



Ежедневный мониторинг СМИ

20 ОКТЯБРЯ 2020

СОДЕРЖАНИЕ

| | |
|---|----|
| РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА # ЭКОНОМИКА ЦЕНТРАЛЬНОГО ОКРУГА; СКРИПКА АННА; 2020.20.10; ПРОЕЗД ПО ПРОСПЕКТУ ДРУЖБЫ; КАК РАЗРАБАТЫВАЕТСЯ НОВЫЙ СТАНДАРТ ДОРОЖНОГО СТРОИТЕЛЬСТВА В РЕГИОНАХ..... | 3 |
| РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА # ЭКОНОМИКА ЦЕНТРАЛЬНОГО ОКРУГА; ЩЕПКИНА АЛЕКСАНДРА; 2020.20.10; РАЗГРУЗИЛИ ЦЕНТР; ОТКРЫЛОСЬ ДВИЖЕНИЕ ПО ВТОРОЙ ОЧЕРЕДИ ВОСТОЧНОГО ОБХОДА ТУЛЫ..... | 4 |
| КОММЕРСАНТЬ ПРИЛОЖЕНИЕ ЛОГИСТИКА; АРТЕМ КОРЕНЯКО; 2020.20.10; В НЕБЕ ПАХНЕТ ДЕФИЦИТОМ; ЦЕНЫ НА ГРУЗОВЫЕ АВИАПЕРЕВОЗКИ ВЫРОСЛИ ИЗ-ЗА ПАНДЕМИИ В ПЯТЬ-СЕМЬ РАЗ..... | 4 |
| КОММЕРСАНТЬ ПРИЛОЖЕНИЕ ЛОГИСТИКА; 2020.20.10; ПАНДЕМИЯ РОСТА; ОБЪЕМЫ СПРОСА ВО ВСЕХ СЕГМЕНТАХ ЛОГИСТИЧЕСКОГО РЫНКА РАСТУТ, НО НЕ ПОДДАЮТСЯ ПРОГНОЗАМ..... | 8 |
| КОММЕРСАНТЬ ПРИЛОЖЕНИЕ ЛОГИСТИКА; 2020.20.10; ОТ СРЕДНЕЙ СТАВКИ К РЫНОЧНЫМ КОТИРОВКАМ; КРИЗИС НА РЫНКЕ ВАГОНОВ УСУГУБЛЯЕТСЯ ОТСУТСТВИЕМ ОТРАСЛЕВОЙ СТАТИСТИКИ..... | 10 |
| КОММЕРСАНТЬ ПРИЛОЖЕНИЕ ЛОГИСТИКА; АРТЕМ КОРЕНЯКО; 2020.20.10; «ОСТАНОВКА 80–90% РЕЙСОВ СТАЛА ДЛЯ НАС ИСПЫТАНИЕМ»; У ОПЕРАТОРОВ ЭКСПРЕСС-ДОСТАВКИ ПРИБАВИЛОСЬ РАБОТЫ В РОССИИ ... | 11 |
| КОММЕРСАНТЬ КАЗАНЬ; КИРИЛЛ АНТОНОВ; 2020.20.10; САМОКАТЫ НЕ ХОТЯТ ПУСКАТЬ НА САМОТЕК; ГИБДД ТАТАРСТАНА ПРЕДЛАГАЕТ УЖЕСТОЧИТЬ ПРАВИЛА ИХ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ..... | 14 |
| КОММЕРСАНТЬ; НИКИТА КОРОЛЕВ; 2020.20.10; В СЛОЖНОЙ ОПЕРАТИВНОЙ ОСТАНОВКЕ; ПАССАЖИРОВ МОСКВЫ БУДУТ МОНИТОРИТЬ ПО СМАРТФОНАМ..... | 16 |
| КОММЕРСАНТЬ; ИВАН БУРАНОВ; 2020.20.10; «АЭРОЭКСПРЕСС» ЗАПЛАТИТ ЗА ПРОЕЗД; АВТОБУСЫ КОМПАНИИ СУД ПРИЗНАЛ МАРШРУТНЫМ ТАКСИ..... | 17 |
| КОММЕРСАНТЬ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2020.20.10; ПРАВИТЕЛЬСТВО ЗАГРУЗИЛОСЬ ВАГОНАМИ; БОРЬБА С ПРОФИЦИТОМ ПОДВИЖНОГО СОСТАВА ПЕРЕХОДИТ В СТАДИЮ TRADE-IN..... | 18 |
| КОММЕРСАНТЬ; ЮРИЙ СЕНАТОРОВ; 2020.20.10; ДЕНЬГИ ПРОСОЧИЛИСЬ СКВОЗЬ АЭРОДРОМНЫЕ ПЛИТЫ; ЭКС-ГЛАВА ФГУП ОСУЖДЕН ЗА ЗЛУПОТРЕБЛЕНИЕ, НО ОСВОБОЖДЕН ПО СРОКУ ДАВНОСТИ..... | 19 |
| КОММЕРСАНТЬ; АЛЕКСАНДРА МЕРЦАЛОВА; 2020.20.10; ТУРИСТЫ ОКАЗАЛИСЬ ВНУТРЕННЕ НЕ ГОТОВЫ; ПУТЕШЕСТВОВАТЬ ПО РОССИИ СТАЛО ДОРОГО И НЕКОМУ..... | 20 |
| КОММЕРСАНТЬ; 2020.20.10; BIM-ПРОЕКТИРОВАНИЕ – ТЕХНОЛОГИЯ БУДУЩЕГО; ИНТЕРВЬЮ С ДИРЕКТОРОМ ИНСТИТУТА «УРАЛЖЕЛДОРПРОЕКТ» – ФИЛИАЛА АО «РОСЖЕЛДОРПРОЕКТ» ДЕНИСОМ ГЛАЗОВЫМ..... | 21 |
| КОММЕРСАНТЬ; ИЛЬЯ УСОВ; 2020.20.10; «БЕЗ РЕГУЛИРОВАНИЯ РЫНОК НЕ РАБОТАЕТ»; БЛИЦИНТЕРВЬЮ..... | 23 |

Министерство транспорта РФ

| | |
|--|----|
| ВЕДОМОСТИ; АНДРЕЙ СТАСЬ; 2020.20.10; ПАРАДОКСАЛЬНЫЙ МАРКЕТИНГ «ПОБЕДЫ»; СКАНДАЛЬНЫЙ ИНФОРМАЦИОННЫЙ ФОН НЕ МЕШАЕТ БУРНОМУ РОСТУ ЛОУКОСТЕРА «ПОБЕДА»..... | 26 |
| ПЕРВЫЙ КАНАЛ; АНДРЕЙ КУЗНЕЦОВ; 2020.20.10 09.14; В РОССИЙСКИХ РЕГИОНАХ НОВЫЕ АВТОБУСЫ И ТРОЛЛЕЙБУСЫ ПРИХОДЯТ НА СМЕНУ ТРАНСПОРТУ, ОТСЛУЖИВШЕМУ СВОЙ СРОК..... | 26 |
| ВЕСТИ; ДАРЬЯ ОКУНЕВА; 2020.19.10 20.52; ЭЛЕКТРОСАМОКАТЫ МОГУТ ПРИРАВНЯТЬ К МОПЕДАМ: ЧЕМ ЭТО ГРОЗИТ ВЛАДЕЛЬЦАМ | 27 |
| КОММЕРСАНТЬ; АНДРЕЙ ЦВЕТКОВ; 2020.19.10; РЕКОНСТРУКЦИЯ АЭРОПОРТА ТАМБОВА ПОТРЕБУЕТ 4,5 МЛРД РУБЛЕЙ | 29 |
| ПРАЙМ; 2020.19.10; МИНТРАНС РФ РАЗРАБОТАЛ ПОРЯДОК ДВИЖЕНИЯ БОЛЬШЕГРУЗОВ В ЗОНЕ АВТОМАТИЧЕСКОГО КОНТРОЛЯ..... | 29 |
| ТАСС; 2020.19.10; ЭКСПЕРТ: ДОРОГА ИЗ КАВМИНВОД НА КУОРТЫ КУБАНИ УВЕЛИЧИТ ТУРПОТОК НА СТАВРОПОЛЬЕ..... | 29 |
| РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – СПЕЦВЫПУСК; ИРИНА ФУРСОВА; 2020.19.10; № «МОСКВА» ПОЕХАЛА; СОЗДАНЫ ПЕРВЫЕ ОТЕЧЕСТВЕННЫЕ ГРУЗОВИКИ НУЛЕВОЙ ЭМИССИЕЙ | 30 |
| ПРАЙМ; 2020.19.10; НОВЫЕ ПРАВИЛА ПО ЗАКРЫТОЙ ПЕРЕВАЛКЕ УГЛЯ В ПОРТАХ РФ ЗАРЕГИСТРИРОВАНЫ МИНИУСТОМ..... | 31 |
| РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; АЛЕКСЕЙ МИХАЙЛОВ; 2020.19.10; СЮРПРИЗ ДЛЯ АССОЛЬ; КРУПНЕЙШИЙ В МИРЕ ПАРУСНИК «СЕДОВ» ОШВАРТОВАЛСЯ В МУРМАНСКОМ ПОРТУ | 32 |
| РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2020.19.10; ВОЗДУШНЫЕ ТРЕВОГИ; АЭРОПОРТЫ РАЗДЕЛЯТ НА КАТЕГОРИИ УЯЗВИМОСТИ..... | 33 |

ПУБЛИКАЦИИ

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА # ЭКОНОМИКА ЦЕНТРАЛЬНОГО ОКРУГА; СКРИПКА АННА; 2020.20.10; ПРОЕЗД ПО ПРОСПЕКТУ ДРУЖБЫ; КАК РАЗРАБАТЫВАЕТСЯ НОВЫЙ СТАНДАРТ ДОРОЖНОГО СТРОИТЕЛЬСТВА В РЕГИОНАХ

Дорога по проспекту Дружбы в Курске стала первым городским объектом, построенным в рамках **национального проекта «Безопасные и качественные дороги»**. Куряне вспоминают, что раньше на ее месте были пустырь и грязевое месиво. Общественного транспорта не было, такси отказывалось брать заказы по этим адресам, а жители терпеливо ждали перемен.

Теперь кадры, на которых запечатлены грунтовые рытвины от колес, вызывают улыбку, ведь на этом месте теперь современная трасса: почти 3,5 километра протяженностью и 16 метров шириной.

Четыре полосы движения соединяют два крупных микрорайона Курска, еще две полосы позволяют местным жителям заезжать домой, не мешая основному потоку транспорта. Между оживленной трассой и домами – зеленая зона: здесь высадили свыше 10 тысяч деревьев и кустарников. Появились остановки для общественного транспорта – проспект ожил.

Теперь глава региона Роман Старовойт рассказал о перспективах дальнейшего развития транспортной инфраструктуры в этом микрорайоне.

– Мы все понимаем, что городу нужен выход с этой развязки на западную часть объездной Курска, – говорит он. – Проект этой дороги уже разрабатывается, и мы надеемся на его поддержку.

Министр транспорта РФ Евгений Дитрих, присутствовавший на торжественной церемонии открытия новой дороги, отметил, что подобные проекты должны быть поддержаны: причем вот такое обустройство проезжей части и прилегающей территории уже пора сделать новым стандартом для дорожного строительства.

Дорожные работы близятся к завершению и в Белгороде – теперь здесь можно проехать по новому путепроводу, соединившему улицу Молодежную и бульвар Юности. Кроме того, завершаются работы на улице Щорса, где реконструкция трассы с выделенной осевой полосой для общественного транспорта тоже идет по принципу «от фасада до фасада». И пока сами белгородцы спорят о реформе, разделившись на два лагеря, по путепроводу проехал челябинский урбанист Лев Владов. После этого он назвал решение таким образом переделать улицу Щорса смелым для города с небольшим населением. А в качестве плюсов проекта отметил выделенные для общественного транспорта полосы посередине проезжей части: движение будет гораздо быстрее, высота остановок позволит мамам с колясками и маломобильным пассажирам не тренироваться в прыжках. В число плюсов вошли и велодорожки, зоны озеленения, светофоры для велосипедистов и много чего еще, что, к слову, пока не устали критиковать сами белгородцы.

Впрочем, мэр Белгорода Юрий Галдун уже подвел итоги этого спора между сторонниками и противниками реконструкции улицы Щорса. Он уверен, что изначально приоритет в городе нужно отдавать пешеходам.

– Поэтому у нас столько пешеходных зон, – отмечает мэр. – Потом нужно позаботиться о велосипедистах, тех, кто ездит на самокатах и подобных им видах транспорта, и мы продолжаем строить велодорожки. Затем – приоритет общественному транспорту, и мы сделали для него выделенные полосы. И только после этого мы можем говорить об удобстве владельцев личных автомобилей.

Прямая речь

Евгений Дитрих, министр транспорта РФ:

– Это не четырехполосная, а шестиполосная дорога, ведь отдельные полосы выделены для подъезда к домам. По четырем полосам можно ехать со скоростью 70 километров в час, и те, кто направляется к себе домой, не будут мешать движению. Это вопрос безопасности. К тому же здесь предусмотрены зеленые зоны, что делает объект еще и экологически безопасным. Я считаю, что это новый стандарт, по которому нужно строить такого рода дороги в зонах жилой застройки.

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА # ЭКОНОМИКА ЦЕНТРАЛЬНОГО ОКРУГА; ЩЕПКИНА АЛЕКСАНДРА; 2020.20.10; РАЗГРУЗИЛИ ЦЕНТР; ОТКРЫЛОСЬ ДВИЖЕНИЕ ПО ВТОРОЙ ОЧЕРЕДИ ВОСТОЧНОГО ОБХОДА ТУЛЫ

Восточный обход существенно разгружает центр города. Его первая очередь – двухполосная трасса – была построена еще в 2006 году.

Предполагалось, что следом появится еще одна двухполоска, но на вторую очередь денег не хватило. В результате такой половинчатости горожане получили еще одну автодорогу, где в часы пик образовывались пробки. Так что открытие второй очереди Восточного обхода – событие, которого туляки ждали с нетерпением. К тому же за эти годы бывшие пустыри стали превращаться в современные жилые кварталы, здесь же находятся такие знаковые места, как Суворовское училище, Ледовый дворец, парк «Патриот-Тула», да и ряд крупных супермаркетов.

Но особо стоит сказать о надземном переходе в районе Суворовского училища и парка «Патриот-Тула». Это первое в ЦФО подобное сооружение из алюминия. Его конструкции были доставлены на место уже готовыми к сборке (длина пролетного строения 40 метров, ширина проходной части три метра), а монтаж, по словам **Евгения Дитриха**, занял несколько часов, к тому же без применения тяжелой строительной техники, что сохранило дорожное полотно.

– «Исходя из того, что получилось с поставками по алюминию, это космос, – заметил министр, пройдя по нему в сопровождении главы региона. Это образец инновационного строительства. На федеральных трассах будем пробовать такие объекты. За Тульской областью спешим всей Россией.»

Вторая очередь Восточного обхода была построена в рамках **национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**. Объем финансирования – около 800 миллионов рублей.

