаппарата, разрешение и т. д. – “Ъ”).

Мошенники используют и другие схемы, утверждает координатор движения «Синие ведерки» Петр Шкуматов: например, автомобиль за деньги отгоняют на нужный пункт ТО, там фотографируют и возвращают владельцу, не проводя инструментальной проверки.

Напомним, постановлением правительства №275 диагностические карты, действие которых закончилось до 1 февраля 2021 года, продлены на полгода (как минимум до 1 октября): мораторий коснулся 14,5 млн транспортных средств. Многие автовладельцы на пункты ТО все равно приезжают, в некоторых регионах в марте даже наблюдались очереди. Сейчас, по данным МВД, в системе сформировано более 890 тыс. карт. Владельцы машин 2017 года выпуска в 2021 году должны пройти первую проверку (это заложено в законе о ТО для четырехлетних машин), эту обязанность никто не отменял.

В **Минтрансе** вчера на запрос “Ъ” не ответили.

Ситуация ожидаемая, так как из 5 тыс. зарегистрированных операторов ТО «реальных» (имеющих оборудование, помещение и т. д.) только 1–1,5 тыс., остальные – «жулье, брокеры и агенты, торгующие картами», считает гендиректор союза «Техэксперт» Сергей Зайцев. «Они нащупали слабые места и быстро адаптировались к новой системе», – говорит он. Операторы могут самостоятельно бороться с мошенниками, считает заместитель исполнительного директора Российского союза автостраховщиков (РСА) Сергей Ефремов, отслеживая в ЕАИСТО подозрительные фотографии с признаками подделки либо пункты, где оформлено слишком много карт за день. «Случаи фиксируются, направляются жалобы в МВД, практику мы уже видим в регионах, – поясняет господин Ефремов. – Главное, чтобы правоохранительные органы вовремя реагировали. Также можно добиваться через прокуратуру закрытия сайтов, где торгуют техосмотром».

По «признакам нарушений правил проведения ТО, допущенных операторами» с 1 марта уже возбуждено более сотни дел по ст. 14.4.1 КоАП, рассказали “Ъ” в пресс-центре МВД. Наказание по этой статье ужесточено: за оформление диагностической карты на машину, не приехавшую на проверку, технический эксперт с марта может быть оштрафован на 50 тыс. руб., минимальный штраф для юрлица увеличен со 100 тыс. до 200 тыс. руб. (максимальный сохранен на уровне 300 тыс. руб.). Судебных решений пока нет.

Росстандарт еще в 2020 году говорил, что фотоаппараты на пунктах ТО должны быть отнесены к «средствам изменения» и проходить регулярную поверку (по аналогии с дорожными камерами). На этом настаивал эксперт по системам фиксации нарушений Григорий Шухман. В этом случае результаты невозможно будет подделать, уверен господин Шухман. Но сейчас таких приборов на рынке нет, следует из ответа **Минтранса** эксперту. Для снимков можно применять отдельную усиленную электронную подпись, говорит знакомый с устройством ЕАИСТО источник “Ъ”.

Ситуация с техосмотром, по данным “Ъ”, будет обсуждаться сегодня на совещании в Минэкономки. В 2017 году, когда ведомство готовило первую редакцию нового закона о ТО, предполагалось обязать операторов снимать проверку на видео, но от этой идеи отказались. Создание системы, способной хранить нужный объем информации, в РСА тогда оценили в 370–400 млн. руб.

<https://www.kommersant.ru/doc/4771269>

КОММЕРСАНТЪ; ДИАНА ГАЛИЕВА; 2021.04.13; ИНВЕСТИЦИЯМ ПОРУЧЕНО БЫТЬ; ПРАВИТЕЛЬСТВО ОБСУДИТ ЗАПРОСЫ БИЗНЕСА НА НОВЫЕ СТИМУЛЫ ДЛЯ ВЛОЖЕНИЙ

Спустя месяц после обсуждения у президента возможных мер стимулирования инвестиций в экономику Кремль опубликовал перечень поручений правительству по этой теме. В дополнение к уже развернутой инфраструктуре поддержки Белый дом должен совместно с бизнесом проработать новые меры налогового стимулирования, а также обсудить механизмы покрытия рисков компаний при их выходе на внешние рынки.

Кремль опубликовал перечень поручений президента по итогам состоявшегося 11 марта совещания по инвестициям. Напомним, на нем бизнес говорил о неготовности к крупным вложениям при действующей инфраструктуре поддержки – речь шла о потребности в новых мерах стимулирования со стороны государства. Финансово-экономический блок правительства при этом настаивал на достаточности существующих инструментов повышения инвестактивности (см. “Ъ” от 12 марта).

Из поручений следует, что в целом запросы бизнеса могут быть учтены. Прежде всего потому, что в условиях бюджетной консолидации власти считают частные инвестиции основным драйвером роста экономики к 2030 году – к этому сроку объем инвестиций должен вырасти на 70% по сравнению с 2020 годом (20,1 трлн руб.).

Пока же по итогам 2021 года правительство прогнозирует рост инвестиций лишь на уровне 3,1%, в 2022 году оно намерено добиться роста показателя до 5–6%.

К 1 июня правительство совместно с бизнес-объединениями должно разработать дополнительные меры налогового стимулирования инвестпроектов, а также механизм хеджирования рисков экспортно ориентированных проектов при неблагоприятной конъюнктуре по принципу контрциклического регулирования – считается, что этот механизм направлен на приватизацию прибыли и национализацию убытков. К этому же сроку правительство должно рассмотреть возможность донстройки ключевого механизма привлечения инвестиций – СЗПК, соглашений о защите и поощрении капиталовложений, – в части поддержки региональных инвестпроектов малого и среднего бизнеса. Совместно с РФПИ чиновники также должны проработать вопросы финансирования инфраструктурных проектов в рамках СЗПК за счет выпуска инфраструктурных облигаций.

Отметим, что после совещания у президента дискуссия о пределах повышения инвестактивности за счет господдержки уже возобновилась на площадке Белого дома. В частности, 19 марта у **первого вице-преьера Андрея Белоусова** обсуждалась возможность налогового маневра. Это обернулось поручением обсудить снижение ставки налога на имущество в обмен на увеличение поступлений по налогу на прибыль.

Также правительство и РСПП в срок до 1 мая должны изучить вопрос освобождения от налога 50% прибыли компании, инвестируемой в проекты, связанные с созданием производственных мощностей или техническим перевооружением.

Напомним также, что ранее правительство представило бизнесу комплексный план поддержки инвестпроектов за счет инструментов рыночного финансирования (см. “Ъ” от 22 марта). Кроме того, в апреле тему региональных инвестиций обсуждали на заседании Госсовета – речь шла об унификации инвестдеятельности в регионах для участия в механизмах поддержки проектов (СЗПК, фабрики проектного финансирования, инфраструктурные облигации).

В целом же в Белом доме не настроены существенно менять инвестрежимы. При этом чиновники отмечали возможность «персональных» льгот для «интересных» для государства проектов. В связи с этим президент поручил правительству уже до конца апреля согласовать список проектов, которые оно готово финансировать за счет Фонда национального благосостояния, объем такой поддержки в течение трех лет оценивается в 1

трлн руб. Комплексная же настройка инвестсреды, вероятно, станет возможна после изучения всей инвестиционной сферы – ФНС поручено проводить мониторинг инвестактивности крупнейших компаний. Первый доклад служба должна представить к 15 сентября этого года, после работа продолжится в ежеквартальном режиме.

<https://www.kommersant.ru/doc/4771198>

ВЕДОМОСТИ; 2021.04.13; РОССИЙСКИЕ ПУТЕШЕСТВЕННИКИ ГОТОВЫ К ЦИФРОВЫМ ПАСПОРТАМ ЗДОРОВЬЯ; ЕСЛИ ЭТО ОБЛЕГЧИТ ПОЕЗДКИ, ИСПОЛЬЗОВАТЬ ИХ СОГЛАСНЫ ДЕВЯТЬ ИЗ ДЕСЯТИ ЧЕЛОВЕК

Леонид Мармер, генеральный директор «Amadeus Россия»

Пандемия COVID-19 полностью изменила ландшафт нашей жизни. Туристическая отрасль, больше всего пострадавшая от коронавируса, в условиях закрытых границ и неопределенности продолжает нести беспрецедентные потери. Сегодня правительства стран всего мира находятся в поисках решения, способного ускорить восстановление этой важной сферы экономики. Предложения, как это сделать, есть. Последние несколько месяцев мы регулярно слышим о таких инициативах, как цифровые паспорта вакцинации, мобильные приложения здоровья, экспресс-тестирование в аэропортах. Все это свидетельствует о том, что индустрия туризма вступает в эпоху глобальной перезагрузки, направленной на защиту здоровья и возобновление регулярных путешествий. Эта перезагрузка может не только скорректировать последствия пандемии, но и фундаментально сказаться на отрасли.

