



Ежедневный мониторинг СМИ

15 ОКТЯБРЯ 2020

СОДЕРЖАНИЕ

КУРСКАЯ ПРАВДА; 2020.14.10; МИНИСТР ТРАНСПОРТА РФ ОТКРЫЛ НОВУЮ ДОРОГУ НА ПРОСПЕКТЕ ДРУЖБЫ В КУРСКЕ.....	3
ТАСС; 2020.14.10; СТРОИТЕЛЬСТВО СЕВЕРНОГО ОБХОДА ТВЕРИ НЕ ВХОДИТ В БЛИЖАЙШИЕ ПЛАНЫ МИНТРАНСА РФ	4
ТАСС; 2020.14.10; ДИТРИХ ОТМЕТИЛ, ЧТО ПЛАНЫ РАЗВИТИЯ БАМА И ТРАССИБА ПОКА НЕ ВЫХОДЯТ ЗА ПРЕДЕЛЫ 2024 ГОДА	4
ТАСС; 2020.14.10; ДИТРИХ ЗАЯВИЛ, ЧТО ДОПОЛНИТЕЛЬНОГО СУБСИДИРОВАНИЯ РАСХОДОВ АВИАКОМПАНИЙ НЕ ПЛАНИРУЕТСЯ	5
ВЕСТИ КУРСК; 2020.12.04; МИНИСТР ТРАНСПОРТА ЕВГЕНИЙ ДИТРИХ ОТКРЫЛ ДОРОГУ НА ПРОСПЕКТЕ ДРУЖБЫ В КУРСКЕ	6
РОССИЯ 1 ВЕСТИ; АННА ШПАКОВА; 2020.14.10 15.25; В КУРСКЕ ОТКРЫЛАСЬ ВАЖНЕЙШАЯ МАГИСТРАЛЬ, КОТОРУЮ ЖДАЛИ 20 ЛЕТ. НОВОСТИ НА «РОССИИ 24»	7
46ТВ; АНДРЕЙ ГУБАНОВ; 2020.14.10 14.35; МИНИСТР ТРАНСПОРТА РФ ОТКРЫЛ НОВУЮ ДОРОГУ В КУРСКЕ	7
РИА КУРСК; 2020.14.10 18.03; МИНИСТР ТРАНСПОРТА РФ О НОВОМ ПРОСПЕКТЕ ДРУЖБЫ В КУРСКЕ: «ЭТО ПОТРЯСАЮЩЕ!».....	8
ИНТЕРФАКС; 2020.14.10; ИНВЕСТИРОВАНИЕ МОЖЕТ ОТКАЗАТЬСЯ ОТ СТРОИТЕЛЬСТВА НОВОГО АЭРОВОКЗАЛА В КУРСКЕ – ГУБЕРНАТОР	9
КОММЕРСАНТЪ КРАСНОДАР; ЕЛЕНА РЫЖКОВА; 2020.15.10; ТУПИКОВЫЙ ПУТЬ К МОРЮ; СТОИМОСТЬ ТРАССЫ ДЖУБГА – СОЧИ ОЦЕНИЛИ В 2,4 ТРЛН РУБЛЕЙ.....	9
КОММЕРСАНТЪ FM; АННА НИКИТИНА, ЛИЛИЯ ГАЛЯВИЕВА; 2020.14.10; РОССИЯ ПОШЛА НА ВЗЛЕТ; НАСКОЛЬКО СВОЕВРЕМЕННО СТРАНА ОТКРЫВАЕТ ГРАНИЦЫ ЕЩЕ С ТРЕМЯ ГОСУДАРСТВАМИ.....	11
ИЗВЕСТИЯ; GERMAN KOSTRINSKIY; 2020.15.10; ДАЛИ КРЫЛЬЯ: РОССИЯ ВОЗОБНОВЛЯЕТ ПОЛЕТЫ В ЯПОНИЮ, СЕРБИЮ И НА КУБУ; НОВЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ НЕ ВЫПРАВЯТ ФИНАНСОВОГО ПОЛОЖЕНИЯ АВИАКОМПАНИЙ, СЧИТАЮТ ЭКСПЕРТЫ.....	12
КОММЕРСАНТЪ САРАТОВ; МАРИНА КОВАЛЕВА; 2020.14.10; В ГАГАРИНЕ НАРИСОВАЛИ ГРАНИЦУ; САРАТОВСКИЙ АЭРОПОРТ СМОЖЕТ ОБСЛУЖИВАТЬ МЕЖДУНАРОДНЫЕ РЕЙСЫ НА ПОСТОЯННОЙ ОСНОВЕ	14
КОММЕРСАНТЪ; ОЛЬГА НИКИТИНА, НИКИТА КОРОЛЕВ; 2020.15.10; ДРОНАМ ПОДБИРАЮТ ЭКИПАЖИ; РЫНОК ОПАСАЕТСЯ ПРИРАВНИВАНИЯ БЕСПИЛОТНИКОВ К САМОЛЕТАМ	16
КОММЕРСАНТЪ; АНАТОЛИЙ КОСТЫРЕВ, ОЛЬГА НИКИТИНА; 2020.15.10; АВИАТОРЫ ПОСКРЕБЛИ ПО АМБАРАМ; НА ФОНЕ ПАДЕНИЯ ДОХОДОВ S7 ПРОДАЛА ЭЛЕВАТОРНЫЙ КОМПЛЕКС	17
РБК; СВЕТЛАНА БУРМИСТРОВА, МАРИЯ КОКОРЕВА; 2020.15.10; ОПЕРАТОРЫ ВСТУПИЛИСЬ ЗА УКРАИНСКИЕ КОЛЕСА; КРУПНЕЙШИЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ КОМПАНИИ ВЫСТУПИЛИ ПРОТИВ ОГРАНИЧЕНИЙ НА ИМПОРТ КОМПЛЕКТУЮЩИХ К ВАГОНАМ	18

ВЕДОМОСТИ; ИЛЬЯ ВИНОГРАДОВ; 2020.15.10; MAERSK ЗАЯВИЛА О РОСТЕ ПРИБЫЛИ В III КВАРТАЛЕ И ГОДОВОГО ПРОГНОЗА; ХОТЯ МИРОВОЙ ОБЪЕМ МОРСКИХ ПЕРЕВОЗОК СОКРАТИЛСЯ.....	19
КОММЕРСАНТЬ; ТАТЬЯНА ДЯТЕЛ; 2020.15.10; НОВАТЭК ПОЛУЧИТ ТАНКЕРЫ ИЗ ЮЖНОЙ КОРЕИ; ШЕСТЬ СУДОВ ЗА \$1,7 МЛРД ЗАКАЗАЛИ «СОВКОМФЛОТ» И MOL.....	21
КОММЕРСАНТЬ; 2020.15.10; НЕФТЬ ПОВЫШЕННОЙ ФЛОТНОСТИ; ПРАВИТЕЛЬСТВО РФ ИЩЕТ СПОСОБЫ ВЫВОЗА СЫРЬЯ ИЗ ВЕНЕСУЭЛЫ	22
КОММЕРСАНТЬ; КИРИЛЛ АНТОНОВ, ИВАН БУРАНОВ; 2020.15.10; ЭЛЕКТРОСАМОКАТЫ ДОКАТИЛИСЬ ДО СУДА; ИХ ВОДИТЕЛЕЙ ЛИШАЮТ ПРАВ, АРЕСТОВЫВАЮТ И НАКАЗЫВАЮТ ОБЯЗАТЕЛЬНЫМИ РАБОТАМИ ...	23
КОММЕРСАНТЬ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА, АНАТОЛИЙ КОСТЫРЕВ; 2020.15.10; BIG DATA В КАЖДОЙ БУХАНКЕ; ПОСТАВЩИКИ ЕДЫ ВЫСТУПИЛИ ПРОТИВ ПРОЕКТА «АВТОДАТА»	25
КОММЕРСАНТЬ; ИВАН БУРАНОВ; 2020.15.10; ДОРОЖНЫЕ КАМЕРЫ НАЦЕЛЯТ НА COVID-19; ЦОДД РАСШИРЯЕТ ФУНКЦИОНАЛ ПЕРЕДВИЖНЫХ КОМПЛЕКСОВ	26
ИЗВЕСТИЯ; АНАСТАСИЯ ПИСАРЕВА, ЕВГЕНИЙ БАГДАСАРОВ; 2020.14.10; ДОРОГИЕ ПОДПИСЧИКИ: КАК РАБОТАЕТ АРЕНДА АВТОМОБИЛЯ ПО-НОВОМУ; КЛИЕНТЫ ТРАТЯТСЯ ТОЛЬКО НА БЕНЗИН, МОЙКУ И ШТРАФЫ ..	28
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; АЛЕКСЕЙ ЮХТАНОВ; 2020.14.10; ДАЛИ ДЕНЕГ НА ТРАМВАЙ; В УЛЬЯНОВСКЕ ПЛАНИРУЕТСЯ ПОЛНОЕ ОБНОВЛЕНИЕ ЭЛЕКТРОТРАНСПОРТА	31
ТЬ; 2020.14.10; КРАЕВОЙ ПЕРЕВОЗЧИК ПРЕТЕНДУЕТ НА ОБСЛУЖИВАНИЕ МАРШРУТОВ ПЕРМИ	31
РБК КАЛИНИНГРАД; НАТАЛЬЯ БУДРИНА; 2020.14.10; БУМ ТРАНЗИТА. НА ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ РЕГИОНА РЕЗКО ВЫРОС ОБЪЕМ ГРУЗОПЕРЕВОЗОК.....	32
ТЬ; НИКОЛАЙ ЯБЛОНСКИЙ; 2020.14.10; УВЗ ОПРОВЕРГ ИНФОРМАЦИЮ ОБ ОТСУТСТВИИ ЗАКАЗОВ НА ВАГОНЫ НА 2021 ГОД.....	33
ТЬ; АНДРЕЙ САЗОНОВ; 2020.14.10; ДЕЛО БЫВШЕГО ЗАМНАЧАЛЬНИКА КУЙБЫШЕВСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ ПЕРЕДАНО В СУД.....	34
ТЬ; 2020.14.10; ОДНА ИЗ КРУПНЕЙШИХ РОССИЙСКИХ АВИАКОМПАНИЙ UTAIR ПЕРЕШЛА В ОБЛАКО МТС.....	34

ПУБЛИКАЦИИ

КУРСКАЯ ПРАВДА; 2020.14.10; МИНИСТР ТРАНСПОРТА РФ ОТКРЫЛ НОВУЮ ДОРОГУ НА ПРОСПЕКТЕ ДРУЖБЫ В КУРСКЕ

Прямо сейчас в Курске на проспекте Дружбы губернатор Роман Старовойт и **министр транспорта России Евгений Дитрих** открывают движение транспорта.

Рабочее движение здесь открыли еще в декабре прошлого года, после чего начали благоустраивать территорию. Сегодня дан официальный старт дорожному движению.

– Такой дорожный объект есть не в каждом регионе. Здесь не 4 полосы движения, а 6, учитывая съезды к домам. Это новый стандарт безопасности, – отметил министр.

Общественный транспорт по этой дороге запустят уже сегодня в 12:00. От микрорайона «Северо-Запад» до улицы Крюкова через Просторную будет курсировать 16 автобусов. По словам главы города Виктора Карамышева, еще два автобуса добавят в ноябре, сейчас идут торги с перевозчиками.

– Дорога потрясающая, ее появление – праздник. Верю, что частная застройка в этом районе продолжится. Мы видели, как местные жители относятся к тому, что дорогу построили раньше срока, – сказал **Евгений Дитрих**.

Глава региона выразил благодарность **Минтрансу**, который поддержал проект.

– Здесь живут молодые семьи с детьми, ветераны. Я лично был у них дома ещё два года назад, и здесь было невозможно жить. Сюда не ходил общественный транспорт, зимой такси отказывались сюда ехать. Благодаря **нацпроекту «БКАД»**, **Минтрансу России** и **Росавтодору**, Курской области выделили допсредства на этот объект, – подчеркнул губернатор.

Также Роман Старовойт заявил о планах продолжить строительство этой дороги, но уже в другом направлении, в сторону западного обхода Курска. Сейчас ведется разработка такого проекта.

Здесь живет порядка 8 тысяч человек. Местные жители отмечают, что дорогу ждали около 30 лет.

– Когда началось строительство, мы плакали, так как очень ждали ее. Хочется сказать спасибо суджанцам, которые строили ее с утра и до ночи, летом, в жару, – сказала местная жительница Зинаида Иванова. – Теперь мы можем ездить в больницу, в магазины, просто погулять. Новая дорога решила все наши проблемы.

Напомним, это первая построенная, а не отремонтированная дорога в Курской области в рамках национально проекта «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**». Ее протяженность – более 3 километров, проект строительства поддержало **Министерство транспорта России** и **Росавтодор**. Именно этот дорожный объект позволил снизить транспортную нагрузку на областной центр.

<https://kpravda.ru/2020/10/14/ministr-transporta-rf-otkryl-novuyu-dorogu-na-prospekte-druzhby-v-kurske/>

На ту же тему:

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/pervuu-postroennuu-po-nacproektu-dorogu-otkryli-v-kurskoj-oblasti>

<https://kursktv.ru/34346>

<http://gikursk.ru/news/20921/>

<http://kurskcity.ru/news/citynews/160110>

<http://www.dddkursk.ru/lenta/2020/10/14/065965/>

<http://www.dddkursk.ru/lenta/2020/10/14/065962/>

<https://kursk-izvestia.ru/news/162158/>

<https://kursk-izvestia.ru/news/162155/>

<https://46tv.ru/odnoj-strokoj/v-kurske/138550-v-kursk-pribyl-ministr-transporta-rf-evgenij-ditrih.html>

<https://seyminfo.ru/v-kurske-otkryli-dorogu-po-prospektu-druzhby.html>

ТАСС; 2020.14.10; СТРОИТЕЛЬСТВО СЕВЕРНОГО ОБХОДА ТВЕРИ НЕ ВХОДИТ В БЛИЖАЙШИЕ ПЛАНЫ МИНТРАНСА РФ

Строительство северного обхода Твери, входящего в состав трассы М-11 Москва – Санкт-Петербург, не предусмотрено ближайшими планами **Минтранса РФ**, сообщил журналистам глава министерства **Евгений Дитрих**.

«В ближайших планах **Министерства транспорта** этого объекта, к сожалению, нет. Дело в том, что мы стараемся выбирать те объекты, которые создадут дополнительные транспортные связи, дополнительную транспортную, скажем так, сущность. В условиях ограниченного бюджета это очень серьезная ответственность для того, чтобы объекты выбирались правильно. Поскольку сегодня на существующем обходе Твери можно проехать, пусть и с ограничениями скорости, пусть часть трассы проходит через город, новые дополнительные сущности создавать рановато. Будут средства – мы к этому объекту вернемся», – сказал министр.

В конце сентября «Автодор» предложил новый вариант проекта платной трассы в обход Твери. Предполагается, что это будет более 60 км дороги высшей технической категории, по которой можно будет развивать скорость в 130 км/ч. Также на обходе будут два пункта взимания платы и четыре площадки отдыха.

По словам главы госкомпании Вячеслава Петушенко, стоимость строительства участка обойдется в более 60 млрд рублей. Проект может быть профинансирован за счет инфраструктурных облигаций, которые госкомпания планирует выпустить в 2021-2022 годах (на сумму 500 млрд рублей), однако финального решения по этому вопросу пока не принято.

Петушенко также отмечал, что существующий обход Твери в перспективе может не справиться с потоком автомобилей, а северный обход обеспечит высокоскоростной проезд от Москвы до Санкт-Петербурга.

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/stroitelstvo-severnogo-obhoda-tveri-ne-vhodit-v-blizajsie-plany-mintransa-rf>

ТАСС; 2020.14.10; ДИТРИХ ОТМЕТИЛ, ЧТО ПЛАНЫ РАЗВИТИЯ БАМА И ТРАНССИБА ПОКА НЕ ВЫХОДЯТ ЗА ПРЕДЕЛЫ 2024 ГОДА

Проект модернизации Байкало-Амурской и Транссибирской магистралей пока ограничен 2024 годом. Об этом журналистам сообщил глава **Минтранса РФ Евгений Дитрих**.

«Планы [развития Восточного полигона] пока не выходили за пределы 2024 года. Мы на сегодняшний момент, повторюсь, формируем национальный проект, **комплексный план**, в котором проект по Восточному полигону также учтен», – сказал министр.