КОММЕРСАНТЪ ПРИЛОЖЕНИЕ ЛОГИСТИКА; АРТЕМ КОРЕНЯКО; 2020.20.10; В НЕБЕ ПАХНЕТ ДЕФИЦИТОМ; ЦЕНЫ НА ГРУЗОВЫЕ АВИАПЕРЕВОЗКИ ВЫРОСЛИ ИЗ-ЗА ПАНДЕМИИ В ПЯТЬ-СЕМЬ РАЗ

Небывалый кризис в мировой гражданской авиации из-за пандемии привел к кратному росту цен на воздушные перевозки грузов, которые, в отличие от пассажирских перевозок, не подвергаются ограничениям из-за коронавируса. Меняющаяся конъюнктура заставляет авиакомпании закупать дефицитные грузовые воздушные суда, подорожавшие почти на треть, или конвертировать в грузовые невостребованные пассажирские самолеты.

В конце сентября глава Международной ассоциации воздушного транспорта (IATA) Александр де Жюньяк с тревогой констатировал: «Пиковый сезон для авиaperевозок грузов начнется в ближайшие недели, но из-за серьезного дефицита провозных емкостей на авиарынке грузоотправители могут искать альтернативы воздушному транспорту в виде железнодорожного и морского». В августе IATA зафиксировала рост спроса на услуги по перевозке грузов воздушным транспортом к июлю на 1,1%, но в сравнении с августом прошлого года он оказался ниже на 12,6% (в тонно-километрах).

Авиатранспорт может перевозить больше грузов, считают в IATA, но этому мешает провал на рынке пассажирских перевозок: в доковидные времена в их багажных отсеках перевозили половину всего объема воздушных грузоперевозок. Ситуацию не спасли дополнительные емкости грузовых авиасудов, выведенные в текущем году на рынок: в августе 2020-го в действующем флоте мировых авиакомпаний стало на четверть больше грузовых самолетов, чем в августе прошлого года, причем ежедневный налет широкофюзеляжных грузовых самолетов в августе стал самым высоким с 2012 года – 11 часов, свидетельствует статистика IATA.

Грузовые перевозчики отмечают, что главная проблема для рынка – перевезти тот груз, который не могут забрать пассажирские самолеты. «Сейчас в целом наблюдается дефицит грузовых емкостей и самолетов на рынке, особенно широкофюзеляжных дальнемагистральных, которые и обеспечивали львиную долю перевозок в пассажирских багажных отсеках», – прокомментировала “Ъ” ситуацию исполнительный операционный директор группы «Волга-Днепр» Татьяна Арсланова (на долю группы приходится более половины всего грузооборота гражданской авиации РФ). По ее словам, авиационная доставка для отдельных индустрий сегодня стала востребована гораздо больше, чем раньше, поскольку гарантирует скорость, надежность и сохранность перевозимого груза.

Частный выход

Снижение показателей грузовой работы авиатранспорта в России не стало существенным, особенно на фоне настоящего обвала в пассажирской коммерческой авиации. По данным **Росавиации**, в течение первых семи месяцев 2020 года грузооборот на международных авиамаршрутах снизился на 10,5% к прошлогоднему уровню, а на внутренних линиях даже вырос на 8,5%. Однако объемы перевезенных грузов снизились как в международном (на 4,2%), так и во внутреннем (на 1,2%) сообщении.

На этом фоне частная авиационная группа S7 Airlines, вырвавшаяся в текущем году в лидеры по пассажиропотоку в России, впервые заявила о намерении приобрести в свой парк два грузовых самолета Boeing 737–800 с поставкой в 2020 и 2021 годах. Коммерческим управлением этих самолетов займется компания S7 Cargo, которая сегодня в S7 выполняет функции генерального агента по продаже перевозок грузов на пассажирских самолетах авиакомпании. Решение о приобретении грузовых самолетов было принято еще в 2019 году и не было связано с пандемией, заявил в интервью “Ъ” гендиректор S7 Cargo Илья Ярославцев. В пресс-службе компании к этому добавили, что в августе 2020-го S7 Airlines увеличила грузопоток на 50% к августу прошлого года.

Не все аналитики рынка уверены, что грузовому проекту S7 Group гарантирован успех. «С одной стороны, из-за пандемии объемы груза, перевозимого специализированными грузовыми самолетами, выросли одновременно со ставками: сейчас цены на авиаперевозку грузов поднялись в пять-семь раз. Это может обеспечить высокую рентабельность грузовых рейсов S7 в краткосрочной перспективе», – рассуждает старший эксперт авиационной практики Vain & Company Сергей Зайцев. – С другой стороны, объемы регулярного авиасообщения активно восстанавливаются, соответственно, увеличиваются и провозные емкости в грузовых отсеках пассажирских судов, что скоро будет негативно влиять на доходность грузовых самолетов». Господин Зайцев отмечает, что до нынешнего кризиса авиакомпании с грузовыми самолетами «не были сверхприбыльными». По его мнению, в долгосрочной перспективе успех инициативы S7 сильно зависит от условий сделки и коммерческих компетенций компании. Эксперт не исключает, что при нынешней конъюнктуре рынка «S7 могла добиться очень выгодных условий приобретения грузовых воздушных судов или же заключила долгосрочные договоры на перевозку грузов в больших объемах».

Андрей Чупров, гендиректор хабаровской грузовой авиакомпании «Ерофей» (которая работает под брендом E-Cargo), рассказал “Ъ”, что в пиковый период доставка 1 кг груза из Китая выросла в два-три раза, маржинальность такой перевозки – в полтора раза. Но

при этом он предупреждает своих смелых конкурентов: цена входа на этот рынок стала выше, поскольку стоимость грузовых самолетов растет из-за высокого спроса на них. По его оценке, сейчас Boeing 757–200 Freighter стоит на 20–30% больше, чем два года назад, когда стартовал проект «Ерофей».

С грузом легче

Сегодня практически все российские авиакомпании пытаются возместить убытки от кризиса путем развития грузового бизнеса, в том числе те, кто раньше специализировался исключительно на чартерных перевозках туристов на мировые курорты. Например, в январе–августе российская авиакомпания Royal Flight (обслуживает турпотоки Coral Travel и Sunmar) увеличила грузопоток в 47 раз, Azur Air (Anex Tour) – в 22 раза. Как рассказала “Ъ” представитель Azur Air Анастасия Дюмулен, для работы на этом рынке авиакомпания реконфигурировала в грузовую версию два самолета Boeing 767 и активнее использует багажные отсеки пассажирских воздушных судов, что позволило компании в первом полугодии впервые войти в топ-15 грузовых авиаперевозчиков в России. Впрочем, такой существенный рост объясняется коэффициентом «низкой базы» у туристических авиакомпаний, считает Борис Шокуров, заместитель исполнительного директора Ассоциации эксплуатантов воздушного транспорта России: раньше эти перевозчики грузовыми перевозками практически не занимались, а потому «говорить о каком-то феномене я бы не стал».

Конвертировать свои самолеты в грузовые спешат не все авиакомпании, но при этом они готовы организовывать чартерные рейсы, заполняя грузом ныне пустые пассажирские салоны. «На пике пандемии спрос на грузовые чартеры был высок, с восстановлением пассажирских перевозок этот спрос стал снижаться, хотя единичные грузовые рейсы мы выполняем и сейчас», – сообщил “Ъ” представитель Red Wings (за последнее время грузопоток перевозчика вырос на 15%). В пресс-службе авиакомпании Smartavia “Ъ” подтвердили, что грузопоток в последние месяцы вырос на 19%, что помогло «смягчить удар по экономике в пассажирском сегменте».

В то же время конвертация пассажирских самолетов в грузовые – далеко не идеальный выход для всех перевозчиков. Например, «Уральские авиалинии», в апреле–мае конвертировали в грузовую версию 12 Airbus A321, в том числе два новых A321neo, но уже в августе–сентябре авиакомпания эксплуатировала только один «грузовой» A321neo, возвратив остальным пассажирское назначение. Тем не менее, по словам пресс-секретаря авиакомпании Веры Гасниковой, получив «бесценный опыт организации грузовых рейсов», «Уральские авиалинии» не собираются уходить с грузового рынка. «Мы планируем и дальше развивать это перспективное направление, тем более в низкий сезон пассажирских перевозок и в неясной ситуации в мире, связанной с продолжающейся пандемией», – сказала она.

Представители логистических компаний предупреждают, что рост спроса на авиадоставку грузов из-за пандемии недолговечен и проявляется лишь в отдельных сегментах рынка, где транспортная составляющая в цене товара невелика. Например, руководитель отдела авиаперевозок логистической компании «Даксер» Наталия Шувалова указывает, что для поставщиков импортных товаров в Россию выбор между авиационной и другими видами доставки в Россию «стал более мучительным» не только из-за удорожания авиафрахта, но и из-за девальвации рубля. По ее оценке, в прежнем объеме пользуются авиатранспортом только производители дорогих импортных товаров, а владельцы более дешевых грузов зачастую принимают решение о перевозке не в пользу авиации.

Летчики уходят в почтальоны

Статистика **Росавиации** свидетельствует, что на внутрироссийских линиях грузоперевозки с начала года выросли на 8%, причем на местных линиях этот рост даже больше – на 14% к прошлогоднему уровню. Между тем сами региональные авиакомпании, летающие в том числе в Сибири и на Дальнем Востоке, сочли развитие

грузового бизнеса бесперспективным делом. Гендиректор «КрасАвиа» Андрей Егоров в беседе с “Ъ” заметил, что нужной экономики для выполнения региональных грузовых рейсов на турбовинтовых самолетах «как не было, так и нет». При этом, по его наблюдениям, в грузоперевозках на Север «значительно увеличилась почтовая доля: люди стали заказывать почтой все вплоть до продуктов питания». Благодарна клиентам «Почты России» за дополнительный грузопоток и авиакомпания «Азимут», базирующаяся в Ростове-на-Дону. Как рассказал “Ъ” председатель совета директоров перевозчика Павел Удод, благодаря развитию сотрудничества с почтовой госкомпанией в текущем году «Азимут» увеличил грузопоток более чем на 55%.

Впрочем, «Почта России» не против и сама эксплуатировать грузовой флот: в нынешнем году стало известно, что национальный почтовый оператор рассматривает возможность создания собственной авиакомпании. «Мы сотрудничаем с консорциумом ведущих консалтинговых компаний, которые делают для нас оценку», – сообщили “Ъ” в пресс-службе «Почты России», добавив, что тип воздушных судов и схему владения «обсуждать рано – параметры проекта определяют после завершения всех процедур».

Одним из основных драйверов, подтолкнувших «Почту России» к этой идее, стал растущий рынок электронной торговли, где компания «выступает основным end-2-end доставщиком». «Собственная авиакомпания способна повысить контроль над авиационной логистикой, оптимизировать скорость и точность доставки и не полагаться на 100% на пассажирские авиаперевозки. А это, как показал опыт, приобретенный во время пандемии, крайне важно», – пояснили “Ъ” в «Почте России». Эксплуатация собственных грузовых самолетов Tu-204 уже позволила обеспечить доставку почты без ухудшения контрольных сроков пересылки, организовать устойчивые круглогодичные почтовые связи с труднодоступными регионами в СФО и ДФО, а также быстро и качественно доставлять международную почту, отметили в компании.

В мае вопрос об обеспечении «Почты России» грузовым флотом поднимался на совещании у президента России Владимира Путина, который попросил подготовить предложения о закупках с учетом авиатехники российского производства. Летом глава «Почты России» Максим Акимов заявил об интересе к грузовым МС-21 после 2025 года. Будут ли к этому сроку выпускаться такие машины – неизвестно, в «Объединенной авиастроительной корпорации» (ОАК) получить ответ на этот вопрос не удалось. В настоящее время входящая в ОАК корпорация «Иркут» работает над сертификацией первых пассажирских моделей семейства МС-21, но сроки начала серийного производства этих самолетов пока постоянно сдвигаются «вправо».

Самолеты улетают в цифру

В мировом масштабе грузоперевозки авиатранспортом будут только расти, считают крупнейшие логистические компании. По оценке Юрия Шевченко, вице-президента по операционной деятельности DHL Express в России, авиационные грузоперевозки в наступающем десятилетии будут расти двузначными темпами, в том числе благодаря развитию цифровых и интеллектуальных технологий в авиации. С ним согласен руководитель отдела авиаперевозок логистической группы компаний AsstrA Антон Сейчасов: с помощью искусственного интеллекта можно делать высокоточные предсказания, в том числе о коммерческой загрузке рейса. «Перевозчикам будет легче оптимизировать свои затраты и увеличивать потенциальную прибыль, ведь чем больше грузов, тем выше доход. Все большее количество категорий грузов будет выгодно возить по воздуху, и если раньше некоторые грузы были не слишком высоки по стоимости для авиаперевозки, то со временем эта грань будет стираться», – полагает он.

«Мы будем другими в поствирусный период», – констатирует Татьяна Арсланова из компании «Волга-Днепр», напоминая, что авиационная индустрия всегда зависела от международной кооперации. Закрытие внешних границ, региональные карантинные, востребованность бесконтактной доставки и удаленная работа сотрудников уже

обозначили будущие векторы развития отрасли, считает она. А коммерческий успех грузовых авиаперевозчиков будет обусловлен ростом качества услуг для клиента, прежде всего за счет использования всех современных цифровых достижений в логистике: удобного интерфейса онлайн-бронирования, пуш-уведомлений об отправлениях, автоматического контроля состояния груза в пути и многого другого, при стопроцентной прозрачности данных и тесной интеграции с цифровыми платформами заказчика.

<https://www.kommersant.ru/doc/4538640>

КОММЕРСАНТЪ ПРИЛОЖЕНИЕ ЛОГИСТИКА; 2020.20.10; ПАНДЕМИЯ РОСТА; ОБЪЕМЫ СПРОСА ВО ВСЕХ СЕГМЕНТАХ ЛОГИСТИЧЕСКОГО РЫНКА РАСТУТ, НО НЕ ПОДДАЮТСЯ ПРОГНОЗАМ

Рост спроса на все виды логистических услуг к сентябрю практически полностью перекрыл потери операторов от весенней волны ограничений из-за пандемии. Объемы перевозок и их доходность вдруг начали расти, что воодушевляет перевозчиков в преддверии «высокого сезона», но никакому прогнозированию ситуация на рынке больше не поддается.

По итогам девяти месяцев 2020 года практически все ключевые индикаторы рынка перевозок грузов в мире неожиданно показали позитивную динамику. Один из таких индикаторов – результаты работы трансокеанских контейнерных линий. При сравнительно небольшом падении объемов грузоперевозок (в пределах нескольких процентов) в третьем квартале 2020 года глобальные контейнерные операторы фиксируют значительный рост прибыли, что неопровержимо говорит о повышении тарифов на фрахт магистральных контейнеровозов. Если еще в прошлом году аналитики рынка опасались обрушения ставок на океанские контейнерные перевозки и настоятельно рекомендовали увеличить объемы списания лишних судов для поддержки ценовой конъюнктуры на рынке, то сейчас они фиксируют дефицит контейнеровозов и самые низкие объемы их утилизации (например, в сентябре на слом было отправлено всего четыре судна общей вместимостью 5 тыс. TEU).