Цифровизация процессов, обеспечивающих безопасное передвижение, представляется наиболее эффективным решением в глобальном масштабе. При этом на уровне отдельных стран и даже регионов степень цифровизации очень неоднородна: есть страны, где значительная часть населения вакцинирована и оформление сертификатов вакцинации полностью оцифровано, в других же эти процессы проходят намного медленнее. Решения технологически продвинутых стран дают основания полагать, что применение цифровых паспортов здоровья для внутреннего туризма, посещения массовых спортивных и зрелищных мероприятий вполне возможно. Осталось лишь понять, когда мы сможем использовать их для международных поездок во всех направлениях.

Пока в мире нет единого формата цифровых паспортов и электронного идентификатора путешественника (digital traveler ID). Но, несмотря на отсутствие общего стандарта и большое разнообразие технологических решений, есть острая необходимость в создании единой цифровой экосистемы, которая станет основой для начала восстановления международного сообщения. Государство и туристическая отрасль только прорабатывают вопрос необходимости внедрения цифровых паспортов здоровья, но сами путешественники уже пришли к однозначному выводу: по результатам исследования Amadeus выяснилось, что 9 из 10 респондентов, т. е. более 90% путешественников из России, уже готовы использовать цифровые паспорта здоровья, чтобы возобновить поездки за границу. По мнению 79% опрошенных, это позволит быстрее проходить предполетные процедуры в аэропорту (регистрация на рейс, паспортный контроль), 77% считают, что наличие цифрового ID откроет еще больше направлений для туризма, а 76% уверены, что это поможет быстрее спланировать поездку.

Оказалось, что представители поколения Y (25–39 лет) больше других возрастных групп склонны к применению цифрового паспорта здоровья в поездке: 43% будут его использовать, если это поможет возобновить путешествия. Представители поколения X (40–54 лет) меньше всех расположены к использованию нового документа. Таковых среди респондентов в этой группе 36%.

В ходе нашего исследования были также изучены возможные решения, которые помогли бы снять напряженность вокруг этой темы. Так, более половины путешественников из России (53%) отметили, что будут чувствовать себя комфортнее, если цифровой паспорт

будет признан в большинстве стран и урегулирован международными стандартами. Почти две трети респондентов (65%) предпочли бы хранить данные о своем здоровье в специальном приложении, а 49% опрошенных считают, что наличие мобильного туристического приложения улучшило бы потребительский опыт в целом.

Согласно результатам нашего опроса, потребители туристических услуг, в принципе, рассчитывают на помощь цифровых мобильных решений во время путешествий. Таким образом, пандемия COVID-19 лишь форсирует уже назревшую необходимость в мобильных туристических цифровых приложениях. Повысить доверие способны мобильные приложения с уведомлениями и оповещениями в поездке (50% российских респондентов) и мобильные решения для посадки в самолет, например с использованием электронного посадочного талона (46% респондентов).

Ключевой момент: 52% российских путешественников отметили, что готовы запланировать международную поездку в течение шести недель после снятия ограничений. Правительствам, медицинским учреждениям, туристическим ассоциациям и поставщикам решений в сфере информационных технологий нужно быстрее договориться о необходимых протоколах, стандартах и решениях для перезапуска трэвел-индустрии. Запрос на такое решение у туристов есть. Тот, кто предложит оптимальное решение, не только первым выйдет из ковидного туристического кризиса, но и увеличит свое присутствие на рынке.

<https://www.vedomosti.ru/opinion/articles/2021/04/12/865674-rossiiskie-puteshestvenniki>

КОММЕРСАНТЪ ПРИЛОЖЕНИЕ ЛОГИСТИКА; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2021.04.13; ВСТАЛ КАК ВКОПАННЫЙ; КОНТЕЙНЕРОВОЗ УСТРОИЛ НЕДЕЛЬНЫЙ КОЛЛАПС НА СУЭЦКОМ КАНАЛЕ

Инцидент с севшим на мель посреди Суэцкого канала контейнеровозом Ever Given вызвал почти недельное перекрытие одной из наиболее грузонапряженных судоходных артерий мира. Потери мировой торговли могут составить до \$10 млрд. Более чем в \$1 млрд свои затраты на спасение судна и недополученный транзитный доход уже оценил Египет, часть затрат поделит между собой владельцы судна и груза. Египет обдумывает возможность расширения южной части канала, а грузовладельцы все чаще задумываются об альтернативе ему. Но пока те из них, которые может предложить Россия, Севморпуть и железнодорожный транзитный маршрут, не могут сравниться с Суэцким каналом в масштабах.

Парковка года

В течение шести дней, с 23 по 29 марта, Суэцкий канал, через который проходит 12% мировой торговли, был полностью перекрыт из-за севшего на мель 400-метрового контейнеровоза Ever Given (в тайм-чартере у Evergreen) вместимостью 20 тыс. TEU. После длительной операции по спасению, в которой, по словам главы администрации канала (Suez Canal Authority, SCA) Усама Рабиа, было задействовано два земснаряда, 15 буксиров и около 600 сотрудников, из-под Ever Given извлекли 30 тыс. кубометров грунта, после чего его наконец сняли с мели и поставили на фарватер. К этому моменту прохода ожидали 437 судов, в том числе, по оценкам Ocean Insights, 77 контейнеровозов совокупной вместимостью 876 тыс. TEU. Вечером 29 марта начался пропуск судов, а 31 марта – восстановлена круглосуточная навигация. С 30 марта по 7 апреля был осуществлен пропуск по каналу 740 судов, сообщает Gulf Agency Company.

Случившееся – одна из самых масштабных транспортных аварий за последнее время, но не первый случай посадки на мель в Суэце. Ранее, в 2016 году, то же случилось с контейнеровозом MSC Fabiola длиной 366 метров и вместимостью 12,6 тыс. TEU, который сняли с мели за двое суток. До этого движение нарушал балкер New Katerina, стоявший также двое суток: судно сняли с мели после того, как с борта была поднята часть железной руды. Более того, уже после инцидента с Ever Given утром 6 апреля на мель в канале

последовательно сели два порожних танкера дедвейтом 107,5 тыс. и 105 тыс. тонн (впрочем, уже к обеду канал разблокировали).

Тем не менее Египет настаивает, что Суэцкий канал столь же безопасен, сколь и удобен. Господин Рабиа говорил: «Инцидент с Ever Given – случайное событие, с которым SCA успешно справилась в рекордно короткое время, в соответствии с лучшими стандартами кризис-менеджмента и не прибегая к мерам, которые потребовали бы слишком больших временных затрат или причинили повреждения корпусу судна и грузу на борту». Тем не менее, как говорил Усама Рабиа агентству Reuters, SCA обсуждает возможность расширения южного хода канала до 400 метров.

Ever Given сопроводили в Большое Горькое озеро на техосмотр. Советник SCA Саид Шейша 31 марта заявил, что на борт судна поднимутся специалисты, которые соберут данные о происшествии, проверят состояние судна и действия экипажа. При этом египетские власти дали понять, что до окончания расследования и взыскания штрафа судно они не выпустят. «Мы рассчитываем на скорейшее достижение консенсуса», – сказал Усама Рабиа 8 апреля. – В ту же минуту, как они согласятся выплатить компенсацию, судно разрешат идти».

Дорого постояли

Инцидент с Ever Given нанес мировой торговле существенный ущерб. Его оценки разнятся, но, по расчетам Allianz, каждая неделя простоя канала обходится мировой торговле в \$6–10 млрд. При этом еще выше косвенный ущерб, связанный со сбоем сроков доставки грузов и замедлением оборота судов. Так, например, от затора сильно пострадала доставка катарского СПГ в Европу (шесть груженых газозовозов из десяти, стоявших в ожидании пропуска, везли именно этот груз), а вызванная инцидентом задержка возврата порожних судов сместила и сроки доставки более поздних партий.

