



Ежедневный мониторинг СМИ

13 ОКТЯБРЯ 2020

СОДЕРЖАНИЕ

РИА КУРСК; 2020.12.10; МИНИСТР ТРАНСПОРТА РФ ЕВГЕНИЙ ДИТРИХ ПОСЕТИТ ДВА ДОРОЖНЫХ ОБЪЕКТА В КУРСКЕ	3
КОММЕРСАНТЬ; АЛЕКСАНДРА МЕРЦАЛОВА; 2020.13.10; НА ГОССТРОЙКЕ ПЕРЕКУР; ОБЪЕМ КОНТРАКТОВ СОКРАТИЛСЯ	3
КОММЕРСАНТЬ; ЕВГЕНИЯ КРЮЧКОВА; 2020.13.10; НОРМАТИВНЫЕ АКТЫ ПО ОСЕНИ СЧИТАЮТ; ВЕДОМСТВА АКТИВИЗИРОВАЛИ РАЗРАБОТКУ ИХ ПРОЕКТОВ	4
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА - ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; ТИМОФЕЙ БОРИСОВ; 2020.12.10; АВТОМОБИЛЬ В ТУМАНЕ; В МЧС ПРЕДУПРЕДИЛИ О РОСТЕ АВАРИЙ НА ТРАНСПОРТЕ	5
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА - ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; ИРИНА ОГИЛЬКО; 2020.13.10; ДОСЬЕ С ШАШЕЧКАМИ; В СТОЛИЦЕ СОЗДАДУТ ЕДИНУЮ ЦИФРОВУЮ БАЗУ ДАННЫХ ВОДИТЕЛЕЙ ТАКСИ	6
КОММЕРСАНТЬ; ИВАН БУРАНОВ; 2020.13.10; ИНСТРУКЦИЯ СЛЕДУЕТ ЗА ПЕШЕХОДОМ; ГИБДД РАЗЪЯСНИЛА, ЗА КАКИЕ НАРУШЕНИЯ НА ПЕРЕХОДАХ НЕ НУЖНО ШТРАФОВАТЬ ВОДИТЕЛЕЙ	7
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА - ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; АЛЕКСЕЙ МИХАЙЛОВ; 2020.13.10; НИТКА СТАЛА ПРОЧНЕЕ; ПО НОВОМУ МОСТУ ЧЕРЕЗ КОЛУ ПОШЛИ ПАССАЖИРСКИЕ ПОЕЗДА	9
КОММЕРСАНТЬ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2020.13.10; ШАРИКИ ПОКАТИЛИСЬ В НОВЫЕ РУКИ; ПОДШИПНИКОВАЯ ЕПК СМЕНИТ СОБСТВЕННИКА	9
КОММЕРСАНТЬ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2020.13.10; «ВОТ ТАКОЙ МИР СТРАДАНИЙ ОТ НЕУМЕНИЯ ДОГОВОРИТЬСЯ»; СОВЛАДЕЛЕЦ ГК РТК КОНСТАНТИН ЗАСОВ О КРИЗИСЕ НА РЫНКЕ ВАГОНОВ И НОВОМ УРОЖАЕ	10
КОММЕРСАНТЬ; ОЛЬГА НИКИТИНА; 2020.12.10; АВИАКОМПАНИИ ВЫВЕЗЛИ НАЧАЛО ОСЕНИ; НО ПАССАЖИРОПОТОК УЖЕ НИЖЕ, ЧЕМ В АВГУСТЕ	18
РБК; ВИКТОРИЯ САИТОВА; 2020.12.10; ВАУЧЕРЫ ВМЕСТО ДЕНЕГ: ИНТЕРЕСЫ АВИАПАССАЖИРОВ «ПРИНЕСЛИ В ЖЕРТВУ»	19
РБК; МАРИЯ КОКОРЕВА; 2020.12.10; S7 НА ПОЛГОДА ОБОШЛА «АЭРОФЛОТ» ПО ЧИСЛУ ПАССАЖИРОВ	21
РБК; ЛЮДМИЛА ПОДОБЕДОВА, МАРИЯ КОКОРЕВА; 2020.12.10; ЛИКВИДАЦИЮ ПТИЧЬЕЙ УГРОЗЫ ПОЛЕТАМ В АЭРОПОРТАХ РОССИИ ОЦЕНИЛИ В 70 МЛРД НО ПОКА НЕЯСНО, КТО ЭТО БУДЕТ ОПЛАЧИВАТЬ	22
ПЯТОЕ КОЛЕСО; АЛЕКСАНДР РОЖКОВ; 2020.12.10; САНКЦИОННЫЙ ТРАНЗИТ: КАК ДАЛЬНОБОЙЩИКИ ПЕРЕВОЗЯТ ГРУЗЫ В УСЛОВИЯХ ЭМБАРГО	23
ТАСС; 2020.12.10; ФЕДЕРАЛЬНАЯ ТРАССА "ЛЕНА" БУДЕТ ПОЛНОСТЬЮ ЗААСФАЛЬТИРОВАНА К 2024 ГОДУ	28
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2020.12.10; В ГОСКОМПАНИИ "АВТОДОР" РАССКАЗАЛИ О СТОИМОСТИ ПРОЕЗДА ПО ЦКАД	28
АГЕНТСТВО МОСКВА; 2020.12.10; БЕСПИЛОТНИКИ «ЯНДЕКСА» ДЕВЯТЬ РАЗ НАРУШАЛИ ПРАВИЛА ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ В МОСКВЕ С ИЮНЯ 2019 ГОДА	29

ТАСС; 2020.12.10; РЖД РАССМОТРИТ ВОЗМОЖНОСТЬ СОКРАТИТЬ ВРЕМЯ В ПУТИ ПОЕЗДОВ МЕЖДУ МУРМАНСКОМ И МОСКВОЙ.....	29
ТАСС; 2020.12.10; ИЗ МУРМАНСКА В ПЕТЕРБУРГ ПО НОВОМУ МОСТУ ОТПРАВИЛСЯ ПЕРВЫЙ ДВУХЭТАЖНЫЙ ПАССАЖИРСКИЙ ПОЕЗД.....	30
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; 2020.12.10; БОЛЕЕ 230 ВОКЗАЛОВ ОСНАСТИЛИ СИСТЕМАМИ УДАЛЕННОГО УПРАВЛЕНИЯ.....	31
ИНТЕРФАКС; 2020.12.10; КЛАЙПЕДСКИЙ ПОРТ: ПЕРЕОРИЕНТАЦИЯ ГРУЗОВ ИЗ БЕЛОРУССИИ НА ДРУГИЕ ПОРТЫ ЗАЙМЕТ НЕ ОДИН ГОД.....	31
ИНТЕРФАКС; 2020.12.10; НОВЫЙ ЛЕДОКОЛ "АРКТИКА" ПРИШЕЛ В МУРМАНСК ПОСЛЕ ХОДОВЫХ И ЛЕДОВЫХ ИСПЫТАНИЙ	32
ИНТЕРФАКС; 2020.12.10; ОКСКАЯ СУДОВЕРФЬ СДАЛА ВСЕ ПЯТЬ СУХОГРУЗОВ ПРОЕКТА RSD59 ДЛЯ "ПЕТРОТРАНСА"	33
ИНТЕРФАКС; 2020.12.10; ПРОИЗВОДИТЕЛЯМ СПГ НУЖНЫ СВОПОВЫЕ СДЕЛКИ, ЧТОБЫ БЫТЬ КОНКУРЕНТНЫМИ С ДРУГИМИ ТОПЛИВАМИ - МИХЕЛЬСОН.....	34
ТАСС; 2020.12.10; ОТРЯД МОРСКИХ СПАСАТЕЛЕЙ ЗАВЕРШИЛ РАБОТЫ НА МЕСТЕ РАЗЛИВА ГСМ В НОРИЛЬСКЕ	35
ТАСС; 2020.12.10; АВИАКОМПАНИИ РФ В СЕНТЯБРЕ СОКРАТИЛИ ПЕРЕВОЗКИ ДО 8,65 МЛН ПАССАЖИРОВ	35
РИА НОВОСТИ; 2020.12.10; ШВЕЙЦАРСКАЯ АВИАКОМПАНИЯ НЕ БУДЕТ СОКРАЩАТЬ ЧИСЛО РЕЙСОВ В РОССИЮ	36
ИНТЕРФАКС; 2020.12.10; ОМСКТРАНСМАШ ИЗГОТОВИЛ ДЛЯ АЭРОПОРТА ШЕРЕМЕТЬЕВО ЭВАКУАЦИОННУЮ МАШИНУ НА БАЗЕ ТАНКА Т-80	36

ПУБЛИКАЦИИ

РИА КУРСК; 2020.12.10; МИНИСТР ТРАНСПОРТА РФ ЕВГЕНИЙ ДИТРИХ ПОСЕТИТ ДВА ДОРОЖНЫХ ОБЪЕКТА В КУРСКЕ

Одним из объектов станет новая дорога «Магистральная улица – проспект Дружбы и улица Просторная» в Северо-Западном районе Курска

14 октября в Курск приедет министр транспорта РФ Евгений Дитрих. Вместе с губернатором Романом Старовойтом они посетят два дорожных объекта в областном центре, сообщили в пресс-службе региональной администрации.

В 10.00 запланирован осмотр работ на автомобильной дороге М-2 «Крым» (Юго-восточного обхода города). А в 10:20 состоится церемония открытия движения на трассе «Магистральная улица – проспект Дружбы и улица Просторная» в Северо-Западном районе Курска. Эта дорога станет первой в регионе, которая была построена, а не отремонтирована в рамках проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги». Работа проводилась при поддержке Министерства транспорта РФ и Росавтодора.

Общая протяженность объекта составляет 3 км 300 метров. Строительство велось в сжатые сроки. Новая трасса позволит разгрузить улицу 50 лет Октября и снизить транспортную нагрузку на центр Курска.

<https://riakursk.ru/ministr-transporta-rf-evgeniy-ditrih/>

На ту же тему:

<https://kpravda.ru/2020/10/12/kursk-posetit-ministr-transporta-rossii-evgenij-ditrih/>

<http://kurskcity.ru/news/citynews/160041>

<https://46tv.ru/odnoj-strokoj/v-kurske/138459-ministr-transporta-evgenij-ditrih-posetit-v-kurske-dva-doroznyh-obekta.html>

<https://kursk-izvestia.ru/news/162081/>

<https://seyminfo.ru/v-kurskuju-oblast-priedet-ministr-transporta-rf-evgenij-ditrih.html>

КОММЕРСАНТЪ; АЛЕКСАНДРА МЕРЦАЛОВА; 2020.13.10; НА ГОССТРОЙКЕ ПЕРЕКУР; ОБЪЕМ КОНТРАКТОВ СОКРАТИЛСЯ

Начавшийся на пандемии кризис привел к сокращению в первой половине года на 26% строительных контрактов, заключенных госкомпаниями. Аналитики рассчитывают, что провал будет компенсирован до конца года, а по завершении пандемии активность государства в части создания крупных инфраструктурных проектов вырастет.

За первое полугодие в строительстве заключено 66,6 тыс. госконтрактов на общую сумму 2,15 трлн руб., подсчитало Рейтинговое агентство строительного комплекса (РАСК). Это на 5,4% и 0,4% соответственно меньше, чем за тот же период прошлого года. Основной спад произошел за счет соглашений в рамках 223-ФЗ (регулирует закупки госкомпаний, естественных монополий и пр.). Их объем, по расчетам РАСК, упал на 26%, до 749 млрд руб., а количество — на 14,4%, до 23,3 тыс. Активность закупок для государственных и муниципальных нужд в рамках 44-ФЗ, наоборот, выросла: на 22,2% в деньгах, до 1,93 трлн руб., и на 0,1% по количеству, до 43,36 тыс.

Гендиректор РАСК Николай Алексеенко объясняет, что государственные и муниципальные закупки в целом жестче регламентированы с точки зрения сроков и бюджетов, в то время как госкомпании могли отложить процедуры «на более спокойное и удобное время». Самый выраженный спад по закупкам в рамках 223-ФЗ, по словам

эксперта, пришелся как раз на второй квартал, когда число заключенных контрактов сократилось на 23% год к году, а их финансовый объем — на 36%.

Увеличение общего объема бюджетирования закупок в рамках 44-ФЗ, по оценкам РАСК, во многом связано с удорожанием контрактов. В этом году по итогам полугодия суммарно было заключено 39 соглашений стоимостью выше 5 млрд руб., за аналогичный период 2019 года — 31, 2018 года — 15. Партнер КПМГ Светлана Скрипник добавляет, что закупки для госнужд традиционно носят более инертный характер, в то время как госкомпании могли взять паузу для переосмысления ценовой политики и подхода к формированию смет: «Новые реалии строительства предполагают выполнение множества антиковидных требований».

В РАСК отмечают, что доля контрактов, заключенных по 223-ФЗ в рамках закупок у единственного поставщика, по итогам первого полугодия составила 27% против 23% годом ранее. Адвокат компании «Рустам Курмаев и партнеры» Ярослав Шицле поясняет, что это «более быстрая и менее затратная процедура, которая позволяет получить прогнозируемый результат». По подсчетам РАСК, в структуре затрат по госзакупкам в строительстве по итогам первого полугодия, как и годом ранее, лидировало дорожное строительство, на которое пришелся 51% от общей суммы средств. На втором месте гражданское строительство, доля которого за год выросла с 25% до 34%. Затраты на нефтегазовый комплекс, где кризис пандемии привел к очередному витку падения цен, в общей структуре, напротив, размылись с 14% до 5%.

Директор по направлению «Сопровождение строительных проектов» группы SRG Алексей Ефанов предполагает, что активность госкомпаний сместилась на второе полугодие: планы по освоению бюджетных средств для них никто не менял и не послаблял. Эта ситуация может привести к взрывному росту объема закупок по итогам второго полугодия. «Например, только контракты ГК "Автодор" по строительству участков скоростной трассы Москва—Казань, которые были расторгнуты по 223-ФЗ на общую сумму почти 500 млрд руб., войдут в статистику по второму полугодию и разом скомпенсируют отставание первого», — рассуждает он.

Аналитики РАСК не берутся прогнозировать итоги года на фоне непредсказуемой ситуации с коронавирусом, но надеются, что после пандемии объемы финансирования инфраструктурного строительства вырастут. Это может способствовать увеличению экономической активности в смежных сегментах, но все будет зависеть от утвержденных на ближайшие три года параметров федерального бюджета, констатируют они. Кризис и снижение инвестиционной активности сами по себе стимулируют государства тратить больше, чтобы поддержать рынок, соглашается Алексей Ефанов. Эксперт ждет старта крупных инфраструктурных проектов, где основным инвестором будет государство.

<https://www.kommersant.ru/doc/4529652>

КОММЕРСАНТЪ; ЕВГЕНИЯ КРЮЧКОВА; 2020.13.10; НОРМАТИВНЫЕ АКТЫ ПО ОСЕНИ СЧИТАЮТ; ВЕДОМСТВА АКТИВИЗИРОВАЛИ РАЗРАБОТКУ ИХ ПРОЕКТОВ

За последние три месяца чиновники заметно нарастили свою нормотворческую активность, следует из данных Минэкономики о количестве заключений об оценке регулирующего воздействия (ОРВ) за третий квартал. Объясняется это ускорением разработки подзаконных актов, за проволочки при подготовке которых уже критиковали правительство, а также ростом числа проектов в рамках обеспечения работы механизма «регуляторной гильотины». При этом 40% документов получили отрицательные заключения об ОРВ — в ходе этой процедуры выявлено около 470 млрд руб. потенциальных непродуктивных издержек бизнеса.

В третьем квартале 2020 года ведомства стали значительно активнее разрабатывать проекты нормативно-правовых актов, сообщили “Ъ” в Минэкономики. За это время было

подготовлено 575 заключений об ОРВ — процедуре, которая предполагает анализ законодательных инициатив с точки зрения выгод и рисков для бизнеса и государства. По сравнению с первым кварталом прирост составил 173% (тогда процедуру прошло 211 проектов), а по сравнению со вторым — 92% (299 проектов).

