



## Ежедневный мониторинг СМИ

22 ДЕКАБРЯ 2020

### СОДЕРЖАНИЕ

СПУТНИК АБХАЗИЯ; 2020.12.21; ПРЕЗИДЕНТ АБХАЗИИ НАЗВАЛ ПРИМЕРНЫЕ СРОКИ ЗАПУСКА СУХУМСКОГО АЭРОПОРТА .....	4
КОММЕРСАНТЬ; АНДРЕЙ ВИНОКУРОВ, ЕЛЕНА РОЖКОВА; 2020.12.22; ГОСУДАРЕВО «ОКО»; ОБНОВЛЕННЫЙ ГОССОВЕТ ОБРОС СТРУКТУРОЙ И АППАРАТОМ.....	4
КОММЕРСАНТЬ; ДИАНА ГАЛИЕВА; 2020.12.22; ТАРИФЫ ГИЛЬОТИНА НЕ ВОЗЬМЕТ; КОНТРОЛЬ И НАДЗОР ЗА НИМИ СОХРАНЯТ ФОРМУ ДО КОНСЕНСУСА ПО НОВОМУ РЕГУЛИРОВАНИЮ .....	7
ЭКСПЕРТ; МАКСИМ РЕМИЗОВ; 2020.12.21; ГОСКАПИТАЛИСТ ПОШЕЛ В АТАКУ .....	8
ИЗВЕСТИЯ; ВЕРОНИКА КУЛАКОВА, ЕЛЕНА СИДОРЕНКО; 2020.12.22; ОГРАНИЧЕННЫЙ КОНТИНЕНТ: ЗАКРОЕТ ЛИ «БРИТАНСКИЙ ШТАММ» СООБЩЕНИЕ РФ И ЕС; ВАКЦИНА СПРАВИТСЯ С НОВЫМ МУТАНТОМ, НО РЕЙСЫ В ЕВРОПУ ЛУЧШЕ ПРИОСТАНОВИТЬ, СЧИТАЮТ ЭКСПЕРТЫ.....	16
ИЗВЕСТИЯ; ЕКАТЕРИНА ПОСТНИКОВА, ЛЮБОВЬ ЛЕЖНЕВА; 2020.12.21; ШТАММ В ПАСПОРТЕ: НАДОЛГО ЛИ РОССИЯНЕ ЗАСТРЯЛИ В БРИТАНИИ; В ОПЕРШТАБЕ РФ ПРИОСТАНОВКУ АВИАСООБЩЕНИЯ НАЗЫВАЮТ ВРЕМЕННОЙ И НЕ ГОВОРЯТ О ВЫВОЗНЫХ РЕЙСАХ .....	18
КОММЕРСАНТЬ; ТАТЬЯНА ДЯТЕЛ; 2020.12.21; БАМ ЛИШАЕТСЯ НОВЫХ ЭЛЕКТРОСТАНЦИЙ; МИНЭНЕРГО ПРЕДЛАГАЕТ ИЗМЕНИТЬ И УДЕШЕВИТЬ СХЕМУ ЭНЕРГОСНАБЖЕНИЯ .....	20
КОММЕРСАНТЬ ПРИЛОЖЕНИЕ ЭНЕРГЕТИКА; 2020.12.22; УГОЛ УГЛЯ; ДОЛГОСРОЧНЫЕ ПЕРСПЕКТИВЫ СПРОСА НА УГОЛЬ НЕ ВДУШАЮТ ОПТИМИЗМА .....	21
КОММЕРСАНТЬ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА, ОЛЬГА ШЕРУНКОВА, ОЛЬГА НИКИТИНА; 2020.12.22; ВАГОНЫ ПРИКИНУЛИСЬ МАШИНАМИ; НА НИХ РАСПРОСТРАНИТСЯ ГОСПОДДЕРЖКА ФАКТОРИНГА .....	25
КОММЕРСАНТЬ; 2020.12.22; «СЕЙЧАС АБСОЛЮТНО ВСЕ РАБОТАЕТ НА СТОРОНЕ ПОКУПАТЕЛЯ»; ГЛАВА ОСК АЛЕКСЕЙ РАХМАНОВ О ПЛАНАХ И РЕАЛЬНОЙ ЖИЗНИ.....	26
КОММЕРСАНТЬ; ИВАН БУРАНОВ; 2020.12.22; ПДД НУЖДАЮТСЯ В ПЕРЕВОДЕ; МВД ВПЕРВЫЕ РАСКРЫЛО ДАННЫЕ ОБ ИНОСТРАНЦАХ, ПО ВИНЕ КОТОРЫХ СЛУЧИЛИСЬ АВАРИИ .....	35
ИЗВЕСТИЯ; АННА РАЗИНА; 2020.12.22; ЖАЛОБЫ ОЦИФРУЮТ: ОТМЕНЯТЬ ШТРАФЫ С КАМЕР РАЗРЕШАТ ОНЛАЙН; СООТВЕТСТВУЮЩЕЕ ОБРАЩЕНИЕ АВТОМОБИЛИСТЫ СМОГУТ ПОДАТЬ ЧЕРЕЗ ПОРТАЛ ГОСУСЛУГ.....	37
ИЗВЕСТИЯ; 2020.12.21; ЧАСТНЫЙ СЛУЧАЙ: КАК ПЕРЕБРАТЬСЯ ЧЕРЕЗ ПУР; ПОЧЕМУ ТАРИФЫ НА ПРОЕЗД ПО НОВОМУ МОСТУ НА ЯМАЛЕ ВЫЗВАЛИ ВОПРОСЫ У ПЕРЕВОЗЧИКОВ .....	39
ВЕСТИ.RU, 22.12.2020 01:08; НА СОЦИАЛЬНОЙ ДИСТАНЦИИ: РОССИЯ НА 7 ДНЕЙ ПРИОСТАНАВЛИВАЕТ АВИАСООБЩЕНИЕ С АНГЛИЕЙ .....	41
1 КАНАЛ # НОВОСТИ, 21.12.2020 15:11; ОПЕРШТАБ ПО БОРЬБЕ С КОРОНАВИРУСОМ: РОССИЯ ПРИОСТАНАВЛИВАЕТ АВИАСООБЩЕНИЕ С ВЕЛИКОБРИТАНИЕЙ .....	42

1 КАНАЛ # НОВОСТИ, 21.12.2020 09:15; В РОССИЙСКИХ РЕГИОНАХ В РАМКАХ НАЦПРОЕКТА «БЕЗОПАСНЫЕ И КАЧЕСТВЕННЫЕ ДОРОГИ» ОБНОВЛЯЮТ ОБЩЕСТВЕННЫЙ ТРАНСПОРТ.....	42
ГТРК КУРСК, 21.12.2020 09:40; В КУРСКОЙ ОБЛАСТИ НА РЕМОНТ ДОРОГ ПОТРАТИЛИ 8 МЛРД РУБЛЕЙ.....	43
ТАСС; 2020.12.21; УДМУРТИЯ В 2020 ГОДУ ОТРЕМОНТИРОВАЛА 400 КМ ТРАСС.....	45
ВЕСТИ; 2020.12.21; ИНДИЯ И РОССИЯ ОБСУЖДАЮТ СОТРУДНИЧЕСТВО В СЕЛЬСКОМ ХОЗЯЙСТВЕ, ТРАНСПОРТЕ, ЭНЕРГЕТИКЕ.....	45
ПРАЙМ; 2020.12.21; ЛИЗИНГОДАТЕЛИ РФ НАЗВАЛИ САМЫЙ ВОСТРЕБОВАННЫЙ КЛИЕНТАМИ В 2020 ГОДУ ТРАНСПОРТ.....	46
ТАСС; 2020.12.21; ТАГАНРОГСКИЙ АВИАЗАВОД СМЕНИЛ ОХРАННУЮ ОРГАНИЗАЦИЮ ПОСЛЕ КРАЖИ ИЗ «САМОЛЕТА СУДНОГО ДНЯ».....	47
РИА НОВОСТИ; 2020.12.21; ТЫВА ВПЕРВЫЕ ПОЛУЧИТ ПРЯМОЕ ТОРГОВОЕ СООБЩЕНИЕ С КИТАЕМ.....	48
КОММЕРСАНТЪ; ЮЛИЯ ТИШИНА; БУЛАТ БАШИРОВ; 2020.12.22; ДОРОГИ БАШКИРИИ НЕ ПОПАЛИ В КАМЕРЫ; У «ВЫМПЕЛКОМА» СОРВАЛСЯ ГОСКОНТРАКТ.....	49
РЖД-ПАРТНЕР; ЮЛИЯ ЧЕРНЫШЕВСКАЯ; 2020.12.21; ТАРИФЫ ГРУЗОПЕРЕВОЗЧИКОВ МОГУТ ВЫРАСТИ НА 25-30% С НОВОГО ГОДА.....	50
ТАСС; 2020.12.21; МОСТ СТОИМОСТЬЮ 51 МЛН РУБЛЕЙ ВВЕЛИ В ПОСЕЛКЕ БЕЛЫЙ ЯР СУРГУТСКОГО РАЙОНА ЮГРЫ.....	51
ТАСС; 2020.12.21; В РОССИИ МОГУТ ПОЯВИТЬСЯ КЛАССИФИКАЦИЯ КЕМПИНГОВ И ПОВЫШЕННЫЕ ТРЕБОВАНИЯ К ДОРОГАМ.....	51
ТАСС; 2020.12.21; ЧУЙСКИЙ ТРАКТ СТАНЕТ ПИЛОТНЫМ ПРОЕКТОМ ДЛЯ РАЗВИТИЯ АВТОМОТОТУРИЗМА И КАРАВАНИНГА В РОССИИ.....	52
ПРАЙМ; 2020.12.21; ВОРОБЬЕВ: ПОДЗЕМНОЕ МЕТРО НЕ ПОЯВИТСЯ В ПОДМОСКОВЬЕ В БЛИЖАЙШЕЕ ВРЕМЯ.....	53
ФЕДЕРАЛПРЕСС; 2020.12.21; ЗАЧЕМ ЧЕЛЯБИНСКУ ТРАНСПОРТНАЯ КОНЦЕПЦИЯ: СКОРОСТНОЙ ТРАМВАЙ ВМЕСТО МЕТРО.....	53
ВЕСТИ; 2020.12.21; В УЛАН-УДЭ ГОТОВЯТСЯ К ЗАПУСКУ ИНТЕЛЛЕКТУАЛЬНОЙ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ.....	55
ПРАЙМ; 2020.12.21; МИНТРАНС РФ ПОДГОТОВИЛ ПРОЕКТ ДЛЯ УВЕЛИЧЕНИЯ В 2021 Г КАПИТАЛА РЖД НА 31,7 МЛРД РУБ.....	56
ПРАЙМ; 2020.12.21; ВХОЖДЕНИЕ ВЭБА В КАПИТАЛ РЖД ПОМОЖЕТ СНИЗИТЬ ФИНАНСОВУЮ НАГРУЗКУ КОМПАНИИ – ЦСР.....	56
ИЗВЕСТИЯ; 2020.12.21; ЦППК ПОДДЕРЖАЛА ДОРАБОТКИ ЗАКОНА ПО ОБСЛУЖИВАНИЮ ПАССАЖИРОВ.....	57
ТАСС; 2020.12.21; РЖД ВЫДЕЛИТ БОЛЕЕ 100 МЛРД РУБЛЕЙ НА РАЗВИТИЕ ЦЕНТРАЛЬНОГО ТРАНСПОРТНОГО УЗЛА В 2021 ГОДУ.....	58
ТАСС; 2020.12.21; МОСКОВСКИЙ ВОКЗАЛ В ЧЕРКИЗОВЕ ОТКРОЮТ В МАЕ 2021 ГОДА.....	59
ИНТЕРФАКС; 2020.12.21; СПАД ПЕРЕВОЗОК УГЛЯ В НОЯБРЕ «УТЯНУЛ ВНИЗ» ПОГРУЗКУ НА СЕТИ РЖД.....	60
ТАСС; 2020.12.21; РЖД В 2021 ГОДУ ВВЕДУТ СКИДКИ НА ПЕРЕВОЗКИ ЧЕРНЫХ МЕТАЛЛОВ, КОНТЕЙНЕРОВ, ОВОЩЕЙ.....	61
ИНТЕРФАКС; 2020.12.21; УКРАИНА ПРОДЛИЛА ЕЩЕ НА 5 ЛЕТ ОГРАНИЧЕНИЯ НА ИМПОРТ СТРЕЛОЧНЫХ ПЕРЕВОДОВ ИЗ РФ.....	61
ТАСС; 2020.12.21; ПУТИН ПОРУЧИЛ ПОДГОТОВИТЬ ПОПРАВКИ, СВЯЗАННЫЕ С ВНЕДРЕНИЕМ БЕЗЭКИПАЖНОГО СУДОХОДСТВА.....	62

---

ПРАЙМ; 2020.12.21; РОСМОРРЕЧФЛОТ НАМЕРЕН В I ПОЛУГОДИИ ЗАКЛЮЧИТЬ ГОСКОНТРАКТ НА СПАСАТЕЛЬНЫЙ ФЛОТ ДЛЯ АРКТИКИ.....	63
ПРАЙМ; 2020.12.21; РОСМОРРЕЧФЛОТ РАССКАЗАЛ О ЗАДАЧАХ ЕДИНОГО ОПЕРАТОРА ИНФРАСТРУКТУРЫ ВНУТРЕННИХ ВОДНЫХ ПУТЕЙ .....	63
ТАСС; 2020.12.21; ЕДИНЬЙ ОПЕРАТОР ВНУТРЕННИХ ВОД НЕ УВЕЛИЧИТ ФИНАГРУЗКУ НА СУДОХОДЧИКОВ – РОСМОРРЕЧФЛОТ.....	64
ПРАЙМ; 2020.12.21; СДАЧА ПЕРВОЙ ОЧЕРЕДИ УГОЛЬНОГО ТЕРМИНАЛА ЛАВНА ПЕРЕНЕСЕНА НА 2023 Г – ГЛАВА РОСМОРРЕЧФЛОТА.....	64
ИНТЕРФАКС; 2020.12.21; ГАЗПРОМ В СУДЕ ОФОРМИЛ ПРАВО СОБСТВЕННОСТИ НА ПРИЧАЛ В СОСТАВЕ ЗАВОДА СПГ В ЛЕНОБЛАСТИ....	65
РБК; МИХАИЛ КОТЛЯР; 2020.12.21; МИНИСТР НАЗВАЛ СРОКИ СОЗДАНИЯ ЕДИНОЙ ДЛЯ ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА АВИАКОМПАНИИ .....	65
РИА НОВОСТИ; 2020.12.22; РОССИЯ ПРИОСТАНОВИЛА АВИАСООБЩЕНИЕ С ВЕЛИКОБРИТАНИЕЙ .....	66
ТАСС; 2020.12.21; РОСАВИАЦИЯ УВЕДОМИЛА АВИАКОМПАНИИ О ПРИОСТАНОВКЕ ПОЛЕТОВ МЕЖДУ РОССИЕЙ И ВЕЛИКОБРИТАНИЕЙ .....	67
ПРАЙМ; 2020.12.21; ЗАКРЫТИЕ РЕЙСОВ В БРИТАНИЮ ЛИШАЕТ АВИАКОМПАНИИ ЗАРАБОТКА В ВОСТРЕБОВАННЫЙ ПЕРИОД – ЭКСПЕРТ ..	68
ПРАЙМ; 2020.12.21; «АЭРОФЛОТ» ПОЛУЧИЛ ДОПУСК НА ПОЛЕТЫ В ИОРДАНИЮ.....	69
РИА НОВОСТИ; 2020.12.21; S7 ОТКРЫВАЕТ ЧАРТЕРНЫЕ РЕЙСЫ В МЮНХЕН, РИМ И МИЛАН.....	69
ТАСС; 2020.12.21; ПОЛПРЕД В СФО ОБРАТИТСЯ В РОСАВИАЦИЮ ДЛЯ СУБСИДИРОВАНИЯ РЕГУЛЯРНЫХ РЕЙСОВ В БЕЛОКУРИХУ .....	69
ИНТЕРФАКС; 2020.12.21; ВЛАСТИ ДОПУСКАЮТ ПЕРЕСМОТР ИТОГОВ КОНКУРСА КОНСУЛЬТАНТОВ ПО РАЗВИТИЮ АВИАУЗЛА В ИРКУТСКЕ .....	70
ИНТЕРФАКС; 2020.12.21; «АЭРОПОРТЫ КРАСНОЯРЬЯ» ИЩУТ ПОДРЯДЧИКОВ ДЛЯ РЕМОНТА ВПП ДВУХ АЭРОПОРТОВ В ЭВЕНКИИ.....	71
ИНТЕРФАКС; 2020.12.21; АЭРОПОРТ КРАСНОЯРСКА ОЖИДАЕТ В 2020Г ПАДЕНИЯ ПАССАЖИРОПОТОКА НА 36%, ФИНРЕЗУЛЬТАТЫ – НА УРОВНЕ 2019Г .....	72
ИЗВЕСТИЯ; 2020.12.21; ВОРОБЬЕВ СООБЩИЛ О ПАДЕНИИ ДО 70% В СФЕРЕ АВИАПЕРЕВОЗОК В ПОДМОСКОВЬЕ .....	72
ПРАЙМ; 2020.12.21; АВИАКОМПАНИИ ОТМЕНЯЮТ ЧАСТЬ РЕЙСОВ НА КАЛИНИНГРАДСКОМ НАПРАВЛЕНИИ .....	72
ТАСС; 2020.12.21; ПРЕДПРИЯТИЕ РОСГИДРОМЕТА ОТСУДИЛО 9,1 МЛН РУБЛЕЙ У «ЮТЭЙР – ВЕРТОЛЕТНЫХ УСЛУГ».....	73

### ПУБЛИКАЦИИ

#### **СПУТНИК АБХАЗИЯ; 2020.12.21; ПРЕЗИДЕНТ АБХАЗИИ НАЗВАЛ ПРИМЕРНЫЕ СРОКИ ЗАПУСКА СУХУМСКОГО АЭРОПОРТА**

Президент Абхазии Аслан Бжания на встрече с министром транспорта России **Виталием Савельевым** обсудил вопросы, связанные с перспективой открытия авиасообщения между странами, 15 декабря.

На запуск Сухумского аэропорта может потребоваться около двух лет, сказал Бжания в интервью телеканалу RT.

«Вопрос, связанный с восстановлением и началом эксплуатации Сухумского аэропорта, для нас это – наиважнейшая тема. У нас была очень теплая, продуктивная встреча в **Министерстве транспорта России**. Скажем так, я был воодушевлен итогами этой встречи», – сказал Бжания и добавил, что на это может потребоваться около двух лет.

Аэродром международного аэропорта «Сухум» имени Владислава Ардзинба получил статус аэродрома совместного базирования, такое решение принял Кабинет министров Абхазии 26 июля 2019 года. Этот статус предполагает возможность совместного базирования гражданской и государственной (военной, пограничной, таможенной, иной для осуществления государственной функции) авиации.

Инвесторы планировали восстановить аэропорт за два года, проект предполагал восстановление с нуля всего комплекса аэропорта, кроме взлетной полосы, которая требует глубокого ремонта.

Министр туризма Абхазии Теймураз Хишба во время пресс-конференции 28 октября сказал, что открыть аэропорт в Сухуме необходимо, но сделать это очень сложно. Он отметил, что, прежде всего, в Международной ассоциации гражданской авиации, которая находится в городе Чикаго, США, аэропорт имени Владислава Ардзинба числится за Грузией. И самолет, который в перспективе будет летать через Сухумский аэропорт, будет арестован из-за того, что летал, по их ошибочному мнению, на оккупированную территорию. В ближайшей перспективе, по мнению Хишба, изменений в данном отношении не предвидится.