Более того, не дожидаясь окончания спасательных работ, многие перевозчики, в том числе и сама Evergreen, направили свои суда длинным путем – в обход мыса Доброй Надежды, что сильно увеличило сроки и себестоимость доставки груза. Дополнительные затраты могут увеличить и без того беспрецедентно высокие ставки фрахта, вызванные дефицитом контейнеров. «Отрасли морских перевозок следует помнить, что Суэц – это канал в Египте, а не повод душить ценами клиентов», – цитирует The Loadstar генерального секретаря Global Shipper`s Forum Джеймса Хукэма, который призвал линейных перевозчиков не использовать суэцкий инцидент как предлог для повышения тарифов.

Объем транзитных платежей, потерянных Египтом из-за инцидента, аналитики Refinitiv, которых цитирует The Wall Street Journal, оценили в \$95 млн. Это совпадает с потерями за шесть суток, если рассчитать их исходя из прошлогодних усредненных платежей, когда от суэцкого транзита государство получило за год \$5,61 млрд. Также довольно велик ущерб от простоя флота, нанесенный судоходным компаниям. Операционные издержки простаивающих судов, писала The Loadstar, составляют около \$3,25 млн в сутки для контейнеровозов и около \$500 тыс. для танкеров.

Общая авария

Вопрос о виновнике происшествия, которому, возможно, грозят астрономические штрафы, остается открытым. Ситуация усложняется тем, что помимо многочисленных владельцев груза на борту Ever Given в судьбу судна вовлечено несколько сторон. Его владелец – панамское подразделение японской Shoei Kisen Kaisha. Оно находится в чартере у Evergreen. Судовой менеджмент осуществляет японская Higaki Sangyo Kaisha, технический – Bernhard Schulte Shipmanagement (BSM).

Свои претензии Египет уже оценил более чем в \$1 млрд. Как уточнял господин Рабиа египетскому каналу Sada El Balad, в нее входит покрытие ущерба, нанесенного судоходству на Суэцком канале, и стоимость работ по освобождению судна, в том числе привлечения техники и труда рабочих. Однако с кого будет взыскана эта сумма, он не указал.

Как будет погашаться часть ущерба, уже определено. Судовладелец 1 апреля объявил «общую аварию» (general average). Это один из древнейших терминов морского права, возникший в те времена, когда груз в чрезвычайной ситуации сбрасывался за борт. Он означает, что в случае успешного спасения судна расходы на его спасение будут разделены между судовладельцем и всеми грузовладельцами. Но, как сообщает The Supply Chain Dive со ссылкой на профильных юристов, под general average не попадает ущерб судоходству в канале. Рассмотрение исков может занять от двух до семи лет, добавляют они.

Арктическая альтернатива

Ситуация в Суэцком канале привлекла внимание грузовладельцев к альтернативным маршрутам доставки грузов из Китая в Европу. «Я думаю, что весь мир почувствовал, что все-таки хорошо бы, чтобы был резервный вариант, а он только один – Северный морской путь, – сообщил 31 марта курирующий Дальний Восток и Арктику вице-премьер Юрий Трутнев. – Он становится все больше по количеству провозимых грузов, все длиннее с точки зрения навигационного периода. Мы сделали для того, чтобы этот проект состоялся и действительно стал конкурентным, достаточно много».

Однако сегодня объем перевозок по Севморпути несопоставим с трафиком через Суэцкий канал. При заметном долевым приросте в последние годы – с 2017 года он утроился, увеличившись с 10,7 млн тонн до 33 млн тонн, – сейчас грузопоток через Суэцкий канал превосходит его более чем в 35 раз (1,17 млрд тонн в 2020 году). Даже амбиционные 80 млн тонн к 2024 году представляются лишь фракцией потока на южном маршруте, хотя участники проекта считают эту цель вполне реалистичной. Так, замдиректора дирекции Севморпути «Росатома» Максим Кулинко в интервью Arctic.ru на прошлой неделе говорил, что как минимум 74 млн тонн грузопотока, который должны обеспечить НОВАТЭК, «Роснефть», «Газпром нефть» и «Норникель», уже закреплены в поручениях премьера, данных в конце 2020 года. А наибольший риск, по мнению господина Кулинко, представляет собой перенос инвесторами проектов «вправо» под влиянием кризиса на энергетических рынках.

Не решена пока и проблема себестоимости перевозки контейнеров Севморпутем – она выше, чем при использовании южного маршрута. «К сожалению, оказалось, что везти по Севморпути пока несколько дороже, процентов на 30, – сообщил господин Трутнев. – Это плохо. Потому что Северный морской путь короче и везти по нему дороже нельзя». Правительство поручило Минвостокразвития, **Минтрансу** и «Росатому» провести экономический анализ, чтобы перевозка по СМП была как минимум не дороже чем через Суэцкий канал.

Рельсы вместо моря

Второй маршрут, о котором активно заговорили после инцидента с Ever Given, – трансевразийский железнодорожный маршрут Китай–Европа–Китай. Совокупный железнодорожный транзит на европейском направлении, по данным China Rail, в 2020 году вырос на 56%, до 1,14 млн TEU. В первые месяцы года, в январе-феврале, он вырос к прошлому году на 96%, до 209 тыс. TEU. При этом, сообщает The Loadstar, произошел скачок роста спроса на железнодорожные перевозки: по данным цитируемых изданием китайских экспедиторов, в конце марта спрос уже сблизился с предложением, и мощности зафрахтованы на весь апрель.

«Наиболее оптимальным считается движение контейнерных поездов из Китая в Европу по Центральному Евразийскому коридору через Казахстан, Россию и Беларусь, – отмечает председатель правления Евразийского банка развития (ЕАБР) Николай Подгузов. – Особую роль в успехе организации транзитного движения контейнерных поездов сыграл Казахстан. Через него сейчас идет две трети потока, оставшаяся треть – по Транссибу». По его оценкам, в перспективе агрегированный контейнеропоток по оси Китай–ЕАЭС–ЕС через территорию ЕАЭС может составить до 1,5–2 млн TEU в год. Это даст железным дорогам ЕАЭС \$7–10 млрд совокупной выручки, полагает господин Подгузов.

Перевозки контейнеров по сети ОАО РЖД в первом квартале подскочили на 14,5%, до 1,7 млн TEU. Рост наблюдался во всех сегментах, но наиболее резким он был в транзите – в 1,7 раза, до 230 тыс. TEU. Впрочем, рост транзитного контейнеропотока наблюдался и в 2020 году: невзирая на пандемию, по итогам года перевозки контейнеров в целом выросли на 16%, до рекордных 5,8 млн TEU, транзит – на 37,6%, превысив 800 тыс. TEU. Объединенная транспортно-логистическая компания «Евразийский железнодорожный альянс» (ОТЛК ЕРА) – оператор трансъевразийского транзита, учрежденный на паритетных началах ОАО РЖД, «Казахстан темир жолы» (КТЖ) и «Белорусскими железными дорогами» (БЖД), демонстрирует рост транзита в 2020 году на 64%, до 546,9 тыс. TEU. В первом квартале ОТЛК ЕРА перевезла 154,9 тыс. TEU – вдвое больше, чем годом ранее.

По словам Германа Маслова, вице-президента по линейно-логистическому дивизиону группы FESCO, группа нарастила парк контейнеров до рекордных 80 тыс. TEU под влиянием растущих запросов на перевозку по РФ. «Мы уже сейчас видим обращения от клиентов, которые раньше возили только через Суэцкий канал, а теперь смотрят на альтернативную перевозку грузов из Азии транзитом в Европу через территорию России», – отметил он. Вторил FESCO и «Трансконтейнер», отмечавший в дни пробки в Суэце рост заказов на перевозки грузов через сухопутные погранпереходы.

Но, как заметил на прошлой неделе замгендиректора ОАО РЖД Алексей Шило, основная масса перевозок, запланированных через Суэцкий канал, осуществляется не по спотовым, а по долгосрочным контрактам, и «здесь каких-либо дополнительных быстрых переключений ожидать, наверное, не стоит». «Но что абсолютно точно мы уже видим сегодня – ситуация с неоднократным, по факту, блокированием Суэцкого канала заставляет наших партнеров оценивать свои риски», – отмечает он. – И в связи с этим некая диверсификация поставок для них тоже могла бы быть интересна».

По его словам, одним из преимуществ перевозки контейнеров транзитом является цена: при текущей ставке \$5 тыс. на морские перевозки Китай–Европа на железной дороге транзит по территории России обходится в 1044 швейцарских франка за контейнер. С 2011 года, напоминает Алексей Шило, транзитные тарифы практически не менялись. «В то время как росла стоимость морских перевозок, мы придерживались другой политики: показать нашим уважаемым партнерам, что мы за сохранение стабильных условий», – сказал он. – То есть мы не стали ситуативно повышать ни инфраструктурную составляющую, ни другие комплексные ставки и сборы».