В ведомстве такой рост объясняют, в частности, активной разработкой правительственными ведомствами нормативной базы во исполнение федеральных законов. Напомним, к темпам разработки «подзаконки» уже не раз высказывались претензии, поскольку акты, необходимые для обеспечения уже принятых законов, зачастую готовятся годами. На этом фоне еще в июле Михаил Мишустин поручил за два месяца доработать документы, сроки подготовки которых уже истекают. Также на нормотворческую активность повлияло и ускорение работы по разработке нового регулирования в рамках «регуляторной гильотины». Вступление в силу закона о госконтроле, который является «процессуальной» частью реформы контрольно-надзорной деятельности, было отложено на полгода — на 1 июля 2021 года, чтобы власти успели разработать подзаконные акты для его исполнения, а закон об обязательных требованиях начнет работать с начала 2021 года.

По данным Минэкономки, в январе—сентябре процедуру ОРВ прошли 334 документа, разработанные в рамках реформы, из которых основная часть (232) пришлась как раз на третий квартал.

В Минэкономки отмечают, что каждый второй документ при этом получил отрицательное заключение об ОРВ, общее же количество замечаний составило более 1 тыс. Среди примеров — проект новых СанПиН в сфере охраны труда, который не только не исключал избыточные требования, но и содержал запутанные процедуры, дублирующие предметы контроля нескольких органов власти, а также мог привести к росту издержек бизнеса (около 5 тыс. руб. на одно рабочее место). Отметим, впрочем, что до сих пор существует «обход» процедуры ОРВ через внесение поправок ко второму чтению законопроектов в Госдуме, а негативный результат оценки не означает автоматического направления документа на доработку — но сильно снижает шансы на его утверждение.

В общей сложности за три квартала в рамках ОРВ было проанализировано 1085 проектов нормативных актов, из которых большая часть (910) предполагала либо установление нового регулирования, либо существенное изменение действующего. Примерно 40% прошедших процедуру ОРВ с начала года проектов получили отрицательное заключение — по итогам оценки разработчики получили около 2 тыс. замечаний или предложений. В общей сложности, добавляют в Минэкономки, в ходе ОРВ в январе—сентябре было выявлено не менее 470 млрд руб. потенциальных издержек бизнеса.

<https://www.kommersant.ru/doc/4529725>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА - ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; ТИМОФЕЙ БОРИСОВ; 2020.12.10; АВТОМОБИЛЬ В ТУМАНЕ; В МЧС ПРЕДУПРЕДИЛИ О РОСТЕ АВАРИЙ НА ТРАНСПОРТЕ

Техногенные аварии и происшествия на транспорте выходят на первый план по возможным угрозам. Такой прогноз на предстоящую неделю составили ученые из МЧС России.

Они предупредили региональные власти о высокой вероятности роста ДТП и затруднений в работе аэропортов и вертолетных площадок в связи с туманами. Сплошное "молоко" возможно на пониженных участках местности на территории Сибирского и Уральского федеральных округов.

Погодные факторы будут определять характер угроз также в Ростовской области и Калмыкии. Там туманов не прогнозируют, но на возможные аварии могут оказывать

влияние пыльные бури и усиление ветра до 20 метров в секунду. Об этих негативных факторах спасатели предупредили прежде всего **минтранс**.

В МЧС составили подробную карту с трассами, на которых возможен рост аварий, связанных с неблагоприятными погодными явлениями.

Сейчас резкое понижение температур пришло на юг Сибири. В Бурятию, например, заглянула настоящая зима. Но снежный покров лег не везде ровным слоем. Это может создать у водителей ложное впечатление повременить с переобуванием своих автомобилей на зиму. Поэтому в МЧС предупреждают всех автомобилистов быть предельно осторожными на дорогах.

Низкие температуры могут оказать влияние и на рост аварий на объектах ЖКХ, а также на северных приисках, артелях старателей, золотодобывающих и оловодобывающих рудниках. Такие аварии уже случались в прошлом именно в это время года и могут повториться теперь. В связи с этим МЧС рекомендует надзорным органам проверить все эти объекты.

<https://rg.ru/2020/10/12/v-mchs-predupredili-o-roste-avarij-na-transporte.html>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА - ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; ИРИНА ОГИЛЬКО; 2020.13.10; ДОСЬЕ С ШАШЕЧКАМИ; В СТОЛИЦЕ СОЗДАДУТ ЕДИНУЮ ЦИФРОВУЮ БАЗУ ДАННЫХ ВОДИТЕЛЕЙ ТАКСИ

У каждого водителя такси в столице появится цифровой профиль. Затем эти данные передадут в региональную навигационно-информационную систему департамента транспорта города. Произойти это должно до конца ноября. Это новшество, как ожидается, повысит безопасность таксомоторных перевозок. Как к нему относятся пассажиры, таксисты и таксомоторные компании, выяснил корреспондент "РГ".

По данным департамента транспорта, решение о создании единой цифровой базы таксистов приняла антитеррористическая комиссия. А подтолкнули к этому решению такие цифры. В день услугами такси пользуется более 900 тысяч пассажиров. Заняты этим бизнесом в столице 12 тысяч индивидуальных предпринимателей и тысяча юридических лиц. Количество происшествий на дорогах с участием такси и в самих машинах с "шашечками" за первые полгода по сравнению с аналогичным периодом прошлого года выросло на 20 процентов.

Как пояснили в дептрансе, агрегатор интернет-заказов не только не ведет контроля часов, отработанных водителем, но и не знает, действует ли у него водительское удостоверение, есть ли страховка... Создание единой базы профилей таксистов поможет навести со всем этим порядок и тем самым повысить безопасность. В процессе создания цифровой базы агрегаторы и диспетчерские должны будут предоставить фамилию - имя - отчество водителя, номера его водительского удостоверения и страхового полиса, документы о прохождении техосмотра машины и медосвидетельствования таксиста, номер разрешения на осуществление деятельности и другую информацию.

Как рассказал "РГ" председатель общероссийского объединения пассажиров Илья Зотов, в Москве многие водители такси работают нелегально. "Новая мера сделает субаренду невозможной, - комментирует он. - Да и легальные водители не смогут перерабатывать, а значит, не сядут за руль уставшими". Как считает Зотов, после введения единой базы столице нужно будет выйти с инициативой внесения поправок в федеральные законы: "Сейчас лицензию на право таксомоторной деятельности выдают на машину, а нужно, чтобы ее получал водитель, и заодно обязать его получать российские права. Человека, получившего права в Киргизии или другом государстве, сотрудники ГИБДД просто не могут проверить. Может быть, он просто накануне купил документы?"

Как рассказал "РГ" председатель координационного совета межрегионального профсоюза работников общественного транспорта "Таксист" Андрей Попков, сейчас в столице среди таксистов россиян и иностранцев примерно поровну. "Я не исключаю, что с введением

реестра часть людей уйдут с рынка, особенно иностранцы, - продолжил Попков. - Образовавшуюся нишу смогут заполнить россияне. Не исключаю, что вырастет стоимость поездок и время ожидания такси. Но безопасность на дороге важнее. К тому же, если агрегаторы уменьшат свои аппетиты и будут брать вместо нынешней трети стоимости поездки, как раньше, 2-10 процентов от стоимости, цена не слишком взлетит".

Председатель комиссии Мосгордумы по безопасности, спорту и молодежной политике Кирилл Щитов отметил "РГ", что сложившаяся бизнес-модель перевозок при всем удобстве для клиентов приводит к снижению дохода водителей. "Средний доход водителя такси составляет сейчас 40 тысяч рублей в месяц, - говорит он. - Учитывая обязательные платежи, очевидно, что заработать на жизнь в такси можно только за счет систематических переработок. Введение цифрового профиля позволит ограничивать работу уставшим водителям".

В "Ситимобил" поддерживают решение властей, полагая, что ощутимого оттока среди водителей их компании не ожидается, а значит, машину они смогут и впредь подавать к клиенту вовремя и по привычной цене.

А как у них?

По системе "все учтено"

В Европе зачастую данные таксистов собирают еще на этапе их допуска к этой работе. Чтобы заниматься извозом, необходимо получить лицензию, что является непростым делом. Например, в Лондоне, чтобы сесть за руль знаменитого черного кеба, нужно сдать экзамен на знание города, знать не только большинство улиц, но и расположение значимых зданий. На столь подробное изучение географии уходит иногда до нескольких лет. К тому же необходимо соответствовать еще нескольким критериям: иметь как минимум трехлетний водительский стаж и не более восьми штрафных очков. У соискателя таксистской лицензии не должно быть судимости и серьезных проблем со здоровьем. И это при том, что сама лицензия обойдется в кругленькую сумму.

По схожему принципу организована выдача лицензий в Германии. Так, в Берлине будущему таксисту необходимо выучить не только расположение и названия улиц и площадей, но местоположение городских вокзалов, аэропортов, больниц, достопримечательностей, ресторанов - порядка 11 тысяч наименований. На экзамене также предложат рассказать, как добраться из одной точки города до другой по кратчайшему пути. Среди других условий выдачи лицензии - возраст старше 21 года, водительский стаж не менее 2 лет, отсутствие в списке нарушителей ПДД, а также наличие медицинской справки и об отсутствии судимости. Кстати, лицензия выдается на работу в определенном районе, за чем строго следит полиция.

Аналогичные условия потенциальным таксистам выдвигаются в Испании, Италии и ряде других европейских стран. Выдача лицензий позволяет учесть всех водителей, занимающихся извозом. Конкуренентов-нелегалов у них практически нет, таксисты сами за этим строго следят и могут наказать нарушителя даже без привлечения правоохранительных органов.

Подготовил Юрий Коголов

<https://rg.ru/2020/10/12/v-stolice-sozdadut-edinuiu-cifrovuiu-bazu-dannyh-voditelej-taksi.html>

КОММЕРСАНТЪ; ИВАН БУРАНОВ; 2020.13.10; ИНСТРУКЦИЯ СЛЕДУЕТ ЗА ПЕШЕХОДОМ; ГИБДД РАЗЪЯСНИЛА, ЗА КАКИЕ НАРУШЕНИЯ НА ПЕРЕХОДАХ НЕ НУЖНО ШТРАФОВАТЬ ВОДИТЕЛЕЙ

ГИБДД направила в регионы инструкции для инспекторов по наказанию водителей на пешеходных переходах. Если траектории пешехода и машины не пересекаются, штрафовать водителей не нужно. В качестве доказательств нарушения нужно использовать видеозаписи и «объяснения пешеходов». Верховный суд разъяснил эти правила еще в 2012 году, но не все сотрудники ГИБДД следуют им. Вручную фиксировать

эти нарушения сложно, говорят эксперты, нужно сделать ставку на автоматические камеры.

Разъяснения за подписью начальника ГИБДД России Михаила Черникова направлены в региональные подразделения, скан документа появился в ряде telegram-каналов, в МВД России “Ъ” подтвердили его подлинность. Документ касается применения норм ПДД и КоАП, связанных с проездом пешеходных переходов.

По ПДД водитель, приближаясь к нерегулируемому переходу, должен уступить дорогу пешеходам, переходящим улицу или «вступившим на проезжую часть». При повороте нужно уступать пешеходам, пересекающим проезжую часть, куда поворачивает машина. Термин «уступить дорогу» означает, что автомобиль не должен начинать или продолжать движение, если это вынудит пешехода «изменить направление движения или скорость». В 2012 году Верховный суд пояснил: если траектории движения пешехода и машины не пересекаются, то уступать дорогу водитель не обязан, и штрафовать его нельзя.

За непредоставление преимущества пешеходам водителей штрафуют на 1,5–2,5 тыс. руб. по ст. 12.18 КоАП. В 2019 году было возбуждено 1,37 млн дел по данной статье, за девять месяцев 2020 года — 874,5 тыс. дел. С начала года произошло 9,9 тыс. аварий на переходах, что на 13,9% меньше, чем годом ранее.

В письме господин Черников еще раз разъясняет действующие правила.

«Обязанность водителя уступить дорогу пешеходу поставлена в зависимости именно от необходимости не создавать помех в его движении, — подчеркивает начальник ГИБДД. — Если водитель своими действиями не вынуждает пешехода, имеющего по отношению к нему преимущество, изменить направление движения или скорость, действия водителя не образуют состав правонарушения». При выявлении таких нарушений в целях «формирования неопровержимой доказательной базы» инспекторам рекомендуется использовать «средства видеозаписи» либо по возможности «истребовать объяснения пешеходов».

На вопрос “Ъ” о том, для чего понадобились разъяснения, в МВД пояснили, что письмо направлено «в целях выработки единой государственной политики в области безопасности дорожного движения» и «разъяснений порядка применения положений пунктов ПДД с учетом позиции Верховного суда». Несмотря на то что позиция ВС по этому вопросу была высказана еще в 2012 году, ряд инспекторов по-прежнему некорректно штрафуют водителей, поясняет знакомый с подготовкой письма источник “Ъ”, поэтому и потребовались дополнительные инструкции.

Письмо ГИБДД подтверждает: «инспекторы на местах понимают ПДД по-своему, и это понимание не всегда соответствует букве закона и буквальному содержанию правил», считает адвокат движения «Свобода выбора» Сергей Радько. Выявить и оформить этот вид нарушения сложно, и разъяснения ГИБДД проще этот процесс не делают, говорит глава Союза пешеходов Владимир Соколов. В идеальной ситуации сотрудник должен поставить у перехода видеокамеру с широким углом обзора, а при нарушении опросить водителя и пешехода.

Водители часто обращаются в суды с обжалованием, и если у инспектора нет видеозаписи, то штраф отменяется.

Эффективным способом контроля являются автоматические камеры (фиксируют проход пешеходов с разных ракурсов, пишут видео), но массового распространения они пока не получили. Первая такая камера типа «Форсаж» появилась в Москве еще в 2017 году, сейчас таких комплексов в столице более 200. На видео хорошо видна динамика движения участников движения, подтверждает эксперт по системам фиксации нарушений Григорий Шухман. «Записывать ролики мало, важно, чтобы видео просматривали инспекторы при вынесении штрафов, а при необходимости ролики предоставлялись в судах по требованию водителей», — говорит господин Шухман.

<https://www.kommersant.ru/doc/4529716>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА - ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; АЛЕКСЕЙ МИХАЙЛОВ; 2020.13.10; НИТКА СТАЛА ПРОЧНЕЕ; ПО НОВОМУ МОСТУ ЧЕРЕЗ КОЛУ ПОШЛИ ПАССАЖИРСКИЕ ПОЕЗДА

Железнодорожное сообщение между Мурманском и Большой землей, которое было прервано после обрушения железнодорожного моста через реку Колу, восстановлено окончательно. По новому мосту, построенному взамен разрушенного, 12 октября прошел первый пассажирский поезд на Санкт-Петербург с современными двухэтажными вагонами. Символично, что в этот же день станции Кола исполнилось 105 лет.

Напомним, новый мост был построен в рекордные сроки - всего за 105 дней. В эксплуатацию он был введен 28 сентября, и с этого же дня по нему было открыто движение грузовых поездов.

Переоценить значение этого объекта невозможно. От небольшого моста через мелкую несудоходную реку зависит работа Мурманского морского торгового порта, являющегося одним из ключевых российских портов. Он универсален: через него идет перевалка железной руды, минеральных удобрений, угля, генеральных грузов, снабжение различных инвестиционных проектов в Арктике. Только по углю грузооборот порта в 2019 году впервые за всю историю его существования превысил 17 миллионов тонн в год. Кроме того, около 300 тысяч тонн составляют поставки в приполярные порты, отметил гендиректор ММТП Алексей Рыкованов.

Альтернативы "мурманскому" варианту поставок грузов не существует. Как отметил представитель одной из угольных компаний, транспортирующих свою продукцию через Кольский полуостров, альтернативные варианты транспортировки грузов через северо-западные порты не позволяют добиться адекватного уровня логистических затрат.

<https://rg.ru/2020/10/12/reg-szfo/po-novomu-mostu-chez-kolu-poshli-passazhirskie-poezda.html>

КОММЕРСАНТЪ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2020.13.10; ШАРИКИ ПОКАТИЛИСЬ В НОВЫЕ РУКИ; ПОДШИПНИКОВАЯ ЕПК СМЕНИТ СОБСТВЕННИКА

Крупнейший производитель подшипников на российском рынке — ЕПК — меняет владельца. ФАС разрешила неназванному покупателю приобрести 57% в компании. Источники “Ъ” говорят, что сделка носит формальный характер: один из собственников передает бизнес, который аналитики оценивают в сумму не менее 18 млрд руб., своему сыну. Вокруг железнодорожных подшипников в прошлом году разразился крупный регуляторный скандал с потенциальными расходами потребителей на уровне 200–300 млрд руб. Но сейчас, по оценкам аналитиков, возвращение к идее маловероятно из-за изменения экономической ситуации.