<https://sputnik-abkhazia.ru/Abkhazia/20201221/1031497794/Prezident-Abkhazii-nazval-primernye-sroki-zapuska-Sukhumskogo-aeroporta.html>

#### **КОММЕРСАНТЬ; АНДРЕЙ ВИНОКУРОВ, ЕЛЕНА РОЖКОВА; 2020.12.22; ГОСУДАРЕВО «ОКО»; ОБНОВЛЕННЫЙ ГОССОВЕТ ОБРОС СТРУКТУРОЙ И АППАРАТОМ**

**Владимир Путин** в понедельник подписал указы о составе и структуре Госсовета, который после реформы Основного закона превратился из консультативного в «конституционный государственный орган». В нем появятся 18 профильных комиссий во главе с губернаторами, которые смогут влиять на исполнение «национальных целей». Еще две комиссии возглавят руководитель администрации президента Антон Вайно и его первый заместитель Сергей Кириенко: первый будет отвечать за «единство публичной власти», второй – за оценку эффективности региональных правительств. У всех комиссий будет свой аппарат, расположенный в «Москва-Сити». Эксперты считают, что Госсовет заметно усиливается сам и укрепляет вертикаль власти.

Президент **Владимир Путин** подписал 21 декабря два указа и три распоряжения о Госсовете. Некоторые детали работы обновленного органа в тот же день разъяснил журналистам **секретарь Госсовета, помощник президента Игорь Левитин**.

Большинство членов Госсовета вошли в него по должности: это премьер **Михаил Мишустин**, глава администрации президента (АП) Антон Вайно, спикеры обеих палат парламента Валентина Матвиенко и Вячеслав Володин, а также главы всех регионов. Кроме того, согласно указу **Владимира Путина**, членами Госсовета стали лидеры четырех думских фракций Сергей Неверов («Единая Россия»), Геннадий Зюганов (КПРФ), Владимир Жириновский (ЛДПР) и Сергей Миронов («Справедливая Россия»), два представителя местного самоуправления – глава Саткинского района Челябинской области Александр Глазков и глава Евпатории Олеся Харитоненко, – а также председатель Федерации независимых профсоюзов России Михаил Шмаков и президент Российского союза промышленников и предпринимателей Александр Шохин.

Указы президента и разъяснения **господина Левитина** внесли некоторую ясность в вопросы о фактическом влиянии Госсовета и о том, как будет решаться проблема дублирования его функций с АП.

Напомним, вступивший в силу в конце прошлой недели закон о Госсовете дал ему статус конституционного государственного органа и право обсуждения и выработки рекомендаций по ряду ключевых для страны вопросов, включая бюджет и документы стратегического планирования. Кроме того, функционал Госсовета отчасти пересекается с полномочиями АП: например, к компетенциям обоих органов была отнесена выработка критериев эффективности региональных правительств.

Проблема дублирования функций была решена просто: глава АП Антон Вайно и его первый заместитель, куратор внутривластного блока Кремля Сергей Кириенко возглавят две ключевые комиссии нового конституционного органа.

Под председательством господина Вайно будет работать комиссия по обеспечению согласованного функционирования и взаимодействия органов публичной власти. Напомним, что понятие «единой системы публичной власти» тоже впервые появилось в обновленной Конституции.

**По словам господина Левитина**, комиссия будет улучшать взаимодействие федеральных органов власти, глав регионов и местного самоуправления.

«На ней будут рассматриваться вопросы передачи полномочий между названными органами, подготовка согласительных процедур с целью разрешения разногласий между этими органами и предложения по совершенствованию этой деятельности», – пояснил чиновник. В комиссию также войдут Сергей Кириенко, бывшие сопредседатели рабочей группы по подготовке поправок в Конституцию депутат Павел Крашенинников и сенатор Андрей Клишас, секретарь Общественной палаты Лидия Михеева, мэр Москвы Сергей Собянин и ряд губернаторов.

Сергей Кириенко, в свою очередь, возглавит комиссию Госсовета по координации и оценке эффективности деятельности органов исполнительной власти регионов. То есть теперь функция по выработке КРІ для губернаторов фактически будет закреплена за господином Кириенко и в АП, и в Госсовете. Его заместителями в комиссии станут Игорь Левитин, помощник президента Максим Орешкин и зампред правительства **Марат Хуснуллин**.

При этом тематика восьми из 18 комиссий, которые возглавят губернаторы, совпадает с национальными проектами.

К примеру, самарский губернатор Дмитрий Азаров возглавит комиссию по направлению «Культура», а глава Московской области Андрей Воробьев возьмет на себя коммуникацию, связь и цифровую экономику. Другие комиссии займутся отдельными направлениями социально-экономического развития – промышленностью, транспортом, сельским хозяйством и т. п. А под председательством мэра Москвы Сергея Собянина будет работать комиссия «Государственное и муниципальное управление». Губернаторы, возглавляющие комиссии, будут входить в президиум Госсовета на постоянной основе

вместе с **Игорем Левитиным**. Еще восемь глав регионов будут его членами на ротационной основе.

Подтверждено и участие обновленного органа в решении стратегических вопросов государства. По словам господина Левитина, первое заседание Госсовета 23 декабря будет посвящено «национальным целям развития РФ до 2030 года», на достижение которых направлены национальные проекты. Оно пройдет совместно с президентским Советом по стратегическому развитию и **нацпроектам**. При этом влияние Госсовета на исполнение **нацпроектов** – это, по сути, закрепление практики, сложившейся с 2018 года.

У всех комиссий Госсовета появятся собственные аппараты, которые будут расположены в бизнес-центре «Око» в «Москва-Сити».

В той же башне уже разместились несколько экономических департаментов мэрии Москвы, а в соседнее здание на Пресненской набережной переехали Минэкономики, Минпромторг, Минкомсвязи и подведомственные им службы – Росимущество, Ростуризм, Росаккредитация и Росстандарт.

Ранее некоторые эксперты подчеркивали, что отсутствие у Госсовета собственного аппарата не давало ему возможности стать самостоятельным органом власти. Впрочем, аппаратно Госсовет не уходит полностью из-под контроля АП. Близкий к ней осведомленный источник “Ъ” уверенно утверждает, что общее руководство и координация деятельности Госсовета останутся за АП в лице управления по обеспечению деятельности Госсовета. Это подтверждает и источник “Ъ” в АП: по его словам, нынешняя роль управления не изменится. Как говорят собеседники “Ъ”, скорее всего, для работы комиссий будет создана специальная автономная некоммерческая организация при управлении делами президента (такая возможность предусмотрена новым положением о Госсовете), к которой и будут приписаны сотрудники аппаратов.

Руководитель департамента стратегических исследований и прогнозирования ЭИСИ Екатерина Соколова напоминает, что именно в рамках Госсовета в последнее время проходила «увязка больших планов» по реализации национальных проектов с пониманием возможностей и практикой на местах.

Это одновременно и завершение централизации – единая система публичной власти, и усиление голоса регионов в обсуждении больших решений. Сели, обсудили, проработали», – поясняет эксперт.

Глава ИСЭПИ Дмитрий Бадовский указывает, что организация единой системы публичной власти является одной из главных идей конституционной реформы. А усиление Госсовета было предопределено закреплением за ним конституционного статуса и функций по развитию системы публичной власти, поясняет эксперт: «Поэтому вполне естественно создание новых комиссий, которые как раз посвящены этим вопросам, и управление ими администрацией президента. Госсовет – это орган при президенте, а администрация обеспечивает реализацию президентом его конституционных полномочий. Вполне логично, что ее роль в работе Госсовета достаточно велика».

Господин Бадовский также полагает, что Госсовет объективно становится площадкой для отработки новых практик взаимодействия разных уровней власти и включения в эту систему местного самоуправления. «Это требует серьезной отработки всех этих вопросов уже в практике государственного управления, поскольку это достаточно существенная инновация», – отмечает эксперт. – Логично, что организация этой работы по властной вертикали выходит на передний план». При этом вполне логично выглядит акцент на роли АП как проводника президентских полномочий, добавляет он.

<https://www.kommersant.ru/doc/4625816>

### **КОММЕРСАНТЪ; ДИАНА ГАЛИЕВА; 2020.12.22; ТАРИФЫ ГИЛЬОТИНА НЕ ВОЗЬМЕТ; КОНТРОЛЬ И НАДЗОР ЗА НИМИ СОХРАНЯТ ФОРМУ ДО КОНСЕНСУСА ПО НОВОМУ РЕГУЛИРОВАНИЮ**

Белый дом исключил из «регуляторной гильотины» одну из наиболее чувствительных для бизнеса сфер – тарифов госмонополий – в том числе из-за отсутствия консенсуса между бизнесом и ФАС в вопросах нового регулирования, которое должно прийти на смену гильотинируемым актам. По данным “Ъ”, вместо масштабного пересмотра рабочая группа «гильотины» занималась точечной правкой регулирования – де-факто такой ручной режим работы ФАС продолжит и в следующем году. Разработка же нового регулирования, вероятно, полностью перейдет в Белый дом, поскольку потребует координации с целями ускорения роста экономики за счет инвестпрограмм госмонополий. Белый дом убрал из-под «регуляторной гильотины» нормы ценового регулирования и определения тарифов госмонополий – распоряжение правительства об этом было опубликовано еще в пятницу. Как выяснил “Ъ”, решение обусловлено невозможностью быстрого пересмотра регуляторных актов в тарифной сфере и отсутствием в рабочей группе единой концепции будущего регулирования. Напомним, что «регуляторная гильотина» предполагает полный пересмотр предъявляемых к бизнесу обязательных требований с отменой избыточных и устаревших норм: работа по актуализации требований велась на протяжении 2020 года, поскольку с 1 января 2021 года все непересмотренные нормы будут отменены. На протяжении года бизнес выражал опасения, что работа по пересмотру требований может не завершиться в срок, что предопределило решение правительства о переводе работы «регуляторной гильотины» в постоянный режим (см. “Ъ” от 9 сентября).

Как пояснили “Ъ” в рабочей группе «регуляторной гильотины» по конкуренции, тарифное регулирование в рамках КНД обсуждаться не будет и в будущем.

Сопредседатель рабочей группы от делового сообщества Сергей Колесников сообщил, что «регуляторная гильотина» требовала пересмотра около трех-четырёх сотен постановлений правительства и ведомственных приказов, затрагивающих около 50 тыс. различных тарифов. «От нас требовалось пересмотреть тарифы от сферы электричества до стоимости смены постельного белья в пассажирских поездах. У нас просто не хватит на это ресурсов», – пояснил господин Колесников. При этом, по словам участников рабочей группы, серьезные претензии у бизнеса к действующему регулированию отсутствуют. Рабочая группа предлагает придерживаться технологического процессного учета затрат с включением отраслевых регуляторов в процесс контроля и вносить изменения в тарифообразование эволюционно по мере улучшения применяемых технологий.

Предлагаемое же ФАС новое регулирование базировалось на спорном проекте службы «О госрегулировании цен (тарифов)». Напомним, он предполагал унификацию регулирования без учета отраслевой специфики, что не устраивало ни бизнес, ни отраслевых регуляторов (см. “Ъ” от 21 февраля). Позднее в правительство был внесен компромиссный проект, предусматривающий передачу решений по всем спорным нормам на уровень самого Белого дома.

Как сообщили “Ъ” в ФАС, последние несколько месяцев проект дорабатывается на площадке аппарата правительства, при этом о деталях работы и характере замечаний в службе не сообщили.

По данным “Ъ”, согласительные совещания по проекту в последнее время также не проводились. «В случае принятия закона будут проанализированы подзаконные акты в сфере тарифного регулирования на предмет их соответствия акту большей юридической силы», – пояснили “Ъ” в службе решение об исключении сферы из «регуляторной гильотины».

Впрочем, работа по отмене отдельных нормативно-правовых актов все-таки ведется, следует из протоколов рабочей группы. Отказ от масштабного пересмотра тарифного

регулирования в пользу его точечной правки по наиболее принципиальным для контролеров и бизнеса вопросам и подготовка компромиссного проекта, вероятно, являются согласованной позицией регулятора и бизнеса. С учетом планов Белого дома по вовлечению госмонополий в кампанию по реализации **нацпроектов** и перезапуску инвестиционного цикла (тарифы же являются ключевым вопросом при согласовании инвестпрограмм госмонополий) судьба нового тарифного регулирования в следующем году, очевидно, будет решаться на уровне правительства и потребует координации с реформой их управления.

<https://www.kommersant.ru/doc/4625901>

### **ЭКСПЕРТ; МАКСИМ РЕМИЗОВ; 2020.12.21; ГОСКАПИТАЛИСТ ПОШЕЛ В АТАКУ**

Многое, что мы пережили в этом году, уходит корнями в прошлый, 2019-й. В течение него главными факторами, определившими инвестиционные тренды, были сделка ОПЕК+, рецессия и снижение доходов населения, а также окончание проектов первой волны ДПМ (договоров поставки мощности, крупной инвестпрограммы в энергетике). В этом году у нас провалилась добыча и экспорт нефти, но причина не только в коронавирусе: еще год назад международные ограничения на добычу нефти, наложенные на российских нефтяников, вынудили их снизить инвестиции. Это логично: зачем развивать добычный бизнес, если сбыт твоей продукции ограничен? При этом частники снижали свою инвестиционную активность агрессивнее госкомпаний. Последние традиционно выступают в контрцикле, и во многом благодаря сохраняющейся активности «Газпрома» кризис в России был мягче обычного. Из нефтегазовых компаний активно наращивал вложения частный «НоваТЭК».

Окончание строек в электроэнергетике – также важный фактор инвестиционной картины 2019 года. Многие энергокомпании сокращают затраты на новое строительство. Хотя и здесь есть бизнесы, работающие против тренда, например «дочки» СУЭКа – «Сибэко» и «Кузбассэнерго». Они, напротив, инвестируют много и наращивают вложения в теплосети и модернизацию оборудования. Запуск следующего этапа ДПМ должен подстегнуть новую инвестиционную волну в электроэнергетике, но пока эта отрасль вязала паузу и больше смотрит в сторону дивидендов, нежели модернизации и обновления.

Третий важный фактор – остановка экспансии в рознице. Крупнейшие розничные сети одна за другой урезают расходы на развитие сетей. Тренд начался давно, с «Дикси» и «Ашана», а в 2019 году перекинулся и на других ритейлеров: «Леруа Мерлен», «Ленту», «Метро» и т. д. Даже лидеры рынка X5 Retail Group и «Магнит» начали сдерживать экспансию и в целом лишь сохраняют уровень своих вложений. Розничная торговля больше десятилетия активно росла и инвестировала как в новые площади, так и в поглощение конкурентов. Теперь пришла стадия возврата вложенных средств для акционеров. Забегая вперед: в 2020 году ритейл активно инвестировал в системы онлайн-продаж, но лишь в следующем рейтинге мы увидим, насколько велики были эти инвестиции и переломили ли они экономный тренд 2019 года.

Падение потребительского спроса и санкции больно ударили по автопроизводителям. Из рейтинга в этом году исчезли группа ГАЗ, «Соллерс». Некогда крупнейшая компания страны АвтоВАЗ провалилась на сотую позицию, за ней держит оборону КамАЗ. Судя по инвестициям автомобильной отрасли, похоже, мы ее потеряли. Угрожающе сокращают инвестиции «Вертолеты России», слабо выглядит «Роскосмос». Все эти компании, не инвестируя сегодня, уже в следующем десятилетии могут исчезнуть с радаров крупного бизнеса России.

Из приятных новостей – продолжающийся рост инвестиций в транспортные активы. Это развитие дорог, обновление вагонного парка, строительство метрополитена в Санкт-Петербурге и Москве, обновление аэропортовой инфраструктуры. Учитывая размеры



России, ее выгодное географическое положение, транспорт, логистика и международный транзит в перспективе могут стать новым драйвером роста экономики. Конечно, они не заменят нефть и газ для бюджета, но десяток подобных индустрий (туризм, сельское хозяйство, судостроение, среднее машиностроение и т. д.) вполне могут это сделать. Им по силам диверсифицировать экономику страны и дать ей новые стимулы роста.

Еще один важный драйвер развития, судя по инвестициям, – ИТ-компании Mail.ru Group и «Яндекс». Они вкладывают миллиарды рублей в развитие своей инфраструктуры и становятся значимыми инвесторами. Однако сам по себе их бизнес не капиталоемок – это не освоение месторождения или строительство ГЭС. Для ИТ-компаний основные объекты инвестиций – дата-центры и инфраструктура связи, что сравнительно недорого.

Так или иначе, сегодня лишь 20 компаний рейтинга находятся в состоянии высокой инвестиционной активности, еще 84 предприятия несут среднюю инвестнагрузку, 96 (то есть почти половина) – низкую.

Инвестиционное поле в России переживает довольно сильную трансформацию в последние годы. На это влияет множество факторов – от цен на нефть и другие ресурсы до санкций, от налогов до роста или сокращения того или иного рынка. На инвестиции влияют даже такие малозначительные факторы, как возраст собственника или руководителя предприятия, а значит, и его планы на ближайшие десять-пятнадцать лет. Ведь именно с таким прицелом и делаются инвестиции в тот или иной проект.

Главный тренд прошлого года – наступление госкапитала. Если посмотреть на соотношение государственных и частных вложений, мы получим примерное понимание картины: на два рубля инвестиций госкомпаний приходится один рубль частных вложений. Благодаря госкомпаниям и бюджету совокупные инвестиции по выборке в прошлом году выросли до 8,8 трлн рублей, обновив номинально исторический максимум.

Все крупные компании, наращивающие инвестиции в 2019 году, подконтрольны государству. Частный капитал, за редким исключением, предпочитал экономить. Понятно, что это реакция на сделку ОПЕК+, первый, легкий вариант которой был заключен еще в 2018 году. Он лишил нефтяников, главных инвесторов в российскую экономику, стимула к расширению своей деятельности. Кроме того, стала неочевидна и окупаемость тех или иных проектов из-за низких цен на нефть.

Провал частных инвестиций был компенсирован через государственные компании. Впрочем, они тоже вкладывали неохотно, например те же «Транснефть», «Совкомфлот», «Интер РАО», «Алроса» предпочитали экономить. Конечно, у каждой из этих компаний свой бизнес-цикл, свои мотивы.

Что интересно, сильно возросла роль федерального и регионального бюджетов. В тех случаях, когда собственных ресурсов компаниям не хватало, на помощь приходило государство. Особенно это ярко видно на примере Москвы. Тут целая плеяда компаний, сильно зависящих от бюджетных дотаций, – это и «Мосгортранс», и метрополитен. Много вкладывают и московские коммунальные компании: «Мосводоканал», «Мосэнерго», МОЭСК.

Говоря о федеральном бюджете, надо упомянуть, что он сильно поддерживает РЖД, «Росатом», «Ростех», «Роскосмос». Множество компаний российского машиностроения зависят от оборонзаказа. И они могут наращивать инвестиции, только понимая, что государство либо вложится в основные средства, либо гарантирует спрос на конечную продукцию, либо то и другое. На этом фоне роль госбюджета как донора развития сильно возросла. Бюджет стал подушкой безопасности нефтяного кризиса, начавшегося пару лет назад.

Но у такой политики есть и обратная сторона. Роль государства в экономике продолжает расти. Это, в свою очередь, создает риски, во-первых, неэффективности управления, во-вторых – коррупции. У частного капитала эффективность и самих инвестиций, и управления процессом, как правило, качественнее, о чем ниже.

Следя за инвестиционной активностью многих флагманских компаний России, можно сказать: они находятся либо в растерянности, либо в предпродажной подготовке, либо просто жестко выводят средства в пользу акционеров. Так, не первый год сокращают свои вложения «ЛУКОЙЛ», «Сургутнефтегаз», провалился по вложениям «Норникель». Экономия последнего на капитальных вложениях в 2020 году уже аукнулась крупнейшей экологической аварией.