<https://www.kommersant.ru/doc/4761533>

ТАСС; 2021.04.12; ЛАВРОВ: СОЗДАНИЕ КОРИДОРА «СЕВЕР – ЮГ» ОСОБЕННО ВАЖНО ПОСЛЕ ИНЦИДЕНТА В СУЭЦКОМ КАНАЛЕ

Инцидент с перекрытием Суэцкого канала для движения судов показал особую важность создания международного транспортного коридора «Север – Юг». Об этом заявил глава МИД РФ Сергей Лавров в интервью агентству IRNA.

«Рассчитываем, что в перспективе международный транспортный коридор «Север – Юг» станет основой для создания единого «бесшовного» транспортно-логистического и экономического пространства от южных берегов Ирана до северных городов России. Решение подобной задачи тем более важно после того, как недавний инцидент с перекрытием Суэцкого канала показал востребованность надежных сухопутных путей транспортировки грузов», – сказал министр.

Лавров пояснил, что России и Ирану принадлежит особая роль в создании этого транспортного коридора, поскольку по их территории проходит большая часть наземного маршрута. В связи с этим глава МИД РФ указал на важность создания двумя странами современной дорожно-транспортной инфраструктуры и подчеркнул, что соответствующие планы уже утверждены и реализуются.

«Задаче успешного функционирования этого маршрута отвечает и развитие сотрудничества между Ираном и Евразийским экономическим союзом, – продолжил Лавров. – Оно было формализовано в 2018 году путем подписания временного соглашения, ведущего к образованию зоны свободной торговли (вступило в силу в октябре 2019 года). 11 декабря 2020 года принято решение о запуске переговоров по заключению постоянного соглашения о зоне свободной торговли. Со своей стороны продолжим оказывать этой работе всемерное содействие».

<https://tass.ru/ekonomika/11128467>

РИА НОВОСТИ; 2021.04.12; «ЮТЭЙР» ВОЗОБНОВИЛА РЕЙСЫ В МИНСК

Российская авиакомпания «ЮТэйр» (Utair) в весенне-летнем расписании возобновляет рейсы Москва – Минск, сообщает перевозчик.

«В весенне-летнем расписании Utair возобновил полеты по маршруту Москва – Минск. Авиакомпания выполняет рейсы в столицу Беларуси по средам», – говорится в сообщении. Стоимость билетов составит от 2609 рублей, добавляет компания.

«Utair много лет летает в Минск, это направление востребовано у пассажиров. Как только были разрешены полеты в Беларусь, мы получили все необходимые разрешения и возобновили рейсы. Ждем открытия международного авиасообщения и с другими странами», – также приводятся в сообщении слова президента авиакомпании Олега Семенова.

<https://ria.ru/20210412/yuteyr-1727851815.html>

ТАСС; 2021.04.12; «АЭРОФЛОТ» ПРЕДЛОЖИТ ПАССАЖИРАМ ОБМЕНЯТЬ ИЛИ ВЕРНУТЬ БИЛЕТЫ В ТУРЦИЮ БЕЗ ДОПЛАТ И ШТРАФОВ

Авиакомпания «Аэрофлот» в связи с ограничением авиасообщения между Россией и Турцией предложит пассажирам специальные условия обмена и возврата билетов. При этом 13 и 14 апреля перевозчик будет выполнять полеты из Москвы в Стамбул (5 рейсов в день) и Анталию (два рейса в день) по действующему расписанию, а также готов использовать более вместительные самолеты на рейсах из Турции, чтобы увеличить число билетов для возвращающихся пассажиров.

«13 и 14 апреля 2021 года мы продолжим выполнение полетов из Москвы в Стамбул (5 рейсов в день) и Анталию (2 рейса в день) и обратно по действующему расписанию. При необходимости мы готовы увеличить предложение билетов для возвращающихся пассажиров путем замены типа воздушных судов на широкофюзеляжные», – говорится в сообщении перевозчика.

Кроме того, «Аэрофлот» готов обменять или возместить стоимость авиабилетов по специальным условиям.

«Обмен авиабилетов «Аэрофлота», включающих рейсы между Москвой и Стамбулом/Антальей или между Петербургом и Антальей, по которым перевозка уже началась, но обратный перелет на участке между Москвой и Стамбулом/Антальей или Петербургом и Антальей оформлен на даты между 15 апреля и 1 июня, мы предложим переоформление на новые даты 13 или 14 апреля без взимания разницы в тарифах и платы за переоформление (в том числе через Москву для перевозок между Петербургом и Антальей)», – отмечается в сообщении компании.

Кроме того, «Аэрофлот» обещает возместить стоимость авиабилетов на рейсы из Москвы в Стамбул, Анталию, Бодрум и Даламан, а также из Санкт-Петербурга в Анталию, купленные на даты между 15 апреля и 1 июня, без штрафных санкций.

<https://tass.ru/ekonomika/11128229>

На ту же тему:

<https://ria.ru/20210412/bilety-1727980641.html>

ТАСС; 2021.04.12; «УРАЛЬСКИЕ АВИАЛИНИИ» ГОТОВЫ ВЕРНУТЬ ДЕНЬГИ ЗА ОТМЕНЕННЫЕ РЕЙСЫ В ТУРЦИЮ

Авиакомпания «Уральские авиалинии» готова вернуть пассажирам деньги за билеты на рейсы, отмененные в связи с решением России об ограничении авиасообщения с Турцией с 15 апреля до 1 июня. Об этом ТАСС сообщили в **пресс-службе** компании.

«Да, мы готовы вернуть деньги за отмененные рейсы в Турцию», – сказал собеседник агентства.

<https://tass.ru/ekonomika/11127597>

На ту же тему:

<https://ria.ru/20210412/bilety-1727974796.html>

ТАСС; 2021.04.12; S7 ПРИОСТАНАВЛИВАЕТ РЕЙСЫ В ТУРЦИЮ С 15 АПРЕЛЯ ПО 1 ИЮНЯ

Авиакомпания S7 вслед за решением оперативного штаба по борьбе с коронавирусом приостанавливает все рейсы в Турцию и ожидает информации о порядке вывоза россиян, говорится в сообщении перевозчика.

«Согласно решению оперативного штаба, S7 Airlines вынуждена приостановить выполнение регулярных рейсов в Турцию с 15 апреля по 1 июня (Москва – Анталья, Даламан; Новосибирск – Анталья). В настоящее время мы ждем официальной информации о порядке вывоза россиян. Мы будем оперативно информировать пассажиров о необходимых действиях», – отмечается в сообщении.

<https://tass.ru/ekonomika/11127255>

На ту же тему:

<https://ria.ru/20210412/s7-1727977415.html>

КОММЕРСАНТЪ FM; ВЛАДИМИР РАСУЛОВ; 2021.04.12; ЧАРТЕРЫ В ЕГИПЕТ ГОТОВЯТСЯ К СТАРТУ; КОГДА ЗАПУСТЯТ РЕЙСЫ ИЗ РОССИИ В ШАРМ-ЭШ-ШЕЙХ И ХУРГАДУ

Россия надеется скоро возобновить чартерное авиасообщение с Египтом. Москва рассчитывает, что такие рейсы в Шарм-эш-Шейх и Хургаду запустят в ближайшее время, заявил министр иностранных дел Сергей Лавров в интервью египетской газете «Аль-Ахрам». Египетские власти еще в феврале говорили о том, что чартеры на местные курорты из России начнут летать в марте, но **Росавиация** это не подтвердила. Авиасообщение между двумя странами полностью прекратилось в конце 2015 года после авиакатастрофы над Синаем.

Сейчас россиянам доступны только прямые перелеты в Каир. Оттуда можно попасть и на другие курорты, но это дорого и неудобно, говорит исполнительный директор ассоциации «Альянс туристических агентств» Наталья Осипова:

«Ехать через Каир на автобусах нужно примерно пять-шесть часов – это очень неудобно и долго, в результате ты приезжаешь совершенно разбитый и усталый. И это дороже, потому что все-таки ты летишь не напрямую, а с пересадкой. Мы надеемся, что Египет откроют, и туристы получат возможность прямого перелета на курорты в ближайшем будущем. Если наладится прямое сообщение, то поток, конечно, пойдет большой, и цены в странах, которые будут открыты, уравниваются. Но Египет, наверное, оттянет на себя большую часть отдыхающих».