Рабочая группа Госсовета по энергетике выступила с инициативой увеличить провозную способность железных дорог Восточного полигона до 260-280 млн тонн к 2030 году, ранее сообщал «Коммерсантъ».

«Я за. Знаете, я за то, чтобы транспортных связей было больше, они были шире, они были объемнее, масштабнее, транспортная работа росла и множилась, – сказал **Дитрих**, комментируя эту инициативу. – Но все это нужно соотносить с нашими возможностями. А здесь несколько обстоятельств, которые наши возможности ограничивают».

«Сегодня в рамках выполнения работ по строительству, Российские железные дороги оптимизируют технологию. И даже если строительно-монтажные работы выполняются раньше или позже, объемы, заявленные по увеличению провоза на Восточном полигоне, безусловно, обеспечиваются... Процесс строительства Восточного полигона под

контролем, в правительстве проходят совещания по этому поводу минимум раз в месяц», – заключил министр.

Ранее заместитель генерального директора РЖД Алексей Шило в разговоре с журналистами оценил проект расширения пропускных способностей БАМа и Транссиба до 280 млн тонн как реализуемый, но требующий детальной экспертизы.

Восточный полигон

Модернизация БАМа и Транссиба – один из крупнейших инфраструктурных проектов в РФ. Первый этап проекта предусматривает увеличение в 2021 году провозной способности БАМа и Транссиба в направлении морских портов и пограничных переходов Дальнего Востока до 144 млн тонн. Реализация второго этапа развития Восточного полигона позволит увеличить пропускную способность магистралей до 180 млн тонн в год до 2024 года.

РЖД планируют достичь всех целевых показателей проекта и в 2020, и в 2021 году, сообщил заместитель начальника департамента капитального строительства РЖД Вадим Ильинов. Компания уже приступила к реализации второго этапа, подчеркнул он.

<https://tass.ru/ekonomika/9718531>

На ту же тему:

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/ditrih-plan-razvitiya-bama-i-transsiba-poka-ne-vyhodat-za-predely-2024-goda>

ТАСС; 2020.14.10; ДИТРИХ ЗАЯВИЛ, ЧТО ДОПОЛНИТЕЛЬНОГО СУБСИДИРОВАНИЯ РАСХОДОВ АВИАКОМПАНИЙ НЕ ПЛАНИРУЕТСЯ

Минтранс РФ не планирует дополнительных субсидий авиакомпаниям для компенсации их расходов во время пандемии. При этом правила предоставления субсидий будут изменены, и итоговый объем субсидий увеличится с 24,3 млрд рублей до 30 млрд рублей, сообщил журналистам **министр транспорта РФ Евгений Дитрих**.

«Бюджет правительством сформирован, бюджет в Госдуму поступил – объемы средств поддержки, которые там указаны, определены, специальных дополнительных средств по поддержке аэродромов и авиакомпаний в бюджете не предусматривается. Во-первых, должен сказать, что те суммы, которые выделялись на 2020 год, пока еще не выбраны нашими авиаторами. Предусматривается, что они могут подавать заявки на эту субсидию поэтапно, собственно говоря, они этим сейчас и занимаются. Поэтому специальных дополнительных мер поддержки мы не предусматриваем, – сказал он. – Правила (предоставления уже существующих субсидий – прим. ТАСС) будут изменены чтобы компании могли получить больше денег».

Дитрих отметил, что в итоге объем субсидирования составит около 30 млрд рублей.

«Решение об этом (об изменении правил субсидирования – прим. ТАСС) уже принято, постановление правительства подготовлено, оно находится в стадии согласования с ведомствами», – добавил он.

Глава Минтранса уточнил, что в сентябре внутренние перевозки практически восстановились, но международные в полном объеме восстановиться не могли, так как ряд стран еще закрыты. «Поэтому авиакомпании по внутренним перевозкам имеют возможность активно летать и зарабатывать. Мы следим за их финансово экономическим состоянием, чтобы не допустить каких-либо негативных тенденций. Поэтому дополнительные субсидии на этом этапе просто не нужны», – отметил министр.

Ранее в **Минтрансе** сообщали, что ведомство предлагает продлить действие программы поддержки авиакомпаний в связи с пандемией коронавируса, которая подразумевает предоставление субсидий на погашение расходов за пассажирские перевозки.

О программе субсидирования

Программа начала действовать в мае этого года и была направлена на ежемесячную компенсацию расходов авиакомпаний, осуществляющих коммерческие перевозки за

период с февраля по июнь 2020 года. Всего на программу было выделено 23,4 млрд рублей.

При этом ранее **Росавиация** сообщала, что предлагает продлить срок действия программы субсидирования до сентября 2020 года и включить в перечень компенсируемых расходов затраты на техобслуживание самолетов и двигателей и затраты на авиатопливо. Также **Росавиация** предлагала увеличить компенсацию авиакомпаниям за одного «потерянного» пассажира с 365 рублей до 840 рублей.

На данный момент субсидии компенсируют прежде всего расходы на оплату труда авиационного персонала (не менее 60% от предоставленных субсидий), на лизинговые платежи (не более 30%) и аэропортовые расходы в части оплаты стоянки простаивающих воздушных судов (не более 10%). Также часть субсидий может быть направлена на обеспечение операционной деятельности и содержание имущества. По последним данным **Росавиации**, на начало августа из 23,4 млрд рублей авиакомпаниям было предоставлено 11,7 млрд рублей по 78 заявкам на субсидии от авиакомпаний (заявка подается на компенсацию расходов ежемесячно). При этом, исходя из правил предоставления субсидий, группа «Аэрофлот» получила 7,89 млрд рублей. Субсидии предполагались для авиакомпаний «Аэрофлот», «Россия» и «Аврора» и не распространялись на «Победу».

<https://tass.ru/ekonomika/9718537>

На ту же тему:

<https://1prime.ru/business/20201014/832163945.html>

<https://iz.ru/1073740/2020-10-14/ditrikh-oproverg-subsidii-aviakompaniiam-iz-za-poteri-passazhirov>

<https://vm.ru/news/834267-rossijskaya-aviaotrasl-poluchit-bolee-36-milliardov-rublej-podderzhki>

<https://eadaily.com/ru/news/2020/10/14/mintrans-dopolnitelnyh-subsidiy-aviakompaniyam-ne-planiruetsya>

ВЕСТИ КУРСК; 2020.12.04; МИНИСТР ТРАНСПОРТА ЕВГЕНИЙ ДИТРИХ ОТКРЫЛ ДОРОГУ НА ПРОСПЕКТЕ ДРУЖБЫ В КУРСКЕ

Магистраль соединила Северо-Западный и Сеймский округа города с выходом на объездную дорогу М-2 «Крым». Ее протяженность 3,3 км. Строительство длилось три года. Стоимость объекта – 665 млн рублей.

Эту дорогу ждали без малого 20 лет.

В непогоду сотни жителей Кленовых, Вольных, Лиственных улиц и переулков месили грязь – ногами и колесами.

Два года назад Роман Старовойт пообещал помочь заасфальтировать проспект Дружбы. На строительство дороги Курск получил 500 млн рублей из резервного фонда Правительства России. Жительница Вольного переулка до сих пор не может поверить, что их мечта наконец-то осуществилась.

«Когда приехали ребята и начали строить дорогу, мы просто встречали их со слезами на глазах», – вспоминает Зинаида Иванова, житель 6-го вольного переулка. «Целый год мы рядом с этими ребятами – строителями. Мы провожали и смотрели, как эти люди в жару, в пыли, работали до звезд. Это необыкновенные ребята, которые вложили свой труд, здоровье для того, чтобы у жителей была дорога».

Новая транспортная артерия соединила Северо-Западный микрорайон Курска с КЗТЗ. Протяженность более 3 км, две полосы в каждом направлении. Дорожное покрытие выполнено из износостойкого щебеночно-мастичного асфальтобетона уложено на всем протяжении дороги. Организован водоотвод с проезжей части. Здесь сделаны дороги-дублеры, съезды, появилось освещение. Нанесена разметка термопластиком – материал устойчив к перепадам температур, атмосферным осадкам, лучше заметен в темное время суток. Установлено около 600 новых дорожных знаков, камеры фотовидеофиксации.

Одновременно со строительством велось благоустройство прилегающей территории. Рабочие высадили более 5000 кустарников и почти 1500 саженцев клена и акации, засеяли газон.

Министр транспорта Евгений Дитрих:

«Потрясающе. Не добавить, не убавить. Сегодня, конечно, праздник для большого количества курян. Более 5 тысяч человек живет в этом районе. И я уверен, здесь стройка будет продолжаться. Это новый проспект – не просто 4 полосная дорога, оборудованная по всем канонам безопасности – потому что скоростная дорога. А это еще и дополнительная проезжая часть, которая позволяет безопасно съезжать к домам, с низкой скоростью двигаться. То есть, это новый стандарт, по которому нужно строить такого рода объектов в зоне жилой застройки. Здесь, конечно, Роман Владимировичу, который организовал эту работу в короткий срок огромное спасибо, огромная благодарность. Мы сегодня видели и слышали как люди относятся к тому, что объект был сделан в такие короткие сроки. Это огромный праздник для всех».

Общая стоимость проекта – свыше 665 млн рублей. Дорога на проспекте Дружбы – первый капиталоемкий объект в регионе, построенный по программе «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**». Приказом **Минтранса** наградили дорожников, которые занимались строительством новой магистрали.

<https://gtrkkursk.ru/news/5923-ministr-transporta-evgeniy-ditrih-otkryl-dorogu-prospekte-druzhby-kurske>

РОССИЯ 1 ВЕСТИ; АННА ШПАКОВА; 2020.14.10 15.25; В КУРСКЕ ОТКРЫЛАСЬ ВАЖНЕЙШАЯ МАГИСТРАЛЬ, КОТОРУЮ ЖДАЛИ 20 ЛЕТ. НОВОСТИ НА «РОССИИ 24»

В Курске министр транспорта Евгений Дитрих открыл новую магистраль. Она соединила Сеймский округ с Северо-Западным микрорайоном. Протяженность новой трассы – свыше трех километров. Ее местные жители ждали долгие годы.

<https://www.vesti.ru/video/2231385>

46ТВ; АНДРЕЙ ГУБАНОВ; 2020.14.10 14.35; МИНИСТР ТРАНСПОРТА РФ ОТКРЫЛ НОВУЮ ДОРОГУ В КУРСКЕ

Сегодня в Курске появилась новая транспортная магистраль. Дорога протяженностью более трех километров, построенная по проспекту Дружбы и улице Просторной, была пределом мечтаний местных жителей более двадцати лет.

– Когда ребята приехали делать дорогу, то первое, что у нас было, это слезы. Мы плакали, – призналась местная жительница Зинаида Иванова.

Действительно, местные жители, а их здесь проживает почти пять тысяч человек, имеют право на такие эмоции. Ведь из-за отсутствия магистрали к ним не приезжал общественный транспорт. Скорые также имели много проблем при подъезде к домам. Но два года назад дело сдвинулось с мертвой точки. Здесь закипела работа, которую выполняло Суджанское ДРСУ.

– Они приезжали утром, а уезжали, когда на небе были уже звезды, – рассказала о работе дорожников Зинаида Иванова.

– Особенно напряженный год был 2019-ый. На начальном этапе строительства работы велись от рассвета до заката, – заметил прораб подрядной организации Артём Дорошков. В итоге в 2019-м году основной фронт работ был сделан. В нынешнем году наводили лоск, ликвидировали недостатки. И вот дорогу удалось ввести в эксплуатацию раньше, чем это было предусмотрено госконтрактом. Сегодня на торжественную церемонию открытия пожаловал даже **министр транспорта России Евгений Дитрих**.

– Потрясающе! Не добавить, не убавить! Сегодня это праздник для огромного количества курян. Здесь живет почти пять тысяч курян. Это новый проспект. За нашими спинами это

не просто четырехполосная дорога по всем канонам безопасности, скоростная дорога, это еще и дополнительные проезжие части, которые позволяют безопасно съезжать к домам. С низкой скоростью движения. Это новый стандарт строительства дорог в зонах жилой застройки, – сказал **министр транспорта России Евгений Дитрих**.

– Здесь живут молодые семьи с детьми, здесь живут ветераны. Я просто сам у них был дома еще два года назад. Это было невозможно здесь жить. Здесь не было дороги. Общественного транспорта не было. Зимой такси даже не приезжало, – отметил губернатор Курской области Роман Старовойт.

К слову, местные жители главе региона выказали отдельное спасибо. Сразу же после официального открытия движения.

– Низжайший поклон. Огромное Вам спасибо! Огромного Вам здоровья! Всему нашему руководству! Самое главное я хотел сказать – Владимиру Владимировичу Путину передайте громадный поклон, что он назначил такого губернатора, – заявил местный житель главе региона.

Ну и, конечно, не обошлось на открытии дороги и без благодарностей в адрес строителей. Десять человек подрядной организации получили благодарности от **Министерства транспорта** страны и губернатора Курской области.

<https://46tv.ru/novosti/zhkh/138565-ministr-transporta-rossii-otkryl-novuju-dorogu-v-kurske.html>

РИА КУРСК; 2020.14.10 18.03; МИНИСТР ТРАНСПОРТА РФ О НОВОМ ПРОСПЕКТЕ ДРУЖБЫ В КУРСКЕ: «ЭТО ПОТЯСАЮЩЕ!»

По мнению **Евгения Дитриха**, курянам удалось создать новый стандарт строительства дорог для всей России

Сегодня в Курске торжественно сдана в эксплуатацию магистральная автодорога по проспекту Дружбы. Сверхсовременную магистраль протяженностью 3 километра 300 метров и площадью 58 тысяч квадратных метров строили два года. Стоимость строительно-монтажных работ составила более 665 миллионов рублей.

В Курске появилась новая четырехполосная дорога с шириной проезжей части 16 метров и техническими проездами с каждой стороны, оборудованная ливневой канализацией и очистными сооружениями. Вдоль неё установлено 243 опоры линий наружного электроосвещения и 373 дорожных знака. Высажено более 5000 кустарников и порядка 5000 саженцев клена и акации. Для общественного транспорта оборудовано 8 остановочных комплексов.

– Это потрясающе. Не добавит не убавит, – оценил работу строителей **министр транспорта РФ Евгений Дитрих**, участвовавший в церемонии открытия. – За нашими спинами не просто четырехполосная дорога, оборудованная по всем канонам безопасности. Это новый стандарт, по которому нужно строить такого рода объекты в зонах жилой застройки.

Губернатор Роман Старовойт напомнил: еще в начале прошлого года на этом месте был только просёлок.

– Здесь живут молодые семьи с детьми, здесь живут ветераны – участники Великой Отечественной войны. Я сам был у них дома ещё два года назад, – рассказал губернатор. – Было невозможно жить в таких условиях. Здесь не было дороги, сюда не ходил общественный транспорт. Зимой такси даже не ездило потому что никто не занимался содержанием дорожной сети целого микрорайона. И благодаря национальному проекту «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**», благодаря **Минтрансу России и Росавтодору**, Курской области были выделены дополнительные средства, и сегодня мы вводим в эксплуатацию этот востребованный объект.

В следующем году работы в этом районе планируется продолжить. Как пояснил Старовойт, городу нужен выход с этой развязки на западную часть объезда Курска. Сейчас разрабатывается проект такой дороги.

<https://riakursk.ru/ministr-transporta-o-novom-prospekte/>

ИНТЕРФАКС; 2020.14.10; ИНВЕСТОР МОЖЕТ ОТКАЗАТЬСЯ ОТ СТРОИТЕЛЬСТВА НОВОГО АЭРОВОКЗАЛА В КУРСКЕ – ГУБЕРНАТОР

Власти Курской области рассматривают вариант строительства нового аэровокзала в Курске за счет собственных средств из-за того, что инвестор ООО «Браво» может отказаться от проекта, сообщил губернатор области Роман Старовойт на пресс-конференции в среду.

«Мы говорили о том, что для удобного авиасообщения нужно новое здание аэровокзала. К сожалению, пандемия не позволила сейчас нам этот проект реализовать. Возможно, инвестор откажется, и мы примем решение за счет средств регионального бюджета построить новое здание. Сейчас ведем переговоры о передаче проектной документации в областную собственность», – сказал Старовойт.