Инвестиции сегодня определяют то, какова будет жизнь завтра. Инвестиционный рейтинг журнала «Эксперт» показывает, что наша страна, несмотря на мировые тренды экологизации экономики и отказа от углеводородного топлива, продолжает делать ставку на ископаемое топливо как источник будущих доходов.

И надо признать: есть вероятность, что все, что сейчас происходит в мире, – это «зеленый» хайп, а реальная экономика действительно в ближайшую сотню лет так и не сможет отказаться от нефти и газа. Ведь примитивные расчеты показывают, что среднестатистический американец потребляет 13 литров бензина в день, китаец – три, индус – один литр. Даже если через поколение энергопереход случится и американец снизит потребление до семи литров в день, индус и китаец через пару-тройку десятилетий могут потребовать свои четыре-пять литров на человека в день. Сегодня Китай потребляет около 14% мирового производства нефти, Индия – всего 4%. Если эти страны выйдут на уровень благополучия хотя бы Восточной Европы, это взорвет нефтяной рынок. Ему потребуются сотни миллионов тонн новой нефти и триллионы кубометров газа.

Но если этот прогноз не оправдается? Если энергопотребление действительно сместится к неуглеродным источникам энергии – аккумуляторному транспорту, альтернативной энергетике, водороду?

Ведь над этими идеями работают лучшие умы мира, на них идут огромные инвестиции на сотни миллиардов долларов, политики многих стран с высоких трибун объявляют об отказе от угля, нефти и газа уже при нашей жизни. Даже Китай, долго игнорировавший экологическую повестку, вдруг начал играть в «зеленые» прогнозы. Есть ли у России ответ на этот вызов? Сможет ли она через десять, двадцать лет предложить конкурентные товары и услуги «зеленому» миру?

Если смотреть на рейтинг инвестиций, приходится признать: сегодня ответа нет. У России, кроме нефти и газа, пока нет будущего. Главные инвесторы страны все еще нефтегазовые корпорации, добывающие ископаемое топливо на территории бескрайней России. Тем не менее в России есть технологические заделы. В последние годы инвестиции наращивали уже упоминавшиеся РЖД, «Росатом», «Ростех», «Ростелеком». В сумме их вложения не превышают затраты «Газпрома», но больше, чем у «Роснефти». Если они будут сохранять такие темпы, то через десятилетие-два смогут встать в один ряд с нефтегазовыми гигантами. Другое дело, что основа благополучия нефтегазовых компаний – экспорт, а упоминавшихся компаний – внутренний рынок, плюс их стройки во многом дотирует бюджет через реализацию нацпроектов.

Педадь «газ»

Лидер рейтинга инвесторов в российскую экономику остался прежним. Как и много лет подряд, главным донором развития страны остается «Газпром». Чтобы понимать масштаб: газовый концерн инвестирует в год столько же, сколько 150 компаний из конца нашего рейтинга крупнейших инвесторов. По итогам прошлого года «Газпром» вновь нарастил вложения, реализуя множество инвестпроектов, главные из которых – многострадальный «Северный поток – 2», освоение Чайиндинского месторождения и примыкающего к нему трубопровода «Сила Сибири», строительство Амурского ГПЗ.

Все это мегапроекты государственного масштаба. Однако за последние годы они сильно выпили кровь у «Газпрома», заметно ослабив его финансовую устойчивость. Чистый долг газовой монополии перевалил за три триллиона рублей при годовой EBITDA 1,85 трлн. 2020 год показал, насколько неустойчива модель зависимости от трубы как «Газпрома»,

так и его потребителей (западных стран), а прибыль «Газпрома» сменилась убытком. И хотя в финансовой устойчивости «Газпрома» рынок не сомневается, первые звоночки раздражения от накопленных неэффективностей пошли.

Дело в рентабельности активов. В каждой отрасли она своя. Если для инфраструктурных проектов норма 5–10%, то для добычных, с их огромными рисками, многие проекты требуют 25–40% рентабельности – например, в такой норме работает ГМК «Норникель». Каждый процентный пункт рентабельности важен. Ведь это разные сроки окупаемости проектов. Одно дело, когда возврат инвестиций происходит в течение четырех-пяти лет, и совсем другое – в течение 15–20 лет. «Газпром» ежегодно наращивает активы баланса более чем на полтора триллиона рублей. При этом прибыль самой компании не растет, не растут и операционные показатели. В итоге новые вложения компании ложатся мертвым грузом на баланс, снижая эффективность. Долги растут, но они не обеспечены приростом новой прибыли.

Уже в 2020 году «Газпром» под бременем обстоятельств анонсировал сокращение инвестпрограммы. Капитальные вложения газового бизнеса (без учета энергетики, «Газпром нефти» и т. п.) были сокращены с 922 млрд рублей до 720 млрд. Для экономики страны такое снижение инвестиций «Газпрома» выльется в потерю сразу 0,2 п. п. ВВП, компенсировать которые будет сложно, что особенно неприятно, учитывая ограничения, которые накладывает сделка ОПЕК+ на нефтяные компании и опять же на наш ВВП.

Несмотря на временную слабость, в России конкурировать с «Газпромом» в масштабах деятельности пока вряд ли кто-то сможет. Реализовывать проекты не локально, «точечной застройкой», а осваивая целые территории, размер которых сопоставим с размером европейских государств, высаживаясь в тайге, строя там инфраструктуру, заводы в условиях вечной мерзлоты, города, осваивая месторождения, сегодня может только «Газпром».

Соблюсти тонкий баланс между государственными интересами и бизнес-целесообразностью сложно. Но это не только российская практика. Например, те же международные мейджоры, такие как Exxon или Chevron, осваивают сланцевые провинции в США зачастую в убыток ядру бизнеса, при этом прибыль зарабатывают в других регионах планеты.

Расчеты «Эксперта»

Все более настойчиво вызов «Газпрому» бросает второй инвестор в стране – «Роснефть». Пройдя этап созревания и агрессивного роста за счет сделок слияния и поглощения, компания набралась сил для рывка на Крайний Север и освоения новых нефтяных провинций. Если «Газпром» традиционно осваивает Ямальский полуостров, то «Роснефть» планирует создать новую нефтяную провинцию восточнее, на севере Красноярского края – на Таймыре, через свой масштабный проект «Восток Ойл».

По заявлениям главы «Роснефти» Игоря Сечина, уже в 2024 году этот проект должен дать до 30 млн тонн нефти в год, в 2027-м – до 50 млн тонн. Столько сегодня добывает целое государство Венесуэла. В новый мегапроект входит ряд месторождений. Кроме того, он подразумевает строительство нескольких десятков гигантских танкеров ледового класса, портовой инфраструктуры, сети трубопроводов и нескольких тысяч скважин. Для освоения новой провинции потребуется 400 тыс. рабочих. Масштаб и сроки фантастические.

Но главная изюминка «Восток Ойла» в том, что он не будет использовать уже имеющуюся инфраструктуру трубопровода ВСТО. По планам, нефть, добытая на Таймыре, пойдет сразу в танкеры и дальше по Северному Ледовитому океану – либо на восток, либо на запад – к потребителю. То есть «Роснефть» пытается не совершать ошибок «Газпрома» и отвязывает свои проекты от трубы.

Что интересно, такие компании, купающиеся в деньгах, как «ЛУКОЙЛ», «Сургутнефтегаз» и даже государственная «Транснефть», свои инвестиции сокращают. Это сказалось на

позициях в рейтинге, особенно сильно скатился «ЛУКойл», потеряв сразу две позиции. На его место забралась «дочка» «Газпрома» «Газпром нефть», активно осваивающая несколько месторождений, в том числе российский сланец – баженовскую свиту, а кроме того, модернизирующая свои НПЗ.

Транспортный гигант

Прошлый год показал: нацпроекты все же работают, а Россия отчасти пытается использовать те же рецепты оздоровления экономики, что и Китай в прошлом десятилетии: строить дороги и инфраструктуру, костяк экономики. На эти кости будет нарастать мясо в виде мелкого, среднего и даже крупного бизнеса.

Реализация нацпроекта **«Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры»**, на который заложено 6,3 трлн рублей, явно идет полным ходом, по-другому объяснить рывок РЖД на третье место в рейтинге инвесторов невозможно. В рамках этого проекта на развитие железных дорог и обновление инфраструктуры до 2024 года заложено порядка 1,9 трлн рублей.

Самые масштабные стройки – это расширение Восточного полигона, БАМа и Транссиба, до 180 млн тонн грузов, развитие Московского транспортного узла, обновление железнодорожной инфраструктуры на подходах к портам Азово-Черноморского бассейна, Северо-Западного бассейна. Пятая часть бюджета РЖД идет на обновление подвижного состава.

В целом через РЖД сегодня проходят гигантские ресурсы, а объем годовых инвестиций сопоставим с вложениями «Роснефти». При этом нужно понимать, что такие проекты создают огромный мультипликативный эффект. В первую очередь это заказы российским машиностроителям на подвижной состав и металлургам на рельсы и арматуру, цемент, элементы мостов и т. д. То есть на все то, что производится в стране.

Во-вторых, это строительство электросетевой инфраструктуры и генерирующих мощностей. То есть инвестиции РЖД привлекают и частный капитал. Так, сегодня стоит вопрос, кто будет строить новую станцию для БАМа – СУЭК или «Русгидро», между ними возникла конкуренция. Расширение магистральной инфраструктуры порождает и третий эффект: новые инвестиции в добычу сырья, производство других товаров. Их производители, в свою очередь, заказывают новый вагонный парк, расширяют и модернизируют порты и т. д.

Кроме того, модернизация железных дорог создает стимул и для международного транзита. Экспортеры между двумя экономическими центрами, Китаем и Европой, видят все больше преимуществ в логистике грузов по железной дороге. Даже в нынешнем кризисном году за девять месяцев РЖД нарастила грузооборот контейнеров на 16%. Контейнерный оборот в стране растет огромными темпами уже второе десятилетие. А это загрузка портов, вагонов, транспортно-логистических центров.

По рейтингу видно, как частный бизнес реагирует на стройку, инициированную РЖД. Первая грузовая компания, «Трансконтейнер», Globaltrans и «Трансойл» резко наращивают свои вложения. Это значит, что они видят перспективу и рост логистического рынка и уже под это обновляют свой парк контейнеров, платформ и вагонов.

На этом примере можно понять, что, возможно, для самой РЖД модернизация БАМа и Транссиба не окупится никогда, впрочем, как и строительство высокоскоростных магистралей или расширение Московского транспортного узла. Но такие проекты создают огромный стимул для экономики всей страны – новое качество жизни, новый уровень сервиса и экономики регионов. Это новые заказы производителям, инвестиции, рабочие места, налоги. И с точки зрения государства такие вложения окупаемы и возвратны.

Простые переделы

Еще одно направление, не сбавляющее темпы роста вложений, – химия. Конечно, во многом это возможность игры на арбитраже между внутренними и внешними ценами на газ. Один передел – и вуаля: производитель удобрений, пластика, спиртов и прочей

продукции газохимии получает хороший экспортный продукт, освобожденный от пошлин. Хотя в мире много локальных рынков с низкими газовыми ценами – те же США или Ближний Восток, и они тоже активно играют на рынке газовых пределов. Но это ниша, где Россия должна быть. Поэтому сложившаяся тарифная политика государства оправдана. В любом случае при переделе газа требуются огромные заводы, дающие тысячи высокооплачиваемых рабочих мест и налоги. Продукция газохимии не привязана к конкретному рынку и легко продается по всему миру.

Тем не менее из 737 млрд кубометров газа, добытых в прошлом году, на переработку ушло лишь 81,3 млрд, то есть 11%. С другой стороны, судя по инвестициям, в ближайшее время ситуация будет исправляться. «Сибур» запустил свой «Запсибнефтехим», «Еврохим» закончил строительство завода по производству аммиака в Кингисепе. Кроме того, активно модернизируются и расширяются старые площадки газохимии.

Угольщики и металлурги

Интересно, что слабая конъюнктура на рынке угля не мешает гиганту СУЭК столь же активно вкладывать. Компания ежегодно инвестирует около 70 млрд рублей в развитие угольных разрезов, расширение транспортной инфраструктуры и энергетики. На фоне других угольных компаний страны – «Распадской», «Мечела», вложения которых на порядок меньше, – усилия СУЭКа заметны.

Особенно интересны инвестиции СУЭКа в теплоэнергетику через «дочки» «Сибэко» и «Кузбассэнерго». Последние, как уже говорилось, активно модернизируют свое хозяйство, и это на фоне инвестиционного провала в остальной энергетике страны.

СУЭК долго боролся за право владеть теплосетями Новокузнецка, относительно недавно приобрел новосибирскую «Сибэко», а получив эти активы в управление, не пытается выжать из них последнее, но, напротив, разбирается в проблемах, вкладывает в новое оборудование, оптимизирует схемы. Это интересный феномен долгосрочной политики и инвестиций. С одной стороны, понятен интерес СУЭКа к генерации: тариф на тепло и электроэнергию дает гарантированную цену и объемы сбыта угля, с другой стороны, инвестиции в теплосети и электростанции окупаются долго, тем более в условиях тарифов Сибири. Имея множество альтернатив для инвестиций, СУЭК идет в самую тяжелую сферу – коммуналку.

Стабильно держатся инвестиции таких гигантов, как «Северсталь», НЛМК и ММК. Эти предприятия и без того крайне эффективны: НЛМК сегодня вторая по капитализации металлургическая компания в мире. Капитализация – это производная от прибыли. Однако, чтобы не уступить место под солнцем, металлурги продолжают много вкладывать в обновление своего хозяйства.

Как мы считали

В этот рейтинг мы включили 200 российских нефинансовых компаний, крупнейших по капитальным вложениям. Для анализа брали отчетность по международным стандартам (МСФО) за последние пять лет для каждого предприятия. Если компания не публикует данные по МСФО, то использовалась ее отчетность по РСБУ. Однако этот вид отчетности мало подходит для анализа деятельности холдинговых структур, поскольку отображает неконсолидированные данные. Кроме того, в России игроки во многих видах бизнеса предпочитают не афишировать свое существование. Они наверняка могли бы войти в наш рейтинг, если бы имели консолидированную отчетность и выстроенную оргструктуру, однако по тем или иным причинам предпочитают оставаться в тени.

Как и в прошлом году, из 200 крупнейших компаний в серой зоне остались те же крупнейшие холдинги: РМК, УГМК, «Калашников», РТИ, «Евроцемент групп», «Сибуглемет», «Ренова», а также множество сельхозпредприятий. Некоторые предприятия (в частности, «Технодинамика») перестали раскрывать отчетность по причине того, что вошли в состав более крупных холдингов, который консолидирует их финансовый результат.

С 2017 года перестали публиковать свои данные предприятия военного сектора, хотя программа модернизации военных заводов существенна, на оборонзаказ идут значительные госсредства. Яркий представитель этих компаний – Уралвагонзавод, который мы включили в наш рейтинг на основании оценочных данных: в графе «Капитальные вложения за 2019 год» показаны усредненные данные за четыре года, с 2015-го по 2018-й. EBITDA оценена исходя из средней рентабельности этого показателя в ретроспективе последних трех лет.

Еще одно допущение: мы намеренно разделяли материнские и дочерние структуры (так, отдельно указаны капвложения «Газпрома», включая дочерние предприятия, например «Газпром нефть»), поскольку у каждой из этих компаний своя инвестпрограмма и свои акционеры. Таким образом, в наш список попали и «Россети», и их многочисленные «дочки», «Роснефть» и ее дочерняя структура «Башнефть», АФК «Система» и МТС. Мы намеренно пошли на «задвоение» объемов капвложений в таких случаях, чтобы картина по инвестициям крупных холдингов была более четкой.

Мы также отказались от включения в наш рейтинг финансовых организаций – Сбербанк, ВТБ, Мосбиржи и прочих крупных предприятий этого сектора, хотя в их балансах отображены значительные капиталовложения. Дело в том, что помимо собственных затрат на лицензии, оборудование и офисы на балансах фининститутов отображены вложения в лизинг и прочие материальные активы, операционно принадлежащие другим компаниям.

Рейтингование по средней сумме инвестиций было бы неполным, если не соотносить ее с ключевыми финансовыми показателями компаний. Поэтому рейтинг по сумме инвестиций сопровождается показателем инвестиционной активности, которая рассчитывается как взвешенный показатель относительно выручки и EBITDA и ранжируется по трем степеням: высокая, средняя, низкая. В расчет показателя закладываются отношения выручка/инвестиции и EBITDA/инвестиции. При этом в итоговый показатель закладывается 70% первого показателя и 30% второго. Такой выбор весов обусловлен тем, что высокая инвестиционная активность создает запаздывающий эффект в росте EBITDA, а выручка при этом может быть на достаточно высоком уровне. Таким образом, мы можем не только оценить суммарные инвестиции, но и понять, как они соотносятся с общей экономической деятельностью компании. При этом нужно понимать, что в компаниях с небольшой выручкой, которые не вышли на операционные обороты, но имеют довольно высокий уровень капвложений (например, «Магистраль двух столиц», «Арктик СПГ – 2»), значения рейтингового коэффициента может быть чрезмерно большим и неинформативным.

Уходящие инвесторы

В прошлом году в России закончился целый ряд крупных инвестиционных проектов, и, естественно, компании начали менять стратегии. Для многих компаний это переход от стройки к выстраиванию каналов продаж, отладки технологий, поиску рынков сбыта. То есть фокус смещается от стройки к организационным вопросам. После активной фазы инвестиций компании приходят к нормальной операционной деятельности – зарабатыванию прибыли, возврату сделанных инвестиций, расчетам с банками и т. д.

В первую очередь это касается таких крупных инфраструктурных проектов, как «Ямал СПГ», Каспийский трубопроводный консорциум. Эти мегастройки подошли к концу. Объекты построены, начался возврат инвестиций. Впрочем, для многих инфраструктурных компаний такой цикл – нормальный. К ним можно также отнести Новороссийский порт, ТАИФ (объединяет ряд активов в Татарстане) и «Фортум».

Кстати, последний инвестировал в экономику России больше десятилетия. Компания привела в порядок все свое хозяйство, построив несколько электростанций, в том числе ветропарк, а также модернизировав тепловые сети в Челябинске и Тюмени. Пару лет назад «Фортум» перешел к стратегии возврата капитала для инвесторов. Теперь компания

меньше вкладывает в новые проекты и активы и все больше возвращает долги и платит дивиденды.

Сразу несколько крупных розничных сетей («Лента», «О'Кей», «Метро кэш энд керри») перешли в прошлом году от экспансии к оптимизации, и это не могло не сказаться на расходах компании на инвестиции. В целом такая стратегия розницы оправдана. Рост бизнеса за счет выдавливания с рынка мелких магазинов у дома и рынков перестала работать еще в 2019 году.

Крупные розничные сети выжили с рынка всех, кого смогли, после чего началась битва между крупными игроками за покупателя. В таких условиях самое страшное для любого бизнеса – каннибализм, когда новый магазин сети перехватывает покупателей у соседнего магазина этой же сети. Эффективность бизнеса при такой модели начинает заметно снижаться. Именно поэтому сразу несколько крупных ритейлеров отказались от открытия новых торговых площадей, и это сильно сэкономило ресурсы компаний.

В рейтинге следующего года эти тенденции лишь усилятся. Взрывной рост онлайн-торговли и снижение доходов населения заставят и остальные розничные сети снизить свою инвестиционную активность. Учитывая, что это одна из немногих отраслей экономики, которые стабильно наращивали инвестиционную активность в течение последних десяти-пятнадцати лет, это большой удар по экономике страны.