Сейчас для въезда в Египет российским туристам надо предъявить справку с отрицательным результатом теста на коронавирус. Его нужно сдать не ранее, чем за 72 часа до вылета. Если теста с собой нет, его можно пройти в аэропорту за \$30. Некоторые отели на свое усмотрение изолируют путешественников без тестов в номерах, пока не придет результат исследования. А это может занять до 24 часов. Если возобновится чартерное сообщение с египетскими курортами, российских туристов там может стать гораздо

больше, несмотря на все ограничения, считает вице-президент Ассоциации туроператоров России Дмитрий Горин:

«Туристы уже с прошлого года адаптировались ко всем условиям большинства стран, поэтому ПЦР-тесты или заполнение электронной анкеты совершенно не отпугивают туристов. Эти сервисы становятся более доступными, и мы здесь, конечно, возлагаем большие надежды на проект Минцифры по выпуску сертификатов вакцинации и ПЦР-тестов на сайте госуслуг.

Если зарубежные страны будут принимать эти документы в цифровом формате, это облегчит в том числе формальности при регистрации на рейсы и пересечении границ.

После открытия стран для въезда, конечно, мы ожидаем восстановления отложенного спроса. Египет был бы очень вовремя и к месту, если бы мы получили возможность осуществлять полеты в Хургаду и Шарм-эш-Шейх».

По сравнению с прошлым годом средний чек на авиаперелет из России в Египет немного повысился, но его нельзя назвать чрезмерно высоким, говорит директор по маркетингу интернет-сервиса для путешественников ViletiX Александр Мишин: «Что касается перелетов в Египет, мы можем сравнивать несколько вариантов. Первый – в Каир с прямым перелетом, там средние цены колеблются в районе 13-14 тыс. руб. в зависимости от авиакомпании. В этот город летают и наш национальный авиаперевозчик, и египетский. Что касается курортных направлений, туда также можно сейчас добраться. В основном в качестве хаба используют стамбульский аэропорт, куда можно долететь двумя авиакомпаниями: средний чек Pegasus Airlines будет в районе 18 тыс. руб. в одну сторону, а Turkish Airlines – в районе 24-25 тыс. руб. Это примерно процентов на 15-20 дороже, чем в прошлом году до пандемии – примерно на уровне 2019 года. Когда появятся прямые чартерные рейсы, скорее всего, стоимость снизится. Но, естественно, самолеты выкупаются полностью туроператорами».

По данным Ассоциации туроператоров России, до 2015 года в Египте ежегодно отдыхали примерно 3 млн российских туристов. Сейчас участники рынка оценивают турпоток в 100-150 тыс. человек в год.

<https://www.kommersant.ru/doc/4771006>

КОММЕРСАНТЪ НОВОСИБИРСК; 2021.04.13; ПРИБЫЛИ С ГРУЗОМ; ФИНАНСОВЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ ЧЕТЫРЕХ СИБИРСКИХ АЭРОПОРТОВ ПО ИТОГАМ 2020 ГОДА ПРЕВЫСИЛИ ПРОШЛОГОДНИЕ

В 2020 году, несмотря на действовавшие коронавирусные ограничения, увеличили чистую прибыль четыре сибирских аэропорта: Толмачево, Емельяново, Спиченково и Горно-Алтайск, единственный показавший также рост по выручке. Их операторы объясняют положительные финансовые результаты увеличением грузовых перевозок и ростом внутреннего туризма. Эксперты дают позитивный прогноз на 2021 год, ожидая дальнейшего роста и выручки, и прибыли авиаузлов.

Прошедший 2020 год стал кризисным для операторов большинства сибирских аэропортов. К примеру, иркутский аэропорт, снизивший пассажиропоток почти на треть, в итоге сократил выручку на 38,9% (до 1,78 млрд руб.), чистую прибыль – на 67,8% (до 254 млн руб.). Омский оператор авиаузла в 2020 году потерял сразу 32% пассажиров, треть выручки (–805 млн руб.) и почти 90% прибыли (–16,5 млн руб.).

При этом четыре сибирских аэропорта увеличили чистую прибыль по итогам года, несмотря на коронавирусные ограничения: Новосибирское АО «Аэропорт Толмачево» – на 10% (до 2,4 млрд руб.), красноярское ООО «Аэропорт Емельяново» – на 47% (418 млн руб.), новокузнецкое ООО «Аэрокузбасс» (Спиченково) – на 16,7% (85 млн руб.), АО «Аэропорт Горно-Алтайск» – примерно в 3,5 раза (74 млн руб.).

Аэропорт Горно-Алтайска еще и единственный в Сибири показал рост не только прибыли, но и выручки – на 24,1% (до 379 млн руб.). Экономист оператора авиаузла Екатерина

Михалева объясняет положительную динамику ростом внутреннего туризма в регионе в 2020 году.

По ее данным, аэропорт, у которого и до закрытия границ не было международного направления, в год коронакризиса увеличил пассажиропоток на 45%.

Пассажиропоток вырос вместе с ростом количества регулярных рейсов», – сказала она, добавив, что число чартеров осталось примерно на уровне 2019 года.

Нарастившие прибыль Толмачево и Емельяново в 2020 году потеряли соответственно 8,3% и 6,5% выручки, получив 5,32 млрд руб. и 2,92 млрд руб. В **пресс-службе** новосибирского аэропорта рост прибыли связали в первую очередь с увеличением объема грузовых перевозок и развитием региональных рейсов, особенно в направлении юга страны: «Сокращений в организации не было, за счет этого мы расходы не сокращали», – уточнили в Толмачево.

В Емельяново также отмечают значительный рост в сегменте грузовых перевозок. «В прошлом году мы привлекли крупного грузового перевозчика – группу компаний «Волга-Днепр». Они сосредоточили у нас 80% грузовых транзитных рейсов всей группы», – сообщили в **пресс-службе**.

Однако основной причиной увеличения чистой прибыли в красноярском аэропорту называют программу поддержки авиакомпаний: «Был разработан антикризисный план, одним из пунктов которого были скидки авиакомпаниям», – добавили в **пресс-службе**.

Несмотря на снижение показателей ряда операторов, положительный финансовый результат сохранили все сибирские аэропорты, кроме барнаульского. Последний на фоне сокращения пассажиропотока на 44% столкнулся со снижением выручки на 53,7% (до 730 млн руб.) и получил 77 млн руб. чистого убытка против 68 млн руб. прибыли годом ранее. Хороший финансовый результат операторов Толмачево и Емельяново можно объяснить тем, что немалый объем их бизнеса связан с обслуживанием «техстопов» (промежуточных посадок грузовых авиакомпаний), которых стало больше из-за экстренных поставок антиковидных грузов, считает исполнительный директор отраслевого агентства «Авиапорт» Олег Пантелеев. «Сейчас благоприятная для грузоперевозчиков ситуация. Пока пассажирское сообщение в мире не восстановилось, именно специализированными транспортными самолетами груз путешествует в большей степени, чем раньше, когда часть авиагруза путешествовала в багажных отделениях пассажирских самолетов», – объяснил эксперт.

Дополнительную загрузку оператору Толмачево, по мнению господина Пантелеева, дало то, что его базовый перевозчик – авиакомпания S7 – даже в условиях локдауна сохранил маршрутную сеть, которую обслуживал на воздушных судах умеренной вместимости. Еще одним фактором, по словам эксперта, стал рост внутреннего туристического потока по основным российским направлениям. Кроме того, на финансовый результат отрасли в целом, по его словам, повлияло то, что ряд аэропортов скорректировал свои сборы: «Если в самые тяжелые периоды локдауна они предоставляли авиакомпаниям скидки, то в третьем и четвертом квартале были и случаи, когда операторы аэропортов повышали тарифы на обслуживание рейсов».

Господин Пантелеев прогнозирует на 2021 год «существенное улучшение» прошлогодних финансовых результатов операторов сибирских аэропортов. Уже в марте, по оценке эксперта, внутренний пассажиропоток ряда аэропортов превзошел показатели 2020 года. «Конечно, возможны проблемы, связанные с сохранением тяжелого финансового положения авиакомпаний: если компании, имеющие значительную маршрутную сеть в регионе, прекратят полеты и останутся с долгами, это может негативно повлиять на финансовое положение операторов аэропортов», – говорит господин Пантелеев. Он отметил, что сейчас аэропорты даже если и обслуживают перевозчиков в рассрочку, то на короткий срок, не позволяя им накапливать долги. К тому же, «если какая-то авиакомпания

и сойдет с дистанции, то в условиях жесткой конкуренции за пассажиров на ее место довольно быстро придут коллеги-конкуренты», считает он.