ФАС удовлетворила ходатайство неназванного покупателя о приобретении 56,8% акций АО ЕПК — холдинговой компании, говорится в сообщении службы. ЕПК — крупнейший российский производитель подшипников (заводы в Волжском, Саратове, Самаре, казахстанском Степногорске) для автомобильной, железнодорожной, авиационной, машиностроительной отрасли как для российского рынка, так и на экспорт. Из железнодорожных подшипников ЕПК в основном выпускает роликовые. Но компании также принадлежит производитель кассетных подшипников, СП «ЕПК-Бренко» с американской Amsted Rail. В ЕГРЮЛ указаны два учредителя АО ЕПК — гонконгская Mate Corporational Limited и британская Exmor Limited с 6,4% и 4,3% соответственно. Бенефициары — Олег Савченко и председатель правления компании Александр Москаленко.

В ЕПК от комментариев отказались.

Источник “Ъ”, знакомый с ситуацией в компании, уверяет, что внешнего покупателя нет, сделка носит интрасекторный характер: один из акционеров передает бизнес сыну.

По оценкам главы «Infoline-Аналитики» Михаила Бурмистрова, ЕПК стоит не менее 18 млрд руб.

Подшипники оказались предметом громкого технического спора между рынком и ведомствами в 2019 году. На основании большей надежности и срока службы кассетных подшипников **Минтранс** предложил в директивном порядке с 2021 года переукомплектовать ими все грузовые вагоны в РФ, запретив использование роликовых. Кассетные подшипники, которыми сегодня оборудованы только инновационные вагоны (порядка 14% парка), намного дороже роликовых, выпускаются в ограниченном количестве тремя производителями и не локализованы.

Операторы были резко против и оценивали свои дополнительные затраты в 200–300 млрд руб. Несмотря на это, решение о переводе было принято на уровне Совета по железнодорожному транспорту (см. “Ъ” от 16 октября 2019 года) и утверждено приказом **Минтранса**. Но 31 октября 2019 года тогдашние вице-премьеры Максим Акимов и Дмитрий Козак отменили переход (см. “Ъ” от 1 ноября 2019 года).

Между тем испытания типовых вагонов с буксовыми подшипниками продолжаются (см. “Ъ” от 7 февраля).

Источники “Ъ” допускают, что движение в сторону их замены не прекратилось, особенно с учетом стратегических планов Федеральной грузовой компании по переоборудованию типового парка.

«Думаю, что стресс-сценарий перевода на кассету в сегодняшней экономической ситуации не будет реализован,— полагает замгендиректора ИПЕМ Владимир Савчук.— И если решение будет, то переход будет очень плавным и продолжительным». По его словам, потребность в подшипниках на сегодня не такая большая из-за падения объема выпуска новых вагонов.

В интервью РЖД-ТВ Александр Москаленко говорил, что, по оценкам компании, в среднесрочной перспективе российский рынок железнодорожных перевозок не будет расти, но ЕПК надеется компенсировать выпадающие объемы на внутреннем рынке за счет экспорта в Европу. Но экспорт, по мнению Владимира Савчука, также не представляет серьезных перспектив, поскольку сопоставимые с российским вагоностроением объемы трудно найти.

<https://www.kommersant.ru/doc/4529689>

КОММЕРСАНТЪ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2020.13.10; «ВОТ ТАКОЙ МИР СТРАДАНИЙ ОТ НЕУМЕНИЯ ДОГОВОРИТЬСЯ»; СОВЛАДЕЛЕЦ ГК РТК КОНСТАНТИН ЗАСОВ О КРИЗИСЕ НА РЫНКЕ ВАГОНОВ И НОВОМ УРОЖАЕ

Минувший сельскохозяйственный сезон ознаменовался экспортными ограничениями на зерновом рынке, а новый год дал второй в истории по объему урожай зерна, причем в тех регионах, из которых оно традиционно вывозится железной дорогой. О квотах на зерно и ограничениях на вывоз круглого леса, перспективах неорганического роста парка и конкуренции с автотранспортом “Ъ” рассказал совладелец одного из крупнейших железнодорожных операторов на этих рынках ГК РТК Константин Засов.

— Как для вашей компании прошел минувший сельскохозяйственный год?

— В целом отлично. Думаю, и для нас, и для зернопроизводителей прошлый сезон был неплохим. Но этот будет гораздо лучше. Конец прошлого зернового сезона-2019/20, а он, напомним, закончился пару месяцев назад, был нестандартным. С учетом введения квотирования экспорта сельхозпродукции (с 1 апреля по 30 июня.— “Ъ”), рынок конечно испытал определенный дискомфорт — мы, например, лишились части перевозок в конце сезона. Но успешно справились: компания диверсифицирована и смогла разместить парк на альтернативных рынках.

— За счет внутренних перевозок?

— За счет внутреннего рынка и за счет перевозки грузов незернового характера. Но, конечно, это непросто, когда, по сути, на месяц-два сектор останавливается.

— Вы были готовы к этой мере?

— Нет, конечно, но мы прогнозировали такое развитие событий. К этому решению можно по-разному относиться, но мы его понимали, и оно было предсказуемым, что очень важно.

— Впоследствии объемы компенсировались?

— Сложно сказать. Россия собрала второй за свою историю урожай зерна. Как мы могли уже убедиться, у нас каждый год не похож на предыдущий, и в этом году очень большой урожай в Поволжье, а в Центральной России — 60% по отношению к прошлому году. И большие потери по югу — около 30%. За счет того что основные объемы зерна выросли вдали от экспортных портов, мы ожидаем увеличения перевозок по железной дороге. И мы его видим уже сейчас.

— В целом по итогам года вы в финансовом плюсе?

— Скажу так: мы выполнили бюджет прошлого года и надеемся, что в этом году хопперный дивизион группы бюджет выполнит.

— Насколько сильно вырос объем транспортировки сторонних грузов? И о чем речь — об удобрениях?

— И удобрения, и песок — все, что пригодно к перевозкам в хопперах. Большое количество наших вагонов находилось в отстое. Это не стало катастрофой, но, несомненно, отразилось на себестоимости услуг. Равномерность перевозок — основной фактор низкой себестоимости логистики. К сожалению, в предыдущем зерновом году так не получилось. Надеемся, в этом году удастся.

Но здесь важен вопрос регулирования: что объявит государство с точки зрения квотирования, особенно с учетом ситуации с коронавирусом и продовольственной безопасностью. Очевидно, что объем экспорта может быть как минимум на 15 млн тонн выше с учетом переходящих остатков, чем в прошлом году. Но этот баланс уже регуляторы рассчитают. Наши оценки — что 49–50 млн тонн вполне можно экспортировать.

— Насколько остро вы ощутили влияние пандемии?

— Сельскохозяйственные перевозки продолжают находиться на достаточно высоком уровне, в этом сегменте мы не испытали серьезных рыночных сложностей. Что касается внутренней деятельности, компания ни на минуту не остановилась, хотя сотрудники перешли на удаленный режим. Мы не испытали потери управляемости, все работало, мелькомбинаты обеспечивались зерном в срок, экспорт шел. Все эти годы мы инвестировали в IT, чтобы клиенты могли максимально не зависеть от бумажной волокиты. Сейчас эти вложения оправдались.

Мы все еще раз убедились, что фокус на несырьевом сегменте экономики себя оправдывает. Мы видим, как драйвером экспорта становятся возобновляемые ресурсы, в первую очередь зерно. Что получило развитие в контексте пандемии? IT, фарма и сельское хозяйство. Я бы назвал эти отрасли базовыми для XXI века. Наш бизнес связан с сельским хозяйством — IT и фармацевтикой мы, к сожалению, не занимаемся.

Да, сегменты, связанные с перевозкой генеральных грузов и леса, испытали определенные трудности: Китай вводил санитарные ограничения большого объема и т. д. Здесь есть определенные шоки, но в целом ситуация 2020 года показала, что мы не ошиблись при прогнозировании, в каком секторе строить бизнес.

— Каковы риски в связи с возможным повторным введением квотирования экспорта?

— Мы считаем, что подобные меры ни в коем случае не должны демотивировать производство. То есть при определении квоты нужно очень осторожно подходить к балансу. Фермеры не мыслят государственными категориями: каждый мыслит категориями своего хозяйства. И если фермер поймет, что 20% каждый год не может продать, он просто не будет производить этот объем, ведь зерно предыдущего урожая

ниже стоимости нового. Баланс нужно очень точно рассчитывать, тогда проблем не будет. Но если эти решения не позволят каждому конкретному производителю реализовывать определенный объем, возникнут проблемы. Мне кажется, это очень сложная задача, с которой, надеюсь, регулятор с честью справится. Главное — не включить процесс демотивации.

— Что вы думаете о ситуации на рынке перевозок — как в хопперах, так и в целом?

— Мы можем говорить и о рынке в целом с учетом того, что в периметре группы находится, по сути, весь спектр подвижного состава. В большинстве секторов, кроме зернового, виден определенный экономический шок — профицит вагонов, падение ставок и, как следствие, сложности с точки зрения обслуживания вагонного парка. Ставка на полувагон упала в два с лишним раза, что наводит на мысль о возможных последствиях и для институтов, финансирующих эту отрасль. Сегодня эксплуатация парка при наличии ремонта, по нашим подсчетам, нерентабельна. Цена комплектаций, запчастей и себестоимость использования парка пока стоят на месте или растут, а выручка обвалилась. Нас ждет еще одно ралли вниз по запчастям и комплектующим и, как следствие, по стоимости вагона. Это плохо для вагоностроителей.

Два года назад, когда мы на уровне Союза операторов железнодорожного транспорта обсуждали вопрос о создании баланса между операторами, инфраструктурой и производителем, необходимо было прийти к консенсусу. Теперь, полагаю, нас ждет очередное ценовое ралли вниз. С моей точки зрения, может быть, это идеальный мир Томмазо Кампанеллы, но был шанс в какой-то момент договориться о балансе стоимости и производства. Может быть, производителям имело смысл договориться с маркетмейкерами, с крупными рыночными игроками о производстве определенного количества вагонов: пусть меньше, но дольше. Мы бы покрыли возникший в связи со списанием дефицит более плавно, и рынок смог бы удержать экономически обоснованные ставки.

Сегодня, к сожалению, баланс не найден и вряд ли сложится в ближайшее время. Пока, честно говоря, мы не видим перспективы для приведения ставки к экономически обоснованному уровню, то есть чтобы она покрывала необходимые платежи, в том числе банковские, ремонт и т. д. Пока этого не произойдет, будут страдать производители вагонов в отсутствие заказов, инфраструктура — в связи с отстоем невостребованного парка и сложностей с движением, операторы — из-за нерентабельной ставки. Вот такой мир страданий от неумения договориться.

— Вы имеете в виду, что рынок все-таки не циклический, то есть он упадет и не восстановится?

— Нет, я имею в виду, что пока нет предпосылок для того, чтобы, например, цена на российский уголь выросла до уровня позапрошлого года, что, возможно, стимулировало бы предъявление дополнительного объема и, как следствие, более высокой востребованности подвижного состава и стабилизации ставок. Вопрос же такой: либо парка должно стать меньше, либо грузов — больше. Причин, чтобы парка стало меньше, пока нет, а груза больше станет, если будет потребность со стороны экономики.

— Когда могут начать расти ставки?

— Если в течение этого и до конца 2021 года ставки выйдут хотя бы на уровень экономической обоснованности, уже хорошо. То есть среднерыночная ставка на уровне 1 тыс. руб. в сутки — оптимистичный прогноз.

— Не опасаетесь ли вы появления искусственных стимулов к сокращению парка, например очередного массового списания вагонов?

— Это уже вопрос к регуляторам. На мой взгляд, нельзя поддерживать одну отрасль за счет другой. Общие инвестиции операторов в подвижной состав превысили 1 трлн руб. Создание искусственных стимулов может привести к еще большим дисбалансам. Если спросить меня, я, конечно, не сторонник таких мер, рынок должен отрегулировать сам

себя. Сегодня, когда Россия имеет самый молодой подвижной состав в мире, говорить о каких-то дополнительных мерах по стимулированию его омоложения — крайне странно. Как вы помните, еще пять лет назад вокруг «Русагротранса» велась дискуссия о том, что парк старый, компания под стрессом, как она будет развиваться, парк спишется... Но, как мы убедились, даже с учетом принятых решений по досрочному списанию сегодня «Русагротранс» обладает большим парком, чем при его создании, средний срок службы ровно такой же, как и на всей сети, то есть он самый молодой в мире.

— Как складывается ситуация на рынке хопперов?

— Она и проще, и сложнее. Этот рынок в 10–15 раз меньше, чем рынок полувагонов. В июне—июле мы видели, что стоит парк всех операторов зерновозов. Сегодня парка более чем достаточно для текущего объема перевозок с профицитом 10–15%. Понятно, что, если профицит будет расти, мы получим ситуацию, близкую к полувагонам. Но все-таки рынок специфичный, требует определенных навыков оперирования, на нем долгосрочные контракты и т. д. Это не универсальный парк, который можно докупать, кому-то в аренду сдать, использовать его просто как финансовую инвестицию.

Многие же так и делают: кто-то квартиры покупает, потом сдает, а кто-то — вагоны. Я бы не рекомендовал.

— Пять лет назад это кончилось плохо.

— Да. В специализированных сегментах рынок проще регулируется: не так сильна активность кэптивных компаний. Я остаюсь сторонником классической модели: должен быть полный аутсорсинг, потому что любой производитель, обладающий собственными вагонами, вступает в конфликт интересов сам с собой. Если он может взять с рынка продукт дешевле, а пользуется своим, который дороже, он перестает быть конкурентоспособным. Наш опыт показывает, что аутсорсинг выгоднее даже в период дефицита, не только сегодня. Все наши клиенты, имеющие долгосрочные контракты, в полном объеме обеспечены, цены сформированы до конца сезона.

— Если говорить о круглогодичности, вы, например, за химические грузы конкурируете с собственным парком производителей?

— С собственным парком, конечно, конкурировать крайне сложно. Но у нас большая дискуссия на этот счет. Пытаемся убедить коллег, что стороннее оперирование даже собственными вагонами эффективнее. Наши модели и расчеты показывают, что, если у производителя есть собственный парк, его выгоднее отдать нам, получая ставку аренды и ставку на перевозку его груза.

— «Отдать» в смысле «продать» или отдать в управление?

— Есть разные механизмы использования парка, но конечная экономика для производителя гораздо эффективнее, и с этим спорить невозможно. Вопрос только с безопасностью. Если вдруг по какой-то причине производитель окажется без транспорта, у него производство остановится, а остановить выпуск удобрений, по сути, невозможно. Это вопрос ответственности возможного оператора: способен ли он нести риски возможных убытков от невыполнения обязательств.

— Пока дискуссия с производителями вокруг кэптивных операторов складывается не в вашу пользу?

— Почему же, у нас есть определенные наработки и опыт. Не хотелось бы раскрывать детали, но есть пять больших производителей, со всеми мы ведем продуктивный диалог. Каждый заинтересован в максимальной эффективности собственного производства. Вот мы и пытаемся найти баланс между их безопасностью и нашей ответственностью. С кем-то договорились, с кем-то работаем, кто-то двигается в эту сторону.

Наша идея такая: сегодня баланс между собственным парком и нашим в среднем у производителей находится на уровне 60% на 40% или 70% на 30% в зависимости от сезонности. Если учесть, что в рынке находится 40–45 тыс. вагонов, мы, по сути, предлагаем производителю отказаться от 60% перевозок, отдать их нам. Процесс

непростой, идет постепенно: мы на определенных плечах демонстрируем, что это работает, пытаемся найти баланс.

— Что происходит на рынке лесовозных платформ?

— Здесь свои тренды. Мы видим последствия государственной политики в части сокращения экспорта круглого леса и смещения фокуса на его переработку. Последнее решение о запрете экспорта необработанного леса — это важные меры, нормализующие рынок. Лес, как и зерно, должен стать полностью возобновляемым ресурсом. Действительно, перевозки круглого леса заметно падают, а основной объем перевозок и на экспорт, и внутри страны сегодня приходится на пиломатериалы. Поэтому старая модель подвижного состава и бизнеса в сегменте меняется, пилмат часто перевозят в контейнерах. Мы понимаем, что это вообще другая тарифная схема — намного выгоднее, чем при использовании универсального подвижного состава.

Если говорить о локальных трендах, сильное падение наблюдается, в частности, по северо-западному региону.

— Внутренних или экспортных перевозок?

— Экспортных.

— В сообщении с Финляндией?