**Верящие в Россию**

В прошлом году в России начала восходить новая инвестиционная звезда – «Арктик СПГ – 2». Участники проекта «Арктик СПГ – 2», главный из которых «НоваТЭК», приняли окончательное инвестиционное решение по проекту в сентябре 2019 года, и деньги потекли рекой.

С точки зрения вложений новый проект сопоставим с прошлым проектом пятилетки – «Ямал СПГ». Если вложения в строительство «Ямал СПГ» составили порядка 27 млрд долларов, то в «Арктик СПГ – 2» планируется инвестировать 21,3 млрд долларов, хотя по мощности «Арктик СПГ – 2» превзойдет арктического пионера. Общая мощность трех линий нового проекта составит 19,8 млн тонн СПГ в год против 16,5 млн тонн у «Ямал СПГ».

Сэкономить удастся за счет общей с «Ямал СПГ» инфраструктуры. Скажется и локализация производства оборудования и материалов в России, которая позволит существенно снизить капитальные затраты. Проект подразумевает не только строительство завода и всей сопутствующей инфраструктуры, но и освоение месторождения Утреннее, постройку флота газозовов арктического класса, поселка, дорог, ЛЭП и т. д. Географически «Арктик СПГ – 2» будет располагаться на противоположном от Ямала берегу Обской губы, там запланировано строительство нового терминала – Утренний.

Кстати, сам «НоваТЭК» после нескольких лет минимальных вложений в прошлом году также начал резко наращивать инвестиции в свои собственные добычные проекты, не связанные с СПГ.

Другое агрессивно растущее инвестиционное направление – химия. Достаточно динамично наращивает инвестиции кемеровский «Азот», здесь обновляют компрессорный парк оборудования, запустили новую подстанцию, КАО «Азот» установило новую абсорбционную колонну высотой 40 метров. По соседству, в той же Кемеровской области, «Нефтехимсервис», строит вторую очередь Яйского НПЗ – проект общей стоимостью 29 млрд рублей. Продолжается мощнейшая модернизация прикамского «Метафракса» – крупнейшего в России производителя метанола и формалина.

Компания реализует сразу два специализированных инвестиционных контракта (СПИК). Первый направлен на строительство комплекса «Аммиак-карбамид-меламин» (АКМ) на основе продувочного газа производства метанола, объем инвестиций составит не менее 58,138 млрд рублей. Второй СПИК – производство параформальдегида (30 тыс. тонн в

год) и формалина (180 тыс. тонн в год). Объем инвестиций составит не менее 5,2 млрд рублей.

Агрессивно наращивают инвестиции транспортники. Это и модернизация аэропорта Шереметьево, и строительство метро в Санкт-Петербурге и Москве, обновление вагонного парка «Трансконтейнера», Globaltrans и Первой грузовой компании.

<https://expert.ru/expert/2021/01/goskapitalist-poshel-v-ataku/>

### **ИЗВЕСТИЯ; ВЕРОНИКА КУЛАКОВА, ЕЛЕНА СИДОРЕНКО; 2020.12.22; ОГРАНИЧЕННЫЙ КОНТИНЕНТ: ЗАКРОЕТ ЛИ «БРИТАНСКИЙ ШТАММ» СООБЩЕНИЕ РФ И ЕС; ВАКЦИНА СПРАВИТСЯ С НОВЫМ МУТАНТОМ, НО РЕЙСЫ В ЕВРОПУ ЛУЧШЕ ПРИОСТАНОВИТЬ, СЧИТАЮТ ЭКСПЕРТЫ**

Не исключено, что после Великобритании в ближайшее время будет приостановлено (или не возобновлено) авиасообщение и с другими государствами ЕС, где был выявлен новый штамм коронавируса – о необходимости этой меры «Известиям» заявили 21 декабря в Совете Федерации. Председатель комитета СФ по соцполитике заслуженный врач РФ Татьяна Кусайко отметила, что вирус продолжает мутировать с достаточно высокой скоростью, но его патогенность при этом серьезно не меняется. И пока нет оснований считать, что уже разработанные вакцины не будут защищать и от нового штамма. Одновременно с этим в понедельник в России было зафиксировано 29 350 новых заболевших COVID-19. Это абсолютный максимум за всю историю эпидемии, хотя пока показатель выявленных заражений не сильно превышает предыдущий пик (6 декабря – 29 039).

«В одной точке»

21 декабря Россия вышла на новый пик по заболеваемости COVID-19. Согласно сообщениям федерального оперштаба, к понедельнику суточный прирост новых случаев достиг 29 350 человек. Днем ранее этот показатель был на 402 меньше.

Рост числа инфицированных вновь наблюдается в Москве – 7797 человек 21 декабря против 7263 накануне. Неблагополучная эпидобстановка продолжает складываться и в Подмосковье – 1523 новых случая за сутки.

При этом ежедневная статистика не так ясно отражает реальную картину заболеваемости, как средние показатели за неделю, считает руководитель лаборатории геномной инженерии МФТИ Павел Волчков.

– Понятное дело, что большинство зараженных в крупных мегаполисах – Москве, Санкт-Петербурге. Но растет число заболевших и в других регионах. Поэтому каждый субъект надо рассматривать отдельно, – сказал «Известиям» эксперт. – Если обратить внимание, в ежедневной статистике есть дни значительного роста и значительного снижения, а по сути мы зависли в одной точке, как это было летом.

По его словам, сейчас в стране проводятся очень мягкие карантинные мероприятия, но ситуация находится под контролем. Если такая динамика сохранится и на нее наложится вакцинация, то в конце января цифры должны пойти на спад. А вот если ограничения упразднить, то возможен небольшой рост, уверен ученый.

Заметно подпортить статистику может предстоящее празднование Нового года, отметила член комитета Госдумы по здравоохранению Татьяна Соломатина. Люди активно готовятся к выходным, ходят по магазинам, планируют отдых в компаниях. Парламентарий еще раз обратилась к гражданам с просьбой серьезнее отнестись к ситуации с распространением коронавируса и максимально соблюдать предписанные рекомендации Роспотребнадзора и властей. А при первой возможности пройти вакцинацию, чтобы ускорить формирование коллективного иммунитета.

Только свои

Также 21 декабря стало известно, что оперативный штаб принял решение о временном прекращении авиасообщения с Великобританией из-за нового штамма коронавируса,



выявленного в королевстве. Ограничения вступают в силу с 00 часов 00 минут 22 декабря 2020 года и будут действовать в течение недели.

«Известия» направили запросы в Минздрав, Роспотребнадзор и **Минтранс** с просьбой уточнить, какие дополнительные меры планируется ввести для прибывающих и как защититься россиянам. Ни одно из ведомств не предоставило оперативного комментария.

Между тем в столичных аэропортах «Известиям» заявили, что все меры, предписанные Роспотребнадзором еще весной, продолжают действовать и сейчас. И только это ведомство имеет право вносить в них коррективы, подчеркнули в Домодедово.

Ранее из-за новой разновидности коронавируса авиасообщение с Великобританией закрыли более 20 стран. Правда, несмотря на карантинные меры, предпринятые правительствами других стран, он уже был зафиксирован в Дании, Нидерландах, Австралии и ЮАР.

Закрывать или не закрывать авиасообщение с другими странами, будет решать оперштаб, отметила в разговоре с «Известиями» заместитель председателя комитета СФ по социполитике заслуженный врач РФ Татьяна Кусайко.

– Судя по тому, как быстро распространяется вирус, следует ожидать его появления и в других странах. В то же время следует помнить, что вирус продолжает мутировать с достаточно высокой скоростью. При этом, по мнению специалистов, его патогенность серьезно не меняется, – отметила она.

Политический вопрос

Одновременно нужно продолжать изучать, как меняется летальность заболевания, вызванного новым штаммом, считает Татьяна Кусайко.

– По словам экспертов, вирус постоянно подвергается мутации. Если он появляется у человека с иммунной системой, которая не смогла побороть этот вирус, организм становится благоприятной средой для мутации патогена. Российский научный центр «Вектор» еще в октябре сообщил, что выявил более 80 мутаций коронавируса на территории страны. По данным Роспотребнадзора, широко распространены в основном два штамма – европейский и азиатский. При этом последний завезен не из Китая, а из других азиатских стран. Эти два штамма находят в 99% исследуемых образцов в России, – отметила она.

По словам парламентария, ситуацию необходимо держать под контролем: если вирус будет распространяться быстрее, это может создать дополнительную нагрузку на стационары и на систему здравоохранения в целом.

– Поэтому, на мой взгляд, временная приостановка авиасообщения с другими странами ЕС была бы вполне оправданным решением до более полного изучения нового штамма, скорости его распространения, тяжести вызываемых им осложнений и действия на него вакцины, – заявила сенатор.

На сегодняшний день в число европейских стран, куда из России выполняются авиарейсы, входят Турция, Сербия, Швейцария и Нидерланды. Сообщалось также о возможности частичного возобновления перелетов в Австрию, Финляндию и Германию в конце ноября. Новые штаммы будут появляться постоянно, и какие-то из них могут оказаться более агрессивными, считает член комитета Госдумы по здравоохранению Борис Менделевич.

– Кроме того, о новом штамме, как утверждалось британскими властями, стало известно еще в сентябре, но заявить миру о нем решили только сейчас. На мой взгляд, такой шаг был сделан для решения внутривнутриполитических вопросов в Великобритании. Используя панику, английские власти таким образом пытаются оправдать введение локдауна, который вызывает недовольство у граждан и представителей бизнеса, – убежден депутат.

«Не нужно раздувать»

В этот же день глава Российского фонда прямых инвестиций (РФПИ) Кирилл Дмитриев на встрече с президентом в Кремле сообщил, что «Спутник V» является высокоэффективным против новой мутации вируса, обнаруженной в Европе.

Изменение вируса пока не повлияло на принципиальную тактику применения вакцин, подтвердил и директор научного информационного центра по профилактике и лечению вирусных инфекций врач-инфекционист, иммунолог Георгий Викулов.

– Мутации, которые выявляются, не изменили подходы к иммунопрофилактике и составу вакцин. Пока ученые не дадут окончательного заключения, не нужно раздувать этот вопрос, – отметил инфекционист.

Однако все ограничительные меры сейчас приветствуются, в свою очередь, отметил профессор, заведующий отделом Национального исследовательского центра эпидемиологии и микробиологии им. Н.Ф. Гамалеи Минздрава РФ Института вирусологии Александр Бутенко.

– Опасность еще недостаточно оценена. Пока известно только, что скорость распространения у нового штамма выше прототипной. Я разговаривал со специалистами молекулярно-генетического профиля. По их оценке, очень незначительные изменения в этом штамме. Трудно сказать, повлияют ли они на процесс протекания болезни. И тем более нет оснований считать, что разработанные вакцины не будут защищать и от нового вида, – отметил он.

По мнению Георгия Викулова, гражданам стоит еще раз напомнить о сознательном отношении к ситуации и действиях, которые помогут остановить распространение инфекции.

<https://iz.ru/1102722/veronika-kulakova-elena-sidorenko/ogranichennyi-kontinent-zakroet-li-britanskii-shtamm-soobshchenie-rf-i-es>

### **ИЗВЕСТИЯ; ЕКАТЕРИНА ПОСТНИКОВА, ЛЮБОВЬ ЛЕЖНЕВА; 2020.12.21; ШТАММ В ПАСПОРТЕ: НАДОЛГО ЛИ РОССИЯНЕ ЗАСТРЯЛИ В БРИТАНИИ; В ОПЕРШТАБЕ РФ ПРИОСТАНОВКУ АВИАСООБЩЕНИЯ НАЗЫВАЮТ ВРЕМЕННОЙ И НЕ ГОВОРЯТ О ВЫВОЗНЫХ РЕЙСАХ**

Информации о вывозных рейсах из Великобритании в Россию пока нет. «Известиям» не ответили на соответствующий запрос в **пресс-службе** главы оперштаба Татьяны Голиковой, сказав лишь, что приостановка авиасообщения из-за распространяющегося в Англии мутировавшего COVID временна. Поэтому минимум на неделю вопрос с возвращением застрявших в Соединенном Королевстве россиян остается открытым. В Роспотребнадзоре говорят, что контролируют ситуацию, однако ведомство не исключает введения дополнительных мер. А жители Британии, желавшие полететь в Россию в ближайшие дни, пока пытаются разобраться с билетами и грустят из-за отмены рождественских праздников.

Блокировка 2.0?

На фоне новостей о мутировавшем в Великобритании COVID с королевством в оперативном порядке приостановили авиасообщение 30 стран. Входит в этот список и Россия – она прекратила перелеты в Британию начиная с полуночи 22 декабря сроком на неделю. И хотя в Роспотребнадзоре заявили, что выявленные мутации на клиническую картину не влияют и распространение вируса остается под контролем, оперштаб по борьбе с COVID не исключил: для сдерживания новой модификации вируса могут принять дополнительные меры.

Здесь возникает риск того, что, как и в начале пандемии, люди останутся заблокированными за рубежом. Российские граждане, которые планировали выехать из Великобритании в эти дни, уже столкнулись с проблемами при возврате билетов. Как рассказала «Известиям» 30-летняя координатор производства Яна, она должна вылететь из Лондона в Москву 27 декабря – по ее словам, данные о рейсах с сайта авиакомпании исчезли.

– С утра на сайте «Аэрофлота» было написано, что билет возврату не подлежит, а потому надо звонить за дальнейшей информацией, – поделилась россиянка. – Билет в один конец

с ребенком стоит £300 (около 30 тыс. рублей. – «Известия»). Международных телефонов нет, поэтому будем звонить, узнавать.

Днем стало известно, что «Аэрофлот» отменил рейсы в Лондон с 22 декабря на семь дней, деньги за билеты компания пообещала вернуть в полном размере.

«Известия» обратились в **пресс-службу вице-преьера РФ**, главы оперштаба Татьяны Голиковой с вопросом, допускают ли там возможность того, что россиянам вновь понадобятся вывозные рейсы из Великобритании. Этот запрос комментировать не стали, отметив лишь, что «в настоящий момент авиасообщение временно остановлено только на неделю».

В посольстве РФ в Лондоне на вопрос «Известий», сколько в Британии сейчас россиян, ответили, что точной информации на этот счет нет.

– С учетом ограниченного авиасообщения, организованных в первой половине года вывозных рейсов, а также практически полного прекращения туристического потока российских граждан сейчас в стране явно меньше, чем весной этого года, – отметили диппредставительстве.

В королевстве к ограничениям других стран относятся с пониманием: как сказал «Известиям» источник в британских дипломатических кругах, такие решения – компетенция каждого отдельного правительства. По словам собеседника, главный приоритет Лондона – безопасность британцев, поэтому сейчас руководство Соединенного Королевства находится в тесном контакте с международными партнерами, чтобы информировать своих граждан.

При этом ограничения на въезд из Британии начали действовать быстрее, чем авиакомпании отменили рейсы: если одни государства людей приняли, вынудив их уйти на карантин (например, Болгария, которая сделала исключение для трех самолетов со своими гражданами), то другие держали пассажиров на границе в ожидании отрицательных тестов на COVID. Так, в аэропорту германского Ганновера 63 пассажира были вынуждены ночевать на походных кроватях. Если у кого-то из них будет обнаружен вирус, их поместят на карантин в специальный отель; люди с отрицательным тестом смогут провести на самоизоляции лишь пять дней.

На 70% быстрее

Об осложнении ситуации с COVID в Британии заговорили 17 декабря, когда после обнадеживающего спада заболеваемости там был отмечен резкий скачок заражений – с 25 тыс. до 35 тыс. в сутки (здесь и далее – по данным Worldometer). По информации от 21 декабря, в Соединенном Королевстве зарегистрировано 2,04 млн заражений при 67,4 тыс. смертельных случаев. Новый вид вируса заставил британское руководство отказаться от послаблений на Рождество и ввести новый, четвертый уровень опасности.

Самых англичан новый штамм COVID уже не особо беспокоит – что действительно расстраивает, так это отмена рождественских праздников.

– Все планы с семьей отменились, поездки пришлось отложить за четыре дня до Рождества, – поделилась с «Известиями» 32-летняя менеджер из Лондона Елена. – Однако, несмотря на это, основные сервисы работают по-прежнему. Качество жизни не изменилось: мы, как и раньше, носим маски, пользуемся антибактериальным гелем, стоим в очередях в магазины.

Как заявил на экстренной конференции 19 декабря британский премьер Борис Джонсон, скачок заболеваемости связан с тем, что вирус мутировал и теперь может быть на 70% заразнее. При этом далеко не факт, что эта версия COVID – более летальна.

– Способность нового штамма быстрее распространяться – потенциально опасное свойство, которое может привести к сильной нагрузке системы здравоохранения, – пояснил «Известиям» доктор биологических наук, профессор кафедры вирусологии биологического факультета МГУ Алексей Аграновский. – Но это не означает, что новая

вариация более смертоносна. Заболевание будет протекать почти так же, как и при обычном COVID.

У нового варианта наблюдается 23 изменения в геноме, при этом, по словам советника британского правительства Патрика Валланса, мутировавшие тем или иным образом варианты COVID ранее наблюдали и в других странах. Всемирная организация здравоохранения (ВОЗ), в свою очередь, отметила: измененную версию вируса выявили еще в сентябре, причем именно в Британии.

Трансформация вируса происходит на фоне международной гонки по разработке вакцины. И если ранее компании предпочитали действовать самостоятельно, то в последние месяцы этот подход изменился: так, 21 декабря стало известно, что Российский фонд прямых инвестиций (РФПИ), Центр имени Гамалеи и фармацевтические компании – российская «Р-Фарм» и британо-шведская AstraZeneca, разрабатывающие вакцины Sputnik V и AZD1222, – подписали соглашение о совместных клинических исследованиях в борьбе с COVID.

– Мы понимаем, что для того, чтобы победить пандемию, мы должны работать вместе над созданием безопасной, эффективной и доступной вакцины, методов лечения и тестов, которые были бы доступны во всех странах мира, – сказали «Известиям» в посольстве Великобритании в Москве. – Это гонка против вируса, а не между странами или компаниями.

Разработчики уверены: препарат справится и с мутирующим вирусом. Как пояснил «Известиям» глава отдела микробиологии латентных инфекций, вирусолог Центра имени Гамалеи Виктор Зуев, «у этого штамма не изменилась антигенная структура, поэтому все вакцины, которые уже работают или только готовятся к регистрации, будут эффективны».

<https://iz.ru/1102709/ekaterina-postnikova-liubov-lezhneva/shtamm-v-pasporte-nadolgo-li-rossiiane-zastriali-v-britanii>

### **КОММЕРСАНТЬ; ТАТЬЯНА ДЯТЕЛ; 2020.12.21; БАМ ЛИШАЕТСЯ НОВЫХ ЭЛЕКТРОСТАНЦИЙ; МИНЭНЕРГО ПРЕДЛАГАЕТ ИЗМЕНИТЬ И УДЕШЕВИТЬ СХЕМУ ЭНЕРГОСНАБЖЕНИЯ**

По данным “Ъ”, Минэнерго изменило схему строительства генерации для электрификации БАМа и Транссиба, отказавшись от сооружения новых ТЭС в Советской Гавани и на юге Приморского края. Вместо этого министерство предлагает провести модернизацию на Приморской ГРЭС, принадлежащей СУЭК Андрея Мельниченко, и построить новые энергоблоки на Партизанской ГРЭС «РусГидро», а также провести ЛЭП до Советской Гавани. В итоге общая мощность генерации снизится с 1,4 ГВт до 1,116 ГВт, а предварительные затраты по проекту сократятся с 305 млрд руб. до 266 млрд руб.