<https://www.kommersant.ru/doc/4771120>

ТАСС; 2021.04.12; В ДУМЕ ЗАЯВИЛИ, ЧТО ВВОДИТЬ ШТРАФЫ ЗА ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ШИН НЕ ПО СЕЗОНУ НЕПРАВИЛЬНО

Председатель комитета Госдумы по госстроительству и законодательству Павел Крашенинников считает, что вводить штрафы за использование шин не по сезону неправильно, комитет на данный момент такие инициативы не рассматривает.

«Периодически эта тема возникает. Мне кажется, что штрафовать только за то, что человек не заменил резину, неправильно», – сказал Крашенинников в понедельник ТАСС на просьбу прокомментировать сообщения СМИ о возможности введения таких мер.

По мнению главы комитета, «если вдруг при совершении ДТП будет найдена причинно-следственная связь именно с этой резиной и с тем, что человек ее вовремя не заменил, это другой вопрос». Кроме того, продолжил депутат, встает проблема контроля за сменой водителями шин на автомобилях.

«На мой взгляд, это подмена понятий. Мы таким образом уводим общество в другую дискуссию, хотя надо обсуждать качество дорог, качество развязок», – сказал Крашенинников, добавив, что комитет не рассматривает законопроекты о введении таких штрафов.

<https://tass.ru/obschestvo/11121835>

ТАСС; ИГОРЬ МОРЖАРЕТТО; 2021.04.12; «ЗАСИЛЬЕ КАМЕР». КАК «ДИНАМИЧЕСКИЕ ЗНАКИ» МОГУТ СТАТЬ ПОВОДОМ ДЛЯ ШТРАФОВ

На днях в ряде СМИ появилась информация, которая изрядно напугала многих российских водителей. Речь о том, что некая российская компания испытывает на российских дорогах новый способ ограничения скорости и сразу выявления нарушений. Суть в том, что разработчики предлагают дополнить так называемые динамические знаки комплексами фотовидеофиксации, чтобы наверняка поймать и тут же наказать нарушителей.

Динамические знаки придумали не сегодня – они высвечиваются на электронных табло переменной информации, которые давно устанавливаются на скоростных шоссе. Кроме того, на них пишут разные погодные и прочие предупреждения или желают «счастливого пути».

Табло переменной информации – штука очень удобная и полезная, потому что установленный скоростной режим можно менять дистанционно, с пульта управления движением. Например, вносить корректировки из-за снежных заносов или ремонтных работ. Часто на дорогах еще устанавливаются дублирующие (обычные) знаки. Видели на скоростных шоссе знаки с ограниченной скоростью (скажем, 90 вместо разрешенной по всей дороге 110), но с табличкой, что такое ограничение работает только в дождь? И часто они продублированы динамическими светящимися знаками. Удобно? Понятно? Да! Система работает эффективно, потому что создана она в помощь водителю.

Трехкамерный контроль

Так вот, разработчики новых комплексов видеофиксации решили сурово бороться с нарушителями требований динамических знаков. Для фиксации нарушений они предлагают использовать сразу три камеры. Две будут установлены последовательно перед рамкой – они фиксируют машину на подъезде к табло переменной информации. Третью камеру разместят на некотором расстоянии за комплексом – она измерит скорость автомобиля уже в зоне действия временного знака. Если автомобиль превысит скорость, обозначенную на электронном табло, то тут же к нему полетит «письмо счастья», то есть информация о штрафе.

Красиво сделано? Да, только не с точки зрения водителя, который едет с привычной разрешенной скоростью и вдруг видит новое, неожиданное ограничение. Что вызывает торможение, которое чревато опасностью: если сделать это очень резко – тебя может «догнать» следующая за тобой машина; если попробуешь плавно – запросто можешь попасть в объектив третьей камеры со всеми вытекающими.

Еще раз подчеркну – динамические знаки давно работают на скоростных дорогах, их требования, на мой взгляд, водители соблюдают и безо всяких дополнительных камер. Причем, по информации из госкомпании «Автодор», аварийности на таких участках нет.

Подобные табло сейчас можно встретить, например, на МКАД или на некоторых скоростных трассах (М-4 «Дон», М-11 «Нева»). Скоростной лимит там действительно меняется в непогоду – снижается со 110 км/ч до 90 км/ч. Однако это по большей части рекомендация, причем временная, без фиксации на камеры.

А раз, как показывает статистика, абсолютное большинство водителей указания понимают правильно, снижают скорость, повышения аварийности не наблюдается, то зачем же придумывать новые системы и где их размещать? В городах, где и так скорость невелика? В ГИБДД неоднократно заявляли, что снижать скоростной режим нужно лишь в крайних случаях и самые безопасные участки дороги те, где скорость постоянная. Так что ответ напрашивается сам собой – это нужно для пополнения бюджета.

Заговоренные камеры

В 2020 году российские автовладельцы получили более 145,5 млн штрафов за нарушения, зафиксированные камерами. Это почти на 20% больше, чем годом ранее. Чаще всего штрафовали за превышение скорости (124 млн). Стали больше нарушать? Вряд ли, но камер стало больше. Сейчас в России на дорогах установлено более 15 тыс. стационарных камер видеофиксации и 3,6 тыс. передвижных комплексов. Лидер тут, естественно, Москва – свыше 2,5 тыс. камер.

В общей сложности комплексы за прошлый год «заработали» 117 млрд рублей. Опять ожидаемо лидирует Москва – столичные водители принесли бюджету (и владельцам камер) 23 млрд рублей. Это, между прочим, больше, чем весь годовой бюджет Калужской и Смоленской областей, вместе взятых. В принципе, становится понятно, почему многие регионы (в том числе и столичный) желают увеличения числа камер.

И безопасность здесь играет не ключевую роль. Хотя почти два года назад именно на эту тему обратил внимание на заседании Госсовета президент **Владимир Путин**, в очередной раз подчеркнув, что цель установки камер – снижение аварийности на дорогах и сохранение жизней людей. Камеры – отнюдь не средство быстрого пополнения бюджета. А часто «происходит прямая подмена смысла – вместо того чтобы дисциплинировать водителей, их просто подводят под штраф».

Но с тех пор камер стало только больше, а некоторые из них бьют рекорды по собираемости штрафов. Например, всего одна камера в Москве (на Каширском шоссе, около Борисовских прудов) за два месяца в прошлом году назначила 153 534 штрафа для 101 424 автомобилей и принесла в казну более 90 млн рублей. Уточню, что в это время на этом участке велись ремонтные работы, одну из четырех полос закрыли и поставили достаточно скромно в стороне временный знак «40». При этом в целом на шоссе можно ехать со скоростью 80 км/ч. Что особенно странно и обидно – никто в Центре организации дорожного движения и в ГИБДД не заинтересовался, что это за заговоренное место, где автомобилисты совершают по 2,5 тыс. нарушений ежедневно.

Перекосы в работе действующей системы фиксации нарушений стали хорошо видны в этом месяце, после резонансного ДТП с участием модного блогера. Сообщается, что он ежедневно не менее шести раз нарушал Правила дорожного движения, гонял в городской черте со скоростью свыше 160 км/ч. Система видеофиксации его видела, исправно фиксировала все нарушения, но поскольку номер авто липовый, то никак по факту на нарушения не реагировала – отправлять штрафные квитанции-то некуда и некому.

Уточняется, что только за последние три месяца их набежало порядка 400 штук, и, если бы не авария, он и дальше мог продолжить гонять, как ему заблагорассудится.

По словам специалистов, систему не сложно настроить так, чтобы она собирала все подозрительные и непонятные номера в отдельный список, с которым впоследствии необходимо работать сотрудникам ГИБДД. Вот только, похоже, гоняться за нарушителями на дорогах сейчас почти некому. После всех сокращений в ГАИ наблюдается явная нехватка людей для отработки сигналов.

Вновь напрашивается горький вывод – система по-прежнему направлена на то, чтобы собирать штрафы. А злостные нарушители для нее – не более чем «невидимки».

А ведь еще года три назад журналистам шумно презентовали систему «Пит-стоп». Суть ее проста: если камера видит злостного нарушителя (неплательщика и т.д.), сигнал тут же поступает на ближайший пост (машину) ДПС, и его сразу блокируют стражи порядка, чтобы спросить по всей строгости закона. Но, кроме рекламного показа, я о работе этой системы, к сожалению, ничего не слышал.