— Основным потребителем является Скандинавия. У них сформировалось большое количество собственных запасов сырья, поэтому и внутренние, и экспортные перевозки очень сильно упали. Речь идет о десятках процентов. Есть рост перевозок пиломатериалов в традиционном юго-восточном направлении — в Юго-Восточную Азию и Китай в первую очередь. Но сама продуктовая линейка сильно изменилась. Мы пытались это предугадать — все наши платформы сегодня оборудованы фитинговыми упорами. Так мы пытаемся ответить на спрос перевозки в контейнерах. И с точки зрения бизнеса шока нет. Но отрасль перестраивается.

— Фактически вы переоборудуете свой подвижной состав?

— Мы исходно, когда проводили реновацию парка, заказывали платформы, оборудованные упорами для перевозки контейнеров, понимая, что тренд есть, к нему надо готовиться. Сегодня фактически все вагоны «Транслеса» ими обеспечены, то есть мы можем возить и то и другое.

— Какая сейчас доля рынка у «Транслеса», если говорить о парке?

— Около 30% с учетом кэптивного парка — у ЦБК и финских заготовителей есть свои вагоны.

— В ближайшие годы тренд перехода на контейнеры в лесной отрасли будет усиливаться?

— Государство проводит планомерную политику по стимулированию увеличения объемов переработки. Понятно, что в принципе всегда выгоднее продать переработанный продукт, так же как выгоднее продавать удобрения, чем газ. Но надо понимать, что экспортные рынки пилмата и необработанного леса — это разные рынки.

— По крытому парку какие тенденции можно отметить?

— У нас не такой большой объем крытого парка, но мы понимаем, что сегодня есть большая конкуренция между крытым подвижным составом и контейнерами. И эта конкуренция только усиливается. Если сырьевой сегмент перевозок испытывает стресс, то и перевозки в крытых вагонах будут под давлением. Нет счастливых гаваней.

С другой стороны, для потребителя это хорошо. С учетом невысоких цен на сырье низкая стоимость предоставления подвижного состава — вещь хорошая. В краткосрочной перспективе. Но в долгосрочной нужно понимать, что, если владельцу невыгодно содержать вагон, он его отставит. Если он его отставит, то вернуть его в производство будет дорого. И при возвращении спроса может возникнуть опять ситуация полутора-двухлетней давности — резкого роста ставок. Хочется, чтобы ставка предоставления вагонов находилась хотя бы в экономическом балансе, а не как сегодня. На споте, я

подчеркиваю: понятно, что у больших компаний, как и у нас, есть долгосрочные контракты и мы в меньшей степени подвержены колебаниям.

Мы играем с потребителем в честную игру: ставки в рамках долгосрочных контрактов ограничены как вверх, так и вниз. Когда спот начинает расти, мы апсайд не получаем, но имеем определенную стабильность. Есть и другие модели, более агрессивные, когда апсайд больше, но и риски выше.

— Большая часть вашего парка находится в лизинге?

— Конечно.

— Не собираетесь выкупать?

— Лизинговые компании не особенно счастливы продавать раньше времени. Мы, может быть, и рады были бы часть парка выкупить, но никто не хочет терять маржу.

— Но ведь эту маржу можно и не получить.

— Это уже общерыночный риск уважаемых банкиров.

— Вы владеете собственными контейнерами или в этом нет необходимости?

— Не то что необходимости, просто не наш сегмент: мы этим никогда не занимались. Сегмент интересный, но совсем другой. Иная логистика. Этим невозможно заниматься факультативно: нельзя взять чуть-чуть контейнеров или платформ и потом оперировать.

— Собираетесь диверсифицировать парк?

— У нас как раз планируется большая дискуссия по стратегии: будем рассуждать о дальнейших шагах в развитии каждого сегмента. Как только закончим — я думаю, к началу следующего года,— поделимся агрессивной стратегией развития группы РТК.

— Как изменился ваш бизнес после появления ВТБ в составе совладельцев?

— Когда несколько лет назад мы искали источники средств, были две опции: финансирования с рынка (неважно, облигации или размещение акций на рынке) либо частное размещение, привлечение инвестора. Мы прошли все необходимые процедуры, в том числе независимый и очень жесткий комплаенс на Лондонской бирже. Но в итоге выбрали частную сделку, уже год живем с этим решением и не жалеем о нем. Потому что задачи, которые мы ставили для развития, решены: парк обновляется, инвестиций достаточно, и группа чувствует себя устойчиво и имеет запас финансовой прочности. Цель достигнута, сейчас ведем дискуссии о стратегии развития.

— Есть ли синергия с большим количеством зерновых активов, которые консолидировал ВТБ?

— На нас это оказывает минимальное влияние. Зерновой бизнес ВТБ активно развивается, мы видим большие инвестиции. Я считаю это правильным выбором, направлением. Дальше нужно смотреть на результат. Были опасения определенной концентрации портовой инфраструктуры — и что мы видим? Все черноморские порты общедоступны, предложение по перевалке груза в каждом даже лучше, чем несколько лет назад при меньшем объеме экспорта. О чем это говорит? Наверное, о том, что идут инвестиции в развитие. Увеличил объем перевалки КСК, увеличил НКХП. НЗТ, улучшив технологию, вместо 6 млн тонн получил возможность обработать почти 7 млн. Есть и другие проекты.

— В начале экспансии ВТБ в зерно у них была в том числе идея о консолидации крупных партий, чтобы увеличить долю железнодорожной транспортировки. Она реализовалась?

— На протяжении десяти лет мы пропагандируем идею о маршрутизации и формировании крупных хабов. Все предприятия, которые как-то прислушивались к нашим прогнозам и двигались в этом тренде, получили максимальный эффект. Есть несколько примеров: ряд компаний благодаря маршрутизации уже стали крупнейшим консолидатором своих регионов. За десять лет были созданы четыре-пять подобных предприятий. Может быть, сейчас тренд ускорится с учетом финансовых возможностей больших институтов, таких как ОЗК и ВТБ,— для нас это прекрасно. Что касается большой стратегии, хотя ВТБ является партнером, у нас свой сегмент бизнеса, который мы ведем и стараемся делать его эффективным.

— Как развивается конкуренция с автотранспортом?

— Сейчас приняты определенные решения (меморандум о борьбе с перевесом заработал с 15 сентября.— “Ъ”), на мой взгляд, справедливые. Мы десять лет говорим о несправедливой конкурентной среде. Мы на вагон отправляем восемь разрешительных документов, в каждом везется 70 тонн, нельзя грузить ни тонной меньше, ни больше. Мы эти 70 тонн привезли, выгрузили, они пришли на терминал, были проданы. Все получили деньги, уплатили налоги. Проверили в лаборатории. Прозрачный бизнес-процесс. Дальше это конкуренция за то, у кого дешевле и эффективнее перевозка, перевалка, кто выгоднее продал и купил.

А бизнес-модель автотранспорта понятна: при разрешенной грузоподъемности 24 тонны в машине по факту едет 50 тонн. И мы имеем 25 тонн нигде не зарегистрированного груза.

Автотранспортом перевозится большая часть объема зерна. Железная дорога занимает только 35–40%. Из оставшихся 60–65% половина — в серой зоне. Я не за то, чтобы всех налогами обложить, а за то, чтобы все находилось в равных условиях. И если один производитель не имеет возможности мухлевать, то и другой должен находиться в такой же ситуации.

— Вы ожидаете уже в этом году роста предъявления грузов за счет автомобильного сегмента?

— Нет, в этом году у нас география железнодорожная. Урожай вырос в регионах, которые исторически обеспечивались железной дорогой. Но по крайней мере на 1,5 тыс. км автомобиль уже точно не поедет. А был период, когда автомобиль начинал входить на дистанции более 1 тыс. км. Но важно, чтобы инфраструктура, в том числе железнодорожная, на это отвечала. ОАО РЖД даже ввело скидки в этом году, то есть продлило их действие на новое расстояние. Сейчас обсуждаем новые коэффициенты, которые поддержат тренд. Ведь если мы хотим конкурировать с автотранспортом — мало плеча, нужна тарификация. Мы в этом смысле активны, на июль—август предложили специальные условия, опустили стоимость использования вагонов и о том же просим инфраструктуру. Мы в активном диалоге, он протекает с разной степенью продуктивности, но нас слышат. Всегда хочется более быстрых решений, но, надеюсь, они последуют.

— Говоря о дополнительных скидках, вы имеете в виду какие-то новые направления?

— Нет, направления старые. Тут вопрос в том, что на этих плечах никогда не возила железная дорога. Плечи до 700 км были для нее закрыты, в том числе по причинам перегруза. Если сейчас он уйдет, мы окажемся в конкурентной среде, а значит, должны предоставить конкурентные тарифы на этих плечах — 700–1000 км.

— Но ОАО РЖД уже дало скидки на зерно на коротких плечах.

— Я и говорю: они вводят, в том числе по нашим обращениям. Но эти скидки ограничены по сроку действия и т. д. Мы считаем, что инструментарий надо расширять, делать более долгосрочным и более агрессивным. Зерно — груз второго класса, доходный для инфраструктуры, его надо забирать.

— Чем, на ваш взгляд, может закончиться эта гонка с автотранспортом?

— Мне кажется, что итогом будет образование маркетплейсов или агрегаторов по аналогии с существующими на пассажирском транспорте. Да, потребуются более сложные механизмы: все задаются вопросом, почему агрегаторы на грузовых перевозках сложно внедрять? Потому что в целом у грузовой перевозки автомобилем гораздо более сложная логистика: погрузка, разгрузка и т. п. Но, мне кажется, это реализуемо, потому что есть заданные направления, нет ситуации, когда машину надо в четырех местах загрузить. Когда есть конкретная точка погрузки и выгрузки, в этом месте может возникнуть бифуркация и появиться в том числе дополнительная капитализация на российском рынке подобных компаний. Нужно делать. Мы жалеем, что 15 лет назад параллельно не стали это делать: это интересная история, мы видим в этом перспективы.

— Нуждаются ли железнодорожные перевозки зерна в госсубсидиях?

— Это традиционный вопрос с удаленными регионами. Многое зависит и от экспортной цены. Сегодняшняя цена FOB — неплохая. Наверное, из-за удаленных регионов мы были бы сторонниками сохранения субсидий, поскольку транспортное плечо все еще велико: аналога таким расстояниям в мире не существует. Перевезти из Сибири зерно на Черное море — большое плечо. Если мы хотим стимулировать появление агрохабов на Дальнем Востоке, они требуют субсидирования, потому что расстояния еще больше. Кроме того, черноморское потребление ограничено. Дополнительные рынки, такие как Юго-Восточная Азия, дадут развитие. Но надо инвестировать. И это инвестирование, к сожалению или к счастью, может осуществить только государство посредством субсидий.

— Насколько вообще перспективен дальневосточный регион как рынок зерна?

— Это большая зона потребления. Конечно, там сильнее конкуренция, на рынке присутствуют Австралия и Америка. Но тем и интереснее: почему бы не потеснить конкурентов? За любой рынок надо бороться, и здесь важна роль государства. Япония — рынок очень большой, Юго-Восточная Азия — огромный, есть та же Индонезия и т. д. Мы же делаем отгрузку туда с Черного моря. Представляете, какое длинное плечо? Наверное, с Дальнего Востока это быстрее и проще, но требуется решение о субсидировании, причем безотлагательное, потому что рынок будет расти через пять лет, но строить надо уже сейчас.

— Имеет ли перспективы Севморпуть как зерновой маршрут?

— Мы считаем, что вряд ли он будет маршрутом именно для зерна в среднесрочной перспективе. Есть же много факторов, в том числе сохранности груза. Нужно какое-то спецоборудование, поскольку зерно требует поддержания определенной кондиции, и я боюсь, что с этим может быть проблема. Но Севморпуть имеет огромную перспективу с точки зрения вообще грузопотока, не связанного с зерном: там достаточно чего возить. Один порт Шанхая выгружает 4–5 млн контейнеров в год. Вопрос опять же в ставках, в стимулировании, но он будет развиваться. Потому что этот путь как минимум быстрее. И пиратов нет — одни моржи.

— Если говорить о долгосрочных прогнозах по рынку зерна, насколько вы оптимистичны?

— Мы в этом плане всегда осторожны. Но уже имеем двукратный прирост за достаточно короткий промежуток времени — десять лет. И с точки зрения мелиорации и технологий точно есть еще такой же запас. То есть мы можем еще раз удвоить экспорт. Наша базовая стратегия рассчитана на более консервативный прогноз профильного ведомства, а оптимистичная — на удвоение за десять лет.

— Стивидорный бизнес для себя не рассматриваете?

— Думали об этом. Но в пересчете на тонну объем возможных инвестиций в перевалку кратно превышает вложения в подвижной состав. Нам, как частной компании, к сожалению, это сделать сложно, хотя в целом примеры в отрасли есть — например, большой проект «Новотранса» в Усть-Луге. Но там зерно является частью проекта. То есть проект, связанный с широкой линейкой номенклатур груза, может быть эффективен. На один сегмент, наверное, смысла нет: срок окупаемости инвестиций — 20–30 лет при семилетнем по вагонам.

— Какой объем подвижного состава вы собираетесь списывать и покупать в ближайшее время?

— В ближайшие три года спишем около 5 тыс. вагонов и купим 7–8 тыс.

— Планируете ли M&A, неорганический рост?

— Не буду оригинальным — мы всегда открыты к диалогу. Если увидим объекты для M&A — не только в зерновом сегменте, а в целом, — наверно, будем покупать. Сегодня большая перспектива, как мне кажется, — в сегменте универсального парка. Там стресс, и, наверное, туда стоит посмотреть.

— А что им возить?

— Нам есть что возить. При таком профиците точно нет смысла покупать новые вагоны. Значит, мы будем смотреть на М&А.

— Под какой груз?

— В полувагонах в отличие от зерновозов можно возить все что угодно — вопрос наличия заказов и клиентской базы. У нас такое видение есть и заказ такой есть. Выбирая между органикой и неорганикой, мы будем выбирать, конечно, неорганический рост, потому что догружать парк в профицитный рынок смысла нет.

Мне кажется, что нас в любом случае ждет период консолидации, катарсиса, когда менее профессиональных игроков заменят более крупные. Это нормальная бизнес-логика.

<https://www.kommersant.ru/doc/4529346>

КОММЕРСАНТЬ; ОЛЬГА НИКИТИНА; 2020.12.10; АВИАКОМПАНИИ ВЫВЕЗЛИ НАЧАЛО ОСЕНИ; НО ПАССАЖИРОПОТОК УЖЕ НИЖЕ, ЧЕМ В АВГУСТЕ

Авиакомпании РФ продолжили отыгрывать падение пассажиропотока в сентябре — сокращение составило 32,5% к прошлому году, или 8,65 млн человек. При этом в объемном выражении результат уже ниже августа, когда те перевезли 9,15 млн пассажиров. Вопреки общей динамике в плюсе по пассажиропотоку продолжают оставаться S7 и лоукостер «Победа» (входит в группу «Аэрофлот»). Впрочем, основной трафик, вероятно, продолжает генерироваться местными перевозками, где в сентябре подошел к концу курортный сезон, а международные — остаются ограничены.

В сентябре пассажиропоток российских авиакомпаний по сравнению с прошлым годом упал на 32,5%, до 8,65 млн пассажиров, следует из оперативных данных **Росавиации**. Пассажирооборот также остался в зоне минуса — на 44,9% и составил 17,62 млрд пассажиро-километров.

Несмотря на завершение высокого сезона на внутренних курортных направлениях в августе—начале сентября, итоги прошедшего месяца все еще продолжают динамику восстановления сегмента. Так, в августе объем перевозок снижался на 36,6% к прошлому году, в июле — на 52,8%. При этом в объемном выражении уже ощутимо, что база сентября была ниже базы августа, как и результат (8,65 млн пассажиров и 9,15 млн человек).

За три квартала объем перевозок все еще остается в глубоком минусе: на 47%, до 52,56 млн пассажиров.

В **Минтрансе** ожидают, что по итогам 2020 года российские авиакомпании перевезут 60 млн пассажиров, что более чем в два раза меньше рекордных 128,1 млн, перевезенных в 2019 году.

При этом некоторым авиакомпаниям все же удалось нарастить объем перевозок. Например, это получилось у лидера последних месяцев компании S7, активно летающей из новосибирского хаба: ее пассажиропоток вырос на 4,8%, до 1,43 млн пассажиров. Еще более ощутимый рост показала «Победа» — на 17,8%, до 1,14 млн пассажиров.