Минэнерго скорректировало схему строительства дополнительной генерации для энергоснабжения Восточного полигона (см. “Ъ” от 10 ноября). В частности, по-прежнему предлагается построить ТЭС «Пеледуй» в Бодайбинском районе Иркутской области на 456 МВт и расширить угольную Нерюнгринскую ГРЭС «РусГидро» на два энергоблока по 215 МВт каждый. Но решено отказаться от новых угольных ТЭС в Советской Гавани (в районе порта Ванино) на 260 МВт и в Находке на юге Приморского края мощностью до 280 МВт, говорят источники “Ъ”, знакомые с обсуждением вопроса.

Планы ОАО РЖД по расширению БАМа и Транссиба до пропускной способности 180 млн тонн к 2024 году потребуют строительства дополнительной генерации и нескольких тысяч километров электросетей вдоль трасс. Вопрос стоимости и механизмов финансирования строительства сетевой инфраструктуры пока не решен.

Вместо этого предложено модернизировать Приморскую ГРЭС, увеличив ее коэффициент использования установленной мощности (принадлежит «Сибирской генерирующей компании» СУЭКа) и увеличить мощность Партизанской ГРЭС (200 МВт) «РусГидро» на 280 МВт, а также провести третью цепь ЛЭП 220 кВ Комсомольская–Селяхино–Ванино.

Схему энергоснабжения должны утвердить сегодня на правительственной комиссии по электроэнергетике.

В Минэнерго “Ъ” подтвердили, что оптимизированный вариант схемы внешнего электроснабжения Восточного полигона предполагает отказ от строительства новых ТЭС в Совгавани и на юге Приморского края в пользу модернизации Приморской ГРЭС и расширения Партизанской ГРЭС со строительством третьей цепи ЛЭП.

Таким образом, в совокупности для Восточного полигона будет построено до 1,166 ГВт новой мощности. Предварительный CAPEX всего проекта, по данным “Ъ”, снизился с 305 млрд руб. до 266 млрд руб. Модернизацию Приморской ГРЭС планируется провести до 2024 года, новые энергоблоки на Нерюнгринской ГРЭС построят в 2025 году, на Партизанской ГРЭС – в 2026 году.

Инвестора строительства ТЭС в Пеледуде будут выбирать по итогам технологически нейтрального конкурса, то есть новый энергообъект может быть построен на основе любого источника энергии, победившего в отборе, в том числе, это могут быть электросети, зеленая генерация и ГЭС. Конкурс, согласно материалам правкомиссии, могут провести уже в 2021 году. Еп+ планирует заявить на отбор проект строительства Тельмамской ГЭС, «Интер РАО» и «Газпром энергохолдинг» также не исключали возможности участия в отборах. Нагрузка от этого проекта ляжет на потребителей второй ценовой зоны.

«РусГидро» будет строить новые энергоблоки на Дальнем Востоке за счет целевой надбавки для всего оптового энергорынка.

В «РусГидро» “Ъ” сообщили, что считают целесообразным реализацию проекта строительства новых блоков на Нерюнгринской ГРЭС, проект строительства второй очереди Партизанской ГРЭС для компании пока новый. «Для нас приоритетными являются проекты модернизации и строительства выбывающих объектов тепловой генерации (четыре электростанции), но если правительство поручит расширение Партизанской ГРЭС для Восточного полигона, то мы будем и этим заниматься, но важно определить и прогарантировать механизм возврата инвестиций», – пояснили в «РусГидро».

В СГК от комментариев отказались.

По оценке Владимира Скляра из «ВТБ Капитал», оценочная стоимость проекта Партизанской ГРЭС может составить 30–35 млрд руб., третьей ветки ЛЭП Комсомольская–Селяхино–Ванино – 10 млрд руб., модернизация Приморской ГРЭС без работ по смене топлива или переходу на парогазовый цикл – около 20–25 млрд руб.

<https://www.kommersant.ru/doc/4625370>

### **КОММЕРСАНТЪ ПРИЛОЖЕНИЕ ЭНЕРГЕТИКА; 2020.12.22; УГОЛ УГЛЯ; ДОЛГОСРОЧНЫЕ ПЕРСПЕКТИВЫ СПРОСА НА УГОЛЬ НЕ ВНУШАЮТ ОПТИМИЗМА**

Долгосрочный прогноз спроса на энергетический уголь продолжает ухудшаться по мере того, как все больше стран объявляют о намерении полностью отказаться от угольной энергетики. Причем, как показывает практика нынешнего года, к европейскому авангарду начинают присоединяться и менее богатые страны. Но будущее угольной энергетики все еще за Индией и Китаем, крупнейшими потребителями угля. Обе страны заявляют честолюбивые параметры энергоперехода, но продолжают развивать свои угольные мощности. Для России понимание перспективного спроса на уголь принципиально важно, так как от него зависят не только планы угольных компаний, но и масштабные инвестиции в инфраструктуру. Впрочем, порой на спрос влияют ситуационные факторы, отклоняющиеся от макротенденций.

К углеродной нейтральности

В 2020 году, по октябрьскому прогнозу Международного энергетического агентства (МЭА), мировое потребление угля по итогам года сократится на 7%. Тому виной как

пандемические факторы и общее снижение энергопотребления, так и сокращение спроса на выработку угольных станций по экологическим соображениям. К 2030 году, по оценкам агентства, потребление угля в странах Евросоюза сократится на 60% относительно уровня 2019-го – главным образом за счет энергетики.

Прогнозы потребления угля энергетикой становятся все более пессимистичными по мере того, как все больше и больше стран отказывается от угольной генерации или обозначает курс на отказ. В 2016 году угольные станции остановила Бельгия. В 2021-м их собирается закрыть Португалия. Словакия и Франция остановят свою угольную генерацию к 2023 году, Австрия, Ирландия, Италия – к 2025-му. Финляндия собирается закрыть свои станции к маю 2029 года, Голландия – к его концу, Дания и Венгрия – к 2030-му, Германия, один из крупнейших европейских производителей угля, – к 2038-му, а Испания – к 2030–2040 годам.

По словам главы МЭА Фатиха Бироля, в 2025 году ВИЭ «станут крупнейшим источником производства электроэнергии в мире, что положит конец доминированию угля как основного источника производства электроэнергии на протяжении пяти десятилетий». На ВИЭ будет приходиться треть мировых поставок электроэнергии, добавил он.

Бедненко, но чистенько

В качестве аргумента в пользу необходимости угольной генерации часто используется тезис о том, что уголь – топливо неимущих. Его запасы есть во многих странах, в том числе и в тех, которые не могут себе позволить дорогостоящие ВИЭ, но нуждаются в банальной электрификации: значительная доля населения живет без света.

Но в нынешнем году об энергопереходе заговорили и те страны, которые трудно причислить к богатейшим. Вьетнам объявил о сокращении мощности тепловых станций – на 8,76 ГВт к 2025-му и на 6,34 ГВт к 2030 году – с частичным замещением их возобновляемой энергетикой. Индонезия, один из крупнейших производителей и экспортеров угля, в начале года заявила, что будет замещать «зеленой» мощностью угольные станции старше 20 лет. А в декабре к «отказникам» присоединился Пакистан.

**Премьер-министр** страны Имран Хан заявил, что в рамках климатической повестки его администрация не будет утверждать новые проекты по выработке электроэнергии на основе угля. Он сообщил, что страна уже свернула два угольных проекта мощностью 2,6 ГВт, планируя заместить их гидрогенерацией. По его словам, к 2030 году 60% всей энергии, вырабатываемой в Пакистане, планируется производить за счет ВИЭ, а доля электротранспорта достигнет 30%.

Большой уголь

Тем не менее на угольную генерацию все еще приходится около 38% мировой выработки электроэнергии, объявлено более 1 тыс. новых угольных проектов, в первую очередь в Китае и Индии. Будущее угольной генерации – за этими двумя странами, и обе занимают неоднозначную позицию по этому вопросу.

Индия еще пять лет назад заявила об энергопереходе, пообещав построить 175 ГВт возобновляемой мощности к концу 2022 года (при достижении к тому же моменту полной обеспеченности домохозяйств электроэнергией) и увеличить к 2030-му долю неуглеводородной энергетики в установленной мощности до 40%. В текущем году страна взяла на себя еще более серьезные обязательства, объявив, что к 2030 году планирует построить 450 ГВт возобновляемой мощности, и к этому сроку на неуглеводородные источники будет приходиться уже 60% в установленной мощности. Страна за последние 18 лет вывела из эксплуатации 164 угольных энергоблока на 14,1 ГВт, на очереди еще 34 блока на 5,1 ГВт.

Но, несмотря на высокие плановые, да и реальные, темпы наращивания объемов «зеленой» выработки, страна продолжает активно развивать угледобычу и угольную генерацию – на нее сейчас приходится 55% установленной мощности, или 205,9 ГВт. Так, для стимулирования восстановления экономики после COVID-19 правительство страны

решило допустить частных инвесторов в угольный сектор, который был национализирован в 1970-е и в основном находится в ведении государственной Coal India Ltd (CIL). Летом правительство объявило аукционы по 38 участкам, инвесторы были найдены для 19 из них, и большинство заявок подала Adani Group – крупнейший частный владелец тепловой энергетики и угольный трейдер. Как сообщает Argus, на данный момент 75% всей электроэнергии в стране вырабатывается на угле и в сентябре выработка ее после шестимесячного спада обогнала показатели того же месяца 2019 года. CIL, владеющая 463 угольными энергоблоками, планирует за ближайшие пять лет открыть 55 новых угольных разрезов и расширить 193 имеющихся.

Столь же неоднозначны планы Китая с его 1,01 тыс. ГВт установленной мощности угольной генерации и 65% долей угля в выработке. С одной стороны, еще в 2015-м Китай пообещал снизить к 2030 году углеродоемкость промышленности на 60–65% к уровню 2005-го. К 2030 году 20% электроэнергии должно поставляться из низкоуглеродных источников. Пик выбросов должен быть достигнут до 2030 года, а, как сообщил в сентябре председатель Си Цзиньпин, углеродная нейтральность – к 2060-му.

С другой – не далее как этим летом сообщалось, что в Китае в той или иной стадии проработки находится строительство 250 ГВт угольных станций, что больше, чем вся существующая угольная генерация США. Из них проекты на 40 ГВт были заявлены с начала года. При этом КИУМ у уже действующих станций низкий – ниже 50%. Китай даже ввел «систему светофора» для новых проектов строительства угольных станций: энергосистемы провинций, регионов и муниципалитетов ранжируются по объему прогнозного резерва в 2023 году на красные, оранжевые и зеленые, и в зависимости от этого инвестпроект следует одобрить или отклонить.

Какими будут планы Китая, станет отчасти понятно в начале 2021 года, когда примут план на 14-ю пятилетку (2021–2025). Детализированные отраслевые планы ожидаются на рубеже 2021–2022 годов, и в них, по мнению аналитиков, будет прояснена позиция страны как по энергопереходу, так и по поддержанию энергетической безопасности за счет развития угольной генерации.

### Экспорт и инфраструктура

Глобальное состояние угольной энергетики имеет первостепенную важность для России, третьего по величине экспортера энергетического угля в мире (после Австралии и Индонезии). Причем важно его понимание не только для формирования планов по добыче, но и для планирования развития инфраструктуры. В силу геологических и исторических факторов основной регион-экспортер угля – это Кузбасс, расположенный предельно неудобно с точки зрения вывоза из него груза морем и равноудаленный от всех портов. Следовательно, для наращивания экспорта необходимо развитие железнодорожной инфраструктуры, для нее, в свою очередь, – строительство энергетической инфраструктуры, увеличение мощности терминалов и т. д. Таким образом, корректная оценка перспектив экспорта угля имеет принципиальное значение для понимания сроков и объемов крупных государственных инвестиций, исчисляющихся триллионами рублей.

Весь 2018 год цены на энергетический уголь держались на высоком уровне, стабильно превышая \$100 за тонну на восточном направлении (FOB Восточный) и приближаясь к этой отметке на европейском (\$92–96 FOB порты Северо-Запада). На фоне высоких цен и роста экспорта Минэнерго работало над программой развития угольной промышленности до 2035 года, в которой преобладали оптимистические настроения, хотя утверждена она была только в июне 2019-го, когда цены резко упали (на 33%, до \$74, FOB Восточный и на 50%, до \$46, FOB порты Северо-Запада к июню 2018 года). Новая программа предполагала взрывной рост добычи и экспорта угля, в том числе энергетического. Так, в зависимости от сценария к 2025 году добыча энергетического угля должна была вырасти на 2–53% к факту 2018 года, экспорт – на 11,5–81%. «За последние десять лет объем

добычи российского угля вырос более чем на 30% и в настоящее время превышает уровень 440 млн тонн, что на 42 млн тонн выше, чем планировалось при утверждении программы развития угольной отрасли на период до 2030 года», – докладывал занимавший тогда пост министра энергетики (ныне **вице-премьер**) Александр Новак.

Между тем неблагоприятные тенденции на рынке уже стали сказываться на физических объемах. Железнодорожная погрузка угля, стабильно прираставшая в 2017–2018 годах, во второй половине 2019-го перестала соответствовать темпам прошлых лет и резко обвалилась в декабре, дав по году снижение на 0,8%. В начале 2020 года спад углубился: в январе он составил 10,8% и до мая держался на уровне более 10% (в марте и мае – 13,6% и 13,2% соответственно).

С падением потребления электроэнергии на фоне локдаунов цены на энергетический уголь продолжили падение, особенно в Европе, что усугубило тенденцию последних лет к развороту грузопотока в восточном направлении. Дно было достигнуто в мае: энергетический уголь FOB Рига упал до \$41 за тонну. С целью поддержки угольного экспорта в условиях пандемии ОАО РЖД с марта дало максимальную скидку в 12,8% на отправку угля на порты Юга и Северо-Запада (по Северо-Западу осенью она была отменена). Восточное направление оставалось рентабельным.

Спрос на мощности Восточного полигона, и без того ажиотажный, стал настолько высоким, что государство полностью пересмотрело порядок доступа к ним. В текущем году были приняты поправки к правилам недискриминационного доступа к железнодорожной инфраструктуре, вводящие приоритет для разных типов грузов на БАМе и Транссибе. Экспорт угля в полувагонах идет предпоследним по очереди. Внутри угольного экспорта кузнецкая квота распределяется так, чтобы стимулировать вывоз угля не на восток – половина квоты зависит от того, сколько вывозил экспортер в менее популярных направлениях. Новая система заработала в августе.

При этом и в 2020-м действует, и в 2021 году будет действовать отдельное соглашение между ОАО РЖД и Кузбассом о фиксированных объемах вывоза угля. В 2020 году на восток должны проехать 53 млн тонн угля на экспорт и 3,55 млн тонн во внутрироссийском сообщении. ОАО РЖД, не добившееся от Кузбасса выполнения встречных гарантий по поставкам на Северо-Запад, не хотело возобновлять договор с Кузбассом в 2021 году, но правительство решило иначе. Договор все же будет, но без увеличения объемов поставки на Восток на 5 млн тонн и более, как предлагал губернатор Кузбасса Сергей Цивилев.

При этом угольщики настаивают на скорейшей модернизации БАМа и Транссиба: освоение средств на стройку и в 2019-м, и в 2020-м отстает от плана, хотя инвестпрограмма на этом направлении не урезается. Рабочая группа Госсовета по энергетике, председателем которой является господин Цивилев, в сентябре рекомендовала ОАО РЖД взять на себя обязательства по достижению Восточным полигоном к 2030 году провозной способности 260–280 млн тонн (сегодня – 124,9 млн тонн).

Но сверхоптимистичные прогнозы экспорта, закрепленные в программе развития угольной промышленности, уже подвергаются пересмотру. Минэкономики 26 сентября опубликовало обновленный социально-экономический прогноз на 2021–2023 годы, предполагающий гораздо более консервативные показатели добычи и экспорта угля. Если макропрогноз 2019-го предполагал, что добыча будет поступательно расти на 2,2–3,4% в год, до 510 млн тонн в 2024 году, то, по новым оценкам министерства, в 2020 году добыча упадет на 10,5%, до 395 млн тонн, в 2021-м – на 1,1%, в 2022-м – на 0,3%, в 2023-м покажет нулевую динамику. В целом за период с 2019 по 2023 год она снизится на 11,8%, до 387,4 млн тонн.

### Ценовые нюансы

Тем не менее, хотя долгосрочные тенденции на рынке энергетического угля не внушают оптимизма, цена на сырье подвержена влиянию многих сторонних факторов, которые



порой обеспечивают ее рост, вопреки общему тренду. Так, например, в июне произошла крупная авария: рухнул мост через реку Колу, по которому двигались крупные объемы угля СУЭК (около 18 млн тонн в год) на Мурманский морской торговый порт. В результате цена на энергетический уголь CIF АРА подскочила более чем на 20%.

Или, например, осенью Китай вошел в конфликт с одним из крупнейших поставщиков сырья – Австралией. После того как австралийцы выступили за тщательное изучение причин и процесса распространения эпидемии коронавируса, КНР применила к ним широкий спектр торговых ограничений. И в октябре в портах Китая вместе с судами и командами застрял угольный груз стоимостью около \$500 млн – КНР не принимала австралийский уголь. В середине декабря Государственный комитет по реформам и развитию КНР фактически формализовал запрет, дав добро китайским энергокомпаниям на импорт угля без таможенных ограничений из любых локаций, кроме Австралии, в том числе из России. В результате только за неделю с 4 по 11 декабря цена FOB Восточный на энергоуголь 6 тыс. ккал подскочила на 12%, с \$68,7 до \$77 за тонну, на 5,5 тыс. ккал – на 6,6%, до \$65,8 за тонну. Российские компании уже объявили об увеличении поставок в Китай – впрочем, прежде всего речь идет о коксующемся угле, спрос на который формирует металлургия, а не энергетика. Тем не менее ситуационные факторы, и особенно поведение таких гигантов, как Китай, могут оказывать серьезное влияние на спрос на уголь, не увязанное с перспективами его основного потребителя – угольной энергетике.

<https://www.kommersant.ru/doc/4617276>

### **КОММЕРСАНТЪ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА, ОЛЬГА ШЕРУНКОВА, ОЛЬГА НИКИТИНА; 2020.12.22; ВАГОНЫ ПРИКИНУЛИСЬ МАШИНАМИ; НА НИХ РАСПРОСТРАНИТСЯ ГОСПОДДЕРЖКА ФАКТОРИНГА**

Вагоностроители получили господдержку в необычной для отрасли форме. Их включили в программу субсидирования факторинга, когда госструктура закупает технику сразу, расплачивается через два-три года, а банку возмещаются затраты на оплату рассрочки. Но, по информации источников “Ъ”, критерии нового постановления прописаны так, что под них подпадает только Уралвагонзавод. Он намерен в ближайшее время заключить по этой схеме контракт на поставку 4 тыс. вагонов.

Вагоностроители придумали новый формат поддержки, на который согласилось государство, следует из опубликованного 19 декабря постановления правительства о внесении изменений в другое постановление, 1035, от 11 июля. Исходный документ описывает правила предоставления субсидий банкам на возмещение недополученных доходов по заключенным в 2020 году кредитным договорам или договорам факторинга для исполнения соглашений по поставкам автомобилей. Суть в том, что ведомства, бюджетные организации разного уровня, госкорпорации и госкомпании могут закупить технику уже в 2020 году, а заплатить за нее до конца 2022 года. Финансовая организация заключает договор факторинга, а ее потери на финансировании рассрочки возмещает государство.

В новом постановлении снято ограничение о том, что техника должна быть только автомобильной.

Таким образом, по новым правилам, можно будет закупать и железнодорожные вагоны. По информации “Ъ”, поддержать вагоностроение таким образом предложили глава Уралвагонзавода (УВЗ) Александр Потапов и его советник Борис Мягков. Срок отсрочки платежа, согласно документу, продлен до конца 2023 года.