По его словам, несмотря на коррективы, подготовка площадки для нового здания аэровокзала продолжается – там уже подведены все сети коммуникаций.

«Я думаю, что в течение двух лет здание аэровокзала будет построено. Мы эти планы ни в коем случае не отодвигаем», – добавил губернатор.

Как сообщалось, инвестором строительства нового терминала аэропорта выступало курское ООО «Браво». Стоимость проекта оценивалась в 350 млн рублей.

В сентябре 2019 года губернатор Курской области сообщил, что инвестор приступил к строительству терминала – на месте будущего здания аэровокзала был заложен первый камень. Реализация проекта планировалась на 2021-2022 годы.

Однако в сентябре этого года пресс-служба администрации области сообщила, что стоимость строительства аэровокзального комплекса увеличилась, и инвестор предложил реализовать проект через механизм концессии. Предложенные варианты власти региона планировали детально проанализировать.

На сколько выросла стоимость проекта, в администрации области не сообщали.

За последние годы пассажиропоток аэропорта Курска значительно возрос. В 2019 году курский аэровокзал принял рекордное количество пассажиров – почти 37 тыс. человек. Это практически наполовину больше, чем в 2018 году. Пассажиропоток аэропорта Курска в январе-августе текущего года составил 34,9 тыс. человек, что в 1,5 раза больше, чем за аналогичный период прошлого года.

Согласно аналитической системе «СПАРК-Интерфакс», ООО «Браво» зарегистрировано 28 ноября 2018 года, основные виды деятельности – деятельность рекламных агентств, управление недвижимым имуществом, исследование конъюнктуры рынка и изучение общественного мнения. Единственный владелец – генеральный директор компании Михаил Кон, который также выступает бенефициаром курского ООО «Медальон», занимающегося разработкой компьютерного программного обеспечения.

КОММЕРСАНТЪ КРАСНОДАР; ЕЛЕНА РЫЖКОВА; 2020.15.10; ТУПИКОВЫЙ ПУТЬ К МОРЮ; СТОИМОСТЬ ТРАССЫ ДЖУБГА – СОЧИ ОЦЕНИЛИ В 2,4 ТРЛН РУБЛЕЙ

Строительство трассы Джубга – Сочи оценили в 2,4 трлн руб. Глава Минтранса РФ Евгений Дитрих сообщил, что из-за высокой стоимости финансирование и сооружение дороги будут проводиться поэтапно. В «Автодоре» отметили, что строительство трассы может быть закончено к 2035 году, а обходы Туапсе и Лазаревского – к 2030 году. По более ранним пересчетам стоимость трассы составляла 1,4 трлн руб. Эксперты считают,

что трассу Джубга – Сочи не удастся профинансировать за счет частных инвестиций даже наполовину.

Стоимость платной трассы Джубга – Сочи составит 2,4 трлн руб. Об этом заявил **глава Минтранса РФ Евгений Дитрих**. По словам руководителя ведомства, финансирование будет проводиться поэтапно, так как сумма «колоссальная, если не сказать космическая». По этой же причине объект также будет разделен на участки, приступать к их строительству будут по мере выделения финансирования. Предполагается, что новая автодорога войдет в федеральный проект «Южный кластер». «Объем финансирования «Южного кластера» до настоящего времени пока не согласован», – добавил **глава Минтранса**.

По информации «Автодора», прокладка платной трассы Джубга – Сочи может быть закончена к 2035 году, а обходов Туапсе и Лазаревского – к 2030 году.

Как писал “Ъ-Кубань”, этим летом правительство РФ включило трассу Джубга – Сочи, планируемую к строительству, в опорную сеть российских дорог, хотя в июне прошлого года власти отказались от реализации этого же проекта из-за технической сложности и крайне высокой стоимости (тогда она оценивалась в 1,4 трлн руб.). Власти рассматривали также возможность концессионных соглашений, однако отмечалось, что даже в этом случае государству придется внести существенный вклад уже на этапе строительства каждого участка.

Протяженность автодороги составит 119 км, ее планируют строить в обход населенных пунктов, что позволит разгрузить действующую дорогу, узкую и изобилующую серпантинами, и тем самым избавиться от многокилометровых пробок в курортный сезон. В прошлом году ФКУ «Упрдор «Черноморье»» сообщало, что в конце августа перегруженность трассы на выезде из Сочи составляла 678,5%.

Предполагается проложить обход Туапсе, Сочи, поселка Лазаревского и еще около 80 км соединительных участков. При этом подрядчик должен будет возвести 43 моста, 27 тоннелей и несколько эстакад. Если проект будет реализован, добраться от Джубги до Сочи можно будет за час. Ранее планировалось, что проезд по этой трассе будет бесплатным.

Эксперты связывают высокую стоимость проекта с необходимостью решить одновременно несколько сложнейших задач: обеспечить защиту от селевых оползней, заранее заложить в дорогу технологии, ускоряющие проезд автомобилей и мониторинг транспорта. «На ценник существенно влияет количество мостов и тоннелей. Кроме того, на ряде участков предстоит переносить линии железнодорожного сообщения», – говорит гендиректор консалтинговой компании «Советникъ» Максим Орешин. В этом случае инвестором должно было выступить ОАО «РЖД».

«Часть объектов будет выполняться за счет инвестпрограммы РЖД, часть будет дополнительно профинансирована. Предварительно мы говорили о том, что объем финансирования железнодорожных объектов составляет порядка 700 млрд руб.», – сообщил господин **Дитрих**. Однако глава «Infoline-Аналитики» Михаил Бурмистров отмечает, что инвестиционные возможности ОАО «РЖД» в данный момент сильно ограничены – как минимум в пределах сроков долгосрочной программы развития компании (до 2025 года).

Аналитик компании «Финам» Алексей Калачев напоминает, что участок нельзя делать платным, если отсутствуют альтернативные бесплатные маршруты, однако поясняет, что это ограничение можно обойти, если новая трасса или ее платные участки не будут совпадать с действующей сейчас дорогой.

Аналитик компании «Фридом Финанс» Евгений Миронюк говорит, что прокладка платной трассы может привлечь некоторый объем частных инвестиций. «Например, при строительстве Московской кольцевой железной дороги доля частных инвестиций в проект составила около 70%. В то же время прокладка Центральной кольцевой автомобильной

дороги (ЦКАД) в Подмоскowie профинансирована частными инвесторами в рамках ГЧП на 10–15%. Но суммарная стоимость прокладки всех участков ЦКАД – лишь около 300 млрд руб.», – поясняет эксперт. По его мнению, существуют серьезные сомнения в том, что трассу Джубга – Сочи удастся профинансировать за счет частных инвестиций хотя бы наполовину без привлечения политического ресурса. Он добавил, что сроки завершения строительства объекта полностью зависят от финансирования, а привлечение частных инвестиций в столь крупный проект может занять многие годы.

Как ранее писал “Ъ-Кубань”, в качестве генподрядчика прокладки новой автомагистрали, которая претендует на звание самой дорогой дороги в современной России, эксперты назвали «Мостотрест» Аркадия Ротенберга.

Михаил Бурмистров уверен, что сейчас проект не выглядит реальным. «Перспектив возвратности частных средств не просматриваются, а в государственном бюджете ресурсы для его реализации отсутствуют. У связанных с государством инвесторов, например, ВЭБ или госбанков ресурсов для такого проекта также недостаточно», – сказал Михаил Бурмистров.

<https://www.kommersant.ru/doc/4531055>

На ту же тему:

<https://kuban.rbc.ru/krasnodar/freenews/5f869a729a7947ea40225cac>

<https://rg.ru/2020/10/14/reg-ufo/stroitelstvo-platnoj-trassy-dzhubga-sochi-ocenili-v-24-trln-rublej.html>

КОММЕРСАНТЪ FM; АННА НИКИТИНА, ЛИЛИЯ ГАЛЯВИЕВА; 2020.14.10; РОССИЯ ПОШЛА НА ВЗЛЕТ; НАСКОЛЬКО СВОЕВРЕМЕННО СТРАНА ОТКРЫВАЕТ ГРАНИЦЫ ЕЩЕ С ТРЕМЯ ГОСУДАРСТВАМИ

Россия возобновляет авиасообщение с Сербией, Кубой и Японией. Перелеты в Японию станут доступны 1 ноября, по остальным странам даты не уточняются. В то же время оперативный штаб по борьбе с коронавирусом посоветовал россиянам сократить посещение общественных мест и использовать средства защиты. За последние сутки инфекцией в стране заразились больше 14 тыс. человек.

Насколько своевременно Россия открывает границы еще с тремя странами? И не несет ли это дополнительных рисков? Главный врач сети клиник «К+31» Борис Чурадзе отмечает, что намного большую обеспокоенность сейчас вызывает несоблюдение россиянами мер предосторожности:

«Существует статистика по заболеваемости и распространению коронавирусной инфекции во всех странах, поэтому, принимая решение, власти учитывают как раз эти данные. Другой вопрос, что, если говорить в целом о противоэпидемических мероприятиях, существуют разные подходы к этому вопросу. Есть подход тотального ужесточения контроля, максимальных ограничений, социальной дистанции, что позволяет резко снизить заболеваемость, а есть минимальных ограничительных мер и формирования просто коечного фонда для заболевших – так называемый “шведский подход”. Что касается Москвы и некоторых других регионов, многие выступают за максимальное ужесточение. Но мы с вами прекрасно понимаем, что это ведет к очень серьезным экономическим последствиям.

С учетом того, что в столице каждый день выявляется в последние дни до 4,5 тыс. заболевших, меня больше беспокоит наша социальная ответственность за соблюдение дистанции, ношение масок, перчаток, использование антисептиков, потому что народ реально уже устал.

Нужно постоянно разъяснять эту необходимость. Мы видим, что многие не соблюдают меры предосторожности, что вызывает большую обеспокоенность».

В оперштабе по борьбе с коронавирусом также решили увеличить число рейсов в Швейцарию, Объединенные Арабские Эмираты, Белоруссию и на Мальдивы. И эти, и новые направления востребованы у россиян, отмечает гендиректор сети турагентств «Розовый слон» Алексан Мкртчян. Правда, из-за небольшого количества рейсов билеты будут очень дорогими. «Со стороны Кубы и Сербии есть решение пускать безо всяких проволочек. А вот с Японией будут определенные ограничения. Сейчас мы выясняем какие именно, то есть туда приехать будет не так просто, как, допустим, в Турцию, на Кубу или в Сербию. Почти все направления, куда летали люди с Дальнего Востока, сейчас закрыты. Южная Корея и Япония – одни из немногих стали доступны жителям Дальнего Востока. В Кубе как раз с ноября начинается высокий сезон. Он будет длиться до конца апреля, а дальше уже люди, как обычно, поедут на Средиземное море. Очень позитивная новость пришла по Мальдивам и по Эмиратам. С этими странами авиасообщение увеличилось в два раза. И, главное, кроме Дубая, который был доступен, для россиян открывается новый аэропорт Абу-Даби.

Загруженность рейсов сейчас уже колоссальная.

У Emirates Airlines летает самолет Airbus 380 – 550 кресел, вперед на две недели нет мест, хотя билеты в оба конца Москва – Дубай – Москва в экономическом классе стоят 100 тыс. руб. Что касается Кубы, к сожалению, пока не полетят чартеры из разных городов, билеты будут дорогие», – говорит Мкртчян.

Между тем в Женеве и Цюрихе – прирост заболевших COVID-19 увеличивается, и Минздрав Швейцарии думает над тем, чтобы ввести в этих кантонах локдаун. В стране закрыты ночные клубы, выходить из дома можно только в маске. При этом в начале недели власти Швейцарии вновь внесли Россию в так называемый «красный список» и по прилете в страну туристам придется отсидеть на карантине десять дней, рассказала главный редактор местного издания «Наша газета» Надежда Сикорская: «Приезжая из страны, включенной в “красный список”, у вас есть два дня, чтобы самому заявить о своем прибытии в кантональную медслужбу и сесть добровольно на карантин по месту проживания. Если вы этого не сделали, с вас возьмут штраф в размере 10 тыс. франков. Такие отчаянные головы были.

Одна семья из четырех человек въехала из Франции, их поймали, в итоге все закончилось штрафом в 40 тыс. франков.

Сейчас идут разговоры о том, что если по прибытии человек уже здесь проходит тест, и он негативный, возможно, будут сокращать продолжительность карантина, но неделю точно надо будет отсидеть».

В конце октября российские авиакомпании получили допуски на регулярные полеты в 24 страны. Но воспользоваться разрешениями перевозчики смогут, только когда авиасообщение возобновится.

<https://www.kommersant.ru/doc/4530970>

ИЗВЕСТИЯ; GERMAN КОСТРИНСКИЙ; 2020.15.10; ДАЛИ КРЫЛЬЯ: РОССИЯ ВОЗОБНОВЛЯЕТ ПОЛЕТЫ В ЯПОНИЮ, СЕРБИЮ И НА КУБУ; НОВЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ НЕ ВЫПРАВЯТ ФИНАНСОВОГО ПОЛОЖЕНИЯ АВИАКОМПАНИЙ, СЧИТАЮТ ЭКСПЕРТЫ

Россия возобновит авиасообщение с тремя странами – Японией, Кубой и Сербией. Также увеличится количество рейсов на Мальдивские острова, в Швейцарию, ОАЭ и в Белоруссию, сообщили в оперативном штабе по борьбе с коронавирусом. Какие авиакомпании получат право на полеты в эти страны, заявлено не было. По словам источников «Известий», с высокой долей вероятности почти все направления достанутся «Аэрофлоту». Чтобы существенно улучшить финансовые показатели воздушных перевозчиков, нужно разрешение на несколько рейсов в день на каждом направлении, говорят эксперты. Но это станет возможным только после всеобщей вакцинации.

Восток-Запад

Правительство России разрешило с 1 ноября возобновить рейсы в Японию. Два рейса в неделю будут выполняться по маршруту Москва–Токио, еще один – по направлению Токио–Владивосток, сообщили 14 октября в оперативном штабе по борьбе с коронавирусом.

Там уточнили, что принимают только общее решение о возобновлении полетов. Какие авиакомпании будут обслуживать эти направления, будет определено на уровне **Минтранса и Росавиации. В Минтрансе на данный момент нет информации о назначенных перевозчиках, в Росавиации не комментируют ситуацию.**

Право на выполнение большей части рейсов должно достаться «Аэрофлоту», сказал собеседник «Известий», близкий к авиавластям. Действительно, «Аэрофлоту» обещаны почти все из перечисленных направлений, подтвердил собеседник в одной из крупных авиакомпаний.

Интрига сохраняется на направлении Владивосток–Токио, на которые претендуют авиакомпании «Аврора» и S7, рассказал источник «Известий», близкий к авиавластям. В S7 отметили, что готовы возобновить полеты по маршруту и уже направили заявку в Росавиацию. По другим направлениям перевозчик не подавал заявки, так как не имеет на них допуски и не выполнял полеты по ним до пандемии и закрытия границ.

В ближайшее время также будут возобновлены полеты на Кубу. При этом авиасообщение не свяжет Москву со столицей страны Гаваной, куда до пандемии летал «Аэрофлот». Правительство пока разрешило выполнять по одному рейсу в неделю из Москвы в Кайо-Коко и в Санта-Клару. На этих направлениях работали чартерные авиакомпании. В Кайо-Коко летали Azur и NordWind, в Санта-Клару выполняли полеты IFly и Nord Wind.

– Маловероятно, что «Аэрофлот» начнет обслуживать направления, по которым не летал до пандемии, – считает источник «Известий» в одной из чартерных авиакомпаний.

Azur готова возобновить полеты на Кубу, но пока не располагает информацией о том, каких перевозчиков допустят до выполнения рейсов, сказали «Известиям» в компании.

Полеты в Сербию будут выполняться дважды в неделю по маршруту Москва–Белград. Сроки возобновления полетов в оперштабе по борьбе с коронавирусом не уточняют.

Все решения приняты исходя из озвученных критериев заболеваемости, говорят там. В стране, куда открываются полеты, должно быть не более 40 новых зафиксированных случаев заболеваемости коронавирусом на 100 тыс. человек в течение 14 дней, не более 1% суточного прироста новых случаев за 14 дней, а коэффициент распространения новой инфекции за неделю не должен превышать единицу. Полеты возобновляются на принципах взаимности.