Долгие ожидания

Но ведь что сегодня действительно нужно, чего ждут автомобилисты – это появления реально работающего механизма, который помог бы очистить дороги от агрессивных водителей, нарушителей-рецидивистов. Их «подвиги», заснятые на видео, может, и нравятся каким-то подросткам, но абсолютное большинство водителей раздражают и пугают. Как и очередные новые камеры на улицах и трассах.

Они сыграли большую роль в первые годы своего появления на дорогах – количество нарушений правил и ДТП серьезно сократилось. Но дальше, несмотря на то что число комплексов видеofиксации ежегодно увеличивалось, аварийность осталась приблизительно на том же уровне. Похоже, пришло время признать – дальше повышать число камер бессмысленно и очень дорого, а на изменение показателей аварийности это уже не влияет. Между прочим, по количеству камер мы уже на втором месте в мире, после Китая.

Хотелось бы, чтобы ответственные люди вспомнили для начала слова президента по поводу фотовидеofиксации, его поручения по итогам Госсовета, которые до сих пор полностью не выполнены. Даже документа, который бы определял, где можно и нельзя расставлять видеокamеры, кто отвечает за их расстановку, – все еще нет! А прошло два года.

<https://tass.ru/opinions/11121359>

КОММЕРСАНТЪ НОВОСИБИРСК; ИЛЬЯ НИКОЛАЕВ; 2021.04.13; ВОСТОЧНЫЙ ОБХОД ТОРМОЗИТ НА ЖАЛОБЕ; ОСПОРЕНЫ РЕЗУЛЬТАТЫ ТОРГОВ ПО ВЫБОРУ ПОДРЯДЧИКА ДЛЯ ДОРОЖНОГО ДОЛГОСТРОЯ

«Хотьковский автomoст» (Московская область) обжаловал результаты торгов по достройке Восточного обхода Новосибирска за 3,7 млрд руб. Компания посчитала, что конкурсная комиссия несправедливо оценила ее опыт исполнения предыдущих контрактов. Она просит ФАС отменить определение победителя, которым стало АО «Новосибирскавтодор». Кроме того, компания просит ведомство проверить «Новосибирскавтодор» на соответствие законодательству о контрактной системе, так как один из его топ-менеджеров является фигурантом уголовного дела о коррупции. В «Новосибирскавтодоре» с доводами московской компании не согласны.

ОАО «Хотьковский автomoст», связанное с новосибирской компанией «Сибмост», пожаловалось в ФАС РФ на результаты торгов по выбору подрядчика для достройки Восточного обхода Новосибирска. Заказчиком торгов выступила структура **Росавтодора** – «Сибуправтodor». Сейчас определение подрядчика по выполнению госконтракта приостановлено. Жалоба будет рассмотрена ФАС 13 апреля.

Госконтракт на строительство первого этапа обхода за 10,3 млрд руб. был заключен с «Сибмостом» в 2013 году. Завершить его планировалось в октябре 2017 года, но сроки

сдвигались. В мае 2020 года в «Сибмосте» было введено конкурсное производство. Летом того же года «Сибуправтодор» расторг контракт с подрядчиком, мотивировав решение нарушением сроков строительства. На тот момент общий неосвоенный «Сибмостом» остаток работ по первому этапу составлял около 5,4 млрд руб. В «Сибуправтодоре» объяснили, что финансирование пока получено только на 3,8 млрд руб. от этой суммы.

По результатам торгов, состоявшихся 5 апреля, победителем было признано АО «Новосибирскавтодор». Компания предложила выполнить работы на объекте за 3,76 млрд руб., что на 245 тыс. руб. ниже начальной цены госконтракта. «Хотьковский автомост» предложил выполнить работы за 3,6 млрд руб. Однако конкурсная комиссия посчитала недостаточным опыт компании по предыдущим контрактам за 2010–2021 годы.

«Считаем, что заказчиком был неправомерно установлен порядок оценки заявок для показателя «общее количество исполненных контрактов», – сообщает «Хотьковский автомост» в своей жалобе. По мнению компании, применен стоимостный критерий, «а не максимальное количественное значение, что нарушает положения закона о контрактной системе». «В результате это не позволяет выявить лучшие условия исполнения контракта и объективно сопоставить предложения участников конкурса», – считают в компании.

«Хотьковский автомост» требует отменить определение поставщика по закупке и обязать заказчика привести конкурсную документацию в соответствие с действующим законодательством.

Кроме этого, компания в жалобе отметила, что, по сообщениям СМИ, «один из директоров «Новосибирскавтодора» был привлечен к уголовной ответственности по ст. 290, 291, 291.1 УК РФ», и это якобы также может нарушать пункты закона о контрактной системе. Компания просит антимонопольное ведомство провести проверку соответствия АО «Новосибирскавтодор» как участника закупки положениям закона о контрактной системе. Речь идет о требовании об отсутствии у участника закупки судимости за преступления в сфере экономики и непривлечении в течение двух лет до момента участия в торгах к административной ответственности за незаконное вознаграждение от имени юрлица. О каком именно топ-менеджере компании идет речь, в «Хотьковском автомосте» не стали уточнять.

В декабре 2020 года стало известно о возбуждении в Новосибирской области уголовного дела о коррупции в отношении руководителя Территориального управления автодорог Михаила Чуманова. По данным следствия, он получил взятки на сумму свыше 5 млн руб. от представителей дорожно-строительных компаний, обещая заключить с ними новые контракты на ремонт и строительство дорожной сети региона. В круг подозреваемых, как сообщалось, попал также один из топ-менеджеров «Новосибирскавтодора» – директор по эксплуатации и содержанию автодорог Сергей Илюшин. Ему инкриминируют дачу взятки (ч. 2 ст. 291 УК РФ). В настоящее время Сергей Илюшин находится под подпиской о невыезде. Свою вину он признал.

В «Новосибирскавтодоре» заявили, что с доводами жалобы не согласны. В компании также уточнили, что Сергей Илюшин продолжает работу в компании. «В отношении него не принято процессуальное решение органами предварительного следствия, мера пресечения в виде заключения под стражу не применялась. Сведения о его судимости не соответствуют действительности, таким образом, доводы заявителя жалобы не подтверждены документально, их оценку осуществит комиссия ФАС России», – сообщили “Ъ-Сибирь” в компании.

Юрист Forward Legal Станислав Бородаев не исключил, что могут быть объявлены новые торги. «„Хотьковский автомост“ указывает, что организатор закупки незаконно применил стоимостный порядок оценки к нестоимостному критерию. Исходя из формулировки критерия «квалификация участников закупки», можно предположить, что данный критерий входит в группу нестоимостных», – говорит он. Если ФАС придет к выводу о наличии нарушений, допущенных в ходе закупки, то может быть вынесено предписание, например,

об устранении нарушений, внесении изменений в закупочную документацию и о повторном проведении закупки, говорит он.

<https://www.kommersant.ru/doc/4771117>

ВЕДОМОСТИ; ИЛЬЯ ВИНОГРАДОВ; 2021.04.13; ДУБАЙ ЗАКУПИТ 4000 БЕСПИЛОТНЫХ ШАТТЛОВ CRUISE ORIGIN; С 2023 ГОДА ОНИ БУДУТ РАБОТАТЬ В ГОРОДЕ КАК ТАКСИ

Американская компания Cruise до 2030 г. поставит в Дубай 4000 беспилотных шаттлов Origin. О заключении соответствующего соглашения сообщил 12 апреля в своем Twitter наследный принц Дубая Хамдан бин Мохаммед бин Рашид аль-Мактум. Первые шаттлы присоединятся к парку в 11 000 традиционных такси города уже в 2023 г., а к 2030 г., по прогнозу местных чиновников, на долю беспилотных автомобилей будет приходиться 25% всех поездок. Как отмечает Financial Times, Дубай стал первым городом в мире, заключившим контракт с производителем беспилотных автомобилей.