В то же время рост спроса оказался крайне неравномерным по направлениям перевозок, что лишь дополнительно увеличивает потребность в транспортных услугах на наиболее грузонапряженных маршрутах. Так, по данным Container Trade Statistics, уже в августе глобальный спрос на контейнерные перевозки увеличился на 1,5% к прошлогоднему уровню, однако отраслевые эксперты называют этот тренд «чрезвычайно однобоким», обусловленным лишь увеличением импорта из Азии в Северную Америку (более чем на 12%). Однако экспорт контейнеров из Северной Америки в Азию за тот же период упал на 13,8%, что практически соответствует антирекордам апреля–июня.

По данным международного исследовательского агентства Alphaliner, в сентябре 2020-го фрахтовые ставки на направлении через Тихий океан достигли исторических максимумов, тогда как между Азией и Европой ситуация обратная: спотовые цены на контейнерные перевозки упали до отраслевого минимума. В результате перевозка одного 40-футового контейнера на транстихоокеанском маршруте приносила перевозчику \$0,64 на одну морскую милю, а на линии Азия–Европа – только \$0,19, что стало рекордной разницей за всю историю глобальной контейнеризации, отмечают аналитики агентства.

Alphaliner назвал 2020 год «одним из самых странных» для контейнерной индустрии и признал невозможность прогнозировать развитие ситуации даже в среднесрочной перспективе. Основные причины внезапного всплеска спроса, по мнению агентства, – переориентация части объемов с авиационной доставки на морскую, увеличение потребности всех стран в гигиенических товарах, а также высвобождение у потребителей свободных денег, не израсходованных в текущем году на путешествия, и целый ряд других услуг, запрещенных в связи с пандемией.

Россия в тренде

Глобальные эффекты пандемии и реконструкция международных цепей поставок не могли не затронуть и Россию, которой в последние годы удается сохранять репутацию надежного транспортного партнера. Конкурировать с океанскими контейнерными сервисами призвана отечественная железнодорожная система, в числе объективных конкурентных преимуществ которой – скорость доставки и относительная стабильная стоимость перевозки. На фоне существенного спада объемов перевозок сырьевых грузов за время пандемии ОАО РЖД достигло заметных успехов на рынке контейнерных перевозок.

За девять месяцев 2020 года железнодорожный контейнерооборот в России вырос на 15,7% к прошлогоднему уровню, до 4,23 млн TEU. Из них груженых контейнеров перевезено 2,87 млн TEU (на 17,2% больше), а общий объем перевезенных грузов в контейнерах увеличился на 17,3%, превысив 44 млн тонн. Транзит контейнеров по российским железным дорогам за тот же период вырос почти на 50%, до 521,6 тыс. TEU, в том числе в сообщении Китай–Европа–Китай – на 60%, до 387,9 тыс. TEU (рост в сентябре – 80%).

Отечественные морские терминалы тоже смогли увеличить объемы перевалки контейнеров, но не везде. Значительное снижение объемов в Балтийском бассейне (на 9,6%) не позволило всему рынку выйти в плюс: по данным Ассоциации морских портов России, контейнерооборот всех терминалов страны за девять месяцев 2020 года оказался на 2% ниже прошлогоднего результата. Между тем ведущие операторы рынка за тот же период демонстрируют уверенный рост: по данным исследовательского агентства Infranews, крупнейшая в России группа терминалов бизнесмена Сергея Шишкарева (управляет активами в Балтийском, Черном и Японском морях, обеспечивающими почти 40% контейнерооборота РФ) увеличила объем перевалки контейнеров на 11,2%, до 1,5 млн TEU.

Цифровое ралли

Настоящий потребительский бум в период пандемии переживает рынок экспресс-доставки товаров, и это единственный сегмент в логистике, где эксперты и участники рынка едины в прогнозах роста объемов. По данным центра исследований компании Pony Express, сегмент магистральных межрегиональных перевозок (FTL) сокращается, но продолжают расти перевозки сборных грузов (LTL) за счет уменьшения веса средней поставки и проблем с международным авиационным сообщением. В то же время за прошедшие месяцы значительный рост показал рынок складской логистики – около 30%, отмечают в Pony Express, прежде всего из-за роста спроса на услуги фулфилмента в интересах операторов интернет-магазинов.

Услуги для представителей российской дистанционной торговли в целом показали наибольший рост логистического аутсорсинга – 45% к уровню девяти месяцев 2019 года. «Сегмент B2C для зарубежных онлайн-игроков также показывает положительную динамику, но здесь темпы несколько меньше, что связано с изменениями правил таможенного оформления и неготовностью части игроков рынка курьерской доставки», – прокомментировали в центре исследований Pony Express. В качестве самых важных трендов на рынке там отмечают усиление влияния игроков из финансово-промышленных групп, дополняющих свои экосистемы логистической составляющей («Сберлогистика», «Сбермаркет», «Яндекс.Доставка», 5Post, Delivery Club и др.), а также взрывной рост маркетплейсов (80% в 2020 году), которые сфокусированы на развитии собственной доставки.

Транспортные власти России тоже стараются не отставать от цифровых трендов на логистическом рынке. 2 октября впервые в истории отечественной отрасли состоялась межрегиональная грузовая перевозка с использованием электронной транспортной накладной (ЭТрН): транспортная компания «Интеко» перевезла груз «Газпром нефти» из Рязани в Санкт-Петербург, потратив на создание, подписание сопроводительного

документа и его отправку в государственную информационную систему всего пару минут, сообщила пресс-служба компании Edisoft, участвующая в реализации эксперимента по тестированию ЭТрН, который проводится **подведомственным Минтрансу России ФБУ «Росавтотранс»**.

Пилотной зоной эксперимента выбраны территории Москвы, Татарстана, Московской, Калужской, Рязанской областей и Краснодарского края. В тестировании электронной накладной участвуют десятки транспортных компаний, а за работоспособностью системы следят сотрудники ГИБДД, МВД, ФНС России, а также **Ространнадзора** и другие ведомства. По словам **заместителя министра транспорта Алексея Семенова**, перевод оформления транспортной накладной и путевого листа водителей «в цифру» обеспечит качественно новый уровень документооборота, что для бизнеса означает сокращение затрат, а для государства – прозрачность контроля.

<https://www.kommersant.ru/doc/4538639>

КОММЕРСАНТЪ ПРИЛОЖЕНИЕ ЛОГИСТИКА; 2020.20.10; ОТ СРЕДНЕЙ СТАВКИ К РЫНОЧНЫМ КОТИРОВКАМ; КРИЗИС НА РЫНКЕ ВАГОНОВ УСУГУБЛЯЕТСЯ ОТСУТСТВИЕМ ОТРАСЛЕВОЙ СТАТИСТИКИ

Рынок грузовых железнодорожных перевозок в 2020 году столкнулся с очередным кризисом профицита универсального парка, в результате чего доходы от эксплуатации полувагонов стремительно приблизились к расходам на их содержание. Отсутствие публичных индикаторов рыночной ставки привлечения подвижного состава под погрузку не позволяет собственникам вагонов прогнозировать ситуацию на рынке, а грузовладельцам – планировать затраты на транспортировку своих товаров. Для решения этой проблемы Институт исследования проблем железнодорожного транспорта (ИИЖД) разработал специальную аналитическую модель, с деталями которой читателей “Ъ” познакомил президент института Павел Иванкин.

Размер ставки за пользование вагонами уже практически 20 лет является рыночным показателем, но до сих пор в отрасли не появилось ни внятных статистических данных о его динамике, ни инструментов для его анализа и прогнозирования. Единственным источником, делавшим условный расчет средней посуточной платы за вагон, был журнал «Промышленные грузы», зарегистрированный на Украине, причем никаких ссылок на официальный способ получения первичных данных у этой аналитики не существует. После известных событий 2014 года у российских участников железнодорожного рынка стало еще меньше оснований ссылаться на эти «неофициальные» данные при своем бизнес-планировании, а отечественной отраслевой статистики по приватному вагонному парку в нашей стране так и не появилось.

Многие отраслевые аналитики уже давно работали над решением задачи о создании национальной системы прогнозирования ставки за пользование приватными вагонами. К настоящему моменту ИИЖД завершает разработку такой аналитической модели, которая поможет операторам подвижного состава и грузовладельцам планировать транспортные затраты. Методика позволяет определить размер условной базовой ставки посуточной аренды вагона с учетом поправочных коэффициентов, отражающих влияние на рынок ключевых внешних экономических факторов.

За основу расчета базовой ставки в рублях в нашей модели взят размер вагонной составляющей для инвентарного парка из действующего Прейскуранта №10–01 (для полувагонов ИИЖД взял тарифную схему В4 «Тарифного руководства».– “Ъ”). Именно эта методика определения вагонной составляющей в свое время получила одобрения всех профильных министерств и в конце концов правительства Российской Федерации, а потому мы считаем, что она проработана самым тщательным образом и не вызовет принципиальных возражений у рынка.

Далее к базовой ставке применяются различные корректирующие коэффициенты, которые учитывают текущую конъюнктуру на рынке, среди которых инфляция, пожалуй, самый простой параметр. Один из ключевых факторов, влияющих на операторскую ставку, – размер парка на сети, который косвенно свидетельствует о дефиците или профиците вагонов на железной дороге. И это не просто цифра, например 1 млн вагонов, это отдельная расчетная модель, которая учитывает и скорость оборота вагона от одной погрузки до следующей, и протяженность путей, где возможен отстой вагонов, не участвующих в перевозочном процессе, и ряд других важнейших параметров, влияющих на эксплуатацию парка в реальных условиях.

Отдельной научной статьи потребует описание разработанной нашим институтом модели взаимодействия перевозчиков на путях общего и необщего пользования, которая позволила формализовать влияние этого фактора на ставку за пользование вагоном. Особые поправочные коэффициенты разработаны для оценки эффективности работы магистральной инфраструктуры ОАО РЖД и работы самих грузовладельцев, чью деятельность тоже потребовалось достаточно глубоко «оцифровать» и интегрировать в комплексную модель прогнозной ставки.

Мы рассчитываем, что начиная с 2021 года наша модель будет предоставлять прогноз по ставке за пользование вагонами с учетом трех сценариев: оптимистического, который учитывает факторы, стимулирующие рост основных показателей, нормального, который учитывает факторы, приближенные к реальным условиям, и пессимистического, учитывающего негативные прогнозы. Первые наши пробные расчеты по оптимистическому сценарию, подразумевающему сохранение в четвертом квартале позитивной тенденции к увеличению погрузки и отсутствию новых внешних шоков, позволяют сделать прогноз, что к началу следующего года рыночная ставка за полувагон не упадет ниже 750 руб. и продержится на этом уровне как минимум до конца второго квартала (сегодня она находится на уровне 750–850 руб.) Но следует понимать, что у отдельных операторов реальные ставки могут опускаться и ниже 500 руб., а на некоторых направлениях в критических ситуациях стоимость вагона может достигать и до 1 тыс. руб. Более детальную модель формирования прогнозной ставки ИИЖД представить пока не может, но мы надеемся, что дадим рынку объективный анализ ситуации на рынке грузовых вагонов, который позволит лучше решать задачи бизнес-планирования. Прежде всего это необходимо грузовладельцам, чтобы прогнозировать затраты на транспорт, а операторам и их финансовым партнерам это позволит грамотно инвестировать в обновление парка.

На следующем этапе мы планируем прогнозировать ставки на конкретных направлениях, что позволит перейти от прогноза «средней» ставки к рыночным котировкам (и их прогнозам) по направлениям перевозки, видам грузов, родам подвижного состава и объемам погрузки. Мы не исключаем, что на последующем этапе реализации этого проекта нам удастся создать публичную электронную площадку по торговле срочными железнодорожными контрактами на конкретный объем перевозки конкретного груза на конкретном направлении.

Павел Иванкин, президент Института исследования проблем железнодорожного транспорта

<https://www.kommersant.ru/doc/4538642>

КОММЕРСАНТЪ ПРИЛОЖЕНИЕ ЛОГИСТИКА; АРТЕМ КОРЕНЯКО; 2020.20.10; «ОСТАНОВКА 80–90% РЕЙСОВ СТАЛА ДЛЯ НАС ИСПЫТАНИЕМ»; У ОПЕРАТОРОВ ЭКСПРЕСС-ДОСТАВКИ ПРИБАВИЛОСЬ РАБОТЫ В РОССИИ

О том, как пандемия коронавируса вредит и помогает рынку грузовых авиаперевозок, в интервью “Ъ” рассказал вице-президент по операционной деятельности DHL Express в России Юрий Шевченко.

- Как пандемия COVID-19 повлияла на перевозку грузов и документов авиатранспортом?
- В период пандемии мы зафиксировали двухзначный рост объемов перевозимых грузов. Рост спроса сопровождался серьезным сокращением маршрутных сетей и рейсов пассажирских авиакомпаний. При этом количество срочных и связанных с медициной грузов либо осталось на том же уровне, либо существенно выросло. Поэтому специализированные грузовые авиакомпании оказались в преимущественном положении. Будет ли так всегда – неизвестно. Рано или поздно пассажирские авиакомпании восстановят свою производственную деятельность, что уже постепенно происходит. Все крупнейшие пассажирские авиаперевозчики – это поставщики транспортных услуг для нас. На их самолетах мы тоже возим ощутимый объем грузов.
- В целом перспективы у рынка грузовых авиаперевозок хорошие, но какого-то серьезного рывка в моменте не будет. Пассажирские самолеты в прежнем объеме не начнут летать быстро и сразу. А чтобы перевозить грузы на грузовых самолетах, тем более на регулярных рейсах, как это делает DHL Express, нужно было заранее покупать сотни самолетов. Но такая возможность, да и реальная потребность, есть не у многих.
- Но текущая ситуация может мотивировать к созданию новых авиагрузовых проектов?
- Думаю, вряд ли, потому что цена входа на этот рынок очень большая. И важны не только самолеты, но и наземная инфраструктура. Как корабли не могут существовать без портов, так и авиагрузовые компании с большими объемами перевозок не могут существовать без сети коммуникаций, хабовой инфраструктуры, квалифицированных специалистов.
- Все это, во-первых, очень дорого стоит, во-вторых, создается годами. И не факт, что выстрелит благодаря пандемии.
- А что касается логистических цепочек, маршрутов – вы наблюдаете существенные изменения?
- Из-за пандемии некоторые цепочки порвались, например по причине снижения количества рейсов. Пришлось увеличить нагрузку на оставшиеся авиамаршруты. Чтобы осознать влияние пандемии на логистику и увидеть изменения, достаточно взглянуть на мировую карту регулярных авиамаршрутов до вспышки новой коронавирусной инфекции и сейчас.
- Кажется, появилось больше случаев авиаперевозки грузов из точки в точку, а не через хабы?
- Потому что накопившийся груз, особенно если речь идет о сегменте B2B, надо вывозить. Например, если срочно нужны компоненты для фармацевтической промышленности, которая создает продукцию для борьбы с вирусами, то административный и финансовые ресурсы позволяют быстро организовать чартерный авиагрузовой рейс, который прилетит и все, что нужно, вывезет. Но такие цепочки непостоянные, потому что их организация стоит дорого.
- Если говорить о российском рынке, какие ключевые изменения в работе DHL Express с местными авиакомпаниями произошли в 2020 году?
- В России у DHL Express одна из самых больших сетей используемых авиамаршрутов. В других странах ни мы, ни наши конкуренты так не завязаны на использование регулярных пассажирских авиалиний. До пандемии мы использовали ежедневно более 250 рейсов российских авиакомпаний. Поэтому остановка 80–90% рейсов стала для нас испытанием. Но наша инфраструктура позволяет маневрировать с точки зрения использования разных видов транспорта, поэтому мы оказались готовы к такому стрессу и использовали комбинированную доставку.
- Помните песню Высоцкого «Москва–Одесса»? Она заканчивается словами: «И я лечу туда, где принимают!» Вот и наша инфраструктура позволяла доставлять груз в тот аэропорт, куда еще летали регулярно самолеты, а после заканчивать доставку

автотранспортом. Главное было выдержать авианаправление: север, юг, запад, восток. У нас получилось.