Расширение присутствия

Правительство также расширило разрешенное число рейсов в уже открытые государства. Так, число рейсов из Москвы в столицу Мальдив Мале вырастет с двух до четырех в неделю. К двум еженедельным рейсам из Москвы в Дубай добавятся еще два из Москвы в Абу-Даби, где находится хаб крупной компании Etihad, выполняющей полеты по всему миру.

Количество рейсов из Москвы в Минск вырастет с одного до трех в неделю. Пассажиропоток в столицу Белоруссии может быть довольно существенным, так как через Минск можно транзитом улететь на Украину, в Черногорию и в другие страны, куда сегодня закрыты прямые полеты из России, считают собеседники «Известий» в авиакомпаниях.

Вырастет также и число рейсов в Швейцарию: с августа по рейсу в неделю из Шереметьево в Женеву выполнял Аэрофлот, из Цюриха в Домодедово – Swiss. С 14 октября число перелетов по каждому из этих направлений удвоится. Кроме того, добавится по одному ежедневному рейсу из Санкт-Петербурга в Женеву и Цюрих. По словам собеседника «Известий» в одной из российских авиакомпаний, полеты в Женеву

могут пользоваться спросом из-за расположения города, близкого как к Франции, так и к Италии.

Международное авиасообщение было полностью закрыто российскими властями с 27 марта из-за роста заболеваемости коронавирусом в России и в мире. С 1 августа полеты были частично возобновлены. Тогда восстановили авиасообщение с Великобританией, Турцией и Танзанией. А с 10 августа полеты в Турцию уже осуществлялись в полном объеме. В сентябре российские власти частично восстановили авиасообщение с Мальдивскими островами, ОАЭ, Южной Кореей, Белоруссией, Казахстаном, Киргизией.

Полеты на фоне пандемии

В оперативном штабе говорят, что продолжат мониторинг ситуации и работу над расширением списка стран, с которыми может быть возобновлено авиасообщение.

Между тем, ежедневный прирост числа заболевших в России вернулся к пиковым весенним показателям. 14 октября в стране зафиксировано более 14 тыс. новых случаев заражения, в Москве – 4,6 тыс. случаев.

Ухудшилась эпидемиологическая ситуация и в мире – за сутки прирост инфицированных составил 328 тыс. человек.

Ситуация с коронавирусом в России настораживает, но не требует введения ограничительных мер в экономике, сказала 14 октября вице-премьер Татьяна Голикова на совещании президента Владимира Путина с членами правительства. Однако регионы и оперативный штаб могут ввести ограничительные меры при перемещении между субъектами, говорил ранее пресс-секретарь главы государства Дмитрий Песков.

Нескольких рейсов в неделю недостаточно, чтобы поправить финансовое положение авиакомпаний, считает генеральный директор Infomost Борис Рыбак. Для этого необходимо разрешить выполнять полеты по каждому направлению несколько раз в день. Необходимость проходить тестирование на наличие коронавирусной инфекции также будет тормозить спрос на международные полеты. Решить проблему сможет только всеобщая вакцинация, которая позволит беспрепятственно пересекать границы, полагает эксперт.

<https://iz.ru/1073836/german-kostrinskii/dali-krylia-rossiia-vozobnovliaet-polety-v-iaponiiu-serbiuu-i-na-kubu>

КОММЕРСАНТЪ САРАТОВ; МАРИНА КОВАЛЕВА; 2020.14.10; В ГАГАРИНЕ НАРИСОВАЛИ ГРАНИЦУ; САРАТОВСКИЙ АЭРОПОРТ СМОЖЕТ ОБСЛУЖИВАТЬ МЕЖДУНАРОДНЫЕ РЕЙСЫ НА ПОСТОЯННОЙ ОСНОВЕ

Пункт пропуска через государственную границу РФ в саратовском аэропорту начал работать на постоянной основе. Соответствующий приказ **министра транспорта РФ Евгения Дитриха** вступит в силу 24 октября. До этого многосторонний **пункт пропуска** через государственную границу работал по временной схеме, что не позволяло обслуживать более одного международного рейса в день. Эксперты считают, что открытие постоянного **пункта пропуска** «обеспечит рост объемных и финансовых показателей» аэропорта.

В международном аэропорту Гагарин (входит в холдинг «Аэропорты регионов») открыт воздушный грузопассажирский постоянный многосторонний **пункт пропуска** через государственную границу РФ. Об этом сообщила пресс-служба аэропорта. Соответствующий приказ 13 октября подписал **министр транспорта России Евгений Дитрих**. Он вступает в силу 24 октября.

До сих пор **пункт пропуска** через государственную границу в международном аэропорту Гагарин работал по временной схеме, которая позволяла обслуживать не более одного международного рейса в неделю, а также позволяла обслуживать рейсы малой бизнес-авиации на нерегулярной основе.

В январе этого года аэропорт Гагарин приостановил международные рейсы из-за переоборудования пункта контроля. Программа международных полетов из Саратова должна была восстановиться 28 апреля, однако из-за ограничительных мер, введенных в РФ и в мире в связи с распространением коронавируса, она запущена не была. Регулярное международное авиасообщение прекратилось 27 марта, однако в июле оно начало восстанавливаться. По данным на 9 октября, улететь за границу можно из 11 городов России, однако Саратова среди них пока нет.

Как сообщал „Ъ“, официально аэропорт Гагарин начал осуществлять регулярные рейсы с 20 августа прошлого года. Строительство комплекса велось в рамках государственно-частного партнерства в рамках ФЦП «Развитие транспортной системы России (2010–2021 годы)». Закладка первого камня состоялась в октябре 2012 года, а о необходимости переноса аэропорта за черту города, где он находился с 1931 года, в Сабуровку говорили с 1972 года.

Государственным заказчиком проекта стало **Федеральное агентство воздушного транспорта**, заказчиком-застройщиком – ФГУП «Администрация гражданских аэропортов (аэродромов)». Строительство пассажирского терминала и административно-производственных зданий обеспечивало АО «Сараэро-инвест» (входит в холдинг «Аэропорты Регионов»). Объем бюджетных инвестиций оценивался в 7,22 млрд руб., внебюджетных – в 8 млрд руб.

Пропускная способность пассажирского терминала Гагарина составляет 1 млн пассажиров в год (570 пассажиров в час). На такой пассажиропоток аэропорт рассчитывал выйти в течение ближайших с начала работы лет. По оценкам пресс-службы аэропорта, за девять месяцев этого года пассажиропоток в Гагарине составил 336 тыс. человек, большинство из которых было обслужено на внутренних воздушных линиях. С января по сентябрь выполнено 3335 взлетно-посадочных операций, общий объем грузов и почты превысил 528 тонн. В аэропорту оценивают эти показатели положительно, поскольку в деятельности отрасли вмешалась пандемия.

Аналитик «Фридом Финанс» Евгений Миронюк с учетом открытия в Гагарине постоянного **пункта пропуска** через госграницу прогнозирует пассажиропоток в 2021 году свыше 500 тыс. пассажиров.

Руководитель агентства «Авиапорт» Олег Пантелеев отмечает, что наличие собственного постоянного **пункта пропуска** через госграницу «станет для Саратова одним из важнейших факторов, обеспечивающих как рост объемных, так и улучшение финансовых показателей». «Мы знаем, что в очень большом количестве российских региональных аэропортов на международные перевозки приходится немалая часть доходов. Связано это с тем, что ставки за обслуживание рейсов и пассажиров на международных линиях выше, чем при обслуживании внутрироссийских перевозок. Кроме того, если приходят зарубежные авиакомпании, то для них, как правило, ставки сборов и вовсе максимальные», – пояснил эксперт.

Господин Пантелеев уверен, что уникальных зарубежных направлений из саратовского аэропорта ждать не стоит. «Всем известно, что в летний сезон наиболее востребованы турецкие курорты. Рассчитывать на прямые рейсы в Европу сложнее. Даже из более крупных городов с большим населением и деловой активностью прямые полеты в Германию, Чехию выполняются нечасто. По отдельным направлениям они вполне возможны – в период проблем с Турцией, например, «выстрелила» Греция, куда были подняты чартеры из ряда регионов», – отметил авиаэксперт.

Ведущий эксперт УК «Финам Менеджмент» Дмитрий Баранов отмечает, что из-за коронавируса границы многих стран до сих пор остаются закрытыми. «Чтобы увеличился пассажиропоток из местного аэропорта, пассажирам должны быть предложены рейсы в разные страны, причем по привлекательным ценам. Должны оказываться те же услуги, что и в других аэропортах страны, имеющих рейсы в другие страны. Если жителям

региона для того, чтобы улететь за границу, будет проще, к примеру, воспользоваться одним из аэропортов московского авиаузла, потому что в местном аэропорте их что-то не устраивает, то многие так и будут делать», – подытожил он.

<https://www.kommersant.ru/doc/4531056>

КОММЕРСАНТЪ; ОЛЬГА НИКИТИНА, НИКИТА КОРОЛЕВ; 2020.15.10; ДРОНАМ ПОДБИРАЮТ ЭКИПАЖИ; РЫНОК ОПАСАЕТСЯ ПРИРАВНИВАНИЯ БЕСПИЛОТНИКОВ К САМОЛЕТАМ

Участники рынка беспилотников раскритиковали идею **Минтранса** ввести обязательную сертификацию для малых дронов (30 кг и менее) и обучать их пилотов наравне с экипажами других воздушных судов. В ассоциации «Аэронет» настаивают, что это выльется в неподъемные расходы, которые сделают использование беспилотников невыгодным по сравнению с альтернативами. Там не отрицают необходимость сертификации, но предлагают упрощенные схемы. **В Минтрансе готовы рассмотреть предложения и не видят оснований для пугающих трактовок «Аэронета».**

“Ъ” ознакомился с резолюцией расширенного заседания рабочей группы по совершенствованию законодательства в целях обеспечения реализации плана мероприятий НТИ «Аэронет» от 9 октября. В ней говорится, что участники рынка беспилотников видят серьезные риски для сегмента легких дронов при реализации инициативы **Минтранса** обязать обучать пилотов легких машин по общим правилам, а также проводить их сертификацию.

В проекте поправок к Воздушному кодексу, опубликованных 7 сентября, предлагается ввести понятие летной годности беспилотных авиационных систем (БАС), а также закрепить необходимость проходить пилотам подготовку по федеральным авиационным правилам (ФАП) и иметь свидетельство внешнего пилота для дронов с максимальной взлетной массой 30 кг и менее для всех авиационных работ.

В «Аэронете» настаивают, что в таком случае вырастут затраты на получение разрешительных документов для коммерческого использования беспилотников, что «приведет к торможению развития рынка либо уходу большей его части в теневую область».

Расходы может понести и бюджет в связи с необходимостью компенсации значительных затрат разработчиков и эксплуатантов на сертификацию, а также допсертификации образовательных организаций.

Образовательные организации, которые обучают специалистов для легких беспилотных воздушных средств (БВС, подкатегория БАС), не смогут обеспечить соответствие всем требованиям, которые предъявляет **Росавиация** к крупным авиационным учебным центрам, полагает директор «Аэронета» Глеб Бабинцев. В 2019 году рынок беспилотников в РФ вырос почти в 2,5 раза в сравнении с 2018 годом, рассказывает он, и в большой степени этому способствует доступная система подготовки специалистов для легких БВС. Обязательность подтверждения летной годности существует и сегодня при сертификации компании на право выполнения авиационных работ или перевозок, поясняет господин Бабинцев: «Для тяжелых БАС – это, разумеется, обязательная госсертификация. Но для «малышей» есть более простые и достаточно надежные подходы к сертификации по 184-ФЗ. Техосмотры автомобилей свободно делают дилеры, страховые компании, негосударственная система успешно работает».

Технический директор и главный конструктор «Птеро» Амир Валиев рассказывает, что объем заключенных контрактов по оказанию услуг с помощью дронов превысил в 2019 году 2,5 млрд руб. «Мы предлагаем ввести порядок сертификации для серийно выпускаемых БВС по аналогии с ФАП 249, действующего для единичных экземпляров воздушных судов, с учетом особенностей БАС, – говорит он. – Процедура по ФАП 249

обходится в 100–300 тыс. руб. и включает взвешивание, центровку и прочее. Мы не призываем к отказу от сертификации».

В Минтрансе “Ъ” сказали, что законопроект действительно устанавливает обязательные требования о наличии одобрительных документов для БАС, БВС массой 30 кг и менее, а также членов экипажа. Но процедуры их получения устанавливаются в подзаконных актах, которые в «обязательном порядке» согласовываются с рабочей группой.

Формулировка о приравнивании по регулированию и сертификации легких дронов и пилотируемых воздушных судов является безосновательной, подчеркивают в Минтрансе. Предложенные «Аэронетом» альтернативы будут совместно проработаны.

Весь мир движется в направлении расширения использования беспилотников, упрощая процедуры и снимая ограничения их эксплуатации, отмечает исполнительный директор «Авиапорта» Олег Пантелеев. На этом фоне ужесточение требований в части сертификации и подготовки эксплуатирующих специалистов приведет только к консервации отставания России. Кроме того, добавляет эксперт, может повториться ситуация, сложившаяся в сегменте легких самолетов: сертификатом типа обладают наиболее массовые иностранные воздушные суда, в то время как подавляющее большинство отечественных летательных аппаратов их не имеет.

<https://www.kommersant.ru/doc/4531085>

КОММЕРСАНТЪ; АНАТОЛИЙ КОСТЫРЕВ, ОЛЬГА НИКИТИНА; 2020.15.10; АВИАТОРЫ ПОСКРЕБЛИ ПО АМБАРАМ; НА ФОНЕ ПАДЕНИЯ ДОХОДОВ S7 ПРОДАЛА ЭЛЕВАТОРНЫЙ КОМПЛЕКС

Масштабный кризис на рынке авиаперевозок из-за пандемии подталкивает авиакомпании к выходу из непрофильных активов. Так, S7 продала элеваторный комплекс в Липецкой области агрохолдингу «Волго-Дон Агроинвест» Алексея Кукуры, сыну бывшего топ-менеджера ЛУКОЙЛа Сергея Кукуры. Мощности по хранению в Центральном Черноземье востребованы на фоне увеличения сбора зерна в регионе, стоимость создания комплекса, аналогичного проданному, эксперты оценивают в 400 млн руб. Однако проблем авиаторов за счет распродажи непрофильных активов не решить, общие убытки отрасли по итогам года ожидаются на уровне 350 млрд руб.

ООО «Волго-Дон Агроинвест» на прошлой неделе стало владельцем ООО НБС, которое управляет элеваторным комплексом «7 злаков» по переработке, сушке и хранению зерна в Липецкой области. Это следует из данных ЕГРЮЛ. Прежним собственником НБС было АО «Авиакомпания «Сибирь»», которое входит в группу S7 Владислава Филева – одного из крупнейших российских авиаперевозчиков, обслужившего в 2019 году 17,9 млн человек.

Представитель S7 сообщил “Ъ”, что на фоне кризиса компания решила отказаться от непрофильного актива, который не связан с ее основной деятельностью.

«Волго-Дон Агроинвест» занимает восьмое место в рейтинге крупнейших российских владельцев сельхозземли, по версии BEFL, управляя 451 тыс. га. По собственным данным, выращивает зерновые, масличные и овощи в Воронежской, Курской, Липецкой, Тамбовской, Рязанской, Самарской и Волгоградской областях. Кроме того, холдинг занимается животноводством. Владелец «Волго-Дон Агроинвеста» считается Алексей Кукура, сын бывшего топ-менеджера ЛУКОЙЛа Сергея Кукуры. В приемной холдинга “Ъ” не ответили.

Комплекс «7 злаков» построен в 2012–2013 годах, общая мощность по единовременному хранению – 42 тыс. тонн. Источник “Ъ” на рынке оценил стоимость строительства подобного предприятия до 400 млн руб. Руководитель аналитического центра «Русагротранса» Игорь Павенский отмечает, что мощности по хранению в Центральном Черноземье особенно востребованы на фоне увеличения сбора зерна и доли региона в

экспортных поставках. В этом сезоне урожайность пшеницы в Липецкой области находится на рекордном уровне в 5,7 ц с 1 га, а отгрузки зерна на экспорт из региона год к году выросли в 1,5 раза, указывает он. Но, отмечает господин Павенский, основной объем зерна из центра и Черноземья перевозится по железной дороге. А у «7 злаков», судя по информации на сайте предприятия, доступа к путям нет.