Материнский «Аэрофлот», который традиционно был более ориентирован на международные перевозки, наоборот, снизил пассажиропоток сразу на 59,5%, до 1,32 млн пассажиров. Чуть лучше динамика у другой «дочки» «Аэрофлота» авиакомпании «Россия» (падение на 32,5%, до 882 тыс. пассажиров), а также «Уральских авиалиний» (падение на 10,6%, до 889 тыс. пассажиров).

Отметим, что Россия только в августе приоткрыла международное авиасообщение, разрешив полеты в Великобританию, несколько городов Турции, Швейцарию, Танзанию. В сентябре перечень стран увеличился лишь незначительно: к ним добавились Египет, ОАЭ и Мальдивы, а также — в конце месяца — Южная Корея и страны СНГ, включая Белоруссию. При этом остается ограниченным и перечень российских аэропортов, откуда можно улететь за рубеж.

<https://www.kommersant.ru/doc/4529224>

РБК; ВИКТОРИЯ САИТОВА; 2020.12.10; ВАУЧЕРЫ ВМЕСТО ДЕНЕГ: ИНТЕРЕСЫ АВИАПАССАЖИРОВ «ПРИНЕСЛИ В ЖЕРТВУ»

Сотни петербуржцев пытаются вернуть деньги за авиабилеты на отмененные рейсы в период карантина. Как узнал РБК Петербург, только в юридическую компанию «ССП-Консалт» в сентябре поступило более 260 обращений с просьбой о такой помощи. Сейчас юристы проводят правовой анализ жалоб «на предмет возможного получения денежных средств с авиаперевозчиков, как в досудебном, так и в судебном порядке».

При этом эксперты опасаются того, что в ближайшие месяцы ситуация с возвратом денег за билеты может ухудшиться. Даже если авиаперевозчики не будут отменять уже запущенные за границу рейсы (в **Минтрансе** уверяют, что вопрос о новом сокращении зарубежных авиаперелетов пока не обсуждается), юристы опасаются того, что авиакомпании могут снова отменить некоторые внутренние рейсы. Из-за ухудшения ситуации с коронавирусом в некоторых регионах уже вводятся ограничения на въезд.

Весной этого года, когда авиакомпании начали массово отменять перелёты внутри страны, правительство России разрешило им возвращать пассажирам ваучеры вместо денег. Не исключено, что такой сценарий событий может повториться в будущем, говорят юристы, добавляя, что в некоторых случаях у потребителей есть возможность оспорить получение ваучера.

Екатерина Назарова, руководитель практики административного и страхового права «ССП-Консалт»:

«Постановление правительства № 991, разрешающее авиакомпаниям вернуть пассажирам ваучеры по отмененным рейсам до 1 мая (в том числе по невозвратным билетам), направлено на защиту авиакомпаний от банкротства. Вызванные пандемией ограничения нестандартны, и в такой ситуации правительству было необходимо найти решение, которое будет соблюдать баланс интересов граждан и авиаперевозчиков. Но, на мой взгляд, это постановление не обеспечивает баланс интересов и дискриминирует граждан.

Дело в том, что в законе от 08.06.2020 № 166-ФЗ, внёсшим изменения в Воздушный Кодекс, придана обратная сила положениям о праве правительства РФ устанавливать особенные правила расторжения договоров при угрозе возникновения чрезвычайных ситуаций. Обратная сила закона как правило применяется преимущественно к отношениям, которые возникают между гражданином и государством (и в интересах гражданина), и не применяется между гражданами и юридическими лицами. Здесь же интересы авиапассажиров приносятся в жертву интересам авиакомпаний. Однако пока закон от 08.06.2020 № 166-ФЗ, внёсший изменения в Воздушный кодекс, и постановление № 991 в установленном порядке не будут обжалованы, суды будут ссылаться на эти акты.

На практике мы видим, что многих граждан не устраивает введённый порядок возврата билетов — и они пытаются защитить свои права. В некоторых случаях потребители вправе требовать деньги от авиакомпаний, а не ваучеры. Это касается случаев, когда у авиакомпании возникла обязанность вернуть деньги пассажиру до вступления в силу постановления правительства, то есть до 7 июля 2020 года. Обязательным условием является наличие факта обращения в авиакомпанию за возвратом средств, например, переписка пассажира и авиакомпании, в которой указано, что билет по отменённому рейсу находится на очереди на возврат.

В таком случае, ссылки ответчика на правительственное постановление, как на основание для невозврата денежных средств, будут являться незаконными и необоснованными, а поведение авиакомпании будет расцениваться, как злоупотребление правом. Во многих случаях затягивание процесса по возврату денег происходило намеренно — и перевозчики знали о проекте постановления, которое должно было вступить в силу в июле 2020 года

Несмотря на сотни обращений горожан, «ССП-Консалт» пока не планирует подавать коллективные иски к авиакомпаниям. Пока мы проводим правовой анализ обращений на предмет возможного получения денежных средств с авиаперевозчиков, как в досудебном, так и в судебном порядке».

Роман Гусаров, главный редактор портала Avia.ru:

«Постановление правительства даёт право авиакомпаниям отдавать пассажирам ваучеры за отмененные рейсы до 1 мая. Пообещали ли они уже раньше вернуть пассажирам деньги или не пообещали — не важно, есть постановление правительства, на законном основании разрешающее этого не делать. Мне не известны случаи, когда через суд потребителям удавалось получить с авиакомпаний деньги по отменённым рейсам до 1 мая. Уже после этого числа авиакомпании обязаны возвращать деньги по общим правилам. Хочу отметить, что именно правительство запретило авиакомпаниям лететь за границу, сами компании-то были готовы. Правительство ничего им не компенсировало, но дало такой механизм как ваучеры. Поэтому ответственность за эту ситуацию скорее лежит не на авиакомпаниях, а на правительстве.

«Именно правительство запретило авиакомпаниям лететь за границу, сами компании-то были готовы. Правительство ничего им не компенсировало, но дало такой механизм как ваучеры»

Нужно понимать, что наша гражданская авиация перевозила порядка 10 млн пассажиров в месяц. В апреле большая часть рейсов была отменена. Если все пассажиры придут и потребуют деньги назад, то просто все авиакомпании объявят себя банкротами, и никто ничего не получит. Авиакомпании деньги не печатают, они уже потратили полученные деньги за билеты на зарплаты, на подготовку воздушного судна и т.д. Поэтому выбор не велик: либо плохое решение — ваучеры, либо очень плохое — ничего.

Не думаю, что из-за недовольства некоторых граждан авиакомпании теряют потенциальных покупателей. Любой житель России является потенциальным пассажиром — он всё равно полетит той или иной авиакомпанией. А сейчас авиакомпании борются за выживание. Независимо от того, лоялен или не лоялен пассажир отдельно взятой компании, в будущем он сможет летать только теми авиакомпаниями, которые выживут. Поэтому сегодня авиакомпании не озабочены повышением лояльности, сколько озабочены собственным выживанием.

«Если все пассажиры придут и потребуют деньги назад, то все авиакомпании объявят себя банкротами»

Но я не скажу, что сейчас авиакомпании не дорожат имиджем. Они как могут сглаживают эту ситуацию. Кто-то начисляет дополнительные мили пассажирам за перелёты, кто-то к этим ваучером добавляет 10% к стоимости отменного перелёта. Те, кто не возмутились и получили ваучеры, уже оплатили себе путешествие этим летом на перелёты по России, которые, кстати, были дешевле на 15-30%, чем летом прошлого года.

Первым такой механизм возврата денег применили в Германии. Немцы заморозили все деньги в туристической индустрии, в том числе — за покупку авиабилетов до 2021 года. Все деньги за отмененные рейсы там также остались у авиакомпаний, и граждане смогли либо воспользоваться ими, либо получить позднее деньги обратно. То есть, даже в Германии, где работают более экономически развитые компании, правительство пошло на такой шаг. Кстати, западные авиакомпании увольняют тысячи сотрудников. А некоторые — десятками тысяч. У нас, к счастью, пока массовые увольнения сотрудников отрасли не происходят».

Мнения спикеров могут не совпадать с позицией редакции

https://www.rbc.ru/spb_sz/12/10/2020/5f8065429a794729eb840fed

РБК; МАРИЯ КОКОРЕВА; 2020.12.10; S7 НА ПОЛГОДА ОБОШЛА «АЭРОФЛОТ» ПО ЧИСЛУ ПАССАЖИРОВ

Крупнейшая российская частная авиакомпания S7 уже полгода — с апреля — перевозит больше пассажиров, чем «Аэрофлот». При этом «Аэрофлот» единственный получил возможность летать в СНГ и более 50 млрд руб. господдержки из бюджета

По итогам сентября 2020 года S7 перевезла 1,42 млн пассажиров, сохранив первое место на российском рынке, а «Аэрофлот» (второе) — 1,34 млн человек. Об этом говорится в сообщении **Росавиации**, поступившем в РБК.

Всего российские авиакомпании за месяц обслужили 8,65 млн пассажиров, что на 32,5% меньше, чем за аналогичный период прошлого года.

РБК направил запрос в пресс-службу «Аэрофлота». Представитель S7 рассказал РБК, что авиакомпания планирует продолжать наращивать пассажиропоток на внутренних линиях, хоть возникают риски снижения спроса, связанные и с сезонностью, и с пандемией. «В зимнем расписании планируем открыть несколько новых направлений, а также увеличить частотность рейсов в период новогодних праздников на особенно востребованных маршрутах: Сочи, Симферополе, Калининграде, Горно-Алтайске», — сказали в компании.

«Аэрофлот» уже полгода уступает S7 по числу пассажиров, впервые крупнейшая частная авиакомпания обошла его в апреле 2020 года. Тогда S7 перевезла 213,9 тыс. пассажиров (-78,9% к прошлому году) «Аэрофлот» — 147,7 тыс. (-95,2%). Всего в апреле российские авиакомпании суммарно перевезли 771 тыс. пассажиров (-91,8%). Такое резкое падение было связано с приостановкой международного сообщения в конце марта из-за пандемии коронавируса и сокращения внутренних перелетов.

За полгода (апрель—сентябрь) S7 перевезла около 5,54 млн человек, «Аэрофлот» — около 4,7 млн.

«Они (S7) летают не только из столичного Домодедово, но и из новосибирского Толмачево. При этом на них распространяется постановление правительства № 1242 о субсидировании региональных перевозок внутри России, подчеркиваю, не из Москвы, — говорил глава «Аэрофлота» Виталий Савельев в интервью ТАСС. — Им помогают — они летают. А мы не можем. Более 240 машин из 360 встали на прикол». По его словам, «Аэрофлот» оказался «заложником ситуации», потому что базируется в столице и на него не распространяется это постановление правительства о субсидиях. Но Савельев обещал, что группа «нагонит и вернет свое».

Международные полеты были частично возобновлены только 1 августа — правительство разрешило летать в Турцию, Великобританию и Танзанию. Затем были возобновлены полеты в Швейцарию, Египет, ОАЭ, на Мальдивские острова. 20 сентября премьер-министр Михаил Мишустин подписал распоряжение о возобновлении авиасообщения с Беларуссией, Казахстаном, Киргизией и Южной Кореей. Но и тут правительство установило ограничения: полеты в каждую из этих стран были разрешены только раз в неделю, и это право получил только «Аэрофлот». Это вызвало вопросы у его конкурентов. Так, президент Utair Павел Пермяков обращался в Ассоциацию эксплуатантов воздушного транспорта с просьбой прояснить механизм утверждения перевозчика для выполнения таких перелетов.

2 октября «Аэрофлот» объявил о том, что правительство направит на докапитализацию компании около 50 млрд руб. в ходе допэмиссии. Средства будут выделены из ФНБ. Сейчас держатель пакета авиакомпании — Росимущество, у него 51,17%, правительство должно выкупить акции таким образом, чтобы как минимум сохранить контроль. Всего перевозчик через выпуск новых акций намерен привлечь не менее 80 млрд руб. Группа «Аэрофлот» также получила 7,89 млрд руб. из 23,4 млрд руб. субсидий, выделенных из бюджета на поддержку авиакомпаний из-за падения пассажиропотока, а также добился реструктуризации лизинговых обязательств перед Сбербанком.

https://www.rbc.ru/business/12/10/2020/5f83ea519a79474eba3f424b?from=from_main_5

РБК; ЛЮДМИЛА ПОДОБЕДОВА, МАРИЯ КОКОРЕВА; 2020.12.10; ЛИКВИДАЦИЮ ПТИЧЬЕЙ УГРОЗЫ ПОЛЕТАМ В АЭРОПОРТАХ РОССИИ ОЦЕНИЛИ В 70 МЛРД НО ПОКА НЕЯСНО, КТО ЭТО БУДЕТ ОПЛАЧИВАТЬ

Перенос свалок и пунктов сортировки возле аэропортов обойдется в 70 млрд руб., заявил замглавы «Российского экологического оператора» Алексей Макрушин. Из-за такой свалки в лайнер «Уральских авиалиний» птицы попали под Жуковским

Перенос мусорных свалок и сортировочных пунктов из приаэропортовых зон обойдется в 70 млрд руб. Об этом сообщил заместитель гендиректора «Российского экологического оператора» (РЭО) Алексей Макрушин в ходе презентации федеральной территориальной схемы по обращению с твердыми коммунальными отходами, передает корреспондент РБК.

70 млрд руб. на перенос свалок

По данным Макрушина, оценка 70 млрд руб. предполагает стоимость переноса на расстояние более 15 км от аэропортов всех 169 объектов — свалок и пунктов сортировки. «Федеральная схема [по обращению с отходами] исключает строительство в этих зонах новых объектов и предусматривает перенос полигонов на безопасные участки», — говорится в его презентации.

Перенос свалок из приаэропортовых зон поможет при борьбе с птицами, которых часто много рядом с мусором, и обеспечит безопасность полетов, говорит Макрушин. На мусорных полигонах нередко обитают стаи птиц, что может угрожать безопасности полетов авиакомпаний, отмечали ранее и участники авиарынка. В августе 2019 года пассажирский лайнер «Уральских авиалиний», летевший из Москвы в Симферополь, после вылета из Жуковского столкнулся со стаей птиц, в результате чего были выведены из строя двигатели. Пилоты посадили самолет на расположенном неподалеку кукурузном поле. На борту было 226 пассажиров и семь членов экипажа, из них 76 обратились за медицинской помощью.

После этой аварии власти обратили внимание на несанкционированную свалку всего в 2 км от аэропорта, к которой слетались стаи птиц. Жалобы на нее поступали с 2017 года, однако организаторы отделались штрафом на 500 тыс. руб. Сам аэропорт Жуковский, возле которого произошла авария, оценил расходы на орнитологическую безопасность в 26 млн руб. «Это оборудование, исследования, подготовка и проведение тендера на рекультивацию», — говорил РБК представитель аэропорта.

«Аэрофлот» предлагал создать отдельную компанию, которая займется предоставлением ловчих птиц и собак для повышения орнитологической защиты. **Замминистра транспорта** Александр Юрчик отмечал год назад, что орнитологическая безопасность — один из элементов системы безопасности полетов, но обеспечить ее на 100% все равно не удастся.

По словам исполнительного директора Международной ассоциации аэропортов (МАА) Сергея Никотина, свалки и полигоны, а также сельхозугодья и скотофермы, расположенные на приаэропортовой территории, чаще всего притягивают птиц, но вместе с тем привязаны к крупному жилому пункту, что вызывает конфликты между авиационными и муниципальными властями. «Если свалка, полигон или другой объект созданы возле аэропорта с разрешения его оператора или **Росавиации**, то аэропорт можно привлекать к решению этих вопросов, в том числе финансово», — замечает он. Но гораздо чаще свалки появляются несанкционированно, а аэропорты не могут нести ответственность за других лиц, говорит эксперт.

По мнению Никотина, 70 млрд руб. для устранения проблемы свалок — адекватная цифра, поскольку это долгий и трудоемкий процесс. Например, в петербургском

аэропорту Пулково свалки переносили около десяти лет, напоминает он. РБК направил запросы в крупнейшие московские аэропорты — Шереметьево, Домодедово и Внуково.

Как финансировать перенос свалок

Сумма 70 млрд руб. рассчитывалась без учета расходов на прокладку дорог и подключение к электричеству новых объектов для размещения и сортировки отходов, говорит Макрушин. По его словам, «Российский экологический оператор» уже отправил свои предложения по финансированию такого проекта в правительство и **Минтранс**. В пресс-службе **Минтранса** сообщили, что пока не получали обращение РЭО. РБК направил запрос в пресс-службу правительства.