– А что происходит сейчас, в октябре?

– Наши традиционные цепочки постепенно восстанавливаются, но не быстро.

– Вы чувствуете дефицит грузовых самолетов в российской гражданской авиации?

– Нет, потому что мне не известно о такой ситуации, когда кому-то нужно было увезти груз и он не мог это сделать. Можно долго рассуждать о возможностях, но, в конце концов, все сводится к спросу и предложению. Поскольку мы не наблюдаем при подъезде к Шереметьево или Домодедово, как и к любому другому аэропорту, пробок из грузовых автомобилей – это значит, что все, что должно было улететь тем или иным способом, либо улетело, либо еще каким-то образом попало к грузополучателям.

– То есть даже имеющихся предложений от российских грузовых авиакомпаний вполне хватает?

– До пандемии этих предложений хватало и от российских пассажирских авиакомпаний. О наличии внутрироссийских регулярных рейсов у грузовых авиаперевозчиков мне не известно. Под регулярностью я понимаю ежедневность и вылет в строго определенное время.

– Почему российские грузовые авиаперевозчики не выполняют внутренние регулярные рейсы?

– Потому что, например, из Москвы есть постоянный грузопоток в регионы, а обратно или между регионами – нет. А возить воздух очень дорого. Вот, к примеру, в Германии регулярные грузовые рейсы между федеральными землями возможны, потому что германские земли примерно одинаковы по уровню экономик.

– А что касается региональной грузовой авиации – вы ее используете для перевозки грузов?

– Из Москвы мы доставляем грузы самолетами туда, куда долетают пассажирские авиакомпании, или в тот аэропорт, от которого грузополучатель находится в радиусе не более 100 км, чтобы до пункта назначения можно было быстро добраться автотранспортом.

Еще важно, чтобы на пассажирском самолете оставалось достаточно места для нашего груза. Например, в Иркутск летают среднемагистральные самолеты, но места для грузов на рейсах практически не бывает. Поэтому, конечно, проблемные авианаправления внутри России есть.

Но все равно самое эффективное – это дозагружать пассажирские самолеты.

– Это просто дешевле?

– Конечно. Можно любить небо, грузовую авиацию, но вы проиграете в конкурентной борьбе, если будете использовать грузовые самолеты, имея предложение от пассажирских перевозчиков, летающих строго по расписанию.

– Можно ли утверждать, что сейчас перевозка грузов самолетами стала более востребованной? Или, наоборот, логистические компании стараются минимизировать авиационную составляющую, где возможно, и перейти на более дешевые виды транспорта?

– Скорее происходит поляризация. Там, где можно и нужно экономить, предпочтение однозначно будет отдаваться более медленным и более дешевым видам перевозки, например автомобильной.

В категории срочных грузов выбор невелик: доставка только самолетом и только очень быстро. Но ситуаций, когда можно что угодно быстро отправить самолетом либо через DHL, либо самому приехав в аэропорт, будет меньше. Для примера возьмем США. Раньше из России в США было несколько рейсов в день, а сейчас, наверное, один рейс в неделю. Поэтому на этом маршруте успешно действуют специализированные экспресс-перевозчики.

- Что ждет грузовую авиацию в долгосрочной перспективе?
- Грузовая авиаиндустрия в любом случае будет развиваться. Теми или иными темпами объемы грузоперевозок по воздуху будут расти. Информацию можно передавать через интернет, но для продуктов материального мира нет телепортации, а 3D-принтеры не могут распечатать все, что угодно, получив файл из любой точки земного шара. Поэтому все придется возить и самолетами в том числе.
- То есть за следующее десятилетие по воздуху будет больше грузов перевезено, чем за это?
- Однозначно. Я работаю более четверти века в DHL и вижу, как растут объемы работы. Не только у нас, а в целом у тех, кто профессионально занимается логистикой. Когда-то говорили, что с изобретением факса индустрия почтовых отправок умрет, потому что никому не надо будет согласовывать или получать подлинники документов. Да, возможно, доля документов в отправлениях стала меньше, но из-за развития сегмента B2C растет число посылок. Людям нужны товары из разных частей света. И становится все меньше людей, которым интересно тратить время на хождение по торговым центрам. Конечно, можно рисовать любые благостные картины, но если не будет гигантских потрясений (хотя иногда потрясения, наоборот, приводят к всплеску), то авиационные грузоперевозки могут расти ежегодно на 10%.
- А пандемию COVID-19 вы относите к потрясениям?
- Это потрясение для человечества. Для отдельных индустрий, в том числе логистики, стало больше работы. Посмотрите на сервисы по доставке еды на дом – курьеров в Москве стало больше. И у DHL Express стало больше работы в России. Я говорю именно про международную экспресс-доставку из/в Россию. Мы видим спрос на наши услуги для доставки товаров из России зарубежным покупателям. Значит, наши предприниматели умеют хорошо что-то делать и учатся экспортировать товары через интернет. От этого всем нам будет лучше жить.

Беседовал Артём Кореняко

<https://www.kommersant.ru/doc/4538645>

КОММЕРСАНТЬ КАЗАНЬ; КИРИЛЛ АНТОНОВ; 2020.20.10; САМОКАТЫ НЕ ХОТЯТ ПУСКАТЬ НА САМОТЕК; ГИБДД ТАТАРСТАНА ПРЕДЛАГАЕТ УЖЕСТОЧИТЬ ПРАВИЛА ИХ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ

Управление ГИБДД по Татарстану выступило с критикой проекта изменений правил дорожного движения (ПДД) **Минтранса**, согласно которому электросамокаты предлагается отнести к так называемым «средствам индивидуальной мобильности». В татарстанском ведомстве полагают, что устройства мощностью более 250 Вт необходимо приравнять к мопедам, для управления которых необходимы специальные права. В республике уже начали привлекать к ответственности водителей электросамокатов. В ГИБДД заявляют о росте числа происшествий, в том числе со смертельным исходом, при управлении такими устройствами.

Свои предложения по изменению правил дорожного движения управление ГИБДД по Татарстану представило на совещании в конце прошлой недели. Ведомство считает необходимым ужесточить контроль за современными системами передвижения, в том числе электросамокатами. Как заявил начальник управления Ленар Габдурахманов, подобные средства (в зависимости от модели) могут развивать скорость до 80 км/ч. «Это становится серьезным источником опасности для пешеходов, велосипедистов, лиц, управляющих такими устройствами, и автомобилистов», – считает представитель ГИБДД. Господин Габдурахманов привел статистику, согласно которой в этом году «наблюдается рост количества происшествий с самокатами в три раза». Так, к середине октября произошло 13 таких происшествий. При этом один человек погиб, а 13 получили ранения. В частности, по словам Ленара Габдурахманова, смертельный случай произошел в июле в

Атнинском районе: водитель электросамоката выехал на улицу, не справился с управлением, упал и скончался от полученных травм. Также глава управления ГИБДД заявил о случаях, когда электросамокатами управляли в пьяном виде. «Проблема усугубляется активной деятельностью пунктов проката самокатов, а также онлайн проката и шеринга», – добавил господин Габдурахманов. Он сообщил, что очень часто аренда самоката проводится через приложение без учета мощности устройства и не требует от пользователя никаких документов, кроме банковской карты.

Отметим, что сейчас в ПДД понятие электросамоката отсутствует, из-за чего суды по-разному трактуют статус пользователей такими устройствами. Так, например, в октябре мировой суд Вахитовского района Казани лишил местного жителя водительских прав за отказ проходить медосвидетельствование. В протоколе инспектор ГИБДД указал, что мужчина управлял «мопедом», хотя защита утверждает, что это был электросамокат, который не требует водительских прав. В прочем, были и случаи, когда суды вставали на сторону пользователей электросамокатов, отмечая, что такое устройство «транспортным средством признано быть не может».

Минтранс России ранее подготовил проект поправок к ПДД, в котором предложил электросамокаты отнести к «средствам индивидуальной мобильности» (СИМ). В эту категорию также предлагается включить моноколеса, сегвеи, а также коньки, скейтборды, роликовые коньки и т. д. Ожидается, что ребенок до семи лет сможет кататься на СИМ по тротуарам, пешеходным дорожкам, в пределах пешеходных зон и только в сопровождении взрослых, а подросток до 14 лет – один. Если пользователю больше 14 лет, он сможет пользоваться велосипедными зонами, велополосами, тротуарами, но если их нет, можно будет выезжать на правый край проезжей части или на обочину улицы при условии, что у СИМ есть тормоза, фонарь и катафоты. При совместном движении с пешеходами запрещено разгоняться на СИМ быстрее 20 км/ч. В пьяном виде кататься на электросамокате, сегвее, скейтборде запретят, следует из документа **Минтранса**.

Вместе с тем в ГИБДД Татарстана считают, что для электросамокатов правила должны быть жёстче. В частности, ведомство предлагает считать подобные устройства мощностью более 250 Вт «мопедами». Это повлечет за собой необходимости иметь права для таких электросамокатов. К «средствам индивидуальной мобильности» республиканское ГИБДД предложило отнести устройства с максимальной мощностью в режиме длительной нагрузки до 0,25 квт и максимальной конструктивной скоростью до 20 км/ч. А вот за теми, кто передвигается на роликовых коньках, обычных самокатах и скейтбордах (то есть устройствах без двигателя), региональное управление предложило сохранить статус пешеходов. Также ГИБДД выступило против инициативы **Минтранса** дать водителям СИМов право не спешиваться на пешеходных переходах.

Предложение республиканского ГИБДД во многом поддержал член Общественной палаты РФ и организации автомобилистов «Свобода выбора» Александр Холодов. В частности, он отметил, что инспекторы вряд ли смогут отслеживать скорость электросамокатов и предложил ввести сертификацию устройств. Он считает, что поправками к ПДД должна заниматься ГИБДД, а не **Минтранс**. «Если это напишет ГИБДД Татарстана, которая впереди планеты всей, это было бы хорошо», – предположил он.

За ограничения для электросамокатов выступил и директор госучреждения «Безопасность дорожного движения» Рифкат Минниханов (возглавлял татарстанское управление ГИБДД в 1997-2016 годах). «Такая же проблема была, когда и мопеды появились. Однако на сегодняшний день правила определены. Поэтому все, что имеет два колеса или одно, оно должно работать по тем же правилам для мопедов... Остальное все запретить», – сказал господин Минниханов.

Ленар Габдурахманов сообщил «Ъ», что ГИБДД продолжит обсуждать предлагаемые изменения к правилам дорожного движения. Окончательный проект будет направлен федеральному центру.

<https://www.kommersant.ru/doc/4538866>

КОММЕРСАНТЪ; НИКИТА КОРОЛЕВ; 2020.20.10; В СЛОЖНОЙ ОПЕРАТИВНОЙ ОСТАНОВКЕ; ПАССАЖИРОВ МОСКВЫ БУДУТ МОНИТОРИТЬ ПО СМАРТФОНАМ

Мэрия Москвы разрабатывает еще один способ отслеживать жителей. Она потратит 155 млн руб. на систему мониторинга пассажиропотока: на остановках общественного транспорта разместят 220 аппаратно-программных комплексов, которые будут собирать MAC-адреса пользовательских устройств и отслеживать по ним движение пешеходов. Система нужна для улучшения работы транспорта, объяснили в Центре организации дорожного движения (ЦОДД), но также позволит мэрии самостоятельно, без запросов сотовых операторов, узнавать подробную информацию о передвижении пешеходов и пассажиров, говорят эксперты.

ЦОДД Москвы потратит 155,2 млн руб. на систему мониторинга пассажиропотока, обнаружил «Ъ» на сайте госзакупок. Из конкурсной документации следует, что мэрия хочет в течение полугода установить на остановках и пешеходных стелах навигации 220 аппаратно-программных комплексов (АПК) и софт, который будет собирать из них данные. Система предусматривает сбор с Bluetooth- и Wi-Fi-устройств их MAC-адресов (номер, который присваивается каждому устройству при производстве) в радиусе 50 м от АПК.

Из документов следует, что система должна формировать отчеты по движению человека за день, неделю, месяц и год. Она будет работать в связке с камерами видеонаблюдения, которые тоже передают данные о количестве пассажиров. Собранная информация будет отгружена в единый центр хранения данных, которым управляет департамент информационных технологий Москвы. В итоге система позволит отслеживать движение пешеходов и формировать карты пассажиропотока в столице.

Техзадание проекта составлено исходя из практики Сингапура, Лондона и Берлина и не предусматривает получение персонифицированных данных, «цель – максимально улучшить качество пешеходных перемещений и работы городского транспорта», сообщили в пресс-службе ЦОДД.

В карточке контракта указано, что аукцион выиграло ООО «Информационные технологии будущего», но закупка приостановлена из-за жалобы одного из потенциальных участников ООО «Проф-ИТ Групп»: он нашел нарушения в тендере. В компании-победителе не ответили на запрос.

Такие системы анализируют транспортные потоки в определенные часы на разных направлениях, отмечает руководитель направления аналитики ГК InfoWatch Андрей Арсеньев. «На основе аналитики формируются таргетированные предложения. Например, посетителю торгового центра по сети могут посылать сообщения о скидках и распродажах в определенных магазинах», – говорит он. Имея эти данные, легко проанализировать, как часто те или иные группы людей посещают определенные магазины, подтверждает представитель управления инфорбезопасности Softline Илья Тихонов.

Источник «Ъ», знакомый с ходом цифровизации хозяйства Москвы, считает, что MAC-адреса нужны мэрии для обогащения уже существующих баз данных.

«Узнать подробную информацию о передвижении обладателей мобильных устройств можно через мобильных операторов, но их работа зарегулирована и информацию они дают не с привязкой к конкретной локации, а по крупным квадратам. Новая система, похоже, позволит мэрии самостоятельно, без запросов, узнавать подробную и релевантную информацию о передвижении пешеходов и пассажиров», – говорит

собеседник “Ъ”. При этом данные остаются обезличенными – привязки устройства к конкретным MAC-адресом к личности нигде нет, указывает эксперт по сетевым решениям компании КРОК Александр Сигачев. Данные о пассажиропотоке собирают и другие городские системы, например турникеты, где «прокатывают» транспортные карты, но они не показывают дальнейший путь человека в метро, новая система сможет проводить более качественный анализ, указывает руководитель отдела аналитики «Серчинформ» Алексей Парфентьев.

Wi-Fi и Bluetooth постоянно включен максимум у 30% владельцев смартфонов, отмечает в беседе с “Ъ” сотрудник крупной компании, развивающей технологии Big Data. Впрочем, MAC-адрес может быть изменен пользователем или рандомизирован системой, добавляет руководитель Android-практики компании Redmadrobot Артем Кулаков.