По оценкам Ассоциации эксплуатантов воздушного транспорта, на фоне текущего кризиса в отрасли, вызванного закрытием международного авиасообщения из-за пандемии COVID-19 и сопутствующими ограничениями, убытки авиакомпаний РФ по итогам года могут достичь 350 млрд руб. По итогам января–августа общий пассажиропоток сократился на 49,1%, до 43,9 млн человек, а международный сегмент упал на 74,2%. **Минтранс** ожидает падения авиаперевозок в 2020 году на 53%.

Как отмечает Елена Сахнова из «ВТБ Капитала», в нынешней тяжелой ситуации и с учетом господдержки в минимальных масштабах участники рынка, вероятно, будут избавляться от непрофильных активов, так как не могут нести лишние расходы. Так, «Аэрофлот» в рамках достаточно длительной стратегической программы почти избавился от непрофильного бизнеса, а Utair на фоне финансовых сложностей рассматривала продажу 50-процентной доли в авиационно-сервисной UTG. В 2019 году гендиректор Utair Андрей Мартиросов говорил, что владение пакетом в UTG «не является стратегическим приоритетом» для перевозчика. По словам госпожи Сахновой, реализация непрофильных активов помогает перевозчикам прежде всего восполнить нехватку оборотных средств.

<https://www.kommersant.ru/doc/4531086>

РБК; СВЕТЛАНА БУРМИСТРОВА, МАРИЯ КОКОРЕВА; 2020.15.10; ОПЕРАТОРЫ ВСТУПИЛИСЬ ЗА УКРАИНСКИЕ КОЛЕСА; КРУПНЕЙШИЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ КОМПАНИИ ВЫСТУПИЛИ ПРОТИВ ОГРАНИЧЕНИЙ НА ИМПОРТ КОМПЛЕКТУЮЩИХ К ВАГОНАМ

Вагонные операторы попросили вице-преьера Андрея Белоусова не ограничивать импорт железнодорожных колес с Украины. Причина возможных ограничений – слабый спрос из-за возросшего числа неиспользуемых вагонов

Союз операторов железнодорожного транспорта (СОЖТ; в союз входят «Нефтетранссервис», «Русагротранс», Федеральная грузовая компания, «Трансконтейнер», Первая грузовая компания и др.) обратился к первому вице-премьеру Андрею Белоусову, курирующему транспорт, с просьбой не вводить ограничения на импорт железнодорожных колес с Украины. Об этом говорится в письме, направленном Белоусову председателем президиума СОЖТ Игорем Ромашовым 13 октября. Письмо есть в распоряжении РБК, его подлинность подтвердил представитель союза.

Письмо направлено в преддверии совещания насчет цен на железнодорожные колеса, которое, как утверждает источник РБК в одном из операторов, Андрей Белоусов проведет с участниками рынка 14 октября. РБК направил запрос представителю первого вице-преьера.

Почему операторы против ограничения импорта

Как пишет глава СОЖТ, рынок производства колес в России представляет собой «олигополию с двумя крупнейшими производителями – Evgaz Романа Абрамовича и партнеров и Объединенная металлургическая компания (ОМК) Анатолия Седых, – занимающими более 80% рынка, которые даже при снижении спроса продолжают диктовать ценовые условия».

На прошлой неделе источники РБК сообщили, что **Минтранс** предложил запретить импорт украинских железнодорожных колес и решение об этом может быть принято до конца 2020 года. Причина возможного введения ограничений – спрос на колеса на российском рынке стал ослабевать с четвертого квартала 2019 года. Это произошло во

многим из-за возросшего количества вагонов, которые временно не используются, а мощностей Evraz (510 тыс. штук) и ОМК (850 тыс. штук) достаточно, чтобы полностью обеспечить потребности внутреннего рынка. До 21 января 2021 года украинские колеса облагаются антидемпинговой пошлиной в размере 34,22% от их стоимости, введенной Евразийской экономической комиссией (ЕЭК), но из-за падения спроса и на Украине эксперты указывали на риск демпинга со стороны украинских производителей.

Глава СОЖТ в письме Белоусову указывает, что на фоне снижения спроса цены на железнодорожные колеса снизились с 80–100 тыс. до 60–65 тыс. руб. за штуку, но это вдвое выше уровня 2018 года.

По данным Ромашова, в период пандемии ставки операторов и производство вагонов снизились вдвое, а доля железнодорожных колес в стоимости нового вагона составила 16–17%. В 2018 году она находилась на уровне 7–8%. В связи с этим он просит Белоусова создать условия для свободного оборота этой продукции.

Представитель одного из участников СОЖТ, «Трансконтейнера», подтвердил, что цены, несмотря на снижение с начала 2020 года, не достигли уровня 2017–2018 годов.

Что происходит с ценами на колеса

Федеральная антимонопольная служба (ФАС) в июле решила, что «дочка» ОМК в 2019 году, занимая доминирующее положение на рынке с долей 53%, в условиях дефицита совершила ряд действий, которые привели к росту цен на железнодорожные колеса более чем на 40%. Представитель ОМК заявил РБК, что компания не согласна с этим решением и подала документы для его оспаривания в суд.

Владелец ОМК Анатолий Седых в письме главе Минпромторга Денису Мантурову обосновал свое несогласие с выводами ФАС, писал «Коммерсантъ» (РБК также ознакомился с его письмом). Он утверждает, что служба «постфактум произвольно» установила предельную цену на колеса в 49–52 тыс. руб. при рыночной более 80 тыс. руб. Он также отметил, что за месяц после публикации решения ФАС компания получила иски от своих клиентов о возмещении убытков из-за покупки товара по монополично высокой цене на 3 млрд руб.

Такой подход несет негативные последствия для различных отраслей экономики и для субъектов с долей рынка более 35%, поэтому требует внимания и компетентной оценки как на государственном уровне, так и внутри бизнес-сообщества, считает представитель ОМК. РБК направил запрос в Минпромторг, ФАС и Evraz.

По мнению Олега Москвитина, заместителя директора Института конкурентной политики и регулирования рынков НИУ ВШЭ, оспорить выводы ФАС относительно рынка цельнокатаных колес будет непросто. Для возможного судебного оспаривания важно, что аналитический отчет ФАС содержит описание предусмотренных законодательством этапов исследования и выводы о каждом из них, утверждает Москвитин, отмечая, что комиссия ФАС не ограничилась рассмотрением качественных характеристик рынка, а проанализировала структуру товаропотоков и взаимозаменяемости товаров, изменение долей участников рынка, а также уровни барьеров.

<https://www.rbc.ru/newspaper/2020/10/15/5f86ce1b9a79470ba7614b32>

ВЕДОМОСТИ; ИЛЬЯ ВИНОГРАДОВ; 2020.15.10; MAERSK ЗАЯВИЛА О РОСТЕ ПРИБЫЛИ В III КВАРТАЛЕ И ГОДОВОГО ПРОГНОЗА; ХОТЯ МИРОВОЙ ОБЪЕМ МОРСКИХ ПЕРЕВОЗОК СОКРАТИЛСЯ

Датская компания Maersk, крупнейшая в мире контейнерная судоходная и логистическая группа, объявила 13 октября, что ее доход в III квартале 2020 г. составит \$9,9 млрд, а EBITDA – \$2,4 млрд (в аналогичный период прошлого года – \$1,7 млрд). По прогнозу компании, годовой показатель EBITDA без учета затрат на реструктуризацию составит \$7,5–8 млрд, тогда как всего два месяца назад Maersk давала прогноз в \$6–7 млрд, а еще

раньше – \$5,5 млрд. За первые девять месяцев 2020 г. этот показатель составил \$5,6 млрд, что уже выше, чем в аналогичный период прошлого года.

По словам гендиректора Maersk Сорена Скоу, мировой спрос на морские контейнерные перевозки восстанавливается после локдаунов первой волны коронавирусной инфекции быстрее, чем ожидалось. «Объемы растут, а вслед за ними и цены. Издержки под контролем, и наши доходы в секторе логистики и услуг растут, – приводит его слова Financial Times. – Прогноз на IV квартал позитивный по тем же причинам, а значит, мы можем повысить наши ожидания по годовым показателям».

Однако Скоу остерегся давать прогноз на более длительный срок. По его словам, в 2021 г. сектор может вновь столкнуться с проблемами, если страны начнут прибегать к локдауну во время второй волны пандемии. Не ясно пока и как долго пандемия продлится в целом. Во II квартале 2020 г. объем морских грузоперевозок Maersk упал на 16% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года, а в III квартале – на 3%.

Maersk расширяет услуги в России

Maersk объявила, что с октября перевозки грузов из основных портов России в Москву, запущенные компанией в тестовом режиме в первом полугодии 2020 г. в партнерстве с российскими железнодорожными операторами, становятся регулярными. Время доставки до Москвы составляет 48 часов из Санкт-Петербурга, Усть-Луи и Новороссийска, а из порта Восточный – 11–12 дней.

Компания объявила о программе реструктуризации, которая обойдется в \$100 млн и приведет к сокращению 2000 рабочих мест в подразделениях морских грузоперевозок и логистики и услуг. Всего в компании работает более 80 000 сотрудников. По данным исследовательской группы Alphaliner, Maersk контролирует около 17% мирового рынка морских контейнерных перевозок, оборот на котором оценивается в \$180 млрд за перевозку около 2 млрд т грузов на 5000 судов в год.

В первой половине года, по данным аналитической фирмы SeaIntelligence Consulting, объем морских контейнерных перевозок сократился почти на 7%. Но при этом эксперты фирмы прогнозируют совокупную годовую прибыль компаний сектора на уровне в \$12–15 млрд, что существенно выше прошлогоднего показателя в \$5,9 млрд. «Участники рынка получили важный урок в этом году, – рассказал Financial Times генеральный директор SeaIntelligence Consulting Ларс Йенсен. – Если до конца года не случится ничего неожиданного, то, несмотря на пандемию, их финансовые результаты за 2020 г. будут намного лучше, чем в прошлом году».

По оценкам аналитиков, сектор морских контейнерных грузоперевозок относительно легко переживает пандемию, в основном благодаря консолидации и созданию альянсов, что позволяет компаниям рационализировать бизнес.

После банкротства в 2017 г. (первого в секторе за 30 лет) корейской компании Hanjin Shipping большинство перевозчиков примкнули к трем основным «альянсам» – 2M, Ocean Alliance и The Alliance (Maersk входит в 2M). На их долю, по словам аналитика по инвестициям фирмы Jeffries Дэвида Керстенса, приходится около 85% тихоокеанских контейнерных перевозок и почти 100% перевозок из Дальнего Востока в Европу.

Использование совместного пула судов и мест на них позволяет компаниям добиться значительного сокращения издержек. Кроме того, спрос на грузоперевозки поддерживается резким ростом онлайн-продаж товаров по всему миру. А раз растет спрос, растут и цены. По данным лондонской консалтинговой фирмы Drewry Shipping Consultants, рассчитываемый ею индекс мировых цен на контейнерные перевозки (World Container index, WCI) сегодня вдвое выше показателя годовой давности.

То же самое происходит с индексом Shanghai Containerised Freight Index (SCFI), который рассчитывается и публикуется Шанхайской морской биржей и показывает изменение стоимости фрахта на перевозки контейнеров из Китая по основным мировым

направлениям. А цены спотового рынка от Шанхая до Лос-Анджелеса в этот же период утроились.

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2020/10/14/843302-maersk-zayavila>

КОММЕРСАНТЪ; ТАТЬЯНА ДЯТЕЛ; 2020.15.10; НОВАТЭК ПОЛУЧИТ ТАНКЕРЫ ИЗ ЮЖНОЙ КОРЕИ; ШЕСТЬ СУДОВ ЗА \$1,7 МЛРД ЗАКАЗАЛИ «СОВКОМФЛОТ» И MOL

Давний партнер НОВАТЭКа южнокорейская Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering (DSME) построит для компании новую партию газовозов Arc7 для проекта «Арктик СПГ 2» в количестве шести единиц. Судовладельцами выступят российский «Совкомфлот» и японская MOL – они приобретут по три танкера и сами будут ими оперировать. Стоимость шести танкеров составит \$1,7 млрд, что в среднем на 15% ниже, чем при строительстве аналогичных судов для «Ямал СПГ» на той же верфи.

Южнокорейская верфь DSME построит шесть танкеров Arc7 для перевозки СПГ стоимостью \$1,7 млрд (\$283 млн за судно) для проекта НОВАТЭКа «Арктик СПГ 2», рассказали собеседники “Ъ” в отрасли. DSME раскрыла на бирже Сеула, что заключила сделки с двумя европейскими компаниями на соответствующую сумму, при этом не называя контрагентов. Верфь также уточнила, что суда должны быть сданы к июлю и декабрю 2023 года.

Заказчиками, по данным “Ъ”, выступили российский «Совкомфлот» и японская MOL, каждая из компаний заказала по три танкера.

После их сдачи «Совкомфлот» и MOL станут собственниками танкеров и заключат долгосрочный тайм-чартерный контракт с «Арктик СПГ 2». Каждая из компаний будет самостоятельно оперировать этими судами – они не войдут в периметр совместного предприятия НОВАТЭКа и «Совкомфлота» «Современный морской арктический транспорт», который будет управлять еще 15 танкерами для «Арктик СПГ 2», но построенными на российской верфи «Звезда» (управляется «Роснефтью» и Газпромбанком).

В НОВАТЭКе, «Совкомфлоте» и MOL “Ъ” не ответили.

Согласно текущей политике российского правительства, суда для освоения месторождений и транспортировки добытого сырья должны по возможности строиться в России.

Однако НОВАТЭК в прошлом году попросил президента Владимира Путина разрешить ему заказать еще десять газовозов за рубежом, поскольку «Звезда» и так загружена заказами и не успеет построить дополнительные суда в сжатые сроки. Предполагалось, что эти танкеры будут нужны НОВАТЭКу к 2023–2024 годам для вывоза газа с «Обского СПГ» (мощность 5 млн тонн в год). Но впоследствии сроки ввода «Обского СПГ» были сдвинуты на год, поэтому дополнительный флот было решено перебросить на «Арктик СПГ 2», а общее число заказываемых за рубежом танкеров снизить с десяти до шести.

Стоимость строительства одного судна на «Звезде» – \$330 млн, а еще около \$50 млн верфь получает в виде субсидии от государства. «Звезда» должна сдать головной танкер в 2023 году, и, если эти сроки будут соблюдены, у НОВАТЭКа даже может образоваться временный профицит флота. В таком случае, полагает глава консультационного центра «Гекон» Михаил Григорьев, НОВАТЭК может отказаться от привлечения танкеров более низких ледовых классов Arc4 и Ice2 в летнюю навигацию.

DSME уже построила для НОВАТЭКа весь флот для «Ямал СПГ» – это 15 танкеров Arc7. В том числе канадско-китайский консорциум Teekay и China LNG Shipping заказал шесть судов стоимостью \$2,1 млрд (\$350 млн за судно). Японско-китайский консорциум MOL и Cosco заказал три танкера (\$328 млн за судно), греческая Dynagas вместе с китайскими China LNG Shipping Co. и Sinotrans Shipping Ltd (по 25,5%) заказала пять танкеров (\$320 млн за судно), а головной танкер «Кристоф де Маржери» достался «Совкомфлоту». DSME

также строит для НОВАТЭКа два плавучих хранилища сжиженного газа в Мурманске и на Камчатке за \$748 млн.

DSME пошла на существенное снижение цены для проекта НОВАТЭКа несмотря на то, что в этом году Qatar Petroleum зарезервировала до 60% мировых мощностей по выпуску газозовов под расширение своих СПГ-проектов. Контракты на строительство более 100 СПГ-танкеров стоимостью около \$70 млрд, помимо DSME, были также подписаны с Hyundai Heavy Industries (HHI) и Samsung Heavy Industries (SHI). Гибкая ценовая политика DSME может объясняться как снижением перевозок и темпов обновления флота из-за пандемии, так и с комплектацией танкеров и заинтересованностью DSME в данном заказе с учетом загрузки мощностей, считает глава «Infoline-Аналитики» Михаил Бурмистров.