«Перенос этих объектов — компетенция регионов, но по факту без федеральной помощи обойтись будет трудно. Вместо полигонов у аэропортов мы планируем новые объекты захоронения отходов в новых локациях. По необходимости переноса сортировок вопрос дополнительно решается с **Росавиацией**», — сказал замглавы РЭО. РБК направил запрос в Росавиацию, а также в авиакомпанию «Аэрофлот» и S7.

По словам Макрушина, в целом по России дефицит мощностей для захоронения мусора (полигонов) оценивается в 20%, но в 20 регионах не хватает мощностей для захоронения более 50% образующихся там отходов. Возможность временного использования существующих полигонов на период до 2023 года позволяет решить проблему только отчасти, так как невозможно легализовать (законно использовать) полигоны, расположенные на землях поселений и лесного фонда. В связи с этим в проекте федеральной схемы по обращению с отходами предусмотрены строительство и реконструкция более 350 полигонов в период. Но при этом общее количество используемых объектов размещения отходов к 2024 году сократится почти в два раза — примерно до 700 полигонов. Согласно паспорту **нацпроекта «Экология»**, к этому времени предусмотрено финансирование из бюджета рекультивации 191 свалки или полигона за 124 млрд руб. Рекультивация остальных полигонов и свалок по стоимости будет сопоставима со стоимостью строительства всей новой инфраструктуры по захоронению отходов в стране.

Благодаря федеральной схеме по обращению с отходами появились точные данные о количестве объектов, которые необходимо построить для достижения национальных целей в области экологии. До 2024 года необходимо создать более 300 новых сортировочных комплексов, 180 объектов компостирования отходов и 90 объектов, на которых из отходов будет производиться топливо для цементных заводов, отметил Макрушин. Это 48 млн т мощностей по обработке отходов и 16 млн т мощностей по утилизации. Всего в России образуется ежегодно 63,5 млн т твердых коммунальных отходов.

«Российский экологический оператор» уже разработал типовые технологические решения, которые лягут в основу создания новой инфраструктуры отрасли и обеспечат контроль стоимости всей реформы. Объем инвестиций, необходимых для строительства объектов обработки и утилизации отходов, оценивается в сумму более 340 млрд руб. до 2024 года, сказал замглавы компании. По его словам, эта цифра не учитывает строительство полигонов и объектов энергетической утилизации и обезвреживания отходов.

<https://www.rbc.ru/society/12/10/2020/5f842ef89a79476fee427f2b>

ПЯТОЕ КОЛЕСО; АЛЕКСАНДР РОЖКОВ; 2020.12.10; САНКЦИОННЫЙ ТРАНЗИТ: КАК ДАЛЬНОБОЙЩИКИ ПЕРЕВОЗЯТ ГРУЗЫ В УСЛОВИЯХ ЭМБАРГО

В России расширяется диапазон применения системы онлайн-контроля грузоперевозок с использованием электронных навигационных пломб. Технология на основе ГЛОНАСС

становится неотъемлемым атрибутом транзита санкционных товаров и позволяет всесторонне раскрыть логистический потенциал страны.

Когда различные страны в силу тех или иных неблагоприятных политических обстоятельств не в состоянии договориться между собой о взаимовыгодном сотрудничестве, на помощь приходит универсальный язык современной техники. Грузовики с санкционными грузами пересекут границы эмбарго и меридианы запретов с помощью интеллектуальных систем, контролируемых из космоса.

По общему мнению, российский санкционный транзит призван открыть границы международного сотрудничества, расширить географию позитивной экономики, преодолеть негативные экономические последствия пандемии и смягчить последствия политического недоверия.

ЗАПРЕТЫ И ПОСЛЕДСТВИЯ

Продовольственное эмбарго было введено указом президента РФ от 6 августа 2014 года № 560 как ответ на санкции ряда государств в отношении российского бизнеса из-за ситуации на Украине и вхождения Крыма в состав России.

К странам, в отношении которых действуют специальные экономические меры, относятся США, государства Евросоюза, а также Великобритания, Норвегия, Украина, Албания, Черногория, Исландия, Лихтенштейн, Турция, Канада, Австралия. Эффект от действия санкций особенно ярко проявился на примере Украины, являвшейся ранее крупнейшим продовольственным экспортером в Казахстан. Украинское дипведомство сообщило, что в период с 2014 по 2019 годы из-за российских ограничений на транзит украинской продукции товарооборот с Казахстаном уменьшился в 4,5 раза.

Что же касается самой России, то в результате эмбарго в стране сократился импорт и заметно увеличился экспорт продтоваров и сельскохозяйственного сырья, что позитивно повлияло на экономику. По аналитическим выкладкам Минэкономразвития в июле 2020 года наблюдалось улучшение динамики российского ВВП. Падение сократилось до минус 4,7 % по сравнению с показателем минус 6,4 % годом ранее. В общем, за семь месяцев этого года ВВП снизился на 3,8 % год к году, говорится в обзоре Минэкономразвития «Картина деловой активности».

ПЕРЕСЕКАЯ ГРАНИЦЫ ЭМБАРГО

После вступления в действие ответных санкций транзитные потоки с запрещенной продукцией направились в обход России, что значительно снизило поступление доходов в бюджет из-за недополучения таможенных платежей. В целях преодоления негативного воздействия на экономику и для продолжения ее устойчивого развития 15 июля 2020 года открылся ранее запрещенный транзит санкционных товаров по территории России. ФТС и **Минтранс** создали систему онлайн-контроля грузоперевозок с использованием электронных навигационных пломб (ЭНП) на основе ГЛОНАСС. В ФТС заявили, что для контроля грузов установлено 20 автомобильных и 10 железнодорожных контрольных пунктов в местах пересечения госграницы.

Следует отметить, что указ президента РФ, разрешающий транзит, вступил в силу с июля 2019 года, но правила осуществления транзита санкционных грузов с использованием ЭНП разрабатывались еще в течение полугода. Подготовка правовой основы была завершена в конце 2019 года, а в феврале 2020-го были окончательно доработаны требования к операторам, обладающим полномочиями навешивать и снимать навигационные устройства. Таким образом, санкционный транзит на регулярной основе мог стартовать уже с марта, когда допуск к контрольной системе получил первый оператор — ООО «Центр развития цифровых платформ» (ЦРЦП). С марта по июль 2020 года ФТС совместно с ЦРЦП, уполномоченным **Минтрансом** на осуществление деятельности по применению навигационных пломб, протестировали около 1670 перевозок, из которых 1570 были совершены автомобильным транспортом и более сотни по железной дороге.

Онлайн-контроль организован следующим образом. Наложение ЭНП осуществляется на границах при въезде на территорию РФ (на работу с одной пломбой дается 5 минут). Предварительно перевозчику необходимо зарегистрироваться в системе оператора транзита и за 2 часа до прохождения границы передать этому оператору сведения о планируемой перевозке (код товара, его происхождение, страна отправления и назначения, предполагаемые даты транзита), а также предоставить данные о ТС. Эти сведения будут заноситься в единую информационную систему обеспечения транспортной безопасности, доступ к которой также получают ФТС и Ространснадзор. Данные о маршруте груза с цифровой пломбой в режиме онлайн будут доступны перевозчикам и грузоотправителям в личном кабинете на сайте оператора. Надзорные структуры аналогично через интернет получают сведения о соблюдении режима перевозки.

ДЕЛО ТЕХНИКИ

Навигационная пломба включает в себя электронный блок, контрольный, коммуникационный и навигационный модули, средства криптографической защиты информации. Устройство каждые 2 часа передает информацию о дате, времени, географических координатах, скорости перемещения наложенной пломбы (а значит, и скорости транспортного средства). При попытке несанкционированного вскрытия тревожный сигнал немедленно поступает оператору пломбирования.

ЭНП соответствует стандартам защищенности, необходимым для суровых эксплуатационных условий по всей территории России. Это полностью автономное устройство, которое может функционировать при температуре от $-40\text{ }^{\circ}\text{C}$ до $+70\text{ }^{\circ}\text{C}$ до 45 суток.

«Отличительной особенностью, которая выделяет это устройство в ряду зарубежных аналогов, является способность обеспечивать защиту передаваемой информации, — объясняет генеральный директор ООО «Центр развития цифровых платформ» Елена Игнатенкова. — Весь электронный сервис разработан на основе российского программного обеспечения». За информационную безопасность системы отслеживания перевозок товаров отвечает комплексное решение, которое включает в себя системы межсетевого экранирования и обнаружения вторжений, защиты информации от несанкционированного доступа, защиты от воздействия вредоносного кода, криптографическую защиту информации и систему контроля защищенности. ЭНП оснащены встроенным аппаратным модулем СКЗИ, он обеспечивает неизвлекаемое хранение ключевой информации и криптографические преобразования при взаимодействии пломбы с центром обработки данных или мобильным терминалом. «Защита персональных данных владельцев транспортных средств, сведений о фактических маршрутах и времени движения транспортных средств осуществляется в соответствии с действующим российским законодательством в сфере защиты информации», — подчеркивает Елена Игнатенкова.

Использование пломб является платным. Стоимость наложения устройства — 1224 руб., снятие — 996, а суточная аренда — 2500 руб. После активации ЭНП водителю также должны выдать учетный талон, который он обязан сохранить на все время транзита и вернуть при выезде из России. Самостоятельно снимать пломбу запрещено, система распознаёт подобное действие как несанкционированный доступ, который контрольные органы, де-факто, могут принять за попытку выгрузить санкционный товар на территории России, что повлечет за собой конфискацию груза.

Представители компаний, которые прокомментировали тему открытия санкционного транзита, отметили ряд проблем, связанных с практикой использования электронных пломб. «Наложение пломб будет осуществляться в 30 пунктах, что повлечет за собой очереди. Процесс регистрации считаем неудобным из-за необходимости задействования дополнительных человеческих ресурсов», — рассказал заместитель гендиректора Biocard

Logistic Олег Байков. Эксперт также выразил недоумение по поводу введения учетного талона, который водитель должен сохранить и вернуть при выезде из России: «Учетные документы на бумажном носителе... а на дворе XXI век... Большой риск утери/порчи, что повлечет за собой закрытие транзита». В Biocard Logistic (международная транспортная компания полного цикла) также обращают внимание на запрет самостоятельного снятия устройства. Данное правило влечет дополнительные временные затраты на заезд в уполномоченные учреждения. При лимитированном сроке службы пломбы (45 суток) отсутствие возможности замены или перезарядки, по мнению компании, является существенным недостатком.

В компании NOVELCO считают, что использование навигационных пломб откроет новые горизонты для перевозок по территории страны. «Все административные процедуры потребуют гораздо меньше времени за счет упрощения или полного исключения контрольных операций. Отсюда снижается риск потери и повреждения грузов, а также исключается влияние человеческого фактора при проведении проверок. Все это, в свою очередь, ведет к снижению страховых рисков и, следовательно, должно учитываться при определении размера страховой премии», — рассказал генеральный директор NOVELCO в России Григорий Григорьев. Еще один немаловажный плюс использования пломбы — контроль соблюдения графика отдыха водителя и необоснованного простоя. «А если говорить о значении, то внедрение системы позволит расширить огромный транзитно-логистический потенциал страны», — пояснил эксперт.

СТИМУЛ ДЛЯ РОСТА

Минтранс спрогнозировал, что объем санкционного транзита превысит 82 тыс. перевозок в год. Основание для этого прогноза строится на неоспоримом факте, что путь через Россию значительно короче в сравнении с традиционными морскими маршрутами. Отсюда — снижение сроков и удешевление транспортировки. Рейсы в обход России, в среднем, получают дороже на \$5000. **Заместитель министра транспорта РФ Алексей Семенов** подчеркнул, что открытие транзита санкционных товаров станет стимулом для роста контейнерных перевозок через Россию, возможностью для российских логистических компаний в период пандемии коронавируса получить дополнительную загрузку и новых крупных грузоотправителей в Азии и Европе.

Прямую связь между открытием транзита и возможностью получения дополнительной загрузки, а также новых клиентов отмечает Олег Байков (Biocard Logistics). «По нашим расчетам, объем транзита должен превысить показатель в 100 тысяч перевозок в год. Прогнозируемое увеличение грузоперевозок — на 25–30 %», — сказал он.

Эксперт в транспортной отрасли Алексей Тузов считает, что открытие границ России для транзита санкционных товаров авто- и железнодорожными перевозками будет драйвером роста контейнерных перевозок по территории РФ, а также даст возможность отечественным логистическим компаниям получить новых заказчиков из Европы и Азии, дополнительную загрузку, соответственно, и прибыль. «Сейчас это особенно важно для транспортной отрасли России, убытки которой за время пандемии составили более 230 млрд рублей», — заключил эксперт.

Евгений Больгерт, заместитель председателя Национальной палаты предпринимателей «Атамекен» (Казахстан):

В ЕАЭС в рамках пилотного проекта мониторинга транзита на автомобильном транспорте Казахстан начал применять ЭНП уже с 10 июля. Автомобильным перевозчикам из республики гораздо выгоднее осуществлять перевозки по территории России с использованием навигационных пломб, чем по обходным маршрутам. Используя маршруты через Россию, перевозчики сокращают стоимость и период транспортировки, поэтому западные товары, теоретически, должны подешеветь. И тем не менее, на изменение цен в конечном итоге повлияет сложившаяся практика применения всей навигационной системы. По информации перевозчиков из РК, несмотря на запуск данного

инструмента, физические досмотры грузов таможенными службами РФ не прекращаются. Из-за этого зафиксирован ряд случаев длительной задержки грузовиков в ожидании досмотра. Таким образом, сроки доставки не соблюдаются, что увеличивает цену товаров. По мнению некоторых казахстанских транспортников, система станет излишней мерой контроля и увеличит издержки перевозчиков.

Олег Байков, заместитель гендиректора Biocard Logistics

В отношении аппаратной и программной надежности в условиях глобальных киберугроз следует сказать, что для работы системы защиты в режиме реального времени, в том числе с применением алгоритмов AI, Deep Learning, Big Data, необходимы внушительные кластерные ресурсы ЦОД. Как правило, развертывание и содержание таких инфраструктур является непрофильным и очень затратным для компаний, поэтому очень многие делают рискованный выбор — отказываются от комплексной кибербезопасности или сводят ее к минимальному функционалу. В то же время возникает отличная возможность сократить расходы на оборудование, ПО и специальную подготовку персонала — вынести критичные данные или даже всю IT-инфраструктуру в облако, размещенное, например, в Германии. В отказоустойчивой облачной инфраструктуре, где обеспечивается аппаратное шифрование данных и настраивается Backup-as-a-Service, важная информация будет защищена. Мы считаем, что это самое грамотное и надежное решение. Однако комплексная и систематическая работа над обеспечением кибербезопасности должна продолжаться, и оператор обязан сосредоточиться на защите рабочих станций, серверов и баз данных. Оценивая значение российского транзита для формирования экосистемы цифровых транспортных коридоров и единого доверенного пространства ЕАЭС, скажу, что создание этой системы направлено, прежде всего, на решение задач в сфере эффективности использования накопленного транспортно-логистического потенциала Союза, в том числе и транзитного.

Елена Игнатенкова, генеральный директор ООО «Центр развития цифровых платформ»:

Рост темпов экспорта транспортных услуг российскими грузовыми перевозчиками невозможен без упрощения контрольных процедур на евразийских транспортных коридорах. Электронный обмен юридически значимыми документами, которые можно загрузить в электронную навигационную пломбу и считать с нее, упростит национальное регулирование транзита в странах ЕАЭС, а наличие пломбы на грузовом отсеке подтверждает отсутствие доступа к товарам после ее наложения и необходимости проверок контрольно-надзорными органами в **пунктах пропуска** через госграницу. Внедрение и применение системы отслеживания перевозок товаров происходит в штатном режиме совместно с ФТС России, **Минтрансом России**, **Ространснадзором**, ОАО «РЖД» и другими участниками перевозочного процесса.

Цифровизация отрасли увеличит скорость прохождения административных процедур, а использование российских транспортных коридоров — скорость доставки грузов. Технологии, которые применяются в Системе отслеживания перевозок товаров, позволят сформировать экосистему цифровых транспортных коридоров и единого доверенного пространства ЕАЭС, что сократит временные и финансовые издержки при перевозке грузов через Россию.