Прототип беспилотного шаттла Cruise представила в январе 2020 г. По классификации Американской ассоциации автомобильных инженеров (SAE), Cruise Origin имеет один из самых высоких уровней автономности – 4–5 («без внимания» – «без водителя»). Электромобиль представляет собой минивэн на шесть мест (два трехместных дивана друг напротив друга). Ни руля, ни педалей в шаттле нет, он рассчитан исключительно на автономное движение. Информация о маршруте и другая полезная информация отображается на установленных в салоне мониторах. За безопасность отвечают комбинированные сенсоры из камер и радаров, которые, по словам гендиректора Cruise Дэна Аммана, могут отслеживать несколько человек и объектов одновременно, даже если те находятся далеко, в абсолютной темноте, скрыты дождем или туманом. Cruise обещает, что шаттлы будут рассчитаны на пробег в 1,6 млн км.

<https://www.vedomosti.ru/opinion/articles/2021/04/12/865667-dubai-bespilotnih>

ТАСС; 2021.04.12; РЖД ИЗУЧАЮТ УЧАСТИЕ В СТРОИТЕЛЬСТВЕ Ж/Д ПУТЕЙ В ОАЭ

Компания «РЖД Интернешнл» («дочка» РЖД) изучает участие в строительстве железнодорожных подъездных путей к различным инфраструктурным объектам в ОАЭ. Об этом журналистам в рамках Международной выставки TransRussia сообщил первый заместитель генерального директора РЖД Сергей Павлов. По его словам, в основном компания изучает те объекты, которые связаны с добычей полезных ископаемых.

«В ОАЭ идет большой проект строительства сухопутных мостов, в том числе и для месторождений. Но пока говорить, что РЖД уже в ОАЭ, я бы не стал. Мы изучаем всю конкурсную документацию, которая там есть, – сказал он. – Там несколько проектов, в основном изучаем те, которые связаны с добычей полезных ископаемых».

В марте Минтранс сообщал, что заместитель министра транспорта РФ Дмитрий Зверев и чрезвычайный и полномочный посол ОАЭ в РФ Мухаммед Ахмед аль-Джабер обсудили разрабатываемые проекты меморандумов о взаимопонимании в области железнодорожного транспорта ОАЭ.

<https://tass.ru/ekonomika/11127805>

ИНТЕРФАКС; 2021.04.12; ПРОЕКТ «ГОРОДСКИХ ЭЛЕКТРИЧЕК» В СЕРБИИ МОЖЕТ ПОТРЕБОВАТЬ НОВОГО ФИНАНСИРОВАНИЯ СО СТОРОНЫ РФ – РЖД

Проект организации городского движения пассажирского транспорта в столице Сербии Белграде может потребовать нового финансирования со стороны РФ, заявляют в ОАО «Российские железные дороги».

«Предполагается – ИФ) объединить опыт двух компаний – РЖД, которые знают, как это делать, в том числе обслуживать сложнейшую инфраструктуру, и «Синары» (актив Дмитрия Пумпянского – ИФ) – как поставщика, который будет обеспечивать весь жизненный цикл поездов», – сообщил журналистам первый замглавы монополии Сергей Павлов в кулуарах форума TransRussia 2021.

«Мы сейчас пытаемся сделать пред-ТЭО, исходя из требований и желаний представителей мэрии Белграда. Пока весь комплекс еще не сформирован. (Заказчики – ИФ) пытаются объединить все виды транспорта, чтобы они были гармонизированы, и это непростая задача. У них есть программа развития рельсового транспорта, нерельсового, метро. Вот, сейчас задача все это объединить в единый комплекс, чтобы понять, в какой точке что надо делать», – заявил он.

«Скорее всего, будет совмещенное финансирование – как со стороны сербов, так и со стороны РФ. Мы пытаемся предложить наши лучшие наработки, которые показали свою эффективность. Управление комплексом «метро-автобусы-трамваи-электрички» – это будет наша технология («Российских железных дорог» – ИФ), как и поезда «Ласточка» – тоже российская продукция (в РФ их производит совместное предприятие «Синары» и немецкого концерна Siemens – ООО «Уральские локомотивы» – ИФ). Я думаю, по финансированию этой части будет включено и российское финансирование. Ну, а остальное – как решим», – отметил Павлов.

Говорить об объеме финансирования проекта со стороны России, равно как и о стоимости всей программы топ-менеджер счел преждевременным. «Пока мы находимся в процессе переговоров», – сказал он. «После того, как мы сделаем пред-ТЭО, будет понятно и количество подвижного состава, и объем работ, и их стоимость. Сейчас говорить рано», – заявил Павлов, уточнив, что подготовку предварительного технико-экономического обоснования планируется завершить в 2021 г.

Об «инициативе РЖД и «Синары» по «совместной проработке проекта внутригородского пассажирского движения «Белградские диаметры», в том числе с использованием подвижного состава российской сборки «Ласточка», ранее сообщило **министерство транспорта РФ**. Идея была представлена на очередном заседании российско-сербского совета по сотрудничеству в области транспорта 6 апреля.

С 2014 г. группа РЖД проводит модернизацию железнодорожной сети Сербии. Общая стоимость проектов составляет \$941 млн, из которых \$800 млн были выделены РФ в качестве государственного экспортного кредита.

Уже закончена реконструкция линий Белград-Панчево, Ресник-Валево (в северной части страны), инфраструктурных объектов в рамках развития X панъевропейского транспортного коридора на Балканах, организовано устройство пути на Жежелевом мосту. Также в Сербию поставлено 27 дизель-поездов российского производства.

РИА НОВОСТИ; 2021.04.12; ПУТИН ПОРУЧИЛ ИЗУЧИТЬ СОХРАНЕНИЕ РЕЙДОВОЙ ПЕРЕГРУЗКИ СПГ ИЗ АРКТИКИ

Президент РФ Владимир Путин получил правительству и Российскому союзу промышленников и предпринимателей (РСПП) до 1 мая рассмотреть вопрос сохранения возможности рейдовой перегрузки сжиженного природного газа (СПГ), произведенного в российской Арктике, говорится в сообщении Кремля.

«Правительству Российской Федерации совместно с общероссийской общественной организацией «Российский союз промышленников и предпринимателей» рассмотреть вопросы, касающиеся... сохранения возможности перегрузки с судна на судно сжиженного природного газа, произведенного в Арктической зоне Российской Федерации», – говорится в поручениях по итогам совещания с представителями деловых кругов по вопросам повышения инвестиционной активности, опубликованных на сайте правительства РФ.

Отмечается, что доклад должен быть представлен до 1 мая текущего года.

<https://ria.ru/20210412/arktika-1727845560.html>

ТАСС; 2021.04.12; КОМИТЕТ ГОСДУМЫ ОДОБРИЛ НЕПРИМЕНЕНИЕ К СУДАМ-ХРАНИЛИЩАМ СПГ ПОНИЖЕННЫХ СТРАХОВЫХ ВЗНОСОВ

Комитет Госдумы по бюджету и налогам рекомендовал нижней палате парламента принять в первом чтении законопроект, которым предлагается не применять к судам, используемым для хранения и перевалки сжиженного природного газа (СПГ), пониженные тарифы страховых взносов для юридических, физических лиц и индивидуальных предпринимателей – работодателей членов экипажей судов. Документ был инициирован правительством. Поправки вносятся в Налоговый кодекс (НК) РФ.

Документ является спутником к другому законопроекту, который разрешает регистрацию в Российском международном реестре судов (РМРС) плавучих хранилищ сжиженного природного газа. Сейчас Кодексом предусмотрено, что в РМРС могут регистрироваться суда, используемые для хранения и перевалки нефти, нефтепродуктов в российских морских портах, при условии, что возраст этих судов на дату подачи заявления о регистрации не превышает 20 лет. В связи с этим были подготовлены изменения в Кодекс торгового мореплавания, предусматривающие регистрацию в РМРС плавучих хранилищ сжиженного природного газа.

Поправками в НК предполагается, что к судам, используемым для хранения и перевалки сжиженного природного газа в морских портах Российской Федерации, не применяются пониженные тарифы страховых взносов для юридических, физических лиц, а также индивидуальных предпринимателей, производящих выплаты, иные вознаграждения членам экипажей судов, которые зарегистрированы в РМРС, за исполнение трудовых обязанностей члена экипажа судна, в отношении данных выплат и вознаграждений. Устанавливается правовое регулирование в части неприменения пониженных тарифов страховых взносов, аналогичное тому, которое используется к судам, используемым для хранения и перевалки нефти, нефтепродуктов в морских портах РФ.

Таким образом, предлагаемое законопроектом регулирование позволит регистрировать суда, используемые для хранения и перевалки газа в РМРС, без ущерба для бюджетов различного уровня.

Дума рассмотрит законопроект на заседании 20 апреля.

<https://tass.ru/ekonomika/11125393>