<https://www.kommersant.ru/doc/4531018>

КОММЕРСАНТЬ; 2020.15.10; НЕФТЬ ПОВЫШЕННОЙ ФЛОТНОСТИ; ПРАВИТЕЛЬСТВО РФ ИЩЕТ СПОСОБЫ ВЫВОЗА СЫРЬЯ ИЗ ВЕНЕСУЭЛЫ

Как выяснил “Ъ”, правительство РФ может поддержать экспорт нефти из Венесуэлы, находящейся под санкциями США. Так, российские страховщики могут предоставить судам российско-венесуэльской «Трансокеании» покрытие до \$300 млн, а Промсвязьбанк предоставить кредит в размере \$80 млн на еще два танкера к уже имеющемуся Ауасичо, который в июне сменил имя на «Максим Горький», а флаг – на российский. Эти суда как минимум будут способны вывозить нефть с принадлежащих РФ месторождений в Венесуэле. Единым логистическим оператором морских перевозок между РФ и странами Латинской Америки и Карибского бассейна может стать совладелец «Трансокеании», уже находящийся под санкциями «Совфрахт».

Как стало известно “Ъ”, флот российско-венесуэльской компании «Трансокеания», которая управляет перешедшим под флаг РФ бывшим венесуэльским танкером Ауасичо (ныне «Максим Горький»), может пополниться еще двумя танкерами. По словам собеседников “Ъ”, в правительстве обсуждается возможность поручить Промсвязьбанку выдать на такую покупку целевой кредит в размере до €80 млн. Обеспечением по сделке могут стать сами суда, выручка по бербоут-чартерным контрактам, а также перевозимая нефть, говорят источники “Ъ”. По их словам, вопрос курирует вице-премьер Юрий Борисов. В аппарате вице-преьера и Промсвязьбанке не предоставили комментарии.

На то, что танкер Ауасичо дедвейтом 320,8 тыс. тонн (класс VLCC) с июня был перерегистрирован в российском реестре и под российский флаг, обратил внимание РБК 18 сентября. Судно было построено в 2013 году на китайской верфи Bohai Shipbuilding и находилось на балансе у сингапурского СП CV Shipping, принадлежавшего PDVSA и китайской госкомпании PetroChina.

По данным Reuters, после введения американских санкций против PDVSA международные страховщики отозвали покрытие судов, PetroChina инициировала банкротство СП, по итогам которого Ауасичо осталось у венесуэльской стороны и перешло под ее флаг.

В конце мая PDVSA передала судно Национальному институту водного хозяйства Венесуэлы (INEA), а после очередного ужесточения американских санкций танкер зарегистрировали в Большом порту Санкт-Петербурга. Сейчас им управляет «Трансокеания», СП INEA и «Совфрахта», с 2016 года находящегося под санкциями США по «крымскому пакету». «Максим Горький» последний раз отмечался в системе AIS 2 октября и находился возле Реюньона, следуя с грузом из Венесуэлы в Юго-Восточную Азию. Reuters сообщало, что танкер может встать на ремонт на одной из верфей Китая.

По словам источников “Ъ”, может быть подготовлено поручение президента РФ о том, чтобы застраховать все морские суда «Трансокеании» в Крымской первой страховой компании (там не ответили “Ъ”), после чего флот будет перестрахован в Российской национальной перестраховочной компании (там отказались от комментариев). Страховое

покрытие составит до \$300 млн, говорят источники “Ъ”. В качестве единого оператора морских перевозок между РФ и странами Латинской Америки и Карибского бассейна, добавляют собеседники “Ъ”, госкомпания предложит «Совфрахт» (там отказались от комментариев).

Источник “Ъ” на страховом рынке поясняет, что с учетом санкций, наложенных на правительство Венесуэлы и «Совфрахт», застраховать «Максим Горький» и будущий флот «Трансокеании» в других странах было бы невозможно – на нем, скорее всего, уже есть или будет красная пометка в системе Ллойда. Страховое покрытие в \$300 млн – это минимальный лимит для соблюдения международных конвенций, его недостаточно для выполнения основных требований большинства крупных мировых акваторий, где объем ответственности для таких судов достигает \$1 млрд, говорит собеседник “Ъ”.

Скорее всего, танкеры будут эксплуатировать в узких акваториях (то есть не в самых загруженных портах) и возить российский груз, полагает он, называя решение «политическим и абсолютно правильным с точки зрения защиты интересов и минимизации рисков».

Правительству РФ принадлежат нефтедобывающие активы в Венесуэле, которые были переданы государству от «Роснефти» в марте. Нефтекомпания последний раз раскрывала, что в 2018 году ее добыча в Венесуэле составила около 2,7 млн тонн нефти, но с тех пор общая добыча в стране под воздействием санкций США упала почти в четыре раза, до 359 тыс. баррелей в сутки в третьем квартале 2020 года. Как сильно за это время упало производство на бывших активах «Роснефти», неизвестно.

Основными потребителями нефти Венесуэлы после введения санкций стали Китай и Индия, но и они снижают закупки. В Латинской Америке и Карибском бассейне главным получателем венесуэльской нефти исторически была Куба: до 2015 года поставки составляли 100 тыс. баррелей в сутки, но в 2019 году они упали вдвое, по данным Argus. На Кубе есть НПЗ Cienfuegos (принадлежит местной госкомпанию СУРЕТ), способный перерабатывать более 3 млн тонн нефти в год, но сейчас недозагруженный. Из-за снижения поставок из Венесуэлы Куба сталкивается с хроническим дефицитом топлива. Вице-премьер Юрий Борисов является сопредседателем межправкомиссий как с Венесуэлой, так и с Кубой.

Отдел бизнеса

<https://www.kommersant.ru/doc/4531037>

КОММЕРСАНТЪ; КИРИЛЛ АНТОНОВ, ИВАН БУРАНОВ; 2020.15.10; ЭЛЕКТРОСАМОКАТЫ ДОКАТИЛИСЬ ДО СУДА; ИХ ВОДИТЕЛЕЙ ЛИШАЮТ ПРАВ, АРЕСТОВЫВАЮТ И НАКАЗЫВАЮТ ОБЯЗАТЕЛЬНЫМИ РАБОТАМИ

ГИБДД, как выяснил “Ъ”, усиливают контроль за пользователями электросамокатов. В Татарстане и ряде других регионов их уже лишают водительских прав, подвергают административному аресту и приговаривают к обязательным работам за езду в пьяном виде, отказ от освидетельствования или вождение без удостоверений. Инспекторы приравнивает устройства мощностью более 250 Вт к мопедам, что влечет необходимость иметь права и нести ответственность наравне с владельцами других транспортных средств.

Мировой суд судебного участка №4 по Вахитовскому району Казани признал Рустема Хайрутдинова виновным по ч. 1 ст. 12.26 КоАП РФ (невыполнение водителем требования о прохождении медосвидетельствования). Суд назначил господину Хайрутдинову штраф в размере 30 тыс. руб. и лишил водительских прав на полтора года. Основанием для наказания стал протокол ГИБДД, согласно которому господин Хайрутдинов с признаками опьянения управлял мопедом и совершил наезд на ребенка. Защита утверждает, что на самом деле господин Хайрутдинов управлял электросамокатом, а значит, не обязан был проходить медосвидетельствование.

Согласно ПДД, электросамокат с двигателем, выдающий мощность в режиме «длительной нагрузки» (формулировка правил) до 250 Вт, считается велосипедом, от 250 Вт до 4 кВт – мопедом, мощнее 4 кВт – мотоциклом. Для управления мопедом гражданин должен иметь права категории М, обязан неукоснительно выполнять ПДД, как любой другой водитель транспортного средства, и несет ответственность по 12-й главе КоАП. Это следует также из недавно опубликованных разъяснений ГИБДД.

Господин Хайрутдинов 30 августа взял с помощью мобильного приложения в аренду самокат кикшеринговой компании Whoosh, упал и придавил ребенка. Прибывшие сотрудники ГИБДД проверили самокат (на табличке на аккумуляторе написаны модель и мощность – 350 Вт), попросили мужчину предъявить водительские права, а затем пройти медосвидетельствование. Рустем Хайрутдинов сообщил “Ъ”, что у него не было прав, а от освидетельствования он отказался. При этом он уверяет, что алкоголь не употреблял. Сотрудники ГИБДД составили протокол.

В суде господин Хайрутдинов представил справку из Whoosh о том, что в режиме «длительной нагрузки» мощность самоката не превышает 250 Вт, а значит, это велосипед. «Если бы нужны были на данное средство передвижения права, я бы их с собой взял. Получается, что половина людей, арендующих самокат, являются нарушителями закона», – сказал “Ъ” господин Хайрутдинов. Судья признала его виновным. Защитник Артур Султанов сообщил “Ъ”, что решение мирового суда будет обжаловано.

Пресс-секретарь Whoosh Юлия Камойлик подтвердила, что самокаты компании относятся к велосипедам: скорость движения принудительно ограничена 25 км/ч, при этом «номинальная максимальная мощность» самоката в режиме длительной нагрузки не превышает 180 Вт. Это следует из имеющегося в распоряжении Whoosh заключения МАДИ.

Наклейка на платформе самоката, поясняет госпожа Камойлик, это «максимально возможная мощность», а не номинальная (как в ПДД): «Самокатов, которые мчат со скоростью 40–50–60 км/ч, среди шеринговых быть не должно».

Инцидент с Рустемом Хайрутдиновым не первый в РФ. Так, в той же Казани 25 июня инспекторы остановили гражданина на электросамокате мощностью 2,4 Квт, при проверке выяснилось, что водитель был ранее лишен прав. Электросамокат отвезли на спецстоянку, на водителя составили протокол по ч. 2 ст. 12.7 КоАП (управление ТС водителем, лишенным права управления). Суд приговорил водителя к 100 часам обязательных работ. 2 сентября казанские инспекторы остановили гражданина на электросамокате мощностью 350 Вт. От проверки на алкоголь он отказался, кроме того, выяснилось, что он также был лишен прав. Протокол составили по ст. 12.26 КоАП (отказ от медосвидетельствования), электросамокат помещен на спецстоянку, суд назначил водителю наказание в виде административного ареста на десять суток. 13 августа сотрудники ДПС остановили гражданина на 600-ваттном самокате с признаками опьянения, но от проверки он также отказался. Составлен протокол по ст. 12.26 КоАП, рассмотрение дела в суде ожидается в ноябре. Похожие решения судов были в 2020 году и в Красноярском крае, где ГИБДД летом усилила контроль за самокатчиками. В администрации Сочи вчера также сообщили о планах усилить контроль за движением электросамокатов: ГИБДД рекомендовано применять «меры административной ответственности», а компаниям ограничить мощность выдаваемой техники лимитом 250 Вт. В Москве, где по данным дептранса столицы, более 400 тыс. пользователей электросамокатов и работает несколько кикшеринговых фирм, ГИБДД подобную практику не применяет.

По данным Федеральной таможенной службы, в 2019 году в Россию было ввезено электросамокатов, моноколес, сегвеев, велосипедов с моторами и других подобных устройств на сумму \$978,5 тыс. (общим весом 105,4 тонны), в 2020 году (восемь месяцев) – на \$2,28 млн (139,4 тонны).

Юрист Общества защиты прав автомобилистов Равиль Ахметжанов согласен: мощные электросамокаты приравниваются к мопедам, и для управления ими нужны права категории М. «С формальной точки зрения водителя можно даже привлечь за нарушение скоростного режима и выезд на встречку», – говорит он. При этом, отмечает господин Ахметжанов, не урегулирован вопрос достоверности данных о мощности электросамокатов: наклейка на устройстве не является юридически значимым документом, пользователь ее вообще может закрасить или содрать. В последнем случае, объясняет эксперт, ГИБДД придется с помощью экспертизы устанавливать мощность транспортного средства.

Минтранс и ГИБДД, как ранее рассказывал “Ъ”, подготовили проект поправок к ПДД, который впервые вводит правила движения на электросамокатах, моноколесах и других подобных устройствах, которые будут объединены термином «средство индивидуальной мобильности» (СИМ). При совместном движении с пешеходами на электросамокатах будет запрещено разгоняться на СИМ быстрее 20 км/ч. Выезжать на проезжую часть разрешат только при условии, что это улица с ограничением скорости 60 км/ч. Проект сейчас проходит экспертизу.

<https://www.kommersant.ru/doc/4531042>

КОММЕРСАНТЪ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА, АНАТОЛИЙ КОСТЫРЕВ; 2020.15.10; BIG DATA В КАЖДОЙ БУХАНКЕ; ПОСТАВЩИКИ ЕДЫ ВЫСТУПИЛИ ПРОТИВ ПРОЕКТА «АВТОДАТА»

Поставщики продуктов питания, потребительских товаров, а также логистические ассоциации просят премьера Михаила Мишустина внимательно обсудить проект навигационно-телеметрической платформы «Автодата», против которого уже высказались производители автомобилей и IT-сектор. По их мнению, цели новой платформы неясны, а требование в обязательном порядке предоставлять ей информацию грозит тратами, ростом цен на товары и раскрытием коммерческой тайны. Против проекта выступают и операторы уже существующих навигационных систем.

Логисты, поставщики продуктов питания и товаров повседневного спроса направили премьеру Михаилу Мишустину письмо с критикой законопроекта о ГИС «Платформа «Автодата», который обязывает передавать этой платформе навигационно-телеметрическую информацию. Законопроект уже вызывал вопросы у автоконцернов (см. “Ъ” от 25 сентября), против выступили и крупнейшие IT-компании, такие как «Яндекс» и Mail.ru. Новое письмо подписано руководством 12 ассоциаций, преимущественно объединяющих поставщиков продуктов питания. В их числе также Национальный союз экспертов в сфере транспорта и логистики (СЭЛ) и Российский автотранспортный союз. Авторы письма просят господина Мишустина провести публичное обсуждение документа с привлечением заинтересованных сторон. В аппарате премьера “Ъ” сказали, что обращение получено и находится в проработке.

«Закон об «Автодате» обязывает передавать данные со всех автомобилей в эту систему с оператором в лице НП ГЛОНАСС (не имеет отношения к АО ГЛОНАСС.– “Ъ”), и явно не за государственные деньги, а за счет перевозчиков – владельцев таких данных», – говорит исполнительный директор СЭЛ Ольга Федоткина. – Это вызовет рост стоимости перевозки и цен на товары». Более того, добавляет она, правительство сможет в любой момент расширить список обязательных данных для передачи, оправдывая это, например, коронавирусом.

Исполнительный директор «Русспродсоюза» Дмитрий Востриков отмечает, что в законопроекте не установлены порядок определения оператора системы и его полномочия, в том числе по тарифной политике, потому оценить возможный рост стоимости логистики и цен на продукты пока сложно.

Но понятно, что дополнительная финансовая нагрузка отразится на себестоимости: так, логистическая составляющая велика в производстве хлебобулочных изделий и скоропортящихся продуктов, которые завозятся в магазины чаще остальных.

Руководитель Национальной мясной ассоциации Сергей Юшин указывает, что разработка платформы укладывается в стремление государства «все оцифровать» без какой-либо очевидной необходимости и цели. А бизнес, помимо очередного увеличения финансовой нагрузки, еще и за свои деньги получает огромные риски, связанные с утратой коммерческой тайны: каналов поставок, партнеров и прочего, предупреждает он.

Президент Союза производителей безалкогольных напитков и минеральных вод Максим Новиков называет «Автодату» попыткой ввести «очередной квазигосударственный платеж». Платформа частично дублирует уже действующие системы «Платон» и «ЭРА-ГЛОНАСС», которые более понятны бизнесу, в том числе в вопросе тарифов, указывает он. По словам господина Новикова, в случае «Автодаты» есть риск не только утечки коммерческих данных компаний, но их использования для каких-то пока неясных целей.

В АО ГЛОНАСС сообщили “Ъ”, что выступают против принятия законопроекта в текущей редакции.

«В нем содержится слишком много неопределенностей: ключевые пункты, включая требования к оператору и порядок предоставления информации, отнесены на уровень подзаконных актов», – отмечают в компании. Также там сообщили, что на рынке уже существуют общероссийские и региональные информационные системы, которые обрабатывают большие объемы навигационной информации, и неясно, как с ними будет соотнесен проект «Автодата», равно как нет понимания, какие затраты понесет государство для интеграции с ним этих систем.

Источник, близкий к проекту, говорит, что внедрение платформы обеспечит отечественным разработчикам продуктов и услуг недискриминационный доступ к данным, которые сегодня либо им недоступны, либо добываются «серым» способом. Но другой собеседник “Ъ” говорит, что в результате интересы разработчиков таких продуктов ставятся выше, чем интересы перевозчиков пассажиров и грузов, а также автопроизводителей. «Уже сейчас ясно, что последние понесут значительные затраты в связи с проектом», – говорит он.