<https://www.kommersant.ru/doc/4539137>

КОММЕРСАНТЪ; ИВАН БУРАНОВ; 2020.20.10; «АЭРОЭКСПРЕСС» ЗАПЛАТИТ ЗА ПРОЕЗД; АВТОБУСЫ КОМПАНИИ СУД ПРИЗНАЛ МАРШРУТНЫМ ТАКСИ

Арбитражный суд отказал «Аэроэкспрессу» в удовлетворении иска к Северо-Западной концессионной компании (СЗКК) – оператору головного участка платной трассы М11. Перевозчик требовал от СЗКК пропускать без взимания денег по платному участку автобусы, доставляющие пассажиров от станции метро «Ховрино» до аэропорта Шереметьево. Истец ссылался на федеральные льготы, положенные для «транспорта общего пользования». Суд пришел к выводу, что автобусы «Аэроэкспресса» на самом деле являются маршрутными такси и законодательные преференции на них не распространяются.

Арбитражный суд Москвы опубликовал мотивировочную часть решения по иску «Аэроэкспресса» к СЗКК. Иск, о котором “Ъ” рассказывал в апреле 2020 года, касался автобусного маршрута 1195, запущенного «Аэроэкспрессом» в 2019 году от станции метро «Ховрино» до аэропорта Шереметьево, выиграв конкурс мэрии Москвы. В 2019–2020 годах компания пыталась договориться с СЗКК, чтобы по головному участку трассы М11 (15–58 км) автобусы ходили бесплатно. Об этом просил и дептранс Москвы, однако договориться с оператором трассы М11 не удалось. Тогда «Аэроэкспресс» обратился с иском, в котором сослался на закон «Об автодорогах и дорожной деятельности». Закон обязывает освободить от платы за проезд «транспорт общего пользования», к которому, по мнению «Аэроэкспресса», относится 1195-й маршрут. В качестве третьих лиц были привлечены департамент транспорта Москвы и госкомпания «Автодор».

Согласно ст. 149 Налогового кодекса, отметил суд в решении, к услугам по перевозке городским пассажирским транспортом относятся те, что предоставляются «по единым тарифам за проезд, установленным органами местного самоуправления, в том числе с предоставлением всех льгот на проезд».

Льготы и меры социальной поддержки на маршруте 1195 не действуют, поэтому де-юре это не автобус, а маршрутное такси.

На наземном транспорте в Москве стоят валидаторы, принимающие «Тройки» и социальные карты. На 1195-м маршруте этого оборудования нет, что также доказывает, что это такси, а не автобус.

В материале дела описаны обстоятельства появления маршрута. Первоначально было всего две остановки (начальная и конечная), но категоризация «регулярных маршрутов» требовала и промежуточные, следует из «Устава автомобильного транспорта» (федеральный закон 2007 года). В 2019 году в маршрут добавили остановку за несколько десятков метров до конечной. В СЗКК, следует из материалов суда, считают, что это было сделано специально для «приведения маршрута в соответствие с требованиями законодательства для получения права бесплатного проезда». Маршрут создавался без учета мнений СЗКК и «Автодора», обращает внимание суд. Он также отметил, что длина

маршрута от «Ховрино» до Шереметьево по бесплатной дороге М10 всего на 200 м больше, чем по М11, но в этом случае автобусом могли бы воспользоваться гораздо больше граждан.

В дептрансе Москвы и «Автодоре» решение суда вчера не комментировали.

В «Аэроэкспрессе» “Ъ” заявили, что не согласны с решением и будут его обжаловать, настаивая, что в досудебном порядке СЗКК каких-либо «основательных аргументов причины отказа» не предоставила.

В СЗКК, комментируя решение суда, рассказали, что ранее освободили от оплаты на М11 маршруты столичного «Мосгортранса» 400э (Зеленоград–Ховрино) и 283 (метро «Речной вокзал»–Подрезково), заметив, что стоимость поездки на них составляет 57 руб., как и в остальном общественном транспорте Москвы (проезд на автобусе «Аэроэкспресса» стоит 150 руб.). «Транспорт, осуществляющий перевозки на коммерческой основе, проезжает на общих основаниях», – отметили в СЗКК.

«ООО «Аэроэкспресс» стоило вместе с правительством Москвы, которое устанавливало маршрут, обратиться к концеденту – правительству РФ и ГК «Автодор» для получения права бесплатного проезда, – считает старший юрист практики ГЧП и инфраструктуры юридической фирмы VEGAS LEX Ирина Долгих. – Потому что концессионер (СЗКК. – “Ъ”) не является собственником автодороги, он руководствуется концессионным соглашением и связан в принятии решений позицией концедента». Теперь, после решения суда, провести переговоры для ООО «Аэроэкспресс» будет «проблематично», считает госпожа Долгих: «Тем более что все концессионные соглашения как договоры с государственной стороной проверяются контрольно-надзорными органами, которые при проверке будут ориентироваться именно на судебное решение».

<https://www.kommersant.ru/doc/4539219>

КОММЕРСАНТЪ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2020.20.10; ПРАВИТЕЛЬСТВО ЗАГРУЗИЛОСЬ ВАГОНАМИ; БОРЬБА С ПРОФИЦИТОМ ПОДВИЖНОГО СОСТАВА ПЕРЕХОДИТ В СТАДИЮ TRADE-IN

На фоне несокращающегося профицита грузовых вагонов правительство перешло к предметному обсуждению введения утильсбора на вагоны и программы trade-in. По последней предлагается обменивать три старых вагона на один новый. Операторы считают идею неплохой, но только если она распространится на все виды вагонов, а утилизация останется добровольной, без обязательных массовых списаний. Вагоностроители же считают, что программу нужно расширить и дополнить другими мерами поддержки.

Вице-премьер Юрий Борисов 7 октября провел совещание, где, в частности, обсуждалась загрузка вагоностроительных мощностей Уралвагонзавода (УВЗ, подконтролен «Ростеху»). По итогам совещания, рассказал “Ъ” источник, знакомый с протоколом, поручено создать рабочую группу во главе с заместителем главы Минпромторга Александром Морозовым с участием министерств, ОАО РЖД, ГТЛК и операторов для выработки системных мер поддержки вагоностроения. Варианты такие: введение утильсбора на вагоны, программа trade-in, развитие импортозамещения и «предложения концерна УВЗ» (в УВЗ “Ъ” их суть не разъяснили). К 10 ноября группа должна направить согласованные предложения в правительство.

О trade-in вагонов и утильсборе начинают говорить всякий раз, когда на рынке железнодорожных грузоперевозок происходит спад и образуется профицит вагонов (см., например, “Ъ” от 9 декабря 2015 года). Задача – дать заказы вагоностроению.

Сейчас число вагонов на сети приближается к 1,2 млн штук, профицит только полувагонов оценивается в 70–100 тыс. штук.

Ставка аренды полувагонов с января 2019 года по сентябрь 2020 года сократилась с 1925 руб. до 750 руб. в сутки. В этом году ИПЕМ прогнозирует падение выручки

вагоностроителей более чем на 50 млрд руб., а объема выпуска – на треть, до 50 тыс. вагонов.

В прошлый раз подобный кризис был разрешен директивным списанием старых вагонов в 2015–2016 годах. В результате парк омолодился, и объективных оснований для повторения этого решения нет. Списание по сроку службы ожидается лишь по 3–7 тыс. полувагонов в год. В этой связи летом УВЗ (см. “Ъ” от 11 июня), а потом ОАО РЖД предложили программу trade-in.

Идея в том, что за три сданных в утиль обычных полувагона с остаточным сроком службы три-шесть лет владелец получает один новый инновационный: половину стоимости субсидирует производителю государство, половину составит остаточная стоимость лома.

По расчетам ОАО РЖД, рассказывает знакомый с ними собеседник “Ъ”, программа «3 за 1» увеличит списание полувагонов до 17–26 тыс. единиц в год в 2021–2025 годах, создаст дополнительный спрос на инновационные вагоны в треть этого объема, а профицит полувагонов к 2025 году упадет до 24 тыс. штук.

Союз операторов железнодорожного транспорта (СОЖТ) в июне заключил, что предложения о trade-in достойны дальнейшего обсуждения, однако схему не нужно ограничивать только полувагонами, следует изменить остаточный срок службы вагона, ограничить длительность программы тремя-пятью годами и т. д. Глава СОЖТ Игорь Ромашов в интервью “Ъ” 17 июля говорил, что главное в trade-in – добровольный характер и расширение на весь парк.

Операторы, опрошенные “Ъ”, на этих условиях в целом программу поддерживают. Но, уточняет совладелец «Нефтетранссервиса» Алексей Лихтенфельд, «только в качестве одной из мер, так как базово объем вагоностроительных мощностей сильно избыточен и их нужно сокращать». Бессмысленно за счет бюджета нерыночными методами поддерживать невостребованные производства, подчеркивает он. Собеседник “Ъ” на рынке считает идею интересной, но говорит, что пока условия обмена «нельзя назвать выгодными кому-либо, кроме вагоностроителей». «К тому же в отрасли слишком велик риск того, что программа из разряда «помогающей» перейдет в «принудительную», – добавляет он.

У вагоностроителей есть свои предложения по адаптации программы trade-in.

Так, по мнению исполнительного директора союза «Объединение вагоностроителей» Евгения Семенова, необходимо, чтобы вагон сдавался в утилизацию вместе со всем оборудованием через вагоностроительные предприятия, чтобы ограничить поставки б/у комплектующих на рынок. Также предлагается установить остаточный срок службы вагона начиная от одного года и более и ввести зависимость утилизационной премии от количества единовременно сдаваемых на обмен вагонов. Евгений Семенов добавил, что предложения вагоностроителей по итогам заседания рабочей группы Госсовета по энергетике (см. “Ъ” от 23 сентября) были направлены в Минпромторг.

В ОАО РЖД от комментариев отказались, в Минэкономки, Минфине, Минпромторге, ФАС и ГТЛК не ответили на запрос “Ъ”. При этом в начале месяца сообщалось, что Минпромторг не поддержал trade-in. **По мнению Минтранса, поддержка вагоностроения должна осуществляться за счет привлечения частных инвестиций. При этом механизмы приобретения вагонов должны быть востребованы с точки зрения окупаемости для инвесторов, добавили в министерстве.**

<https://www.kommersant.ru/doc/4539153>

КОММЕРСАНТЬ; ЮРИЙ СЕНАТОРОВ; 2020.20.10; ДЕНЬГИ ПРОСОЧИЛИСЬ СКВОЗЬ АЭРОДРОМНЫЕ ПЛИТЫ; ЭКС-ГЛАВА ФГУП ОСУЖДЕН ЗА ЗЛОУПОТРЕБЛЕНИЕ, НО ОСВОБОЖДЕН ПО СРОКУ ДАВНОСТИ

Пресненский суд Москвы приговорил бывшего начальника ФГУП «Оптовое-посредническое предприятие «Спецстройсервис» при Спецстрое Андрея Ярцева к трем

годам колонии общего режима. При этом он был освобожден от отбывания наказания в связи с истечением сроков давности. Управленец обвинялся в злоупотреблении полномочиями с причинением тяжких последствий: по версии следствия, он способствовал тому, что его предприятие закупило некачественные аэродромные плиты по завышенным ценам. В прениях гособвинитель просил назначить ему пять с половиной лет колонии.

Как следует из приговора, бывший начальник «Спецстройсервиса» Андрей Ярцев, возглавлявший предприятие с февраля 2012 года по конец ноября 2013-го, признан виновным в том, что «совершил злоупотребление полномочиями (ч. 2 ст. 201 УК РФ) вопреки законным интересам организации в целях извлечения выгод и преимуществ для других лиц, повлекшее тяжкие последствия».

В частности, как было установлено в ходе расследования, в феврале 2012 года между ФГУП «ГУССТ №1» (Главное управление специального строительства Центрального федерального округа) и ФГУП «ГУССТ №5» (предприятие Приволжского федерального округа) был заключен договор субподряда на строительные-монтажные работы в Козельске Калужской области. Согласно контракту с июня по сентябрь 2013 года в Козельск ГУССТ №1 должен был поставить 10 тыс. железобетонных аэродромных плит стоимостью 208,5 млн руб.

Хорошо осведомленный об этой сделке начальник «Спецстройсервиса» Андрей Ярцев, говорится в деле, будучи на тот момент вместе со своей дочерью акционерами ЗАО «Астиаг», расположенного в городе Сосновый Бор Ленинградской области, решил привлечь к поставкам плит это акционерное общество, с генеральным директором которого он был на короткой ноге.

Сначала начальник «Спецстройсервиса», используя свое служебное положение и административные рычаги, уговорил руководство ФГУП «ГУССТ №5» отменить закупку плит у ФГУП «ГУССТ №1», а вместо этого заключить контракт на их поставку со «Спецстройсервисом». Добившись своего, господин Ярцев помог уже ЗАО «Астиаг» выиграть конкурс и стать поставщиком аэродромных плит. У этой и еще нескольких коммерческих фирм «Спецстройсервис» приобрел нужный строительный материал по заведомо завышенной цене. Так, по материалам дела, Ярцев, войдя в сговор с руководителем «Астиага», договорился установить стоимость одной плиты, произведенной в Белоруссии, в 20,7 тыс. руб., тогда как ее рыночная цена не превышала 17,6 тыс. руб. В результате с банковского счета «Спецстройсервиса» на счета «Астиага» и ООО «СтройКомпозит», также участвовавшего в схеме, были переведены денежные средства ФГУП.

Кроме того, как было установлено в ходе расследования, «Спецстройсервис», ввиду отсутствия у организации сил и средств, не проконтролировал надлежащим образом качество поставленных в несколько приемов плит. В ходе последующей проверки были установлены дефекты почти в 1,4 тыс. плит, от которых впоследствии пришлось отказаться. Мало того, руководство «Спецстройсервиса» не смогло добиться от «Астиага» замены некачественных плит, а в арбитражном суде – доказать, что получило некачественный товар. В итоге «Спецстройсервису» пришлось оплачивать демонтаж и замену плит, при этом сроки поставок были нарушены. В результате, говорится в приговоре, действия Ярцева причинили ущерб «Спецстройсервису» на 58,6 млн руб.

<https://www.kommersant.ru/doc/4539156>

КОММЕРСАНТЬ; АЛЕКСАНДРА МЕРЦАЛОВА; 2020.20.10; ТУРИСТЫ ОКАЗАЛИСЬ ВНУТРЕННЕ НЕ ГОТОВЫ; ПУТЕШЕСТВОВАТЬ ПО РОССИИ СТАЛО ДОРОГО И НЕКОМУ

Ограничение на международное авиасообщение не заставило россиян больше ездить по стране. За третий квартал они совершили почти на 40% меньше внутренних путешествий, чем годом ранее. Но их траты при этом заметно возросли. Участники туристического

рынка уверены, что восстановиться пока удалось в основном Крыму, а другие регионы недосчитаются существенной доли доходов от туризма.