В Минпромторге не ответили на запрос “Ъ”, как и в УВЗ. В других крупных производителях вагонов – Объединенной вагонной компании (ОВК) и «Алтайвагоне» – отказались от комментариев.

Вагоностроители в 2020 году оказались в тяжелом положении из-за огромного профицита парка, который, по прогнозам отрасли, продлится еще много лет (см. “Ъ” от 11 декабря). Он образовался еще в 2019 году, тогда же было выпущено рекордное количество вагонов – 79,6 тыс. единиц.

По оценкам ИПЕМ, по итогам года будет произведено более 55 тыс. вагонов, в 2021 году – на 20–24% меньше, но выпуск все равно будет выше технологически обоснованной потребности.

В условиях падения заказов и платежеспособности клиентов вагоностроители просили о разных видах поддержки – начиная от ограничения допуска на сеть тележек старых конструкций и заканчивая масштабными тарифными льготами и штрафами за проезд старого парка по сети (см. “Ъ” от 30 октября). Пока, впрочем, одобрен был только факторинг.

По информации “Ъ”, воспользоваться новыми правилами до конца года собирается Уралвагонзавод. Речь идет о поставках порядка 3 тыс. полувагонов и 1 тыс. цистерн. Факторинг, рассказывает собеседник “Ъ”, знакомый с ситуацией, обеспечивает ПСБ. В ПСБ “Ъ” сообщили, что банк принимает участие во всех программах господдержки, которые запускает правительство, для всех отраслей. «Планируем работать с поставщиками и в рамках этого нового постановления», – подтвердили там.

Фактически только УВЗ и сможет принять участие в программе, подчеркивает собеседник “Ъ”, знакомый с ситуацией. По его словам, в закрытой части документа зафиксированы ограничения для поставщиков: это может быть только госкомпания или компания, контролируемая ею.

Таким образом, УВЗ, подконтрольный госкорпорации «Ростех», соответствует критерию, а принадлежащий ему на 9,3% конкурент – ОВК, подконтрольная «ФК Открытие», – не соответствует в силу того, что контролирующей «Открытие» Банк России не является госкомпанией и имеет особый статус.

Вагоностроителям сегодня тяжело, поскольку крупные покупатели – «Трансконтейнер», Федеральная грузовая компания и другие – пересмотрели контракты, говорит глава «Infoline-Аналитики» Михаил Бурмистров. В обстановке неопределенности, операторы с большой осторожностью относятся к новым покупкам. УВЗ выиграл время контрактом с «Уголь-Трансом» на 7 тыс. вагонов, отмечает эксперт, и новый контракт на 4 тыс. единиц поможет компании обеспечить загрузку своих мощностей в первом полугодии. Но время крупных серий полувагонов и цистерн прошло, уточняет господин Бурмистров, в этих условиях залог успеха – скорость освоения выпуска новых видов подвижного состава, в первую очередь малыми сериями, и заключение экспортных контрактов.

<https://www.kommersant.ru/doc/4625904>

### **КОММЕРСАНТЪ; 2020.12.22; «СЕЙЧАС АБСОЛЮТНО ВСЕ РАБОТАЕТ НА СТОРОНЕ ПОКУПАТЕЛЯ»; ГЛАВА ОСК АЛЕКСЕЙ РАХМАНОВ О ПЛАНАХ И РЕАЛЬНОЙ ЖИЗНИ**

Объединенная судостроительная корпорация (ОСК) в этом году завершила один из ключевых проектов – атомный ледокол «Арктика». О том, как соблюдаются сроки по другим заказам, модернизации «Адмирала Кузнецова» и необходимости корректировки ценообразования на гражданские суда “Ъ” рассказал гендиректор ОСК Алексей Рахманов.

– Сколько судов в этом году сдаст ОСК?

– Говорить об итогах, пока год не закончился, всегда несколько преждевременно. Могу лишь сказать, что по выручке мы точно будем в параметрах 2019 года. У нас в принципе все достаточно хорошо идет по «гражданке», должны сдать порядка 21 судна. На середину ноября уже передано заказчикам 13 судов различных классов, в том числе атомный ледокол 60 МВт «Арктика», дизель-электрический ледокол 25 МВт «Виктор Черномырдин», пассажирское круизное судно «Мустай Карим», два рыболовецких

траулера «Баренцево море» и «Василий Каплюк», а также сухогрузы. Еще семь судов готовятся к передаче: три сухогруза RSD59, два грузовых понтона, танкер RST25, грузопассажирское и аварийно-спасательное судно. Заключено 18 новых контрактов. Еще приблизительно на 500 млрд руб. контрактов в проработке: их заключение зависит от мер господдержки, и в первую очередь лизинговых программ, для «гражданки» это самое ключевое.

– Как обстоит дело с новыми заказами?

– Мы получили заказы всего на семь краболовов из 35–37 штук – это, как можно заметить, не самый впечатляющий результат. Однако стоит помнить и о том, что наши предприятия сильно загружены производством текущих рыболовецких судов по инвестиционным квотам. В итоге пять краболовов строит «Красное Сормово», которое никогда судов такого типа и с такой осадкой еще не выпускало. Ситуация стала возможной в рамках реализации концепции распределенной верфи – когда предприятие может начинать строить пароход, а потом транспортировать, достраивать и сдавать на морских базах предприятий ОСК.

Также среди заказов корпорации два пассажирских судна проекта А45-90.2 на Невском заводе. Мы приступили к строительству четырех самоходных роторных ковшовых земснарядов, которые нужны для дноуглубления – в рамках воссоздания внутренних водных путей. И конечно, мы идем в графике исполнения строительства опорных блоков для месторождения Каменномысское-море для «Газпрома».

Всего на ноябрь у нас 111 законтрактованных и реализуемых заказов гражданского судостроения.

– А что с военными заказами?

– Вопросы ГОЗа мы очень много обсуждали в течение года. Важный контракт на Амурском заводе – по строительству еще шести корветов. Он дает уверенный рост выручки, который мы видим в рамках программы финансового оздоровления АСЗ. Но остается непростая история, связанная с тем, что маржинальность военных и гражданских заказов невысокая, а нам нужно в таких непростых условиях еще и развиваться. Стараемся.

– Вы недавно заявили, что к 2030 году рассчитываете добиться паритета между военной и гражданской продукцией. Каким образом? За счет снижения военного заказа?

– От планов мы не отказываемся. Но многое будет зависеть от того, насколько программа военного кораблестроения будет обеспечена финансированием. До последнего времени программа считалась общим ориентиром для нас – в части того, что такое потребность флота. А сейчас все больше и больше – и мы этому очень рады – флот осознает, что заниматься прогнозированием и развитием семейства подводных и надводных кораблей нужно на период жизни этого семейства или поколения.

Получается, что мы должны прогнозировать на 30–35 лет вперед. Только так кораблестроение может жить системно: то есть когда мы понимаем, что в рамках жизненного цикла проектируем, потом строим, потом формируем крупную серию из 7–12 единиц и больше. К завершению жизненного цикла этого поколения мы начинаем проектировать следующее, и к моменту выхода на утилизацию кораблей предыдущего поколения начинаем производить замещающие.

Такой же подход пропагандируют все наши «заклятые друзья». У американцев такая политика. Нужно действовать согласно единственно возможному в мире и хорошо одобренному и понятному принципу жизненного цикла изделия. Давным-давно это доказали все отрасли: от автопрома до фармацевтики.

– Когда сдадут новую многоцелевую атомную подводную лодку «Казань»?

– Все идет более или менее нормально. Надеюсь, до конца года мы работу закончим.

– Заложены ли на «Севмаше» последние два стратегических ракетносца 955-А «Борей-А»?

- Не буду отвечать на этот вопрос.
- Будет ли поставлен корвет «Ретивый», который должен стать первым корветом для черноморского флота, в 2021 году?
- У нас была проблема с финансированием контракта, которая на сегодняшний день практически решена. В целом были проблемы с текущим семейством корветов, поскольку в нем опять происходили доработки и изменения по ряду систем. На сегодняшний день они тоже в принципе преодолены. Надеюсь, что с 2021–2022 года семейство пойдет относительно ритмично.
- Получит ли Индия два фрегата проекта 11356 в первом полугодии 2024 года, как предполагалось?
- Да, все идет по графику, у нас есть некоторые задержки с поставками ряда видов давальческого сырья и небольшие совсем задержки по платежам, связанные с пандемией. Сейчас, когда будут сделаны соответствующие поправки, я думаю, контракт вернется в исходные графики и сроки – может быть, с минимальной коррекцией.
- На какой стадии модернизация дока под «Адмирала Кузнецова» на 35-СРЗ? Завершился ли ваш конфликт с предыдущим подрядчиком ИИС?
- Конфликта у нас никакого нет. Компания просто не работала и не отчиталась перед нами приблизительно за 1 млрд руб. из аванса. ИИС проиграла суд, а ее апелляционная жалоба оставлена без удовлетворения.  
Что касается нового подрядчика, то с задержкой от срока, который планировали при заключении контракта, около четырех недель, мы планируем закончить перемышку и в течение ближайших полутора месяцев откачать воду из образовавшегося бассейна, с тем чтобы не в мае, как планировалось, а в июне 2021 года поставить «Адмирала Кузнецова» по временной схеме на докование.
- Какое решение принято по проекту этого дока? По данным РБК, второй этап модернизации подорожал из-за повышения требований к сейсмоустойчивости для сухого дока до 7,9 балла.
- Банковские гарантии выпущены, работа идет, принимается, аванс пополняется по мере приемки. Думаю, что мы сможем сказать, что решили вопрос с сейсмичностью, как только выйдем с проектной документацией второго этапа из Главгосэкспертизы. Сейчас предполагается пониженная сейсмичность в 6 баллов. Это документация, которая выполнена текущим подрядчиком исходя из оценки аналогичных параметров строительства в этом конкретном регионе.
- Кроме того, внимательно проанализирован проект Центра строительства крупнотоннажных морских сооружений в Белокаменке. Предыдущий подрядчик ЦТСС не очень информативно и качественно выполнил проектно-изыскательские работы, с чем мы сегодня и мучаемся, внося коррективы даже в ходе первого этапа. В одном месте не смогли забить сваи, уперлись в гранитные валуны, про которые почему-то никому не было известно перед началом строительства. В другом месте у нас сваи уходят на 4–5 м ниже проектной отметки, и, конечно, все это вносит некоторую сумятицу. Нужно переделывать трубошпунт, где-то удлинять, где-то укорачивать, где-то использовать лидерное бурение, чтобы сваи вошли, где-то валуны колоть. Как вот так можно было относиться к оценке состояния площадки?
- Сегодня же у нас подрядчик, у которого есть проектный институт, берущий на себя ответственность авторского сопровождения, и сохраняется независимый – подчеркну – надзорный орган, который наблюдает за строительством. Поэтому я надеюсь, что более суровых отклонений по стройке не будет.
- Когда вы планируете завершить модернизацию дока?
- Все зависит от того, как мы будем подходить к работе с «Адмиралом Кузнецовым». Если докование состоится, как запланировано, в 2021 году, сдача придется на 2023 год.

Если сможем докование «Адмирала Кузнецова» перенести на 2022 год (ближе к концу), то есть возможность завершить основное строительство дока в этом же 2022 году.

Это схемы, которые мы сейчас обсуждаем с командованием флота. По нашему мнению, первоочередное завершение дока позволит улучшить возможности модернизации «Кузнецова». Однако решение за заказчиком – сочтет он нужным остаться в текущем техническом задании либо как-то его пересмотреть. Пока – еще раз повторюсь – все усилия, которые мы направляем на работу, связаны с тем, чтобы докование состоялось летом 2021 года.

– Когда в таком случае будет сдан «Адмирал Кузнецов»?

– В конце 2022 года.

– Изменилась ли стоимость его модернизации?

– В основном изменения касались дополнительных работ, которые содержатся в так называемом ТТЗ №2. Все параметры бюджета с военными согласованы. Мы из него, даже несмотря на ликвидацию последствий пожара, выбиваться не намерены.

– Какова цена модернизации дока?

– Зависит от того, как мы пройдем второй этап. По расчетам ЦТСС, из-за сейсмичности удорожание было около 14 млрд руб. Чтобы убрать спекуляции, мы сделали дополнительные геофизические исследования. Еще раз повторюсь, пока это предварительная история, поскольку нам нужно положительное заключение Главгосэкспертизы.

Мы рассчитываем, что параметры сейсмичности стройки будут сделаны с учетом 6 баллов, и это приведет к определенной экономии бюджета. На сегодняшний день контракты подписаны исходя из общего бюджета в 23,7 млрд руб. Дальше экономия будет зависеть от технологий на втором этапе. Замечу, что, не дожидаясь этого самого второго этапа, текущий подрядчик практически уже выполнил около 15–20% работ с точки зрения подготовки ковша дока под постановку «Адмирала Кузнецова».

– Работа по модернизации «Северной верфи» идет в графике?

– У основного подрядчика в графике.

– Это в первую очередь для военных заказов?

– Мы видим верфь площадкой двойного назначения. С одной стороны, для военных заказов, то есть для всех фрегатов, в том числе модернизированных, при необходимости для корветов.

Идея в том, чтобы в этом эллинге строить пароходы с уровнем готовности вплоть до 90%. При этом спускать на воду уже почти готовое изделие и дальше его просто доделывать, проводить ходовые испытания и передавать заказчику. Новый административно-бытовой корпус будет очень близко к производству, все технологи в шаговой доступности. Схема, которую мы обсуждали с проектантами, очень хорошо выверена логистически.

– Какова общая стоимость первого этапа модернизации? Раньше шла речь о более 7 млрд руб.

– 1 млрд руб. ушел на строительство прибрежной части, около 300 млн руб. будет потрачено на подведение коммуникаций, плюс 4 млрд руб. уже ушло на грузоподъемное оборудование, оно изготовлено. К этим суммам еще добавляется 7,3 млрд руб. – это уже стоимость возведения самой коробки с инженерной инфраструктурой. То есть общая стоимость этого этапа все-таки на уровне 11–12 млрд руб.

– Будет еще один этап?

– Конечно, мы еще будем ставить современные корпусообрабатывающее производство, окрасочные камеры. Если потребуются, сможем удлинить еще на 200 м эллинг, тогда на нем можно будет строить все что угодно. Но пока таких планов нет.

– Это ОСК делает за собственный счет?

– Нет, за деньги ФЦП ОПК. С небольшими поправками по монтажу носовой части на обновленной «Северной верфи» можно будет построить любые суда и корабли до 280 м.

Суммарная общая спусковая масса пароходов, которые здесь могут строиться, 30 тыс. тонн. Для авианосца это, может, и маловато, но, скажем, с точки зрения ледоколов и всевозможных фрегатов – как раз наш размер. Сюда же идет и большое количество гражданской техники.

– “Ъ” писал, что ОСК должна была получить из бюджета 30 млрд руб. на покрытие проблемной задолженности и еще на 38 млрд руб. на реструктуризацию кредитов. Можете ли вы назвать верфи, которые получают поддержку? Какие верфи в наихудшем состоянии?

– Комментировать эту тему мы не можем, указ секретный. Традиционно больше всего проблем у верфей, которые нам достались в процедурах банкротства либо с достаточно большой долговой нагрузкой. В первую очередь это, конечно, Дальний Восток. На Амурском судостроительном заводе размер предприятия был несоизмерим с объемом заказа. Те шесть корветов, про которые мы говорили выше, должны оказать существенную помощь. Рассчитываю, что они встанут на производство уже на будущий год. Ведется, и достаточно эффективно, уже нынешним менеджментом программа технического перевооружения. Мы видим, как модернизируются цеха, оборудование. Я отдаю должное главе предприятия Владимиру Викторовичу Кулакову – он как обещал сдавать по корвету в год, так и вошел в этот ритм.

– В 2020 году много говорилось о непростой ситуации на Выборгском заводе и проблемных долгах предприятия. Как сейчас дела?

– Потенциал у завода большой, качество – одно из лучших в корпорации. Но ставка на ожидание «больших и вкусных» заказов сыграла с руководством верфи злую шутку. Это лишний раз показывает: есть очень большая разница между реализацией военных заказов и гражданских. Гражданский сегмент может казаться простым, но приносит зачастую гораздо больше волнений, чем военный. И к нему нужно относиться с должным и необходимым уважением. В результате мы пересмотрели контракт руководства Выборгского завода, сделали большой акцент на выполнение KPI по выручке и рентабельности.

– А на Хабаровском заводе какая ситуация?

– Мы меняли директора. Там на производство как раз встало два краболова из семи, о которых мы говорили. Я надеюсь, что в ближайшем будущем завод привлечет еще несколько проектов – программа модернизации должна позволить предприятию спускать суда весом до 2 тыс. тонн.

– В этом году Балтзавод сдал атомный ледокол «Арктика» 60 МВт. Насколько велики гарантийные обязательства по ледоколу? Решен ли вопрос с системой электродвижения?

– На «Арктике» по системе электродвижения все подходы определены. Ледокол пошел работать, совершил первые проводки. Даже на этапе ходовых испытаний он показал, что с одной неработающей обмоткой на тяговом электродвигателе мы выполняем все заявленные характеристики, скоростные и осадочные. Но технические условия должны быть соблюдены, и сейчас разрабатывается технология, которая в августе будет реализована – с постановкой судна в док на Кронштадтском морском заводе, – для замены сломанного двигателя.

– За смену и новый гребной электродвигатель будет платить ОСК?

– Ну, мы не просто так отдали за страховку 1,5 млрд руб. Так что, во-первых, речь о страховом случае, во-вторых, часть компенсации возьмет на себя поставщик самого двигателя. К сожалению, какая-то – надеюсь, не очень значительная – часть достанется и нам.

– Нужно будет модернизировать док в Кронштадте?

– Нет. Для разового докования он подходит полностью. Нужно будет только поставить особый доковый набор для ледокола, который позволит принять его нагрузку в полном масштабе. А так у нас вообще на Кронштадтский док большие виды: мы полагаем, что он

может использоваться как достроечная площадка для кораблей и судов, производящихся в Петербурге.

– ОСК жаловалась на миллиардные убытки при строительстве «Арктики» в связи с увеличением НДС до 20%. Как решен этот вопрос?

– Здесь нужно обратиться к истории, потому что ни меня, ни большинства моих коллег в ОСК еще не было, когда подписывался договор на изготовление ледоколов ЛК-60.

Молва говорит о том, что, когда готовился проект, считали первоначально цену в 36 млрд руб. без НДС. И это естественно, потому что ЛК-6 по большому счету – НИОКР. Даже судом по разным второстепенным делам всегда признавалось, что первый головной корабль должен считаться опытно-конструкторской разработкой (ОКР). А ОКР по Налоговому кодексу может производиться без НДС.

Однако говорят, что в последний момент вместо «без НДС» появилась приписка «с НДС». Потом появились требования, которые выходили за рамки конкурсной документации по 44-ФЗ, в частности, необходимость оформлять банковскую гарантию и страховку. Совершенно очевидно, и мы давно об этом говорили, что банковской гарантии в отношении контрактов между двумя госпредприятиями (когда еще и изделия строятся за счет бюджета) быть не должно. Но у экономического блока правительства в тот момент была другая точка зрения. В результате в бюджете на 36 млрд руб. ни страховка, ни гарантия учтены не были. А ведь каждая из них потянула суммарно на 1,5 млрд руб.

Поэтому мы просто взываем к справедливости. Есть эти очевидные расходы.

Опять же строился ледокол дольше – не потому, что мы криворукие, а потому, что судно пришлось перепроектировать целиком: с учетом полученных результатов конкурсов на выбор подрядчиков.