Денис Голосюк, технический директор федерального агрегатора эвакуации и техпомощи МЭТР:

Открытие транзита «санкционки» положительно скажется на рынке международных перевозок, на это указывают и прогнозы, озвученные **Минтрансом**. Запуск транзита должен помочь отечественным компаниям. В нынешний непростой период транзит позволит увеличить загрузку и обзавестись новыми клиентами, как в европейских странах, так и в Азии.

Пломбы неоднократно тестировались еще в 2018 году. Тогда в пилотном проекте участвовало более 60 иностранных компаний. Выяснилось, что эти пломбы вскрыть

невозможно, они очень устойчивы в любых погодных условиях и надежны в отношении киберугроз. Применение ЭНП пригодится не только для транзита санкционных товаров, этот опыт также можно использовать для развития цифровизации транспортных коридоров ЕАЭС.

<https://5koleso.ru/avtopark/sankcionnyj-tranzit-kak-dalnobojshhiki-perevozyat-gruzy-v-usloviyah-embargo/>

ТАСС; 2020.12.10; ФЕДЕРАЛЬНАЯ ТРАССА "ЛЕНА" БУДЕТ ПОЛНОСТЬЮ ЗААСФАЛЬТИРОВАНА К 2024 ГОДУ

Федеральная автомобильная дорога "Лена" будет полностью заасфальтирована к 2024 году. Об этом сообщила в пятницу пресс-служба **Федерального дорожного агентства (Росавтодор)**.

"На сегодняшний день одной из приоритетных задач является ликвидация гравийно-щебеночных разрывов на всем протяжении трассы В целом, за последние пять лет в регионе переведено в асфальтобетон 378 км разрывов, оставшиеся 240 км планируется заасфальтировать к 2024 году", - говорится в сообщении.

К концу дорожно-строительного сезона 2020 года на федеральной автодороге А-360 "Лена" будут ликвидированы три гравийно-щебеночных разрыва в Якутии общей протяженностью 23 км.

Ход работ в Якутии на этой неделе проверил заместитель руководителя **Федерального дорожного агентства** Роман Новиков. Он осмотрел объекты строительства и реконструкции автодороги А-360 в Тындинском районе. "В настоящее время работы ведутся на двух участках, включенных в национальный проект **"Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры до 2024 года"**: км 165 - км 172 и км 63 - км 93 км, - пояснили в пресс-службе. - На первом продолжается возведение путепровода через Байкало-Амурскую магистраль на 168-м км и моста через реку Тында на 169-м км трассы Ввод объекта в эксплуатацию намечен на 2021 год".

Автомобильная дорога А-360 "Лена" соединяет федеральную автомобильную дорогу Р-297 "Амур" от Читы до Хабаровска с населенными пунктами Республики Саха (Якутия). Трасса проходит через города Тынду, Нерюнгри и Алдан, является важнейшей транспортной артерией, обеспечивающей экономические и административные связи Амурской области и Республики Саха (Якутия). Дорога предназначена в основном для перевозки промышленных грузов от Транссибирской железнодорожной магистрали (станция Невер) и Байкало-Амурской магистрали (станция Тында) в Республику Саха (Якутия).

<https://tass.ru/v-strane/9672133>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2020.12.10; В ГОСКОМПАНИИ "АВТОДОР" РАССКАЗАЛИ О СТОИМОСТИ ПРОЕЗДА ПО ЦКАД

Плата за проезд по Центральной кольцевой автодороге (ЦКАД) для владельцев транспондеров составит около 2,5 рубля за километр, рассказал в интервью "Российской газете" председатель правления госкомпании "Автодор" Вячеслав Петушенко.

"Например, стоимость проезда по транспондеру 2,5 - 2,55 рубля за километр. Для разовых поездок цена, конечно, будет выше", - сказал он.

Максимальный тариф для владельца легкового автомобиля установлен распоряжением правительства России и составляет пять рублей за километр, отметил Петушенко. При этом, заметил он, тарифы могут меняться в зависимости от времени года, времени суток, дней недели.

Кроме того, плата снижается, если есть абонемент или у пользователя подключена программа лояльности через личный кабинет.

На ЦКАД будет действовать система взимания платы "Свободный поток". То есть водитель не будет останавливаться при проезде через пункт взимания платы, а система сфотографирует госномер автомобиля. Оплата будет списываться через транспондер. Внести ее также можно будет через приложение "Автодора", мобильные приложения банков, киоски "Элекснет" или офисы операторов мобильной связи.

Полностью интервью председателя правления госкомпании "Автодор" Вячеслава Петушенко читайте в ближайшем номере "Российской газеты".

<https://rg.ru/2020/10/13/reg-cfo/v-goskompanii-avtodor-rasskazali-o-stoimosti-proezda-po-ckad.html>

АГЕНТСТВО МОСКВА; 2020.12.10; БЕСПИЛОТНИКИ «ЯНДЕКСА» ДЕВЯТЬ РАЗ НАРУШАЛИ ПРАВИЛА ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ В МОСКВЕ С ИЮНЯ 2019 ГОДА

ра время тестирования беспилотных автомобилей «Яндекса» в Москве с их участием произошло два ДТП, также был зафиксирован ряд административных правонарушений. Об этом Агентству городских новостей «Москва» сообщили в пресс-службе НТИ «Автонет».

«По информации МВД России, во время проведения эксперимента в ходе мониторинга ГУОБДД МВД России было зафиксировано девять административных правонарушений высокоавтоматизированных транспортных средств компании «Яндекс. Испытания». В ходе эксперимента также было зафиксировано два дорожно-транспортных происшествия с участием высокоавтоматизированных транспортных средств ООО «Яндекс. Испытания». В первом случае ДТП произошло по вине другого участника дорожного движения, во втором - по вине водителя автомобиля «Яндекса», которым управляли в ручном режиме», - говорится в материале.

Уточняется, что среди нарушений четыре превышения установленной скорости движения на величину более 20 км/ч, но не более 40 км/ч, один проезд на запрещающий сигнал светофора, два правонарушения, связанных с движением по полосе для маршрутных транспортных средств, одно нарушение правил расположения ТС на проезжей части дороги. Также было зафиксировано одно нарушение, связанное с выпуском на линию автомобиля, имеющего неисправности.

В пресс-службе также напомнили, что в настоящий момент только ООО «Яндекс.Испытания» тестирует свои автоматизированные автомобили на дорогах общего пользования.

«Автомобили двигаются в общем потоке по всей территории Москвы. Во время тестовых проездов в машине находится водитель, который при необходимости может перевести управление в ручной режим», - заключили в пресс-службе.

Первые беспилотные автомобили «Яндекса» вышли на дороги Москвы в июне 2019 года. «Автонет» - направление Национальной технологической инициативы (НТИ), занимающееся беспилотными автомобилями.

<https://www.mskagency.ru/materials/3049723>

ТАСС; 2020.12.10; РЖД РАССМОТРИТ ВОЗМОЖНОСТЬ СОКРАТИТЬ ВРЕМЯ В ПУТИ ПОЕЗДОВ МЕЖДУ МУРМАНСКОМ И МОСКВОЙ

ОАО "РЖД" рассмотрит возможность ускорить движение поездов, движущихся в направлении Москва - Мурманск - Москва. Об этом журналистам в понедельник во время церемонии запуска первого двухэтажного состава из Мурманска в Петербург по новому путепроводу через реку Колу сообщил заместитель гендиректора компании Дмитрий Пегов.

"Сейчас также рассматриваем в том числе некоторое ускорение поездов сообщением с Москвой. Если позволит график движения, <...> то, конечно же, мы будем наращивать объемы пассажирских перевозок для того, чтобы пассажиры могли с комфортным и, главное, быстро добираться как до Санкт-Петербурга, так и до Москвы, и соответственно до промежуточных пунктов по дороге следования наших комфортабельных хороших поездов", - сказал он.

По информации на официальном сайте РЖД, на сегодняшний день время в пути поезда из Мурманска в Москву составляет 35 часов 34 минуты.

Мурманский транспортно-пересадочный узел

Кроме того, власти Мурманской области обсудили с РЖД планы по созданию транспортно-пересадочного узла на привокзальной площади в Мурманске. Как пояснил губернатор региона Андрей Чибис, несколько лет назад в городе исчез автовокзал, на месте которого открылось питейное заведение.

"Мы договорились, что наш железнодорожный вокзал станет и ж/д-вокзалом, и автовокзалом для обслуживания пассажиров", - сказал глава региона, добавив, что планируется подготовить необходимую проектную документацию для реконструкции здания вокзала, а также площади для удобства всех пассажиров.

Ранее в понедельник с железнодорожного вокзала Мурманска в Петербург ушел первый двухэтажный поезд. Он также стал первым пассажирским составом, отправившимся из столицы Арктики по новому путепроводу через реку Колу, который был разрушен в июне и полностью достроен и введен в эксплуатацию 28 сентября 2020 года.

Железнодорожный мост в Кольском районе под Мурманском обрушился 1 июня при проведении ремонтных работ, одна из опор была смещена и деформирована. В результате железнодорожное сообщение с Мурманском было прервано. На время работ по строительству нового моста через Колу железнодорожники организовали движение поездов по обходному участку, для этого было уложено 5,7 км нового пути от станции Выходной до блокпоста 9 км.

<https://tass.ru/ekonomika/9691717>

ТАСС; 2020.12.10; ИЗ МУРМАНСКА В ПЕТЕРБУРГ ПО НОВОМУ МОСТУ ОТПРАВИЛСЯ ПЕРВЫЙ ДВУХЭТАЖНЫЙ ПАССАЖИРСКИЙ ПОЕЗД

Первый двухэтажный пассажирский состав сообщением Мурманск - Петербург отправился из Мурманска, сообщили ТАСС в пресс-службе РЖД.

"Сегодня 105 лет железнодорожной станции Мурманск. Символично, что в этот день рождения запускается новый современных двухэтажный поезд маршрутом Мурманск-Санкт-Петербург", - сказал в понедельник в ходе торжественной церемонии запуска губернатор Мурманской области Андрей Чибис

Двухэтажный состав открыл пассажирское движение по новому железнодорожному мосту через реку Кола. Пассажиры поезда Мурманск-Санкт-Петербург проведут в пути чуть более суток (1 день и 31 минута). Стоимость билета, по данным официального сайта перевозчика, начинается от 999 рублей.

Двухэтажный поезд состоит только из купейных вагонов, но, по словам заместителя гендиректора компании ОАО "РЖД" Дмитрия Пегова, цена на билеты "практически не отличается от стоимости плацкарта". Вопрос об увеличении пассажиропотока между Мурманском и Санкт-Петербургом стоял давно, пассажирам не хватало мест на этом направлении. Запустить двухэтажный поезд планировалось еще перед началом летнего графика в 2020 году, но сделать это не позволила ситуация с мостом через Колу, а также пандемия коронавируса.

"Мы в прошлый Новый год, в период с 2018-го на 2019-й, и с 2019-го на 2020-й год, увеличивали количество вагонов из Санкт-Петербурга даже до 25, и по дороге отцепляли вагоны в Кемь, чтобы сюда покороче приехал поезд. То есть, поток пассажиров был уже

такой, что мы для себя приняли решение перейти на двухэтажный подвижной состав", - сказал Пегов.

Ремонт моста через реку Кола

Железнодорожный мост через реку Колу под Мурманском, разрушенный в июне, полностью достроили и ввели в эксплуатацию 28 сентября. Он был построен заново в рекордные сроки - за 105 дней, сооружение уникально тем, что возведено без промежуточных опор и имеет самую современную систему контроля за движением составов.

Железнодорожный мост в Кольском районе под Мурманском обрушился 1 июня при проведении ремонтных работ, одна из опор была смещена и деформирована. В результате железнодорожное сообщение с Мурманском было прервано. К восстановлению железнодорожного сообщения по поручению президента России Владимира Путина были подключены железнодорожные войска Министерства обороны России. Аварийный мост был введен в эксплуатацию в 1930 году, а реконструирован в 2014-м.

На время работ по строительству нового моста через Колу железнодорожники организовали движение поездов по обходному участку, для этого было уложено 5,7 км нового пути от станции Выходной до блокпоста 9 км. Работу по восстановлению железнодорожного сообщения с Мурманском провели за 18 дней, обходной путь открыли для движения на четыре дня раньше намеченного срока, первый грузовой поезд по обходному участку прошел 19 июня, пассажирский - 24 июня.

<https://tass.ru/obschestvo/9690921>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; 2020.12.10; БОЛЕЕ 230 ВОКЗАЛОВ ОСНАСТИЛИ СИСТЕМАМИ УДАЛЕННОГО УПРАВЛЕНИЯ

Автоматизированные системы удаленного управления уже внедрены на 234 малых вокзалах с неинтенсивным пассажиропотоком, сообщили в компании "Российские железные дороги" (РЖД).

Такие системы включают видеонаблюдение, дистанционную связь с пассажиром, громкоговорящее оповещение, контроль входных групп, температурного режима, освещения, пожарную и охранную автоматику, а также возможности дистанционной корректировки информационного табло с расписанием движения поездов. "Весь функционал по контролю работы систем вокзала берет на себя программное обеспечение, а мониторинг и управление основными процессами осуществляется из диспетчерского центра. Один диспетчер управляет сразу несколькими объектами", - пояснили в РЖД.

Сейчас такие системы уже работают на малых вокзалах в Мурманской, Ленинградской, Архангельской, Новгородской, Вологодской, Костромской, Тюменской, Свердловской, Иркутской и Амурской областях, в Республиках Карелия и Бурятия, Забайкальском крае и других регионах.

Система позволяет увеличить эффективность работы вокзалов, снизив затраты на их эксплуатацию, отметили в РЖД. Реализация проекта продолжается. Подобные системы планируется установить еще более чем на 200 малых вокзалах.

<https://rg.ru/2020/10/12/bolee-230-vokzalov-osnastili-sistemami-udalennogo-upravleniia.html>

ИНТЕРФАКС; 2020.12.10; КЛАЙПЕДСКИЙ ПОРТ: ПЕРЕОРИЕНТАЦИЯ ГРУЗОВ ИЗ БЕЛОРУССИИ НА ДРУГИЕ ПОРТЫ ЗАЙМЕТ НЕ ОДИН ГОД

Клайпедский порт пока не видит никаких сигналов, свидетельствующих об уменьшении потока белорусских экспортных грузов, несмотря на угрозы Белоруссии перенаправить грузопотоки на российские порты, сообщил BNS гендиректор порта Альгис Латакас.

"Цифры никаких показаний нам не дают. Наоборот, в сентябре погрузки навалых продуктов, в том числе и удобрений, были хорошие. Мы чувствуем и видим в

общественном пространстве, что где-то кто-то пытается строить терминал или оказывать влияние, однако погрузки идут нормально, и транспорт, и суда, все остальное, эти грузы едут", - сказал гендиректор.

Белорусские грузы составляют около 30% грузооборота Клайпедского порта. По словам Латакаса, их перенаправление было бы невыгодно самой Белоруссии, кроме того, чтобы найти новые маршруты, нужно время.

Концерн "Белнефтехим" ранее отмечал, что ведет активные переговоры с российскими компаниями о возможности и условиях перенаправления перевалки белорусских нефтепродуктов из прибалтийских портов в порты РФ в объеме до 6 млн тонн в год (практически весь объем экспорта белорусских нефтепродуктов морским путем). В свою очередь губернатор Ленинградской области Александр Дрозденко заявлял, что область готова предложить портовые мощности для перевалки 6 млн тонн нефтепродуктов и 10 млн тонн удобрений из Белоруссии.

"На нефтепродукты нужно меньше времени, потому что у терминалов в России есть мощности, их немало в северной части, они могли бы принять груз, но экономически это было бы очень дорого. С другими, навалными, белорусскими грузами не будет просто, так как свободных мощностей немного или их вообще нет, их нужно создать, это займет не один год", - утверждает Латакас.

По неокончательным данным, Клайпедский порт в сентябре отгрузил 4,3 млн тонн грузов - на 17,6% больше, чем в аналогичном периоде 2019 года, а в январе-сентябре - 34,5 млн тонн, или на 1,3% меньше.

Латакас надеется, что объемы погрузок в этом году будут сходными с прошлогодними, когда порт обслужил 46,3 млн тонн грузов (на 0,6% меньше, чем в 2018 году).

Президент Белоруссии Александр Лукашенко ранее заявил, что в качестве ответных мер на санкции балтийских стран Белоруссия перестанет пользоваться их портами для перевалки своих экспортных грузов (в основном, калийные удобрения и нефтепродукты). Основной объем транспортируемых морским путем белорусских грузов переваливается в Клайпедском порту Литвы.