Число внутренних туристических поездок россиян по итогам третьего квартала сократилось на 38% год к году. Такие данные приводит «Сбераналитика», оценивая активность клиентов. Активность туристов из Москвы при этом восстановилась на 76%, Санкт-Петербурга – на 60%. Наиболее активными оказались путешественники из Калужской области, совершившие 87% поездок от прошлогоднего объема. В Ассоциации туроператоров России общий спад активности туристов за этот период оценивают в 30%. Сбербанк – крупнейший банк в России с 96,9 млн активных клиентов по итогам 2019 года. Методология оценки их туристической активности предполагает анализ структуры и параметров транзакций для исключения трудовой миграции населения.

С оценкой «Сбераналитики» согласны не все участники туристического рынка. Гендиректор туроператора «Дельфин» Сергей Ромашкин отмечает, что именно в третьем квартале большинство регионов фиксировали рост числа туристов год к году, особенно ярко эта тенденция проявлялась в августе. В среднем, по его оценкам, в третьем квартале на российские морские курорты приехали на 10–15% больше отдыхающих, чем годом ранее. Согласно данным, которые приводит портал AviaStat, пассажиропоток российских авиакомпаний на внутренних направлениях в августе действительно на 5,7% превысил значение за аналогичный период прошлого года.

Глава Ассоциации отелей Казани и Татарстана Гульнара Сафина отмечает, что пока единственным хорошим месяцем в этом году стал август, когда загрузка гостиниц в регионе была в среднем 70% и соответствовала значению за аналогичный период прошлого года, в июле речь шла только о 30%. «Сентябрь начался хорошо, но, как только в Москве заявили о введении новых ограничительных мер, Ставропольский край ограничил туристические поездки, а часть деловых мероприятий была отменена, люди стали снимать бронирования», – рассказывает она. По словам госпожи Сафиной, заполняемость отелей в Казани в сентябре была 45–50%, а в октябре сократилась до 30–35%. Бронирований на ноябрь и декабрь, по ее словам, сейчас в принципе нет.

Вице-президент Сбербанка Станислав Карташов отмечает, что вместе с общим снижением числа поездок расходы туристов в России по итогам третьего квартала выросли на 40% год к году.

В среднем путешественники тратили 2 тыс. руб. в день. Расходы туристов на авиабилеты при этом сократились на 27%, до 6,5 тыс. руб., а на аренду автомобилей выросли почти в полтора раза. Господин Карташов связывает это с развитием сервисов каршеринга в регионах. Также, по данным «Сбераналитики», туристы в России в третьем квартале реже ходили в кинотеатры, цирк, дельфинарий и зоопарк – расходы на них за год сократились на 16%. Траты на азартные игры с учетом лотерей и букмекерских контор в то же время выросли за год на 31%.

По оценкам Сергея Ромашкина, средний чек за купленный тур за год вырос примерно на 10–15%. Авиаперевозка стоила в среднем на 20–25% дешевле, чем в прошлом году, а размещение в отелях – на 20–25% дороже, добавляет он. По словам топ-менеджера, единственным регионом РФ, который выйдет на сопоставимый с прошлым годом уровень доходов от туризма, станет Крым: в регион приедет на 8–9% меньше отдыхающих, чем годом ранее, но их траты возрастут. Но вице-президент «Опоры России» Алексей Кожевников уверен, что о восстановлении доходов речи не идет. В Крыму, по его словам, отельеры заработали в среднем на 20–25% меньше год к году, а в некурортных городах падение достигает 40%.

<https://www.kommersant.ru/doc/4539103>

**КОММЕРСАНТЪ; 2020.20.10; ВІМ-ПРОЕКТИРОВАНИЕ – ТЕХНОЛОГИЯ
БУДУЩЕГО; ИНТЕРВЬЮ С ДИРЕКТОРОМ ИНСТИТУТА**

«УРАЛЖЕЛДОРПРОЕКТ» – ФИЛИАЛА АО «РОСЖЕЛДОРПРОЕКТ» ДЕНИСОМ ГЛАЗОВЫМ

В сфере проектирования только начинают применять BIM-технологии, направленные на создание проектов при помощи цифрового моделирования. О том, что такое BIM-технологии, почему они становятся популярными и как они важны в условиях высокой конкуренции между проектными компаниями, рассказывает **директор института «Уралжелдорпроект» – филиала АО «Росжелдорпроект» Денис Глазов.**

– Какова ситуация в сфере проектирования сегодня?

– Сейчас отрасль проектирования в России динамично развивается и является высококонкурентной средой. Выжить в условиях жесткой конкуренции могут только те, кто идет в ногу со временем, инновационно продвинутые компании, обладающие широкими возможностями и технологичностью.

Кроме того, российский рынок проектирования на всех стадиях высоко формализован. У нас сейчас существует два вида проектной документации: документация «П» (проект) и документация «Р» (рабочая). Такой подход позволяет избегать ошибок как на стадии проектирования, так и на стадии строительства, но очень усложняет процесс проектирования.

– Что вносит BIM-проектирование в существующий порядок?

– BIM-проектирование объединяет оба вида документации. Таким образом, проектирование в BIM – это аналог и проектной, и рабочей документации в одной цифровой модели, которая проходит экспертизу. Реализация проекта также осуществляется на основании этой же BIM-модели.

– Как выглядит цифровая модель?

– Она имеет сложную многоступенчатую структуру, которая во время проектирования заполняется всеми необходимыми параметрами и данными по объекту: данными о размерах, о конструктивных решениях, материалах, оборудовании, технологии строительства. На выходе мы имеем, кроме 3D визуализации, набор всех возможных характеристик и параметров элементов и материалов, данные по их количеству и объему. BIM-проектирование позволяет не тратить время на ручные подсчеты, исключает возможность ошибок при определении объемов работ и предупреждает проектировщиков о наличии коллизий – ошибок взаимного расположения конструкций, оборудования, коммуникаций.

– Что дает проектирование в BIM-технологиях заказчику?

– Документация в виде BIM-проекта дает возможность точного планирования, контроль за стоимостью, позволяя с точностью производить расчеты выполняемых в ходе строительства работ. Также использование в основе строительства проекта в BIM оптимизирует издержки заказчика на всех этапах реализации проекта.

Однако пока BIM-проектирование не стало массовым. Нужна готовность всех вовлеченных в процесс: проектировщиков, заказчиков, подрядчиков, уполномоченных государственных органов власти (от экспертизы до строительного надзора). Предполагается, что контрольной точкой перехода на BIM-технологии станет 2021 год.

– Насколько сложно сейчас найти высококвалифицированных специалистов для проектирования в BIM?

– С кадрами на рынке сложно, но они есть. Их нужно искать, обучать и заинтересовывать. В нашем институте в BIM-программах сейчас работает небольшая группа людей. И в таких условиях особенно велика роль BIM-менеджеров, которые берут на себя обучающую и координирующую роль. Такие специалисты очень редки, за ними идет на рынке настоящая охота.

У нас в институте для BIM-менеджеров есть все условия для работы: лицензионное программное обеспечение, возможность обучаться. Все сотрудники в

«Уралжелдорпроект» обладают уникальными компетенциями. И мы готовы развивать их и дальше, инвестировать средства, повышая их квалификацию.

– Над какими объектами сейчас работает институт?

– Наш основной заказчик – ОАО «РЖД». Каждый подготовленный для них проект требует особого внимания. Некоторые из них создаются при помощи BIM-технологий. Например, у нас сейчас идет большая работа над проектом «Северный обход города Перми» с возведением железнодорожного моста через реку Кама. Это очень сложный технический объект, который будет находиться в непосредственной близости от существующей плотины Камской ГЭС, осложненный примыканием железнодорожных путей.

Еще один проект мы готовим для Екатеринбурга. На территории ЦПКиО будет возведен большой экспозиционный центр Детской железной дороги. Центр представляет собой целый комплекс в виде цифры 5, где будут учиться сплошь отличники, как мы их называем – «южики» (юные железнодорожники). Территория центра будет состоять из архитектурной доминанты – стилизованного здания веерного паровозного депо, на площади которого будут размещены 22 единицы локомотивов и специального самоходного подвижного состава.

<https://www.kommersant.ru/doc/4539340>

КОММЕРСАНТЬ; ИЛЬЯ УСОВ; 2020.20.10; «БЕЗ РЕГУЛИРОВАНИЯ РЫНОК НЕ РАБОТАЕТ»; БЛИЦИНТЕРВЬЮ

Почему реформа лизинговой отрасли задержалась, какие вопросы не решены и когда могут быть приняты поправки к закону «О лизинге» во втором чтении, “Ъ” рассказал директор департамента финансовой политики Минфина Иван Чебесков.

– Проект поправок к закону «О лизинге» принят в первом чтении более полутора лет назад. Почему дальнейшее принятие задержалось?

– Это нормальная ситуация, что с введением в отрасли нового регулирования возникает много нюансов, которые нужно отработать всем участникам рынка. Одна из ключевых причин задержки – расхождения с Европейской экономической комиссией (ЕЭК) в вопросе о том, имеет ли право РФ регулировать лизинговую деятельность. Было обращение ЕЭК в администрацию президента, в Госдуму о том, что принятие законопроекта нарушит договор о Евразийском экономическом союзе (ЕАЭС). Основная мысль ЕЭК в том, что лизинг не является финансовой услугой и, по сути, у России нет прав его регулировать. Хотя лизинговая деятельность регулируется сейчас в Белоруссии и в Армении – странах-участницах ЕАЭС.

Кажется, раньше не возникало случаев, чтобы коллеги на уровне ЕЭК возражали против регулирования такой большой отрасли. Мы сгруппировались вместе с Минюстом и ЦБ. И Минюст от имени РФ обратился в суд ЕАЭС, с тем чтобы тот разъяснил положения договора о союзе. Суд состоялся летом. Это был интересный опыт: все происходило по видео-конференц-связи (ВКС), мы находились в офисе Минюста, не пришлось ехать в Минск (там расположена штаб-квартира суда ЕАЭС.– “Ъ”). Мы озвучили свою позицию, высказались и коллеги со стороны ЕЭК. Через несколько недель суд вынес решение, полностью подтвердив правоту РФ: по международному праву лизинг – это финансовая услуга, и у России есть все права на пруденциальное регулирование этого рынка. Все разбирательство заняло, по сути, год. Во многом из-за этого и было отложено решение по законопроекту.

– Другие препоны на пути законопроекта остались?

– Есть разные точки зрения на то, кто должен быть основным регулятором лизингового направления. Этот вопрос остался ключевым, он до конца не разрешен.

– Недавно появились идеи, что можно поделить роли.

– Действительно, последнее предложение депутата Евгения Шулепова было в том, чтобы регулирование закрепить за Минэкономки, а подзаконные акты и надзор оставить за ЦБ. В прошлом году приходило письмо от Минпрома и Минэкономки о том, чтобы сделать последнее основным регулятором.

У каждой позиции есть плюсы и минусы. Мы на своей площадке проводили согласительное совещание, чтобы попытаться прийти к какому-то компромиссу. Вопрос будет выдвигаться на более высокий уровень, чтобы решение все-таки было принято.

– А как вы относитесь к идее разделить надзорные и регуляторные функции?

– На самом деле сейчас так и есть. За нормативное регулирование и за формирование регуляторной политики в области финансовых услуг отвечает Минфин, а за надзор и подзаконные акты – ЦБ. Как я понимаю предложение депутата Шулепова, он предлагает функцию Минфина закрепить за Минэкономки.

– Изменения в отношении того, кто именно попадет под регулирование, подготовлены?

– После решения суда ЕАЭС необходимость дополнительных уточнений, которые и родились из дискуссии с ЕЭК, отпала. Поэтому мы в какой-то степени откатились к предыдущей версии. В редакции, которая подготовлена ко второму чтению, любое юридическое лицо, заключающее договор лизинга, будет обязано войти в реестр, а компании, которые не раскрывают информацию о своей деятельности – у них просто не будет возможности заключать новые лизинговые договоры. Других серьезных изменений мы не планируем.

– А в чем, собственно, будет заключаться регулирование?

– Суд в ЕАЭС совпал с началом распространения коронавируса. В тот момент мы обсуждали регулирование разных отраслей, в частности, лизинга. Пандемия и карантин усугубили проблемы на рынке. Мы вновь столкнулись с дефицитом информации о том, что же на нем происходит. Неразбериха с отчетностью, проблемы с ее достоверностью привели к тому, что мы просто не смогли напрямую оказать поддержку лизинговой отрасли. Понятно, что правительство в итоге поддержало ее косвенно, через стимулирование наиболее пострадавших отраслей в экономике. Но в этот момент мы в очередной раз поняли – надо что-то менять.

Что касается самого регулирования, то основные пункты следующие: лизинговые компании должны состоять в отраслевом реестре, предоставлять отчетность по МСФО, быть членами саморегулируемой организации (СРО). Минимальные требования по капиталу устанавливаются на уровне 70 млн руб. для компаний, чья балансовая стоимость активов превышает 500 млн руб., и 20 млн руб. для остальных компаний. Также будут созданы инструменты защиты прав граждан через стандартные требования к раскрытию информации, типовому договору и порядку взаимодействия с клиентом.

– Все, что вы перечислили, напоминает скорее зону ответственности ЦБ, чем министерства.

– Если лизинг считать финансовым рынком, то по всем финансовым рынкам мегарегулятором выступает ЦБ. Минэкономки – федеральный орган исполнительный власти, который осуществляет функции по выработке госполитики в сфере регулирования в некоторых отраслях экономики. Коллеги из министерства, когда обосновывают свою позицию, в частности, говорят, что лизинг относится к макроэкономической сфере деятельности, поэтому они должны иметь право на осуществление функций по выработке госполитики и регулирования.

– Почему дискуссия о регулировании лизинга пошла по пути не «как?», а «кто?». Некоторые компании не хотят регулироваться ЦБ?

– Мне кажется, что здесь комплекс причин. Во-первых, конечно, Минэкономки настаивает на собственном регулировании. Во-вторых, действительно, может быть, некоторые лизинговые компании считают, что им комфортнее было бы под Минэкономки, чем под ЦБ.

- Потому что Минэкономики либеральнее?
- Лизинговые компании осторожно относятся к ЦБ, потому что у него есть функции надзора: он может и наказать, и предписание выписать. С Минэкономики непонятно, какое будет регулирование. Некоторым, наверное, кажется, что действительно с министерством будет либеральнее, но по факту мы же не знаем, как это будет.
- Спусковым крючком к началу реформы лизинговой отрасли послужила ситуация с авиакомпанией «Грансаэро» несколько лет назад, когда пострадали крупные лизинговые компании. С того момента отрасль сильно изменилась. Может быть, никакого регулирования и не нужно?
- Так как у нас нет полноценной информации, статистики по отрасли, которой можно полностью доверять, говорить о том, что регулирование не нужно, пока нельзя. Отрасль, объем которой оценивается в районе 5 трлн руб., которая занимает второе место в России после банковского рынка, нельзя не регулировать. Она переросла саму себя, чтобы находиться в вакууме.
- Как у выпускника Чикагской экономической школы у меня в начале карьеры было мнение, что регулирование в принципе никому не нужно и все рынки могут сами себя поправить. Со временем позиция изменилась, можно сказать, поэтому я и пришел в Минфин: понял, что без регулирования рынок все-таки не работает. Полная свобода не всегда приводит к победе потребителя. Скорее потребитель как слабая сторона начинает страдать, а рынок – пользоваться слабостью мелких игроков. Это мы, в принципе, и наблюдаем в лизинговой отрасли, где десятки тысяч обманутых людей, множество обращений вплоть до президента, который поручил генпрокуратуре в этом разобраться. Очевидно, что индустрия сама с собой справиться не может. Это одна из ключевых причин, почему введение регулирования необходимо.
- Какой объем затрат потребует у компаний введение регулирования, которого хочет Минфин?
- По нашим расчетам, совокупные одноразовые расходы лизингодателей, связанные с вводом нового регулирования, будут составлять примерно 0,5% годовой выручки. Что сопоставимо с расходами отрасли, например, на программное обеспечение.
- Более того, в ЦБ готовы оказывать содействие на переходный период. Например, безвозмездно переобучать персонал компаний, создавать IT-системы. Естественно, издержки есть, но с точки зрения развития самой индустрии эти траты стоят того.
- А что с поправками к Гражданскому кодексу (ГК) относительно лизинговой деятельности?
- У нас были обращения и иностранных лизинговых компаний, что их имущественные права в РФ по сравнению с другими странами менее защищены. Например, не определена процедура урегулирования дефолта по лизинговому договору, нет порядка внесудебного изъятия лизингового имущества и временной приостановки его использования без изъятия. С такими проблемами сталкиваются и российские компании. И все это требует поправок к ГК, но над ними будем работать после принятия поправок к закону «О лизинге».
- До конца года успеете их принять?
- К срокам мы относимся осторожно. Если срок ставишь – надо точно его выполнять. Будем очень стараться принять поправки до конца года. Но, к сожалению, не все зависит только от Минфина.