Конечно, идеальная история – это постановление всех ледоколов в международный морской реестр, что автоматически «обнулит» НДС. Это было бы логично. Кстати, у последних серийных ледоколов даже в контракте указано, что они будут ставиться в международный морской реестр.

Нас услышал **вице-премьер Юрий Борисов**. Сейчас будут даны поручения, по которым, я надеюсь, мы в ближайшее время сможем выпустить необходимые нормативно-правовые документы.

– Какой размер помощи необходим ОСК?

– Вы берете стоимость двух серийных ледоколов и, если совсем примитивно считать, без учета реальностей жизни, умножаете на дельту НДС к возмещению. То есть речь может идти о диапазоне 4,5–6 млрд руб. по головному ледоколу, серийные «намекают» даже на прибыльность.

– ОСК неоднократно говорила о необходимости увеличения цены контракта на дизель-электрический ледокол «Виктор Черномырдин» 25 МВт. Был найден компромиссный вариант – Минпромторг и **Минтранс** должны выделить по 1 млрд руб., еще 1,5 млрд руб. готовилась дать ОСК. Эти деньги лягут убытком на корпорацию?

– На ОСК убытка быть не должно, все деньги, которые мы получим от Минпромторга, пойдут на «Адмиралтейские верфи» и на Балтзавод. Сколько убытка останется на предприятиях, мы сейчас смотрим – с точки зрения оптимизации и выверки всего бюджета строительства, который тоже надеемся урегулировать в рамках этих историй с нулевым НДС.

– По информации “Ъ”, Балтзавод не укладывается в сроки строительства атомного ледокола «Сибирь», он не будет сдан в августе 2021 года. Так ли это и в чем основная причина?

– Это вас дезинформируют. Строительство в графике.

– «Урал» тоже не сдвигается, 2022 год?

– На сегодняшний день нет сдвижки. Более того, по «Уралу» поставка главного изделия, к которому относится паротурбинная установка, завершена как раз в нормативный срок – за

два года до передачи судна заказчику. По «Сибири» же у нас только одна проблема. Пытаясь уйти от задержки по срокам, вызванной задержкой поставок и исправлением технической документации, мы решили попробовать альтернативного поставщика по электромонтажу, компанию «Снема». Она сотрудничала с нами по строительству офшорных сооружений на Каспии, но тут работу сделала из рук вон плохо.

Однако впереди целый календарный год для того, чтобы подготовить «Сибирь» к сдаче. Надеюсь, что с учетом всех испытанных сложностей при изготовлении головного судна с первым серийным будет попроще. Совершенно очевидно, что в июне или июле 2022 года этот ледокол заказчику не нужен – дорого яичко к Христову дню. Поднажмем.

– По данным “Ъ”, в этом году два **вице-премьера** подписались под письмом, что все деньги на льготный лизинг должна получить ОСК. Это правда?

– Все дополнительные средства будут увязаны с позицией Минфина и наличием ресурсов. Могу лишь сказать, что, действительно, позиция двух **вице-премьеров** поспособствует тому, что «Машпромлизинг» будет дополнительно докапитализирован более чем на 7 млрд руб. в этом году. Мы надеемся, что, конечно же, это откроет возможность для строительства следующей партии пассажирских и транспортных судов. В основном на верфях ОСК, но не только – это предмет договоренности с Минпромторгом.

– В этом году «Красное Сормово», входящее в ОСК, сдало первое в постсоветское время круизное судно «Мустай Карим». Как идет строительство второго судна на «Лотосе» – «Петра Великого»? Будет ли оно сдано в 2021 году?

– Обязательно. Более того, я надеюсь, что мы не нарушим контрактный срок – май 2021 года. Процент готовности судна приближается к 80%. Новая команда, которая пришла на Южный центр судостроения и судоремонта, в общем со своей задачей справляется. У нас почти расшились все технические сложности с судном, урегулированы вопросы разводки ряда кабельных трасс и систем пожаротушения, теперь осталось коллегам только, закатав рукава, делать свою работу.

– Какова ситуация со строящимися на «Лотосе» круизными судами ПКС-180 «Золотое кольцо»? Вы уже передали на достройку первое судно заказчику, а второе когда планируете отдать?

– Мы готовы и второе отдать, заказчик хочет достраивать его сам. Он надеется сделать дешево-дешево, но это в итоге означает применение нерегистрового оборудования. Мы на это не готовы, не хотелось бы, чтобы построенный нами пароход вдруг получил какие-то внезапные проблемы. Так что мы свою работу выполнили, остается закончить взаиморасчеты, и дальше уже заказчик будет решать с достройкой.

– Это вы говорите о первом или втором судне?

– И о первом, и о втором. Конечно, пароход получился очень интересным с точки зрения пропорций и с точки зрения осадки. Мы верили и продолжаем верить, что для таких рек, как Клязьма и Ока, этот пароход уникален.

Ну что же, нарисуем свой пароход с похожими свойствами! Тем более что мы сейчас хотим усиливать наши гражданские бюро, давать им больше заказов, больше денег на опережающее проектирование новых гражданских изделий, как грузовых, так и пассажирских. «Соталия» наша тоже замечательная в марте встанет на воду, плюс «Пионер М» доделаем для Севастопольского университета.

– Научные суда для Росрыболовства вы планируете строить на «Северной верфи»?

– Мы рассчитывали, что «Северная верфь», но будем смотреть. Недалеко Балтзавод, «Адмиралтейские верфи», необязательно одно предприятие, верфи могут работать в кооперации, это важно для нас.

– В какой стадии сейчас переговоры по контракту?

– Я так понимаю, что мы ждем подтверждения по бюджету и уже дальше двигаемся в оформление контракта. Нам бы очень хотелось взяться за эти суда.



- 
- Какой сейчас срок завершения контракта на Амурском заводе по паромам Ванино–Холмск?
  - Первый паром будет завершён летом 2021 года, второй – в конце будущего года либо в начале 2022-го.
  - Эти паромы должны были уже эксплуатироваться и приносить прибыль. Верно ли, что корпорация взяла на себя выплату процентов по займу ФРДВ?
  - Чего мы только на себя не взяли, я уже не знаю. Знаете как? Уж если мы брались их строить с плановой убыточностью 1 млрд руб. на каждый, то еще 500 млн руб. погоды не сделают.
  - А сколько там будет убытков?
  - 2,6 млрд руб. за два.
  - В мае вы говорили, что корпорация разработала свой первый проект грузового судна, которое будет почти на 100% произведено из российских комплектующих – «Финвал 8000». В отрасли считают, что «Финвал» получается на треть дороже того, что строится сейчас, а заказчик столкнется с российскими комплектующими, которые не выпускались в серии, отсутствием сервиса и другими сложностями. Насколько справедлива эта критика?
  - Начнем с конца. Вопрос с российскими комплектующими важен. Смотрите: ломается любая машина, вопрос – как быстро и насколько точно мы сможем восстановить ее работоспособность. Мы договариваемся сейчас с «Трансмашхолдингом» о создании научно-технического центра морских пропульсивных систем, в рамках которого будем реализовывать программу дизелестроения. Нам кажется, ТМХ очень грамотно подходит к тому, что такое Made in Russia, и занимается импортозамещением. У холдинга четкая и понятная концепция – очерчен круг тех изделий и тех деталей, которые нужно производить в России. Обязательно и, как говорится, без всяких исключений. Жалуются, что эти изделия будут чуть дороже, – да, скорее всего, будут на первом этапе. Но как только мы поймем, что разработанный двигатель станет основным для большого числа судов «река-море» и вместе с «Трансмашхолдингом» построим сервисную сеть, дадим определенный комфорт нашим потребителям. Нет даже мысли, что мы заморозим развитие дизелестроения на уровне двигателя D49 образца 1973 года. Речь идет, конечно же, о современных дизельных двигателях, соответствующих по экологии уровню Tier 3A-3B на ближайшее будущее. Это значит, что суда будут комплектоваться двигателями, работающими на дизельном топливе и на газе.
  - Если говорить о том, что «Финвал» дороже, чем, например, RSD59. Нам стали поступать отказы от главных партнеров по винторулевым колонкам Schottel, появились проблемы с поставками каких-то видов грузоподъемного оборудования и так далее. В результате вместе с Минпромторгом договорились о перечне всего, что потребует импортозамещения. Конечно, пока объемы небольшие, цена всегда высокая. С другой стороны, с точки зрения уровня добавочной стоимости она существенно выше, чем на RSD59, который живет на финской пропульсии, немецких колонках и с импортной электроникой.
  - И мы еще не все из «Финвала» выжали. Есть вариант – дать «на грудь» «Финвалу» дополнительно 500–600 тонн полезного груза. Даже с учетом некоторого удорожания это будет выгодно конечному потребителю, потому что он перевезет больше сыпучих или инертных грузов.
  - На каком этапе вопрос передачи Минпромторгу компетенций по определению цены на проектирование и строительство судов госзаказчиков?
  - Минпромторг заверяет, что до конца года основные решения и документы будут подписаны и приняты. Мы, правда, не совсем разделяем этот оптимизм, видим сроком 2021 год, может, даже его конец. Конечно, в наших интересах, чтобы такой документ появился как можно скорее. Потому что невозможно уже спорить.

Коллеги из Росморпорта либо нас не понимают, либо не понимают, как работает этот бизнес.

Они продолжают уверять, что ничего страшного не произойдет, не надо на технические проекты тратиться, будет эскизный проект, потом ПДСП (проектная документация судна в постройке.– “Ъ”), и пусть укладываются строители в цену.

Я говорю в ответ: ребята, побойтесь Бога, вот когда начинали строить «Виктора Черномырдина», просто забыли, что пароход на 99% состоит из импортных комплектующих. Так же нельзя! Поскольку пароход строился в рамках ПДСП, его проект был завершен, только когда мы завернули последний шуруп в изделие. В результате он с декабря 2019 года у нас простоял только потому, что мы не могли без штрафа передать его заказчику. Так система работает, но сколько же можно?!

– Насколько справедливы опасения, что в результате просто будут завышаться цены?

– Если не будет уверенности в объективности подобного органа, работать он не сможет. Я всегда привожу пример из строительства. Прежде чем начать копать котлован, мы что сделали? Мы потратили деньги на проект, наняли проектную организацию, провели изыскания, принесли это все в Главгосэкспертизу. Там посмотрели, сказали: хорошо, понятные технические решения, понимаем, из чего строите, вот подтверждение по бюджету и по технологии строительства. И 4% взяли и срезали. Как-то ни у кого же не возникает в голове тезис о том, что, проходя через экспертизу, обязательно получаете удорожание стоимости?

Но экспертная организация должна быть действительно опытной и правильной, чтобы себя так позиционировать. Если организация будет позиционировать себя как относящаяся к судостроителям, то одна сторона верить не будет, если как относящаяся к судовладельцам – то в другую сторону будут колебания. Но сейчас и так абсолютно все работает на стороне покупателя. Потому что наши правила работают как? Ты сказал, сколько стоит,– все, будь любезен исполнять. То есть вопрос пересмотра цены и плавающих макроэкономических факторов не предусмотрен. Чтобы пересчитать цену через федеральную адресную целевую программу, через семь кругов ада надо пройти.

– В начале ноября вы, говоря об арктической инфраструктуре, заявили, что «развитие определенного рода инфраструктурных объектов возможно с использованием судостроительных технологий». О чем речь?

– Да, у нас есть идеи по использованию композитных решений для быстрого строительства инфраструктуры Севморпути и, если будет принято решение, о размещении таких элементов инфраструктуры на шельфе. Вечная мерзлота теряет опорную поверхность, и по этой причине все чаще происходят техногенные катастрофы.

Мы считаем самым главным и правильным размещение специальной инфраструктуры по принципу либо полупогружных, либо гравитационных стационарных сооружений. С учетом опыта работы с «Приразломной» и другими объектами, считаем, что это самый правильный подход для освоения Арктики. То есть в любой момент готовое изделие привез, поставил на гравитационное основание, соединил несколько огромных массивов друг с дружкой, в итоге мы можем добиться транспортировки до 100 тыс. тонн бетонных сооружений в любую точку мирового океана, чтобы там формировать технологическое либо корабельное присутствие.

– А заказчики уже есть?

– Мы подписали с «Росатомом» соглашение и создали рабочую группу, ищем первый пилотный проект, на котором можно было бы опробовать технологию.

– Стоимость понятна?

– Нет, конечно. У нас есть аналитика – что такое строить по такому принципу по сравнению с тем, как строить на земле. В этой связи есть очень хороший пример «Арктик СПГ-2». Мы посчитали, что даже с учетом строительства завода по производству

гравитационных оснований это оказалось дешевле и быстрее на несколько лет, чем строить на вечной мерзлоте.

– На какой стадии переезд головного офиса ОСК в Петербург?

– Мы в процессе, переезд де-факто состоялся. В Питере работают 48 человек из тех, кто уже перебазировался.

– Почему так мало?

– Пандемия отложила начало ремонтных работ и передачу нам объекта под модернизацию для так называемого командного офиса, где будет располагаться председатель совета директоров, я и ряд департаментов. Пришлось искать второй раз новое помещение, нашли на Васильевском острове. Оказалось, что арендодатель даже не смог сам сделать коммуникационные сети внутри здания, нам пришлось это переделывать. Это плюс еще 2,5–3 месяца и 60 млн руб.

Но итог будет именно тот, о котором договорились: в Петербург переедет около двух третей сотрудников. Вопрос – как жить на два города? С точки зрения производственной базы и ключевых инвестиционных проектов Петербург у нас был и останется одной из точек приложения основных усилий. Но то, что мы не сможем оторвать пуповину полностью от Москвы, совершенно очевидно. Все решения принимаются здесь, все основные органы, кроме органов военного управления в части флота, находятся в Москве, как и все гражданские заказчики.

– Вы оценивали стоимость переезда в 1 млрд руб.

– 1,4–1,8 млрд руб. Это то, что нас настигнет в ближайшее время.

– В последнее время участились разговоры о передаче ОСК новых активов. На очереди решение о вхождении в корпорацию рыбинской верфи «Вымпел». Не кажется ли вам, что новые активы лишь добавят сложностей?

– Я не буду спорить, что проблем добавится. Но «Вымпел» нам интересен как площадка для размещения относительно маломерных судов, то есть либо для ГИМС меньше 20 м, либо что-то от 20 м до 30 м. Спрос на такие суда огромный.

А можно и баржи делать, и те же самые сухогрузы в какой-то части кооперации. «Красное Сормово» – молодцы, но верфь надрывается, взяв на себя 14 сухогрузов, добавить еще 5 или 7 – уже слишком. А к нам зачастую приходят заказчики с задачей производить 10, 12, 16 похожих судов. Нужно развитие, а для этого нужно место.

У «Вымпела» хорошие компетенции строительства алюминиевых корпусов, что у нас в общем, кроме, наверное, Средне-Невского завода, на всех других предприятиях утрачено. Поэтому есть понимание, для чего и когда нами верфь «Вымпел» может быть задействована. На этом приобретении я бы в пятилетнем горизонте остановился, больше ничего включать в ОСК не стал бы. Кроме конструкторских бюро.

– О возможной передаче в ОСК Онежского завода упоминал в интервью “Ъ” гендиректор Росморпорта Андрей Лаврищев. Ведутся какие-то переговоры на этот счет?

– Нет таких переговоров.

<https://www.kommersant.ru/doc/4625442>

### **КОММЕРСАНТЪ; ИВАН БУРАНОВ; 2020.12.22; ПДД НУЖДАЮТСЯ В ПЕРЕВОДЕ; МВД ВПЕРВЫЕ РАСКРЫЛО ДАННЫЕ ОБ ИНОСТРАНЦАХ, ПО ВИНЕ КОТОРЫХ СЛУЧИЛИСЬ АВАРИИ**

Аварии в России чаще других иностранцев совершают граждане Узбекистана. В «антирейтинге» виновников ДТП, который впервые приводит МВД, оказались также граждане Киргизии, Таджикистана, Азербайджана и Армении. Представители землячеств упомянутых государств, комментируя статистику, говорят, что, если бы в сфере транспортных услуг, такси и доставке продуктов питания были массово заняты, к примеру, поляки или шведы, они также попали бы в этот список. Самыми

дисциплинированными иностранными водителями, отметим, зарекомендовали себя афганцы, эстонцы и японцы.

Подробная статистика об авариях, совершенных из-за нарушений ПДД иностранцами, содержится в опубликованном отчете Научного центра безопасности дорожного движения МВД России за девять месяцев 2020 года (.pdf). До сих пор полиция публиковала только сводные цифры по ДТП с участием приезжих, теперь же появилась разбивка по странам.

Аварийность в РФ снижается в последние годы – в 2020 году темпы ускорились из-за пандемийных ограничений минувшей весной (транспорта на дорогах почти не было). Аварийность по вине иностранных граждан за рассматриваемый период также сократилась: в 3 тыс. происшествий оказались виновны водители из стран СНГ (–18,4%), еще в 3,4 тыс. – водители из других стран (16,7%). При этом чаще других ДТП провоцировали граждане Узбекистана (797 аварий, –12,3% к прошлому году), Киргизии (701, –6,7%), Таджикистана (599, –11,4%), Азербайджана (282, –17,5%), Армении (280, –42%). На другом конце полицейского «антирейтинга» (в нем собрана информация по 20 странам) – граждане Афганистана, Эстонии (по 5 ДТП), Японии и Литвы (по 6 аварий), Республики Руанда (7). Больше всего жертв – 76 – зафиксировано в результате ДТП, совершенных гражданами Таджикистана. Больше всего ранено – 1080 человек – в результате аварий по вине граждан Узбекистана. Наибольшая тяжесть последствий (удельный вес погибших от числа пострадавших) – в авариях, совершенных подданными Украины (14,2%).

Лидирующие позиции Узбекистана и Таджикистана отчасти коррелируются с данными главного управления МВД по миграции: за девять месяцев 2020 года на миграционный учет было поставлено 4,15 млн граждан из этих стран (54% всех иностранцев).

Еще 612 тыс. граждан прибыли с Украины, 534 тыс. – из Киргизии, 314 тыс. – из Казахстана, 283 тыс. – из Армении, 278 тыс. – из Азербайджана, 215 тыс. – из Белоруссии. При этом, согласно оценкам МВД, количество находящихся на территории РФ мигрантов в 2020 году сократилось с 9–11 млн до 6,3 млн.

В среднеазиатских странах уровень подготовки водителей существенно ниже российского, пояснил “Ъ” главный эксперт Национального экспертного совета по обучению и тестированию водителей Александр Лыткин. По действующему законодательству, напомним, граждане стран, где русский язык имеет статус государственного (Киргизия, Белоруссия, Казахстан), могут работать по своим национальным правам, граждане Узбекистана, Таджикистана, Армении, Азербайджана, Грузии должны получить российские права после сдачи экзамена в ГИБДД. Украинцы и белорусы, по статистике, не самые аварийные водители, обращает внимание господин Лыткин: у них большой опыт вождения, полученный часто еще в советское время. Киргизы, отмечает эксперт, зачастую трудятся на общественном транспорте и в такси, узбеки и таджики же предпочитают работать на грузовом транспорте, обслуживая стройки, перевозку мусора. Работающие в такси мигранты, как правило, редко соблюдают режим труда и отдыха, работая по 14–16 часов, что также провоцирует аварийность, отмечает Александр Лыткин.

Антилидеры полицейского «рейтинга» работают по большей части в такси, считает глава центра компетенций Международного евразийского форума такси Станислав Швагерус: эта отрасль является традиционно самым легким способом заработка у приезжих.