<https://www.kommersant.ru/doc/4531029>

КОММЕРСАНТЪ; ИВАН БУРАНОВ; 2020.15.10; ДОРОЖНЫЕ КАМЕРЫ НАЦЕЛЯТ НА COVID-19; ЦОДД РАСШИРЯЕТ ФУНКЦИОНАЛ ПЕРЕДВИЖНЫХ КОМПЛЕКСОВ

Столичные власти готовят городскую систему фиксации нарушений ПДД для выявления водителей-нарушителей самоизоляции. Передвижные камеры, находящиеся в ведении Центра организации дорожного движения (ЦОДД) Москвы, научат фиксировать 50 новых составов правонарушений, включая ст. 6.3 КоАП РФ, введенную в апреле 2020 года и предусматривающую санкции в отношении заболевших COVID или контактировавших с больными. Штрафы достигают 300 тыс. руб.

Столичный ЦОДД объявил на сайте госзакупок тендер по выбору компании, которая займется «работами по модернизации передвижных комплексов фотовидеофиксации нарушений ПДД». Максимальная сумма контракта – 98,1 млн руб. Речь идет о 59 микроавтобусах на базе Ford Transit и Газель Next, на крыше которых установлены камеры. Сегодня они способны фиксировать лишь 14 составов правонарушений, а в результате модернизации перечень расширят до 64 составов, включая проезд на красный свет, непредоставление водителями преимущества пешеходам, пересечение сплошной линии, движение между полос, ряд нарушений правила остановки/стоянки.

Особый интерес вызывает включение состава, предусмотренного ст. 6.3 КоАП РФ «Нарушение законодательства в области обеспечения санитарно-эпидемиологического благополучия населения».

В апреле 2020 года, напомним, в рамках борьбы с распространением в стране коронавируса в эту статью внесли поправки: для граждан-нарушителей норм самоизоляции во время режима «повышенной готовности» штрафы варьируются от 15 тыс. до 300 тыс. руб. (в зависимости от конкретного состава и тяжести нарушения). Весной статья эта применялась в основном в регионах полицейскими в ходе рейдов, о чем ранее рассказывал “Ъ”. Впоследствии часть наложенных штрафов гражданам удалось оспорить в судах. В столице в отношении нарушителей режима самоизоляции применялась ст. 3.18.1 КоАП Москвы (также была введена весной). Отметим, в рамках действия системы цифровых пропусков (ее отключили 8 июня) автовладельцы, передвигающиеся по городу без специального разрешения, получали штрафы в размере 5 тыс. руб. за проезд без пропуска именно по «московской» статье, а не по 6.3 КоАП РФ.

В ЦОДД Москвы “Ъ” пояснили, что большинство стационарных комплексов, которые используются в Москве, уже сегодня способны распознать 55 видов нарушений, тогда как «передвижные – значительно меньше». «Модернизация последних позволит сделать функционал передвижных и стационарных камер идентичным», – пояснили там. Отвечая на вопрос, для чего необходимо добавлять в функционал камер фиксацию нарушителей самоизоляции (ст. 6.3 КоАП), в ЦОДД сказали: «Стационарные комплексы и передвижные должны работать в синхронном режиме, поэтому идет плановая доработка программного обеспечения».

Возможность фиксации нарушения по ст. 6.3 КоАП РФ предусматривается на случай, если потребуется вводить контроль за передвижением по городу граждан, обязанных изолироваться (больных, контактировавших с больными и т. д.), поясняет “Ъ” знакомый с ситуацией источник.

Стационарные камеры этот состав фиксировать уже умеют.

Заболевший COVID-19 гражданин или контактировавшее с ним лицо получают предписание Роспотребнадзора о необходимости соблюдать режим самоизоляции, а если они его не соблюдают, штраф должен выноситься по ст. 6.3 федерального КоАП, поясняет “Ъ” депутат Мосгордумы Кирилл Щитов (автор весенних поправок к КоАП Москвы). Логика, по его словам, в усилении контроля есть. «Если человек инфицирован и является распространителем вируса, конечно, он должен оставаться дома, – говорит депутат. – В идеальном мире люди самостоятельно, добровольно и с полной самосознательностью должны были бы сами остаться дома без камер и штрафов. Но не все готовы добровольно соблюдать изоляцию, чтобы не подвергать риску других. Чем выше контроль, тем выше неотвратимость наказания».

Эксперт по системам фотовидеофиксации нарушений Григорий Шухман обращает внимание на то, что камера не позволяет установить личность водителя и пассажиров.

Идет подмена понятий: движение на транспортном средстве, не внесенном в некую базу, приравнивают к нарушению самоизоляции его собственником», – говорит он.

Господин Шухман ранее направлял обращение в Генпрокуратуру о незаконности автоматической рассылки штрафов весной за нарушение режима самоизоляции: ч. 3 ст. 28.6 КоАП РФ не предусматривает вынесения штрафов по ст. 3.18.1 КоАП Москвы. Ровно по той же аналогии, говорит Григорий Шухман, нельзя с помощью камер наказывать по ст. 6.3 КоАП РФ – это не предусмотрено кодексом. Президент Московской коллегии правовой защиты автовладельцев Виктор Травин отмечает, что камера еще должна быть сертифицирована для выявления этого вида нарушения, это также обязательное условие.

Что касается остальных новых составов, то не все они могут корректно фиксироваться с помощью передвижных камер, подчеркивает Григорий Шухман. Например, для объективного контроля проезда на красный свет нужно несколько снимков с разных

ракурсов, а микроавтобус стоит на одном месте. Многие нарушения требуют обзорных снимков с большой высоты (стационарные камеры висят на Г-образной опоре на столбах), передвижной же комплекс снимает с высоты 2–3 м, отмечает эксперт.

<https://www.kommersant.ru/doc/4530934>

ИЗВЕСТИЯ; АНАСТАСИЯ ПИСАРЕВА, ЕВГЕНИЙ БАГДАСАРОВ; 2020.14.10; ДОРОГИЕ ПОДПИСЧИКИ: КАК РАБОТАЕТ АРЕНДА АВТОМОБИЛЯ ПОНОВОМУ; КЛИЕНТЫ ТРАТЯТСЯ ТОЛЬКО НА БЕНЗИН, МОЙКУ И ШТРАФЫ

Подписка на автомобили становится всё популярнее, и это совсем неудивительно. Обслуживание, замена шин, страховка – всё это включено в арендную плату. Подписчик тратится лишь на бензин, мойку и штрафы. Первую подобную программу в России представила Volvo, затем подтянулись Hyundai, Genesis, Kia и даже УАЗ. Свою версию долгосрочной подписки запустил даже «Яндекс». Действительно ли подписаться – выгоднее, чем владеть, и где подводные камни, выясняли «Известия».

Продлить «Драйв»

В «Яндекс.Драйв» теперь можно арендовать автомобиль на долгий срок – от месяца до полутора лет. При этом заказ можно сделать прямо из дома, с помощью приложения. Надолго можно арендовать как доступные автомобили вроде VW Polo и Skoda Octavia, так и премиальные – Mercedes-Benz C180 и E200, BMW X1 и 520i.

Доступен даже новый электромобиль Nissan Leaf – партия этих машин попала в каршеринг «Яндекса». Причем все автомобили для долгосрочной аренды лишены наклейки каршеринга и предлагаются в нескольких цветах.

Подписка от автопроизводителя

Каждый производитель по-разному подходит к формированию модельного ряда для подписки и сроку долгосрочной подписки. В Hyundai Mobility, например, недоступен Solaris, а самый доступный автомобиль – кроссовер Creta. Кроме того, можно оформить подписку на восьмиместный минивэн H-1. В Hyundai Mobility есть два основных тарифа: Country с арендой на срок от дня до одного месяца и Freedom – от месяца до одного года. Что касается Genesis, то по подписке пока доступна одна-единственная модель – седан G70, его можно взять минимум на год.

Дочерняя Kia предлагает почти весь модельный ряд от Rio до Sorento на срок от одного дня до одного года. Если клиент захочет взять отсутствующую модель, например Stinger, это также можно устроить, пообещали в компании.

Volvo предлагает подписку Car Drive на седан S90, кроссоверы XC60 и XC90, причем второй доступен в самой дорогой и мощной гибридной версии T8. Срок – от года до пяти лет.

Что касается УАЗа, то он предлагает сервис подписки на «Буханку» и «Патриот», но только корпоративным клиентам и ежемесячно.

По минимальному тарифу

Цена аренды зависит от таких факторов, как продолжительность подписки и ежемесячный/годовой пробег, условия страхования. Например, «Яндекс.Драйв» демпингует: если брать Volkswagen Polo на год, то ежемесячные платежи составят всего 19 тыс. рублей. Это, если верить недавно запущенному «Яндексом» калькулятору стоимости владения автомобилем, сопоставимо с затратами на приобретенный в собственность Polo.

Однако «Яндекс.Драйв» ставит жесткие условия: срок аренды – год, пробег не более 16 тыс. км и страховка с франшизой 30 тыс. рублей. За дополнительный километраж придется доплатить.

«Ограничение 16 тыс. км – это как раз город плюс дача. Поэтому и взяли эту разумную цифру», – считает автоэксперт Игорь Моржаретто.

Причем часть машин можно взять из парка «Драйва» на срок от месяца до года, а часть – новыми. Во втором случае минимальный срок аренды составит шесть месяцев. Автопроизводители предлагают новые машины на долгий срок, но Hyundai, например, держит парк машин с пробегом для краткосрочной аренды.

Kia Mobility предлагает Rio за 1,9 тыс. рублей на сутки и за 33 тыс. рублей на месяц. В том случае, если общий срок аренды составит год, ежемесячные платежи снизятся до 27 тыс. рублей. В договоре Kia Mobility сообщается, что арендодатель может застраховать автомобиль как с франшизой, так и без, но годовой пробег в сравнении с «Яндексом» увеличен до 30 тыс. км. За Seltos в случае аренда на год придется выложить 33 тыс. рублей, а за Sportage – 39 тыс. рублей.

В тарифе Country Hyundai Mobility допустимый ежедневный пробег составит 250 км в день, а в тарифе Freedom – 2,5 тыс. км в месяц, что в сумме даст те же 30 тыс. в год. Таким образом, Hyundai Creta на год обойдется в 33,9 тыс. рублей ежемесячно, а если аренда будет ограничена одним месяцем – почти вдвое дороже.

Почем премиум для народа

В премиум-классе тарифы «Яндекс.Драйв» уже не выглядят заманчиво. Например, BMW 520i обойдется в 65 тыс. рублей в месяц при аренде на год, а Mercedes-Benz E200 – в 63 тыс. рублей. Но это с ограничением пробега и франшизой. Если же брать BMW на срок не более месяца, придется выложить 72 тыс. рублей. Дорогим удовольствием окажется и аренда электромобиля Nissan Leaf: она стоит 67 тыс. рублей при аренде на год и 95 тыс. рублей – при аренде на месяц.

Volvo S90 на короткий срок обойдется значительно дороже, чем BMW или Mercedes-Benz, но если брать машину на год, ежемесячные платежи составят 59,5 тыс. рублей. XC60 будет стоить 65 тыс., а XC90 – 95 тыс. рублей в месяц.

Genesis G70 в версии Sport обойдется в 68,9 тыс. рублей, а в версии Supreme – 71,9 тыс. рублей. Как и в случае с Volvo, годовой пробег составит 30 тыс. км. При его превышении придется доплатить еще 10 рублей за каждый километр. Шведский производитель потребует выложить за перепробег 20 тыс. рублей. Франшизы нет ни у Genesis, ни у Volvo.

«Также к нашему полису подключена возможность удаленного урегулирования убытка на территории дилерского центра. Это значит, что с собранным пакетом документов клиенту не нужно ехать в страховую за направлением на ремонт, а можно это сделать в дилерском центре при сдаче машины на ремонт», – рассказали «Известиям» в пресс-службе Volvo.

Аварии и поломки

В «Яндекс.Драйв» также можно выбрать вариант без франшизы, но такая подписка будет дороже, так как все риски сервис берет на себя.

«Если выбрать с франшизой «виновника», то пользователь заплатит не более 30 тыс. рублей за любой ущерб, в том числе за угон, если угонщик не найден. Если без франшизы, то при угоне пользователь ничего не платит», – прокомментировали в пресс-службе «Яндекс.Драйв».

В случае поломки «Яндекс» готов забрать машину на ремонт сразу, если она находится в Москве, Санкт-Петербурге, Казани или Сочи. И даже готов компенсировать время, которое уйдет на ремонт и диагностику, бонусными баллами. Баллы можно потратить на следующую подписку или каршеринг. Ремонт в рамках подписки производителей проще, так как они опираются на собственную сеть официальных сервисов. При этом подменных автомобилей на время ремонта не предусмотрено ни у кого, кроме Volvo и Kia. Нет и заморозки аренды, даже если машина находится в длительном ремонте.

«Да, пользователь продолжает вносить оплату, поскольку использование сервиса не прерывается», – рассказали в пресс-службе Kia.

«Яндекс» позволяет расторгнуть договор, если ремонт длится более 7 дней или 21 дня в случае ДТП по вине подписчика. В Hyundai отметили, что в случае длительного ремонта это можно сделать в индивидуальном порядке, с возвратом денег.

Авторизация онлайн

Сервисы подписки отличаются и доступностью. Hyundai, Kia и Genesis требуют, чтобы подписчик был не моложе 25 лет и со стажем вождения минимум три года. Volvo вообще стаж не учитывает, а у «Яндекса» самые мягкие требования в массовом сегменте – 21 год и два года стажа. Премиум-сегмент доступен с 26 лет и 6 лет водительского стажа.

«Яндекс» и Hyundai позволяют пройти авторизацию в приложении и загрузить фотографии необходимых документов онлайн. В случае с Volvo придется нанести визит дилеру, того же требует и Kia, пока приложение Mobility не запущено.

Куда привозят мечты

«Яндекс» готов привезти автомобиль по адресу, выбранному клиентом, но только внутри зоны поездок «Драйва». Это Москва и Московская область вместе с Золотым кольцом, Санкт-Петербург, Ленинградская область, Карелия, весь Татарстан, Сочи и курортное побережье. На арендованной машине можно ездить и между городами, отметили в пресс-службе «Яндекса» и пообещали, что территория поездок будет расширяться. Машину обещают доставить уже на следующий день или через день. Однако количество автомобилей ограничено. Например, в настоящее время все VW Polo и Skoda Octavia уже разобрали.

Hyundai и Kia предлагают забрать машину на парковке дилера через один-два дня. В первом случае это можно сделать в 43 пунктах выдачи в 17 городах, среди которых, Москва, Санкт-Петербург, Нижний Новгород, Казань, Ростов-на-Дону, Краснодар, Сочи, Симферополь, Воронеж, Красноярск. У Kia географический охват меньше – помимо Москвы и Санкт-Петербурга, подписка действует в Альметьевске, Брянске, Красноярске, Нижнекамске и Обнинске.

Премиальный Genesis можно пока забрать только в «Москва-Сити», но со следующего года подписка начнет работать в Санкт-Петербурге. На автомобилях всех трех брендов можно ездить по всей территории России.

Подписку на Volvo оформляют в Москве, Санкт-Петербурге и Казани, но выдача у «шведов» самая неспешная – придется подождать пару недель, пока машину поставят на учет. Эксплуатировать автомобили можно на территории Центрального, Северо-Западного и Приволжского федеральных округов, за исключением Калининградской области. Также можно выехать в Финляндию и Республику Беларусь, но придется согласовать это с дилером за неделю.

Чем отличается подписка от лизинга

Обычно аренду сравнивают с операционным лизингом. В отличие от классической аренды при оперлизинге клиент выбирает новый автомобиль и, что называется, под себя, то есть какой он хочет. Операционный лизинг позволяет клиенту взять себе автомобиль классом выше, чем он планировал, за счет того что в договоре есть высокая остаточная стоимость, которая позволяет существенно снизить ежемесячный платеж», – рассказали «Известиям» в пресс-службе лизинговой компании «Европлан»

Пока что лизинг интересен в первую очередь для юридических лиц, особенно для тех, кто на основной системе налогообложения, так как российское законодательство позволяет возвращать налог на прибыль и НДС с лизинговых платежей. Недавно стартовавшая госпрограмма «Доступная аренда» дает возможность сэкономить 25% за счет субсидий Минпромторга, что важно, например, самозанятым, так как они не получают налоговый вычет. Источник в одной из лизинговых компаний рассказал «Известиям», что выгодная программа буксует – есть сложности с оснащением машин телематикой.