Интервью взял Илья Усов

<https://www.kommersant.ru/doc/4538895>

ВЕДОМОСТИ; АНДРЕЙ СТАСЬ; 2020.20.10; ПАРАДОКСАЛЬНЫЙ МАРКЕТИНГ «ПОБЕДЫ»; СКАНДАЛЬНЫЙ ИНФОРМАЦИОННЫЙ ФОН НЕ МЕШАЕТ БУРНОМУ РОСТУ ЛОУКОСТЕРА «ПОБЕДА»

Авиакомпания «Победа» не перестает «радовать» скандальными новостями. То перевозчик не пустил на борт Василия Ланового и волейболиста, который не влезал в кресло. То не разрешил посадить рядом мать и дитя. То видишь на стойке регистрации «Победы» пассажира и представителя авиакомпании, спорящих на повышенных тонах о размере ручной клади или неудобном месте в салоне.

Теперь лоукостер разместил на сайте госзакупок заявку на 3000 «тренажеров для тренировки мышц лица и улыбки» для бортпроводников. По интернету разлетелись навевающие двусмысленные ассоциации изображения этого силиконового изделия, а «Победа» сообщила, что «безупречная улыбка бортпроводника – наш стандарт». Видимо, вскоре на борту нас будет встречать персонал со сведенными судорогой мимическими мышцами.

А ведь «Победа» очень неплохая авиакомпания. У нее новейший в России парк и аэрофлотовские стандарты безопасности. Она достаточно пунктуальна. Есть ряд крупных городов, куда летает только «Победа». Ну и – при выполнении условий – полет может быть действительно дешевым.

Но именно что «при выполнении условий» – а наш человек не привык обращать внимание на условия оказания услуг. Крупные авиакомпании долгое время приучали своих клиентов к тому, что они могут быть «гибкими». «Победа» же выбрала ставку на жесткие правила, когда за все, кроме перелета с минимальной ручной кладью и случайно выбранное (как правило, неудобное) место, надо платить дополнительно. Именно этого и не хотят клиенты, которые заранее не измеряют сумки, рассчитывают поменять место в аэропорту, а в салоне – пересесть на свободное кресло получше. А им говорят: нет, платите. Но если заплатить за все это, цена билета сравняется если не с аэрофлотовской, то с S7 или UTair.

В общем, у «Победы» получается три разных образа. Во-первых, провокационная репутация во внешнем информационном пространстве. Во-вторых, предельная жесткость в обслуживании. В-третьих, достойный и адекватный цене уровень самой услуги. Не случайно же «Победа» перевезла в 2019 г. почти 10,3 млн пассажиров, продемонстрировав наибольший прирост год к году (+143%) и выйдя на 4-е место в России, оставив позади таких ветеранов, как UTair и «Уральские авиалинии».

Кейс «Победы» подтверждает крамольные для традиционного маркетинга идеи: милая репутация и заботливый сервис не являются обязательными условиями успеха. Оказывается, можно развиваться от скандала к скандалу, жестко и иногда грубо работая с клиентом, – и быть прекрасной в смысле бизнес-показателей компанией. Чтобы так работать, нужно иметь крепкие нервы и открытый мандат от акционеров.

А иным занудам, исповедующим ванильные коммуникации, стоит задуматься, почему у них нет такого впечатляющего развития.

<https://www.vedomosti.ru/opinion/articles/2020/10/19/843835-paradoksalnii-marketing>

ПЕРВЫЙ КАНАЛ; АНДРЕЙ КУЗНЕЦОВ; 2020.20.10 09.14; В РОССИЙСКИХ РЕГИОНАХ НОВЫЕ АВТОБУСЫ И ТРОЛЛЕЙБУСЫ ПРИХОДЯТ НА СМЕНУ ТРАНСПОРТУ, ОТСЛУЖИВШЕМУ СВОЙ СРОК

Удобно водителям и пассажирам. На маршруты в российских городах выходит все больше новых и современных автобусов, троллейбусов и трамваев. Все благодаря нацпроекту «Безопасные и качественные автомобильные дороги». Такие машины действительно делают поездки не только более комфортными, но и безопасными.

Свой новенький троллейбус Елена Оганесова сравнивает с авиалайнером — 30 лет за рулем, сначала трамвай, потом троллейбусы разных марок. Но это просто любовь с первого взгляда!

Более 30 современных троллейбусов город Иваново получил по нацпроекту «Безопасные и качественные автомобильные дороги», парк электрического транспорта здесь устарел на 80%, и теперь стареньких «рогатых» на городских маршрутах, постепенно вытесняет техника совершенно иного уровня

Телевидение, бесплатный беспроводной интернет, разъемы для зарядки — в таком транспорте чувствуешь себя, почти как дома. Неслучайно на линиях, где появились новые троллейбусы, поток пассажиров только за первые недели вырос в полтора раза.

Удобно в городских троллейбусах теперь и студентам и пенсионерам. Преимущества низкопольной конструкции уже оценили пассажиры на колясках и с колясками — молодой маме Жанне Егоровой, например, стало проще ездить за покупками с сыном.

Полностью обновить троллейбусный парк в городе планируют в течение ближайших трех лет. А всего в этом году еще 11 городов по всей стране приобретут современный транспорт в рамках нацпроекта.

«Мы фактически софинансируем обновление подвижного состава. Каждый автобус, каждый троллейбус, каждый трамвай обойдется перевозчику, который работает в регионах на конкретном маршруте на 60% дешевле по отношению к отпускной стоимости с завода. Это очень серьезное содействие», — отмечает директор Департамента государственной политики в области автомобильного и городского пассажирского транспорта Министерства транспорта РФ Алексей Бакирей.

В Белгороде новые автобусы только получили, транспорт готовят к работе. Водители особенно нравятся и комфорт в кабине, и современная система кругового обзора

«Оборудован камерами, спереди, сзади. Очень удобно, когда на узеньких улицах или между машинами надо проехать», — отмечает водитель Алексей Дорошенко.

В Перми, где новые автобусы работают уже несколько месяцев, за состоянием водителей постоянно следит компьютер. В браслет на запястье встроены датчики, считывающие пульс, температуру тела, частоту сердцебиения. Стоит электронике усомниться, включается сигнализация. Тревожное сообщение тут же получает и диспетчер автопарка, который незамедлительно связывается с водителем.

«Если человек начинает засыпать, он начинает вибрировать, и головное устройство пищать, тем самым будя водителя», — рассказывает водитель Сергей Бухалов.

А еще в каждом автобусе тахографы, контролирующие время работы водителя, климат контроль, бесконтактная система оплаты, без всего этого, кажется, пермяки уже не представляют поездки по городу.

Новым общественным транспортом уже пользуются пассажиры в Казани, со дня на день современные и комфортные автобусы выйдут на маршруты в Череповце. А на следующий год заявки на участие в программе уже подали более 50 городов.

<https://www.1tv.ru/news/2020-10-20/395324->

[v_rossiyskih_regionah_novye_avtobusy_i_trolleybusy_prihodyat_na_smenu_transportu_otsluzhivshemu_svoy_srok](#)

ВЕСТИ; ДАРЬЯ ОКУНЕВА; 2020.19.10 20.52; ЭЛЕКТРОСАМОКАТЫ МОГУТ ПРИРАВНЯТЬ К МОПЕДАМ: ЧЕМ ЭТО ГРОЗИТ ВЛАДЕЛЬЦАМ

Владельцы электрических самокатов докатились до суда. Особо мощные двухколесные транспортные средства в ГИБДД приравнивали к мопедам. А значит теперь их хозяевам нужно сдавать на права. Ну и, конечно же, соблюдать необходимые правила дорожного движения.

В плотном потоке машин они высматривают тех, кто объезжает пробку на электросамокате. Главный вопрос – какая мощность двигателя?

Если больше 250 ватт, электросамокат приравнивается к мопеду. Такие разъяснения недавно дали в ГИБДД. А значит для езды нужны права.

Мощность – 300 ватт, а прав нет. Молодому человеку теперь грозит штраф до 15 тысяч, плюс оплата эвакуации и штрафстоянки.

По идее, для езды на таких мощных самокатах нужны права категории М. Необходимо сдать теорию, показать свои умения на площадке. На практике, в мотошколах на самокатах никого.

Владельцы самокатов, даже тех, которые способны разогнаться до 100 километров в час, водителями себя считать отказываются. Но водителями их теперь признают в судах. Полтора года лишения прав и штраф 30 тысяч рублей. Просто неудачно взял на прокат электросамокат.

«Нажал кнопку go, он резко у меня дернулся, и, чтобы не улететь на проезжую часть, я стал заваливаться на бок. И упал своим весом на ребенка, который стоял на тротуаре», – рассказывает Рустем Хайрутдинов.

Юридически это наезд на пешехода на мопеде. На самокате из проката была наклейка «350 ватт». Защита теперь строится вокруг того, что фактическая мощность была ниже.

«В нашем случае, экспертиза МАДИ говорит, что на данном самокате 130 – это максимальный показатель, которой им удалось добиться», – поясняет пресс-секретарь компании-каршеринга Юлия Камойных.

Дмитрий Кундухов строит свою защиту по-другому. У него самокат и номинально, и фактически мощнее 250 ватт. Он ни на кого не наезжал, но отказался по просьбе инспектора пройти тестирование на алкоголь.

«Поэтому я и отказался проходить тестирование. Я – пешеход», – поясняет Дмитрий.

Решение за судьей. С одной стороны, разъяснение ГИБДД, где мощные самокаты приравнены к мопедам. С другой – ПДД, в которых термина «электросамокат» нет. А человек на обычном самокате, действительно, считается пешеходом.

«Этот вопрос не урегулирован, поэтому мы вместе с ГАИ подготовили изменение правил дорожного движения, чтобы ввести туда новую категорию: это лица, использующие средства индивидуальной мобильности», – говорит заместитель директора Департамента государственной политики в области автомобильного и городского пассажирского транспорта Минтранса России Владимир Луговенко.

Для них собираются прописать и четкие правила: выезжать на дорогу электросамокатам можно только, если на ней ограничение скорости – 60 километров в час. При движении по тротуарам нельзя ехать быстрее 20 километров в час. В случае столкновения с пешеходом именно водитель самоката будет считаться виновным. Сейчас с этим непросто.

«Я переходила по пешеходному переходу. Увидела самокат, когда он уже находился около меня. Почувствовала только толчок и упала», – вспоминает пострадавшая Гузель Хасанова.

Сотрясение мозга, перелом руки и множественные травмы на лице. Водитель самоката с места ДТП просто скрылся. Искать не стали. Или вот страшные кадры: под колесами самоката ребенок. Травмы такие, что мальчик неделю провел в реанимации. Но до суда не дошло: юридически столкнулись два пешехода.

А это двойная трагедия: подросток на самокате выскочил перед мчащимся джипом. Юноша скончался. Водитель машины получил три года колонии. Поправки к ПДД сейчас проходят экспертизу. В Минтрансе надеются, что до их вступления в силу обойдется без новых жертв.

<https://www.vesti.ru/article/2474299>

КОММЕРСАНТЪ; АНДРЕЙ ЦВЕТКОВ; 2020.19.10; РЕКОНСТРУКЦИЯ АЭРОПОРТА ТАМБОВА ПОТРЕБУЕТ 4,5 МЛРД РУБЛЕЙ

Комплексный проект реконструкции аэропорта Тамбова получил положительное заключение экспертизы, а срок его реализации перенесен с 2025 года на 2024-й. Об этом сообщила пресс-служба администрации Тамбовской области по итогам совещания у губернатора Александра Никитина. На мероприятии обсуждались расширение маршрутной сети и строительство аэропортового комплекса.

Так, генеральный директор АО «Новая авиация» Роман Алексеев доложил, что перспективы развития авиасообщения сейчас зависят от инфраструктуры аэропорта. Ее комплексный проект реконструкции оценен в сумму около 4,5 млрд руб. Он включает строительство взлетной полосы, которая будет длиннее существующей на 400 метров, чтобы принимать современные самолеты. Многофункциональный аэропортовый комплекс должен объединить под одной крышей все технические службы и автовокзал. Это, как отметил господин Алексеев, позволит сократить затраты на содержание здания.

По словам начальника областного управления автодорог и транспорта Альберта Чурилова, за девять месяцев нынешнего года авиакомпания «Руслайн» выполнила почти 300 парных рейсов и перевезла более 20 тыс. пассажиров. Сегодня из аэропорта «Тамбов» организованы рейсы в Санкт-Петербург, Краснодар и Екатеринбург. В сезон отпусков перелеты выполнялись в направлениях Сочи и Симферополь. В следующем году планируют увеличить число рейсов практически вдвое, организовать полеты в Казань, Калининград, Анапу, а также восстановить авиасообщение с Москвой. Однако для реализации этих планов необходимо установить новое светосигнальное оборудование, обеспечивающее прием воздушных судов в темное время суток и в сложных метеорологических условиях. Власти намерены сделать это до лета будущего года. Господин Никитин поручил «оперативно решать организационные вопросы» по данному проекту, в том числе связанные с финансированием: «Мы налаживаем авиасообщение прежде всего для удобства людей. Экономический эффект здесь отложенный».

<https://www.kommersant.ru/doc/4539350>

ПРАЙМ; 2020.19.10; МИНТРАНС РФ РАЗРАБОТАЛ ПОРЯДОК ДВИЖЕНИЯ БОЛЬШЕГРУЗОВ В ЗОНЕ АВТОМАТИЧЕСКОГО КОНТРОЛЯ

Минтранс РФ разработал порядок движения тяжеловесного и крупногабаритного транспорта в зоне автоматического весового и габаритного контроля, соответствующий проект постановления правительства опубликован на федеральном портале проектов нормативных правовых актов.

«Проектом постановления предусматривается утверждение Порядка движения тяжеловесных и (или) крупногабаритных транспортных средств в зоне автоматического весового и габаритного контроля транспортных средств», – говорится в пояснительной записке к проекту.