ИНТЕРФАКС; 2020.12.10; НОВЫЙ ЛЕДОКОЛ "АРКТИКА" ПРИШЕЛ В МУРМАНСК ПОСЛЕ ХОДОВЫХ И ЛЕДОВЫХ ИСПЫТАНИЙ

Головной атомный ледокол проекта 22220 "Арктика" в понедельник прибыл на ФГУП "Атомфлот" в Мурманске после ходовых и ледовых испытаний, сообщил корреспондент "Интерфакса" с церемонии встречи.

"Мы строим уже пять таких ледоколов. С учетом "Лидера" (головной линейный атомный ледокол проекта 10510, строится на ССК "Звезда" - ИФ), это говорит о том, что в ближайшие 50-60 лет российская Арктика выполнит любые задачи, которые поставит перед ней Родина", - заявил директор дирекции Северного морского пути Вячеслав Рукша.

По словам Рукши, новейший ледокол вскоре совершит важный выход в "детский" рейс: планируется, что в январе 2021 года он выйдет в Обскую губу. После этого ледокол приступит к сверххранним рейсам - с мая, в период сложной ледовой обстановки.

Генеральный директор "Атомфлота" Мустафа Кашка прокомментировал результаты испытаний, сказав, что "ледовые испытания показали хорошие маневровые характеристики и проходимость, но мы думаем, как улучшать последующие ледоколы". По его словам, акт приемки нового ледокола может быть подписан "в любой момент" в период с 12 октября по 4 ноября.

Глава "Атомфлота", оценивая перспективы развития ледокольного флота и его востребованность, высказал мысль, что необходимо работать в восточном направлении, а после - обеспечить к 2025 году круглосуточную навигацию по Севморпути.

"Нарастает понимание, появляются новые пользователи. За счет крупных пользователей услуг (Севморпути - ИФ) - "НОВАТЭК" (МОЕХ: NVTK), "Газпромнефть", "Норильский

никель" (МОЕХ: GMKN) - будет разработана вся инфраструктура. "Входной билет" для последующих будет дешевле", - отметил Кашка.

Как сообщалось, 16 сентября в Финском заливе и Балтийском море завершились ходовые испытания ледокола "Арктика", 22 сентября АО "Балтийский завод" (входит в АО "Объединенная судостроительная корпорация", ОСК) отправило атомоход на ледовые испытания в направлении морского порта Мурманска. 3 октября ледокол "Арктика" достиг географической точки Северного полюса во время ледовых испытаний.

Гендиректор "Балтзавода" Алексей Кадилов в ходе церемонии 22 сентября напомнил, что решение о проведении ледовых испытаний "Арктики" до подписания приемного акта было принято заказчиком судна - "Атомфлотом". "Надеюсь, что в октябре (2020 года - ИФ) закончим строительство подписанием приемочного акта", - отмечал тогда Кадилов.

Передать ледокол заказчику планируется с суммарным ограничением мощности на гребных валах до 50 МВт. Выход на проектную мощность 60 МВт планируется осуществить в 2021 году.

Контракт на строительство головного ледокола "Арктика" проекта 22220 между ФГУП "Атомфлот" и ООО "Балтийский завод - судостроение" (БЗС), правопреемником которого стало АО "Балтийский завод", был подписан в августе 2012 года. Его стоимость составляет 37 млрд рублей.

Контракт на строительство еще двух ледоколов проекта 22220 - "Сибирь" и "Урал" - был заключен между БЗС и госкорпорацией "Росатом" в мае 2014 года, стоимость контракта составила 84,4 млрд рублей.

Сдача ледокола "Арктика" первоначально намечалась на май-июнь 2019 года, ледоколов "Сибирь" и "Урал" - на ноябрь 2020 года и ноябрь 2021 года соответственно. Впоследствии сообщалось о переносе срока сдачи "Арктики" на май 2020 года. Сроки сдачи "Сибири" и "Урала" также сдвинуты - на 2021 и 2022 годы соответственно.

В августе 2019 года ФГУП "Атомфлот" и "Балтийский завод" подписали договор на выполнение работ по строительству третьего и четвертого серийных универсальных атомных ледоколов проекта 22220. Сдача "Якутии" намечена на декабрь 2024 года, "Чукотки" - на декабрь 2026 года. Стоимость ледоколов составит более 100 млрд рублей.

Ледоколы проекта 22220 предназначены для проводки судов в Арктике, на участках Енисея и Обской губы, для буксировки судов и других плавучих сооружений во льдах и на чистой воде и решения других задач. Длина ледокола составляет 173,3 м, ширина - 34 м, мощность - 60 МВт, ледопробитость - 2,8 м.

Ледоколы имеют двухреакторную энергетическую установку с основным источником пара от реакторной установки нового поколения "РИТМ-200", специально разработанной для этого судна. Двухосадочная конструкция судна позволяет использовать его как в арктических морских водах, так и в устьях полярных рек.

ИНТЕРФАКС; 2020.12.10; ОКСКАЯ СУДОВЕРФЬ СДАЛА ВСЕ ПЯТЬ СУХОГРУЗОВ ПРОЕКТА RSD59 ДЛЯ "ПЕТРОТРАНСА"

АО "Окская судовой верфь" (Навашино, Нижегородская область) сдало в эксплуатацию последний сухогруз серии из пяти кораблей проекта RSD59 для судоходной компании ООО "Петротранс", говорится в сообщении Морского инженерного бюро (проектант судна).

Заказчиком многоцелевого сухогрузного судна дедевейтом 8,144 тыс. тонн выступило ПАО "Государственная лизинговая транспортная компания" (ГТЛК).

"Окская судовой верфь" строит 15 судов проекта RSD59, в том числе первые пять - для "Петротранса", десять следующих - для судоходной компании "Астрол".

Суда серии могут использоваться для транспортировки генеральных, навалочных, контейнерных, лесных, зерновых и крупногабаритных грузов, опасных грузов и грузов

категории "В" в Каспийском море, а также в Средиземном, Черном, Балтийском, Белом, Северном морях, включая рейсы вокруг Европы и в Ирландское море зимой.

Новый сухогрузный проект RSD59, который выполнен в "сверхполных" обводах уже с двумя сухогрузными трюмами, один из которых имеет рекордную для "Волго-Дон макса" длину, является преемником трехтрюмной серии судов RSD49.

При осадке 3,6 м в реке дедвейт судна составляет 5,32 тыс. тонн, наибольший дедвейт в море при осадке 4,706 м - 8,144 тыс. тонн. Наибольшая длина сухогруза проекта RSD59 составляет 141 м, габаритная ширина - 16,98 м, высота борта - 6 м, вместимость грузовых трюмов - 11,4 тыс. куб. м. Расчетный срок службы корпуса судна - 24 года.

Судно "Петротранс-5901" было заложено в конце июля 2019 года, сдано в конце мая 2020 года. Второе судно было заложено в конце сентября 2019 года, сдано в начале июля 2020 года; третье судно заложено в конце октября 2019 года, сдано в конце июля; четвертое заложено 29 ноября 2019 года, сдано в начале сентября 2020 года; пятое судно заложено 27 декабря 2019 года, спущено на воду 26 августа.

Пять судов для "Астрола" также заложены в текущем году, первое из них спущено на воду 24 сентября.

ИНТЕРФАКС; 2020.12.10; ПРОИЗВОДИТЕЛЯМ СПГ НУЖНЫ СВОПОВЫЕ СДЕЛКИ, ЧТОБЫ БЫТЬ КОНКУРЕНТНЫМИ С ДРУГИМИ ТОПЛИВАМИ - МИХЕЛЬСОН

Производителям сжиженного природного газа (СПГ) нужно развивать своповые сделки, чтобы обеспечить конкурентоспособность по сравнению с другими источниками энергии, заявил глава "НОВАТЭКа" (МОЕХ: NVTK) Леонид Михельсон в рамках Конференции производителей и потребителей СПГ (LNG Producer-Consumer Conference 2020).

"Сегодня цены на СПГ находятся на исторических минимумах. Ценовая ситуация может иметь отрицательные последствия - некоторые СПГ-заводы встали", поскольку не могут обеспечивать покрытие операционных затрат, сказал он.

"Также участники рынка в 2020 году стали заключать гораздо меньше долгосрочных контрактов. Потребители, ориентируясь на индикаторы TTF, ЖКМ, не готовы контрактиться на долгосрочные периоды по ценам, отражающим уровни затраты на новые проекты. Но для привлечения проектного финансирования и ввода новых мощностей такие контракты необходимы", - отметил Михельсон.

"В результате мы видим серьезную задержку в принятии инвестиционных решений. Если многие проекты будут отложены, через несколько лет цены взлетят. Данная ситуация нежелательна ни для потребителей, ни для производителей", - считает он.

Михельсон также выразил сожаление, что "позиция отдельных финансовых институтов, которые недооценивают роль газовой генерации в сокращении выбросов", препятствует пересмотру энергобалансов в пользу газа. При том, что "для стран с растущими экономиками, где до сих пор велика доля угля, переход на газ является единственной возможностью снизить влияние на экологию, не ограничивая свой экономический рост"

Михельсон выделил новые тренды в СПГ-отрасли: сокращение сроков контрактов, отмена условий по ограничению перепродажи, новые ценовые индикаторы.

"Важнейшая задача производителей СПГ - обеспечить конкурентоспособные цены по сравнению с другими источниками энергии. Снижение себестоимости и сжижения, и поставки позволит многим экономикам нарастить его потребление. Для оптимизации транспортных затрат необходимо развивать своповые поставки - эту работу мы можем провести только вместе, объединив усилия и производителей, и потребителей", - считает глава "НОВАТЭКа".

Самым дорогостоящим в СПГ-проектах "НОВАТЭКа" является транспортная составляющая - газ добывается в Арктике и вывозится через Северный морской путь (СМП) - около четырех-пяти месяцев газ можно вывозить круглогодично как на восток, на

азиатские рынки, так и на запад, в европейском направлении, остальное время - в основном на запад либо на восток с использованием ледоколов.

По словам Михельсона, на азиатские рынки планируется доставлять около 80% СПГ с проекта "Арктик СПГ 2", этому будет способствовать строительство новых ледоколов.

"Планируем что ввод новых ледоколов ЛК-60 уже в этом десятилетии позволит использовать все трассы СМП круглогодично. Головной ледокол "Арктика" завершает испытания и будет сдан в эксплуатацию уже в следующем месяце", - добавил он.

Михельсон сказал также, что "при реализации проекта планируем обеспечить баланс долгосрочных и краткосрочных контрактов". Ранее он говорил о том, что порядка 50% газа "Арктик СПГ 2" планируется продавать по спотовым контрактам.

"Долгосрочные контракты позволяют привлекать проектное финансирование, и это обеспечивает стабильный рост мирового СПГ-рынка, а краткосрочные контракты дают гибкость потребителям. Для развития спотовой торговли компания создает ценовые хабы на Камчатке и в Мурманске с собственными ценовыми индексами", - отметил глава "НОВАТЭКа".

ТАСС; 2020.12.10; ОТРЯД МОРСКИХ СПАСАТЕЛЕЙ ЗАВЕРШИЛ РАБОТЫ НА МЕСТЕ РАЗЛИВА ГСМ В НОРИЛЬСКЕ

Сводный отряд морской спасательной службы завершил работы по ликвидации последствий разлива дизельного топлива на Норильской ТЭЦ-3. Об этом в пятницу сообщает пресс-служба **Росморречфлота**.

"Отряд покидает район крупнейшей техногенной аварии в Арктике. Все 20 специалистов сводного отряда, прибывшие из Северного, Балтийского, Азово-Черноморского и Каспийского филиалов морской спасательной службы, возвращаются к исполнению повседневных задач", - отмечается в сообщении.

Сотрудники спасательной службы работали на ликвидации последствий аварии начиная с 1 июня. При разливе и попадании топлива в реку Амбарную возникла угроза его дальнейшего попадания в озеро Пясино и затем в Карское море, но ликвидаторы сумели оперативно развернуть оборудование и приступить к работе. "Главная угроза экологии арктического региона - возможное распространение большого объема разлитого дизтоплива вниз по течению реки Амбарная с поступательным загрязнением все новых природных водоемов, озер и их прибрежных территорий, - была остановлена", - отмечают в ведомстве.

К основной фазе сбора разлитого дизтоплива присоединились спасатели компаний "Газпромнефть", "Транснефть Сибирь" и МЧС. По просьбе компании "Норникель" морские спасатели остались в районе аварии и занимались доочисткой территорий.

В конце мая один из топливных резервуаров на ТЭЦ-3, принадлежащей "дочке" "Норникеля", разрушился из-за проседания опор хранилища. В результате разгерметизации из резервуара вылилось более 21 тыс. т нефтепродуктов. Росприроднадзор оценил ущерб экологии примерно в 148 млрд руб. Кроме того, во время работ по ликвидации последствий аварии, произошедшей на ТЭЦ-3, произошел разлив топливно-водяной смеси на реке Амбарная.

<https://tass.ru/sibir-news/9673923>

ТАСС; 2020.12.10; АВИАКОМПАНИИ РФ В СЕНТЯБРЕ СОКРАТИЛИ ПЕРЕВОЗКИ ДО 8,65 МЛН ПАССАЖИРОВ

Российские авиакомпании в сентябре сократили перевозки на 32,5% - до 8,65 млн пассажиров по сравнению с сентябрем прошлого года, следует из оперативных данных **Росавиации**. Совокупный пассажирооборот компаний снизился на 44,9% - до 17,62 млрд пассажиро-километров.

Лидером перевозок стала авиакомпания S7, она увеличила пассажиропоток на 4,8% - до 1,43 млн пассажиров. "Аэрофлот" в сентябре сократил перевозки почти на 60% - до 1,32 млн пассажиров, а лоукостер "Победа" - увеличил на 17,8%, до 1,14 млн.

Авиакомпания "Уральские авиалинии" сократила перевозки на 10,6% - до 889 тысяч пассажиров, а "Россия" - на 32,5%, до 882 тыс. пассажиров.

Всего за девять месяцев этого года авиакомпании сократили перевозки на 47% - до 52,56 млн пассажиров.

<https://tass.ru/ekonomika/9690699>

РИА НОВОСТИ; 2020.12.10; ШВЕЙЦАРСКАЯ АВИАКОМПАНИЯ НЕ БУДЕТ СОКРАЩАТЬ ЧИСЛО РЕЙСОВ В РОССИЮ

Швейцарская национальная авиакомпания не планирует сокращать количество рейсов в Россию, после того как власти конфедерации внесли РФ в список неблагоприятных из-за ситуации с COVID-19, сообщила РИА Новости представитель пресс-службы перевозчика Елена Штерн.

Швейцария с 12 октября включила Россию в список стран, по приезде из которых обязателен десятидневный карантин. Там уже числятся Канада, Грузия, Иран, Иордания, Словакия и Тунис.

"На данный момент никаких сокращений текущей частоты наших рейсов в Россию (аэропорт Домодедово) не планируется. Мы продолжим внимательно следить за ситуацией и дальнейшим развитием событий", — говорится в ответе Штерн на запрос РИА Новости.

В начале сентября сообщалось об увеличении частоты воздушного сообщения со Швейцарией до четырех полетов в неделю: российская авиакомпания летает по маршруту Москва – Женева - Москва, швейцарская — по маршруту Цюрих – Москва - Цюрих.

<https://ria.ru/20201012/shveytsariya-1579414676.html>

ИНТЕРФАКС; 2020.12.10; ОМСКТРАНСМАШ ИЗГОТОВИЛ ДЛЯ АЭРОПОРТА ШЕРЕМЕТЬЕВО ЭВАКУАЦИОННУЮ МАШИНУ НА БАЗЕ ТАНКА Т-80

"Омсктрансмаш" (входит в НПК "Уралвагонзавод") изготовил для московского аэропорта "Шереметьево" гражданскую версию бронированной ремонтно-эвакуационной машины (БРЭМ) на базе танка Т-80, сообщает пресс-служба омского предприятия.

Гражданская версия бронированной машины была изготовлена заводом впервые. БРЭМ весом около 40 тонн предназначена для эвакуации машин различного назначения, в том числе для удаления воздушных судов, потерявших способность двигаться на летном поле аэродрома. Машина оснащена бульдозерным оборудованием, тяговой и вспомогательной лебедками. При движении по дорогам с искусственным покрытием она может развить скорость до 70 км/ч, по грунтовым дорогам - до 45 км/ч.

В планах "Омсктрансмаша" начать серийное производство этих машин.

[Вернуться в оглавление](#)