«Физикам» же подписка выгоднее операционного лизинга.

«Наше законодательство, в отличие от Европы и Америки, пока оптимизацию для физлиц не подразумевает», – отметил руководитель rg-направления компании «Газпромбанк Автолизинг» Артур Саруханов.

Впрочем, автопроизводители уже начали играть и на поле лизинговых компаний. Весной Hyundai объявила о запуске программы Business Mobility – долгосрочной аренды для юридических лиц.

<https://iz.ru/1073010/anastasija-pisareva-evgenii-bagdasarov/dorogie-podpischiki-kak-rabotaet-arenda-avtomobilia-po-novomu>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; АЛЕКСЕЙ ЮХТАНОВ; 2020.14.10; ДАЛИ ДЕНЕГ НА ТРАМВАЙ; В УЛЬЯНОВСКЕ ПЛАНИРУЕТСЯ ПОЛНОЕ ОБНОВЛЕНИЕ ЭЛЕКТРОТРАНСПОРТА

Ульяновск стал первым (и остается пока единственным) городом, получившим федеральную субсидию на приобретение трамвайных вагонов.

Такие субсидии предусмотрены программой по обновлению подвижного состава наземного общественного пассажирского транспорта. Это часть федерального проекта «Общесистемные меры развития дорожного хозяйства», предусмотренного **нацпроектом «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**. **Минтранс** одобрен транш в размере 761 млн рублей. О таком решении сообщил губернатор Ульяновской области Сергей Морозов, выступая вчера на пленарной дискуссии «Комплексная программа модернизации пассажирского транспорта в городских агломерациях» на форуме «Общественный транспорт-2020» в Москве. Здесь был представлен опыт региона по модернизации системы общественного транспорта.

– За основу взят комплексный подход. С одной стороны, это формирование приоритета городского электротранспорта на магистральных направлениях. С другой – приоритет в микрорайонах автобусов средней вместимости с метановым оборудованием. Мы приняли социальный стандарт транспортного обслуживания населения, приступили к обновлению подвижного состава общественного транспорта и модернизации его инфраструктуры, – заявил в своем выступлении на форуме Сергей Морозов.

На поступившие средства запланировано закупить 29 новых низкопольных трамваев, первые десять из них уже прибыли в Ульяновск и задействованы на обслуживании наиболее загруженных городских маршрутов.

Общий же объем планируемых инвестиций в транспортную модернизацию региона оценивается в 22 млрд рублей. В 2021 году намечается заключение концессионного соглашения по городскому наземному электрическому транспорту на сумму свыше 15 млрд рублей. Речь идет о полном обновлении подвижного состава электротранспорта и соответствующей инфраструктуры – о закупке дополнительных новых трамваев, троллейбусов, внедрении четырех транспортно-пересадочных узлов, обновлении рельсов, контактной сети, тяговых подстанций и остановок.

В настоящий момент правительством РФ разрабатывается комплексная программа модернизации пассажирского транспорта в городских агломерациях, которая до 2030 года охватит 104 города России.

<https://rg.ru/2020/10/14/reg-pfo/v-ulianovske-zakupiat-29-novyh-nizkopolnyh-tramvaev.html>

Ъ; 2020.14.10; КРАЕВОЙ ПЕРЕВОЗЧИК ПРЕТЕНДУЕТ НА ОБСЛУЖИВАНИЕ МАРШРУТОВ ПЕРМИ

ПКГУП «Автовокзал» намерено участвовать в новых конкурсах на обслуживание автобусных маршрутов Перми. Об этом сообщает Business Class. Источник, близкий к краевому **минтрансу**, подтвердил эту информацию. По его словам, предприятие

претендует на два городских маршрута. «Это столица, 30% перевозок в ней должны контролировать госпредприятия, не важно, в чьей они собственности – муниципалитета или края», – пояснил собеседник “Ъ-Прикамье”.

Напомним, в начале недели департамент транспорта администрации Перми начал объявлять аукционы на обслуживание ранее не разыгранных автобусных маршрутов. Сейчас открыт прием заявок на торги по шести маршрутам – №11, 19, 45, 51, 59 и 74. В ближайшее время будет также объявлен конкурс на обслуживание маршрута №55. Для того чтобы принять участие в аукционе, перевозчик должен иметь в своем автопарке автобусы большого класса с максимальным сроком эксплуатации не более 11 месяцев, экологическим классом Евро-5 и наличием низкопольных площадок. Вся техника должна быть оснащена кондиционерами, электронными табло, системами навигации, видеонаблюдения и аудиоинформирования, датчиками пассажиропотока и стационарными валидаторами. Кроме того, администрация изменила критерии оценки заявок на участие в торгах. Будет рассматриваться не только предложенная цена контракта, но и квалификация участника закупки: опыт перевозчика, деловая репутация и наличие материальных ресурсов.

ПКГУП «Автовокзал» сегодня управляет сетью автовокзалов и пересадочных пунктов в Прикамье. На его базе планируется создать краевой автопарк. Для этих целей власти региона собираются закупить 100 новых автобусов, что позволит занять 25% рынка пригородных перевозок. Ранее в регион уже поступило 68 единиц техники – 44 автобуса большого класса и 24 машины среднего класса.

<https://www.kommersant.ru/doc/4530548>

РБК КАЛИНИНГРАД; НАТАЛЬЯ БУДРИНА; 2020.14.10; БУМ ТРАНЗИТА. НА ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ РЕГИОНА РЕЗКО ВЫРОС ОБЪЕМ ГРУЗОПЕРЕВОЗОК

В сентябре 2020 года на Калининградской железной дороге почти в 10 раз по сравнению с этим же месяцем прошлого года вырос объем транзитных контейнерных перевозок по маршруту Китай – Европа – Китай. Об этом сообщает пресс-служба КЖД.

Если в сентябре 2019 года через Калининград было перевезено 656 ДФЭ (двадцатифутовых эквивалентов – условная единица измерения вместимости грузовых транспортных средств, – прим. РБК Калининград) контейнерных грузов, то в сентябре 2020 года – почти 6,9 тысяч ДФЭ. Из них 3,5 тысячи было перевезено мультимодально – то есть, несколькими видами транспорта.

С января по сентябрь этого года объем транзитных перевозок контейнеров из Китая в Европу и обратно через Калининградскую железную дорогу увеличились почти в 2,5 раза в сравнении с аналогичным периодом прошлого года. Общий объем перевезенных грузов в контейнерах в текущем году вырос на 243% и составил 16,6 тыс. ДФЭ (в 2019 году – 6,8 тыс. ДФЭ – прим. РБК Калининград).

В то же время, объем пассажирских перевозок по железной дороге с января по сентябрь снизился на 33%.

Как рассказал РБК Калининград начальник службы корпоративных коммуникаций КЖД Александр Першин, такой рост связан с тем, что в существующей системе логистических цепочек грузоотправители и грузополучатели признают калининградское направление одним из самых эффективных и по скорости доставки, и по сохранности грузов. «Поэтому на наше направление пришли серьезные компании-операторы транзитных перевозок и с удовольствием работают уже не первый год. Мы получаем позитивные отзывы о качестве работы Калининградской железной дороги и всего транспортного комплекса Калининградской области», – отметил Першин.

В апреле РЖД, «Объединенная транспортно-логистическая компания – Евразийский железнодорожный альянс» и немецкая DB Cargo запустили новый мультимодальный

маршрут по транзитной доставке грузов из Китая в Европу через Калининградский морской торговый порт. Цепочка организована по маршруту Сиань (Китай) – Калининград – Росток (Германия) – Дуйсбург (Германия). По расчетам, благодаря новому маршруту доставка грузов должна занимать не более 14 суток вместо 45 дней перевозки морем.

В середине августа стало известно, что в регионе планируют создать мультимодальный транспортно-логистический комплекс «Западный». Он должен появиться на базе ТЛЦ «Калининград» (станция Дзержинская Новая) и ТЛЦ «Черняховск». Объект будет выступать в роли экспортно-импортного хаба, через который будут проходить грузы в Россию и из нее, а также транзитные грузы из Европы в страны Азиатско-Тихоокеанского региона и в обратном направлении.

<https://kaliningrad.rbc.ru/kaliningrad/14/10/2020/5f86c5a49a794703c18adc06>

Ъ; НИКОЛАЙ ЯБЛОНСКИЙ; 2020.14.10; УВЗ ОПРОВЕРГ ИНФОРМАЦИЮ ОБ ОТСУТСТВИИ ЗАКАЗОВ НА ВАГОНЫ НА 2021 ГОД

Пресс-служба Уралвагонзавода (УВЗ, входит в госкорпорацию «Ростех») назвала недостоверной информацию об отсутствии покупателей на подвижной состав УВЗ. Ранее издание РБК со ссылкой на источники сообщило, что УВЗ не нашел заказчиков на вагоны на 2021 год.

«Некоторым журналистам, публикующим материалы о вагоностроительной отрасли, следовало бы тщательнее подбирать свои источники. Информация об отсутствии покупателей на подвижной состав Уралвагонзавода не соответствует действительности и порочит деловую репутацию. Заявления подобного рода – попытка вмешаться в коммерческую деятельность УВЗ и оказать давление на ход ведущихся переговоров», – говорится в заявлении пресс-службы.

В нем указано, что «подобная недостоверная информация может оказать дестабилизирующее влияние на производственную деятельность внутри предприятия и повлечь негативные последствия, как в производстве гражданской продукции, так и при исполнении гособоронзаказа». «Возможно, это и является истинной целью материалов подобного рода», – предполагают на УВЗ.

В пресс-службе напомнили, что у предприятия на 2021 год есть действующие контракты, в частности, с Федеральной грузовой компанией (ФГК, принадлежит «РЖД»).

«В связи с вышеизложенным, готовится иск в суд о признании сведений, не соответствующих действительности и защите деловой репутации, а также о взыскании убытков, размер которых будет определен на момент подачи искового заявления», – заявили на УВЗ.

В июле сообщалось, что УВЗ рассматривает возможность введения неполной рабочей недели из-за недозагрузки гражданского направления. Ранее участники рынка грузоперевозок неоднократно отмечали профицит вагонов на сети РЖД при снижении объемов перевозок. Эти факторы привели к снижению спроса на новые вагоны. В результате, по данным Росстата, в стране за первое полугодие 2020 года снизились показатели производства грузовых вагонов на 26,7%.

Впрочем, тогда на УВЗ отмечали, что «формирование портфеля заказов – процесс непрерывный». «Идет поиск новых контрактов на продукцию вагоностроения, ведутся переговоры. Разрабатываются, проходят испытания, сертифицируются и внедряются в производство новые виды специализированного инновационного подвижного состава. Это дает возможность работать в нишевых сегментах и компенсирует негативные последствия снижения спроса на полувагоны», – отмечали в пресс-службе УВЗ. В частности, рассматривалась активизация вагоностроительной отрасли через развитие экспорта, поддержку проектов производства дефицитных комплектующих, развитие компетенций в части сервисного обслуживания.

<https://www.kommersant.ru/doc/4530811>

Ъ; АНДРЕЙ САЗОНОВ; 2020.14.10; ДЕЛО БЫВШЕГО ЗАМНАЧАЛЬНИКА КУЙБЫШЕВСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ ПЕРЕДАНО В СУД

Уголовное дело в отношении бывшего первого заместителя начальника Куйбышевской железной дороги Дмитрия Атякина и его посредников, обвиняемых в получении взяток в особо крупном размере, передано в суд. Об этом сообщается на официальном сайте Приволжской транспортной прокуратуры.

Следствием установлено, что с 2018 года Дмитрий Атякин лично и через посредников за общее покровительство получил 11 млн руб. и 290 тыс. руб. в качестве оплаты энергоснабжения его жилого дома. На имущество бывшего топ-менеджера Куйбышевской железной дороги, включая квартиры, земельные участки, дом и автомобиль на сумму более 47 млн руб. наложен арест. В настоящее время Дмитрий Атякин содержится под стражей. Его посредники, признавшие вину, находятся под домашним арестом.

Материалы уголовного дела направлены в Железнодорожный районный суд Самары.

Дмитрий Атякин был назначен первым заместителем начальника Куйбышевской железной дороги в октябре 2014 года. До этого он занимал должность заместителя начальника Куйбышевской железной дороги по территориальному управлению. Дмитрий Атякин был задержан в октябре 2019 года. Впервые в истории Куйбышевской железной дороги возбуждено уголовное дело в отношении топ-менеджера этого филиала ОАО РЖД.

<https://www.kommersant.ru/doc/4530862>

Ъ; 2020.14.10; ОДНА ИЗ КРУПНЕЙШИХ РОССИЙСКИХ АВИАКОМПАНИЙ UTAIR ПЕРЕШЛА В ОБЛАКО МТС

ПАО «МТС» (NYSE: MBT, MOEX: MTSS), ведущая российская компания по предоставлению цифровых, медийных и телекоммуникационных сервисов, сообщает о реализации комплексного проекта по переводу ИТ-инфраструктуры Utair в облако провайдера #CloudMTS. На облачную площадку перенесены ключевые информационные системы и приложения одной из крупнейших российских авиакомпаний, реализующей авиаперевозки по 140 направлениям. В проекте используется аттестованный сегмент облака, который обеспечивает высокую безопасность и соответствует 152-ФЗ «О персональных данных».

В облако МТС переведено порядка 90% ИТ-инфраструктуры авиакомпании Utair, включая ее дочерние структуры и подразделения по всей стране. В облаке функционируют как внутренние ИТ-системы, так и внешние клиентские ресурсы. Масштабный проект по переходу в облако МТС реализован в течение трех месяцев. Бесшовная миграция позволила перенести ИТ-системы с внешней облачной платформы, обеспечивая высокую работоспособность компании в переходный период.

На облачную площадку #CloudMTS перенесены системы, связанные с управлением операционной деятельностью, бухгалтерией и финансами. Это позволяет повысить эффективность взаимодействия распределенных подразделений авиакомпании за счет консолидации ИТ-ресурсов в облаке и централизованного доступа к ним. На основе облака МТС работают внешние онлайн-сервисы для пассажиров: сайт и мобильное приложение. С их помощью клиенты компании оформляют билеты, регистрируются на рейсы и узнают расписание. Облачные технологии обеспечивают высокую доступность и скорость работы клиентских сервисов – до пяти раз быстрее по сравнению с традиционным подходом. В среднем на 25% сокращаются затраты, связанные с эксплуатацией ИТ-оборудования.

«Utair продолжает активно внедрять технологичные решения в операционные процессы и использует облачные технологии для надежной работы ключевых ИТ-систем. Переход в облака позволяет повысить эффективность взаимодействия ИТ подразделений и

существенно оптимизировать операционные расходы компании на ИТ. Все это делается для удобства пассажиров – чтоб они могли быстро и комфортно покупать билеты и дополнительные услуги на сайте и в мобильном приложении Utair по экономичным ценам», – отмечает президент «Utair – Пассажирские авиалинии» Павел Пермяков.

«Мы наблюдаем устойчивый рост интереса крупного бизнеса к облачным технологиям. Этот тренд актуален для всей страны, в том числе для компаний Тюменской области. Облачный подход обеспечивает баланс между долгосрочными инвестициями и текущими тратами, что особенно востребовано в текущей экономической ситуации. Переход в облако становится обязательным этапом в цифровом развитии для компаний, которые работают с большими массивами данных, а также с персональными данными россиян. Пример Utair демонстрирует, как новые технологии помогают в работе компании, которая реализует важную социальную функцию по обеспечению транспортной доступности на территории России. Авиакомпания летает более чем по 140 направлениям в России, из них 75 маршрутов доступны только пассажирам Utair», – комментирует директор филиала МТС в Тюменской области Евгений Малыхин.

В проекте используется выделенный VPN-канал для безопасной передачи данных. Для всех перенесенных в облако систем провайдер осуществляет резервное копирование, что повышает надёжность работы. Помимо облачных решений, Utair пользуется также услугами мобильной связи, выделенными линиями связи 8-800 и сервисом по SMS-оповещению «МТС Коммуникатор».

<https://www.kommersant.ru/doc/4530515>

[Вернуться в оглавление](#)