Добавляется, что порядок содержит требования к условиям движения транспортных средств, требования к обозначению зоны автоматического весового и габаритного контроля техническими средствами организации дорожного движения, а также требования к использованию внешних световых приборов.

Кроме того, проект предусматривает появление двух новых знаков: «Зона автоматического весового и габаритного контроля транспортных средств» и «Конец зоны автоматического весового и габаритного контроля транспортных средств».

ТАСС; 2020.19.10; ЭКСПЕРТ: ДОРОГА ИЗ КАВМИНВОД НА КУРОРТЫ КУБАНИ УВЕЛИЧИТ ТУРПОТОК НА СТАВРОПОЛЬЕ

Строительство трассы, соединяющей города Кавказских Минеральных Вод и курорты Краснодарского края, будет способствовать росту посещаемости Ставрополя, считает

генеральный директор Курортного управления профсоюзных санаториев на Кавказских Минеральных Водах Николай Мурашко.

Вице-премьер – полномочный представитель президента РФ в Дальневосточном федеральном округе Юрий Трутнев, который также курирует Северный Кавказ, поручил проработать возможность строительства трассы, соединяющей города Кавказских Минеральных Вод (Ставропольский край) и курорты Краснодарского края.

«Вопрос транспортной доступности очень важен. Конечно, если будет построена дорога от Кавказских Минеральных Вод, из горного кластера, самого лучшего бальнеологического курорта к морю, то это, безусловно, будет стимулировать людей совершать поездки с курорта на курорт. Это тоже важный фактор развития Кавминвод», – сказал ТАСС Мурашко.

При этом он отметил, что дорогу необходимо строить только с учетом природных особенностей местности, чтобы не нанести ущерб окружающей среде. В частности, обязательно возводить экодуги – мосты для животных, и устанавливать защитные сетки, которые будут отделять дорогу от лесных массивов.

Вопрос строительства дороги Кисловодск – Адлер в течение нескольких лет обсуждается в регионах и на федеральном уровне. Ранее сообщалось, что **Росавтодор** рассматривал два варианта будущей трассы от Кавминвод на побережье: по маршрутам Кисловодск – Адлер и Черкесск – Адлер. По данным с официального сайта главы и правительства Карачаево-Черкесии, действующий маршрут из Кисловодска в Сочи составляет около 700 км, предлагаемый вариант новой дороги с туннелями сократит путь вдвое.

<https://tass.ru/v-strane/9753141>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – СПЕЦВЫПУСК; ИРИНА ФУРСОВА; 2020.19.10; № «МОСКВА» ПОЕХАЛА; СОЗДАНЫ ПЕРВЫЕ ОТЕЧЕСТВЕННЫЕ ГРУЗОВИКИ НУЛЕВОЙ ЭМИССИЕЙ

Сразу две российских компании практически одновременно представили на рынке коммерческой техники электрические грузовики.

На одной зарядке электрогрузовик с 8 тоннами груза может проехать около 200 километров. Фото: Ирина Фурсова
На одной зарядке электрогрузовик с 8 тоннами груза может проехать около 200 километров. Фото: Ирина Фурсова
На одной зарядке электрогрузовик с 8 тоннами груза может проехать около 200 километров. Фото: Ирина Фурсова

Один из них, крупнотоннажный электрогрузовик MOSKVA, уже передан вместе с зарядной станцией в опытную эксплуатацию известной розничной сети. Автомобиль создан Drive Electro, компанией – разработчиком батарей московского электробуса и полностью спроектирован по требованиям ретейлера. Транспорт приспособлен к особенностям российского климата, не создает шума, что особенно важно для мегаполиса. По расчетам производителя, благодаря использованию электротяги и низкой изнашиваемости основных узлов стоимость владения электрогрузовиком за 10 лет будет ниже, чем традиционным дизельным, на 20-25 процентов. Снаряженная же масса электрогрузовика MOSKVA аналогична дизельному такого же класса и составляет около 10 тонн, максимальная грузоподъемность – 9 тонн (правда, из них 1 тонна приходится на аккумулятор), максимальная скорость – 110 км/ч, а запас хода – 200 километров.

Зарядка электрогрузовика возможна в двух режимах: быстрая между рейсами в течение 20 минут и ночная – 8 часов. Источником питания может стать обычная промышленная сеть напряжением 380 вольт. В дополнение ко всем техническим характеристикам автомобиль оснащен изотермическим фургоном и холодильной установкой для сохранения максимальной свежести продуктов, а также гидробортом грузоподъемностью 1500 кило. «Сейчас мы видим большой спрос на электрогрузовики, многие мировые автобренды

активно работают над своими пилотными образцами», – рассказал гендиректор Drive Electro Сергей Иванов.

А на конвейере Горьковского автозавода собраны предсерийные образцы первого российского коммерческого электромобиля GAZelle e-NN. В основе конструкции – единая унифицированная электроплатформа, на базе которой можно выпускать полную линейку легкого коммерческого транспорта: бортовые грузовики, микроавтобусы, фургоны и т.д. Такой подход позволяет гибко реагировать на спрос рынка.

В конструкции «электрогазели» сочетаются унифицированные компоненты модельного ряда самой популярной российской малотоннажки «ГАЗель NEXT» (шасси, кузов, салон) и оригинальные электрические узлы: тяговые батареи, электродвигатель, преобразователь напряжения, зарядное устройство и другие компоненты. Полная масса автомобиля – 4,6 тонны, грузоподъемность бортовой модификации – до 2,5 тонны. Максимальная скорость – 100 км/ч, а запас хода на одной зарядке – 120 километров. По желанию заказчика запас хода может быть увеличен до 200 километров благодаря установке дополнительных батарей. Предусмотрена возможность быстрой зарядки до 80 процентов емкости за 30 минут.

«Переход к серийному производству электрического легкого коммерческого транспорта, к которому мы готовимся, откроет широкие возможности для развития этого сегмента на основе собственных конструкторских и производственных компетенций. Важнейшая задача, которая стоит теперь не только перед «Группой ГАЗ», но и перед всей российской машиностроительной отраслью, – организация собственного производства ключевых узлов и компонентов для электротранспорта. Это позволит России обеспечить технологическую независимость в условиях глобальных изменений, развивать собственные инженерные и конструкторские компетенции и будет способствовать повышению конкурентоспособности российской продукции на мировых рынках», – считает президент «Группы ГАЗ» Вадим Сорокин.

А губернатор Нижегородской области Глеб Никитин уверен, что постепенная электрификация транспорта является сегодня одним из основных направлений развития глобальной автомобильной отрасли. Для России крайне важно быть в числе участников этого процесса, осваивать технологии и компетенции, которые будут определять развитие отрасли в течение ближайших десятилетий.

<https://rg.ru/2020/10/19/sozdany-pervye-otchestvennye-gruzoviki-nulevoj-emissiej.html>

ПРАЙМ; 2020.19.10; НОВЫЕ ПРАВИЛА ПО ЗАКРЫТОЙ ПЕРЕВАЛКЕ УГЛЯ В ПОРТАХ РФ ЗАРЕГИСТРИРОВАНЫ МИНЮСТОМ

Приказ **Минтранса РФ** по утверждению новых правил закрытой перевалки угля в российских портах зарегистрирован Минюстом, сообщает транспортное ведомство.

«Внести изменения в Правила оказания услуг по перевалке грузов в морском порту ... с изменением, внесенным приказом **Министерством транспорта** от 18 апреля 2018 года ...», – говорится в документе. Как следует из приложения к приказу, речь идет о введении технологий по закрытой перевалке угля в портах.

«Новый приказ нормативно закрепил понятие технологического процесса закрытой перевалки угля. Теперь он включает в себя совокупность технологий, технических способов и методов, предусмотренных Справочником наилучших доступных технологий», – сообщают в **Минтрансе**.

Президент РФ Владимир Путин в 2018 году дал поручение по переходу морских портов на технологии закрытой перевалки каменного угля. Ранее **Минтранс** внес изменения в Информационно-технический справочник по сокращению выбросов загрязняющих веществ и их сбросов при хранении грузов. **«В справочнике содержатся технологии, технические способы и методы, которые необходимо использовать при перевалке угля»,** – сообщают в **Минтрансе**.

Соблюдать требования должны как эксплуатанты, так и проектировщики, строители угольных терминалов.

Применение конкретных технологий должно учитываться в проекте для новых объектов, для уже функционирующих – быть заложено в документации, обосновывающей деятельность по перевалке угля. Технологии при этом определяются, исходя из расположения объекта – близости его к населенному пункту или особо охраняемым территориям, а также грузооборота терминала, его площади и используемых мер пылеподавления.

«Применение справочника уже является обязательным для строящихся терминалов, а с 1 января 2021 года станет обязательным и для существующих терминалов», – резюмировали в министерстве.

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; АЛЕКСЕЙ МИХАЙЛОВ; 2020.19.10; СЮРПРИЗ ДЛЯ АССОЛЬ; КРУПНЕЙШИЙ В МИРЕ ПАРУСНИК «СЕДОВ» ОШВАРТОВАЛСЯ В МУРМАНСКОМ ПОРТУ

Экипаж судна, в составе которого 30 курсантов Мурманского государственного технического университета, столица Заполярья встретила густым снегопадом, который быстро сменило яркое солнце. Восторженных зрителей, пришедших посмотреть на воплощение морской романтики, из предосторожности на борт парусника не пустили. Но и без этого заход «Седова» в Мурманск стал событием для всего города.

– Он невероятно круто смотрится, как будто пришел сюда из древних времен. Прямо алые паруса для Ассоль! – восхищается Александра, которая приехала в Мурманск в гости из Нижнего Новгорода и впервые увидела парусник «Седов», ошвартовавшийся у пирса Мурманского морского вокзала 19 октября. – Вот бы побывать на нем! Я и не знала, что по морям все еще ходят настоящие парусные корабли.

Барк вышел на финишную прямую кругосветной экспедиции парусников Росрыболовства Russian Sails 2020, которая проводится в честь 200-летия открытия Антарктиды российскими мореплавателями под командованием Фаддея Беллинсгаузена и Михаила Лазарева и 75-летия Победы в Великой Отечественной войне. Выйдя три месяца назад из Владивостока, всего за одну навигацию «Седов» преодолел весь Северный морской путь. Этим достижением за последние 140 лет не могло похвастаться ни одно парусное судно в мире.

Безусловно, сегодня парусник очень мало похож на тот корабль, каким он был сто лет назад, сойдя со стапеля верфи Круппа в Германии под именем Magdalene Vinnen II. Сегодня «Седов» – современное судно с главным двигателем, мощной электростанцией и комфортабельными каютами. Но работы с парусами по-прежнему ведутся здесь вручную, как век назад. Точно так же несут вахту на руле. Рулевое устройство на барке старого типа, матросы стоят за штурвалом на открытой части палубы, в дождь и ледяной ветер, которым так богаты арктические моря.

– Море Лаптевых и Восточно-Сибирское море мы частично прошли под парусами, – рассказал капитан барка Виктор Николин. – Это около 600 миль из 7 тысяч. В Мурманске мы проведем неделю, пополним запасы продовольствия и сменим курсантский состав.

Символично, что первоначальный маршрут кругосветки не предусматривал прохождения Северного морского пути. Вместо него парусник должен был идти Панамским каналом. Но из-за коронавируса от южного варианта пришлось отказаться, поскольку пандемия сделала невозможными полноценные заходы в иностранные порты с увольнениями для экипажа и с «открытым бортом» для ознакомления местных жителей с легендой парусного флота России. Судно отправилось в высокие широты российской части Арктики, которые способны удивить не меньше, чем заграничная экзотика.

«Сопровождаемые гулом ветра и криками чаек, мы двинулись к мысу Желания, что находится на Новой Земле. Ветер без особого усилия до треска надувал паруса и

раскачивал судно, словно бумажный кораблик, – так описывали свои впечатления во время плавания по Северному Ледовитому океану курсанты МГТУ Виктор Валяев и Илья Ермилов. – Нашими верными попутчиками стали животные, которые поражали своими размерами. Киты – а это были они, движущиеся огромной группой, пускали высокие фонтаны соленой воды, орошая борт судна. 23 сентября, как и обычно, паруса были набиты потоками сильного ветра. Волны раскачивали барк, еще сильнее убаюкивая и без того сонных курсантов, готовящихся к отбою. Как рукой сняло сон объявление старшего штурмана по общесудовой связи: «Внимание курсантскому составу и всем заинтересованным лицам! Сейчас вы можете пронаблюдать северное сияние!» Меньше чем за минуту ют был заполнен людьми, которые любовались необычной и очень красивой игрой света. Время будто остановилось на мгновение. Забыв о своих делах, все смотрели на прекрасное небо. А нам, мурманчанам, северное сияние напоминало лишь одно – дом. Он уже так близок, что даже не верится...»

Из Мурманска «Седов» отправится в Калининград, где завершится его второе кругосветное плавание.

<https://rg.ru/2020/10/19/reg-szfo/krupnejshij-v-mire-parusnik-sedov-oshvartovalsia-v-murmanskom-portu.html>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2020.19.10; ВОЗДУШНЫЕ ТРЕВОГИ; АЭРОПОРТЫ РАЗДЕЛЯТ НА КАТЕГОРИИ УЯЗВИМОСТИ

Требования по безопасности к аэропортам и другим объектам инфраструктуры воздушного транспорта будут предъявлять в зависимости от их уязвимости. Обновленные правила вступают в силу с 20 октября.

Все объекты распределят по пяти категориям. В первую, самую опасную категорию войдут те аэропорты, где было совершено или предотвращено два и более акта незаконного вмешательства в деятельность (например, теракта), и при этом погибли или получили вред здоровью более двух тысяч человек, а материальный ущерб составил более 500 млн рублей. Другие категории выделены по мере снижения опасности.

Например, все помнят теракт 2011 года в аэропорту Домодедово, когда погибли 37 и были ранены около 170 человек. Воздушные гавани, где были подобные случаи, будут претендовать на высшие категории, а небольшие аэропорты как, скажем, в Кургане или Братске, – на низшие. Требования к объектам первой категории будут выше, чем к пятой.

Правила безопасности обновляют в рамках «регуляторной гильотины». Требования к объектам инфраструктуры отделили от требований к транспортным средствам, пояснили «РГ» в **Ространснадзоре**. Теперь сформулированы требования к посадочным площадкам для вертолетов, ранее эти объекты были не защищены, отметили в ведомстве.

Аэропорты должны сами обеспечить проведение оценки своей уязвимости, а ее результаты представлять на утверждение в Росавиацию. После утверждения требуется подготовить план обеспечения безопасности и выполнить его. Объектам, отнесенным к первой и второй категориям, на это дается два года, а всем остальным – год. Например, владельцы аэропортов и других объектов должны сформировать или привлечь подразделение транспортной безопасности, его работников оснастить переносными средствами видеонаблюдения, металлодетекторами и газоанализаторами.

<https://rg.ru/2020/10/19/aeroporty-razdeliat-na-kategorii-uzvzimosti.html>

<https://www.pnp.ru/economics/kabmin-utverdil-trebovaniya-po-obespecheniyu-bezopasnosti-aeroportov.html>

[Вернуться в оглавление](#)