В России граждане Узбекистана и Армении обязаны обменять свои национальные водительские удостоверения, однако их нередко допускают за руль без проверок – этим часто грешат агрегаторы в регионах, рассказывает эксперт. «Еще одна проблема в том, что многие удостоверения были получены в странах СНГ незаконно, но проверить это сложно – нужна единая информационная система для всего ЕАЭС», – говорит господин Швагерус. Большинство «некорректных ситуаций», в которых оказываются трудовые мигранты, – «следствие не совсем удачной социально-культурной адаптации», считает председатель

Всероссийского конгресса узбеков Ибрагим Худайбердиев. «Это касается в том числе и культуры вождения,— поясняет он.— Так-то ребята все честные, но некоторым приходится работать по 14–15 часов, чтобы отбить бензин и заработать хоть что-то. Сегодня среди мигрантов распространяются брошюры, переведенные на четыре-пять языков, с инструкциями, как вести себя в разных ситуациях. Но для комплексного решения проблемы нужен федеральный закон о социальной адаптации трудовых мигрантов (проект обсуждается с 2014 года, но пока не принят.— “Ъ”». «Наши соотечественники в принципе много ездят, так как работают в сфере транспортных услуг – такси, доставке продуктов питания,— поясняет глава Азербайджанской общины Москвы Шамиль Тагиев.— В Москве и области многие таксопарки или предприятия мелкой оптовой торговли, к примеру, принадлежат выходцам из Азербайджана. Отсюда и статистика. Если бы в этой сфере работали, к примеру, поляки или шведы, они также попали бы в этот список».

<https://www.kommersant.ru/doc/4625849>

### **ИЗВЕСТИЯ; АННА РАЗИНА; 2020.12.22; ЖАЛОБЫ ОЦИФРУЮТ: ОТМЕНЯТЬ ШТРАФЫ С КАМЕР РАЗРЕШАТ ОНЛАЙН; СООТВЕТСТВУЮЩЕЕ ОБРАЩЕНИЕ АВТОМОБИЛИСТЫ СМОГУТ ПОДАТЬ ЧЕРЕЗ ПОРТАЛ ГОСУСЛУГ**

Водители смогут обжаловать пришедшие с камер ГИБДД штрафы в онлайн-режиме через портал госуслуг. Это сделает процедуру более удобной: не придется лично обращаться в отделения Госавтоинспекции и тратить время на заполнение бумаг. Эксперты уверены: теперь автомобилисты чаще начнут отменять ошибочные постановления, на которые раньше закрывали глаза. Что для этого потребуется, выясняли «Известия».

Важные поправки в КоАП, упрощающие порядок обжалования пришедших с камер ГИБДД штрафов, приняла Госдума в заключительном, третьем чтении. Благодаря разработанным изменениям автомобилисты смогут дистанционно подавать жалобы на ошибочные постановления через портал госуслуг или на сайты судов при наличии у них такой технической возможности. Полностью новая норма заработает с 1 сентября 2021 года.

Вероятность технических ошибок

Авторы поправок объясняют: при столь активном развитии сети дорожных камер фотовидеофиксации невозможно полностью исключить вероятность технических ошибок, из-за которых водители могут получить необоснованные штрафы. Например, нередко автомобилисты жалуются, что им приходят постановления за нарушителей с похожими госномерами или же за новых собственников транспортных средств, которые не торопятся оформлять автомобили на себя.

Кроме того, дорожные камеры за последнее время научились распознавать новые нарушения ПДД, которые вызывают много споров среди автомобилистов – в том числе непропуск пешеходов, разговоры по телефону и непристегнутые ремни безопасности. Следовательно, количество штрафов будет расти: поэтому опрошенные «Известиями» эксперты называют логичным появление дополнительного инструмента, который позволит водителям более оперативно их оспаривать в случае несогласия.

За девять месяцев 2020 года водители и пешеходы получили порядка 121,3 млн постановлений за нарушения ПДД – это на 16,4% больше, чем за аналогичный период прошлого года. Такие данные привело издание Autonews.ru со ссылкой на МВД России. Рост количества постановлений эксперты связали с увеличением числа дорожных камер и разнообразием видов нарушений, которые они научились распознавать.

Без материальных и временных затрат

«Специального порядка обжалования таких необоснованных постановлений действующее законодательство не содержит, – говорится в пояснительной записке к документу. – В

этой связи ошибочно привлеченные к ответственности водители вынуждены нести значительные материальные и временные затраты для восстановления своих прав».

Важно, что для оформления жалобы недостаточно просто иметь активированную на «Госуслугах» учетную запись: подписывать обращение нужно при помощи электронной подписи или же усиленной квалифицированной электронной подписи. Это уточнение появилось после нескольких этапов доработки поправок – изначально наличие цифровой подписи не требовалось.

Тем не менее в Госдуме уверены, что и в более усложненном виде нововведение позволит отменять ошибочные постановления.

– Это избавит граждан от необходимости лично обращаться в уполномоченные органы и сделает процедуру обращения более доступной, поскольку водителю иногда проще оплатить штраф, чем тратить свое время на заполнение бумаг в подразделении, – объяснил председатель Госдумы Вячеслав Володин.

По его мнению, принятие законопроекта позволит установить по всей стране единый порядок обжалования штрафных постановлений вне зависимости от того, кем оно вынесено – ГИБДД или специализированным учреждением.

В режиме «доброй воли»

Сейчас в отделения ГИБДД теоретически можно направить электронную жалобу на выписанный штраф, но рассмотрение проходит в режиме «доброй воли», говорит **президент Национального автомобильного союза Антон Шапарин**.

– Где-то это письмо прочитают и штраф отменят, а в некоторые регионы писать вообще бесполезно, у некоторых даже компьютера свободного нет. А вот рассмотрение отправленной через «Госуслуги» жалобы станет уже обязательным – ответить на него в ГИБДД обязаны будут в течение 30 дней, – рассказал Шапарин

Эксперт объяснил: оформить электронную подпись совсем несложно, для этого нужно обратиться в МФЦ, также такие услуги предоставляют банки. Он советует автомобилистам проявить социальную ответственность: обязательно оформить собственную электронную подпись и не игнорировать даже мелкие штрафы.

«Допустим, какая-нибудь одна камера дала сбой и начала завывать определяемую скорость. Если на нее пойдет поток жалоб, на них придется отреагировать и проблему устранят быстрее, – говорит Шапарин. – Не исключаю, что ответы на такие жалобы чаще будут штамповать также быстро, как и сами постановления. Но если водителю откажут в ГИБДД, точно так же можно обратиться в суд, приложить объяснение и доказательства. При наличии убедительных аргументов суды будут отменять постановления».

Шапарин уверен: теперь попыток оспорить штрафы станет больше, поскольку водители получают инструмент, с помощью которого можно быстро и по шаблону составить жалобу с соблюдением всех правил.

Какие нарушения можно будет обжаловать

Автомобилисты в режиме онлайн смогут обжаловать широкий перечень нарушений ПДД, которые, по их мнению, они получили незаслуженно. В этом уверен юрист Европейской юридической службы Дмитрий Беседин. Например, если собственник получит штраф вместо человека, который находился за рулем.

«Собственник может передать автомобиль во владение другому лицу, – рассуждает Беседин. – Сейчас постановления с камер приходят именно на имя владельца транспортного средства. И если за рулем был кто-то другой, такой штраф можно обжаловать. В жалобе необходимо указать, что транспортное средство убыло из владения собственника: к примеру, было отчуждено по договору купли-продажи и в момент фиксации правонарушения автомобилист этим транспортным средством уже не владел. Либо за рулем мог находиться другой водитель, вписанный в полис ОСАГО. К жалобе необходимо приложить договор купли-продажи, акт приема-передачи, полис ОСАГО,

договор аренды ТС и иные доказательства, подтверждающие отчуждение или передачу имущества. На основании норм ч. 2 ст. 2.6.1 КоАП штраф должны отменить».

В случае если при фиксации нарушения камера допустит ошибку, например неправильно прочитает цифру или букву, то такое постановление тоже можно будет отменить в онлайн-режиме.

– В этом случае необходимо направить жалобу на постановление и указать, что транспортное средство, указанное на фотографии и в постановлении, не принадлежит лицу, привлеченному к ответственности, – отмечает Беседин.

Эксперт уверен: нововведение позволит оперативно обжаловать даже мелкие штрафы по 500 рублей. До этого момента, по его словам, отмена таких мелких штрафов больше носила принципиальный, нежели практический характер.

«Не каждый водитель был готов потратить время для поездки в суд или ГИБДД либо заплатить за отправку корреспонденции через «Почту России», в некоторых случаях стоимость почтовых услуг пропорциональна сумме штрафа, – считает юрист. – Более того, даже если водитель действительно совершил правонарушение, он всё равно вправе обжаловать постановление. Вышестоящее должностное лицо либо суд необходимо просить применить ст. 2.9 КоАП и ограничиться устным замечанием ввиду малозначительности административного правонарушения – так появляется небольшой шанс вообще не платить мелкий штраф».

Стали известны некоторые подробности запуска автоматической проверки полисов ОСАГО с помощью комплексов фото– и видеофиксации.

«Это отличное начинание»

В свою очередь, адвокат Владислав Дроздов в беседе с «Известиями» отметил, что и сейчас подать обращение в судебный орган можно в режиме онлайн – например, через портал технической поддержки государственной автоматизированной системы «Правосудие».

Он пояснил, что изменения в КоАП призваны облегчить автомобилистам возможность составить сам текст жалобы, которые, скорее всего, будут стандартизированы.

«Таким образом устанавливается процедура работы судов именно с электронными жалобами, – уточнил эксперт. – Это отличное начинание, главное, чтобы автомобилисты не отставали от современных тенденций и оформили электронно-цифровую подпись».

<https://iz.ru/1101634/anna-razina/zhaloby-otcifruit-otmeniat-shtrafy-s-kamer-razreshat-onlain>

### **ИЗВЕСТИЯ; 2020.12.21; ЧАСТНЫЙ СЛУЧАЙ: КАК ПЕРЕБРАТЬСЯ ЧЕРЕЗ ПУР; ПОЧЕМУ ТАРИФЫ НА ПРОЕЗД ПО НОВОМУ МОСТУ НА ЯМАЛЕ ВЫЗВАЛИ ВОПРОСЫ У ПЕРЕВОЗЧИКОВ**

Мост через реку Пур на Ямале, который ввели в эксплуатацию этом году, стал первым в России подобным сооружением, построенным без использования бюджетных денег. За два года инвестор вложил в проект почти 10 млрд рублей. Возвращать эти средства он будет в ближайшие 13 лет за счет платного проезда коммерческих грузовых автомобилей. Тарифы вызвали недовольство у ряда перевозчиков. Для 12-тонной фуры проезд стоит более 4 тыс. руб., а тяжеловесы, которые везут буровые установки, платят 185 тыс. Как формировались эти расценки – разбирались «Известия».

Долгий путь домой

Открывшийся в октябре мост на Ямале ждали почти 40 лет. Он очень важен как для населения – ранее 30 тыс. человек были отрезаны от Большой земли – так и для освоения арктической территории. Река отделяла богатую нефтегазовыми запасами восточную часть округа от основной сети дорог и железнодорожных магистралей. Раньше через реку можно было перебраться по частному понтонному мосту, который не работал дважды в год, во время ледохода и ледостава, или по зимнику в холодное время. Оба варианта не могли обеспечить регулярность и, самое главное, безопасность перевозок.

В 2018 году правительство Ямала заключило концессионное соглашение о строительстве моста с инвестором – ООО «РИК», принадлежащим компании «Мостострой-11». Инвестор полностью взял на себя финансирование строительства моста и подъездных путей, а также расходы на содержание и эксплуатацию.

Пуровский мост был построен на полгода раньше согласованного срока. По условиям соглашения, возврат инвестиций будет осуществляться в течение 13 лет за счет платы за проезд с грузового транспорта и спецтехники. Такой подход соответствует действующему законодательству, которое предусматривает безальтернативный платный проезд для грузовиков и гарантирует бесплатный проезд для легковых автомобилей, общественного транспорта, а также транспорта экстренных служб.

Открытый доступ

**Директор Института экономики транспорта и транспортной политики ВШЭ Михаил Блинкин** отмечает, что это единственный подобный проект в стране.

– Для большинства наших проектов ГЧП (государственно-частное партнерство. – Прим. ред.) соотношение букв «Г» и «Ч» – 90 к 10, 75 к 25 в пользу государственных денег. Они бывают разные, это бывает бюджет, Фонд национального благосостояния. Но на сущностном уровне вес государства во всех наших проектах очень большой. В этом смысле Пуровский мост уникален, – считает эксперт.

По данным управляющей компании, за первые два месяца с открытия моста по нему проехало 109 тыс. автомобилей, 75% из них – бесплатные категории: легковые автомобили, общественный транспорт. Оставшаяся часть – грузовики и спецтехника, которые едут на производственные объекты. На правом берегу реки находятся более 50 нефтегазовых месторождений – Русское, Заполярное, Тазовское, Восточно-Мессояхское и другие. Мост открыл круглогодичный доступ к ним для 20 компаний ТЭК.

До появления капитального моста все перевозчики вынуждены были пользоваться сезонными переправами. За проезд по понтону грузовой транспорт платил от 4 тыс. до 796 тыс. руб. в зависимости от категории транспорта. При этом регулярность и безопасность перевозок не обеспечивались, кроме того, два месяца в году машины простаивали.

Начальник уренгойского управления магистральных нефтепроводов компании «Транснефть-Сибирь» Максим Белкин рассказывает, что, как и у большинства компаний, их объекты находятся на одной стороне реки, а работники – на другой. Ежедневная доставка рабочих, ГСМ, материалов и оборудования на объекты с появлением моста перестала быть проблемой.

– Сейчас ценовой диапазон на 50–60% ниже, – отметил он. – Мы стали дешевле перемещаться относительно понтонной переправы. Мост крепкий, стабильный, у него хорошие весовые показатели, выдерживает транспорт до 80 тонн. Теперь мы можем каждое утро вставать и не думать, как нам попасть на работу, как приехать домой.

В управляющей компании поясняют: тариф за проезд по мосту устанавливался исходя из тарифов, которые раньше действовали на понтонной переправе. Они были взяты за основу и существенно снижены. Так, для 12-тонников, которые в основном перевозят продукты и товары первой необходимости для населения, проезд по понтонной переправе стоил 12360 рублей, сейчас по мосту – 4,3 тыс. рублей. Тариф для тяжелой спецтехники весом свыше 80 т раньше составлял 796 тыс. рублей, сейчас – 185 тыс.

Антикоррупционная система

Хотя и эти тарифы у ряда перевозчиков вызвали недовольство. Как рассказывают собеседники «Известий», раньше на понтонном мосту некоторые просто платили «серым налом» или договаривались в обход официального прейскуранта. Поэтому для таких перевозчиков стоимость проезда выросла. На капитальном мосту, где всё оборудовано камерами, возможность договориться исключена.

Сейчас на мосту действует система скидок на проезд от 5% до 50% в зависимости от категории транспорта. Это позволяет всем перевозчикам сформировать свои



производственные программы с учетом текущей логистики. По истечении трех месяцев планируется разработать систему абонементов, которая позволит перевозчикам экономить на проезде в зависимости от количества транспортных средств.

Точка консенсуса

Михаил Блинкин отмечает, что мировая практика платных дорог построена на объектах с большим трафиком, когда расчеты начинаются с десятков тысяч автомобилей в сутки. Поэтому и тариф на один автомобиль там небольшой. На мосту через Пур ситуация нерядовая – такой интенсивности движения нет, к тому же в отличие от обычных платных дорог легковые автомобили ездят свободно.

– Тарифы, о которых я знаю, по размеру похожи на точку консенсуса между выгодоприобретателем – а это промышленность местная – и инвестором, который в это вложил. Здесь категорически нельзя – это популистская демагогия – сравнивать эти тарифы с тем, что мы имеем на европейской территории России, – подчеркнул он.

Эксперт отмечает, что из-за незначительного трафика на мосту по сравнению с проектами в Центральной России шансы дождаться федерального финансирования на реализацию данного проекта при всей его значимости для освоения были минимальны.

<https://iz.ru/1102405/chastnyi-sluchai-kak-perebratsia-cherez-pur>

### **ВЕСТИ.RU, 22.12.2020 01:08; НА СОЦИАЛЬНОЙ ДИСТАНЦИИ: РОССИЯ НА 7 ДНЕЙ ПРИОСТАНАВЛИВАЕТ АВИАСООБЩЕНИЕ С АНГЛИЕЙ**

Россия приостановила авиасообщение с Великобританией, чтобы не допустить завоза нового штамма коронавируса. Запрет начал действовать с полуночи 22 декабря 2020 года.

На табло уже высветилось: «Приземлился». Последний (по крайней мере, на этой неделе) борт из Великобритании. В ближайшие семь дней авиасообщение между Россией и Англией – на паузе. Из-за нового штамма коронавируса, который, как заявляют британские ученые, распространяется быстрее, чем COVID-19 из Китая.

Александр Степаненко показывает свой британский тест на коронавирус COVID-19 и не верит, что уже через час встретится с женой. В Англии он работает не «на удаленке» – строит гостиницы и офисные здания, руководит проектами. Лететь домой, в Россию, собирался под Новый год, числа тридцатого, но планы пришлось резко поменять.

«Ночью увидел, что европейские страны закрывают границы. Я уже подумал: переживать толку нет, надо с утра смотреть. С утра поехал в аэропорт. Пришли новости, что Россия закрывает границы, но только завтра. Как камень с души упал. И полетел», – рассказывает Александр Степаненко.

А вот Юлия Асафова вместе с мужем Виктором билеты покупали заранее. Планировали каникулы в России, к родителям приехали. Теперь не знают, надолго ли.

«Ощущение, что выскользнули в последний момент, в эту щелочку. Рады? Рада, но в этом есть и нервность», – объясняет Юлия Асафова.

«Непонятно, обратно пустят или не пустят», – волнуется Виктор Асафов.

Это, судя по всему, будет зависеть от эпидемиологической ситуации в Великобритании. Но пока в Лондоне так – пустые улицы, закрытые пабы, парикмахерские, спортзалы и очереди в супермаркеты. На юго-востоке Англии вирус начал распространяться еще стремительнее. Когда власти объявили третий за пандемию локдаун, люди поехали на вокзалы.

«Нам просто в 4 часа утра в субботу сообщили, что мы снова сидим на карантине. Люди просто рванули на вокзалы. Билеты в Манчестер и Ливерпуль были скуплены моментально. Была давка. В Twitter появилось огромное количество комментариев по этому поводу», – рассказывает жительница Лондона Юлия Раскина.

Власти Великобритании не исключают – ограничения могут действовать несколько месяцев. И ждут «эффекта вакцинации». Больше 20 стран временно приостановили

транспортное сообщение с Англией. Нидерланды – до 1 января, например. Франция – на 48 часов. Россия на социальной дистанции с Британией пока на 7 дней.

«Аэрофлот» отменил рейсы в Лондон с полуночи 22 декабря на семь дней. Отмена произведена в соответствии с решением штаба правительства. Возврат денег мы будем осуществлять в обычном для вынужденной отмены порядке в полном размере в соответствии с формой оплаты», – комментирует ситуацию пресс-секретарь компании «Аэрофлот» Юлия Спивакова.

Отправляться в рейсы «Россия – Великобритания» пока не смогут и бизнес-джеты. В исключительных случаях такие перелеты возможны с отдельного разрешения оперативного штаба России. Поэтому, если эпидемиологическая ситуация не изменится в лучшую сторону, пассажиры рейса «Лондон – Москва», возможно, встретят 2021 год под бой курантов на Спасской башне. Даже если хотели вернуться на берега Темзы.

<https://www.vesti.ru/article/2501800>

<https://www.vesti.ru/video/2252152>

### **1 КАНАЛ # НОВОСТИ, 21.12.2020 15:11; ОПЕРШТАБ ПО БОРЬБЕ С КОРОНАВИРУСОМ: РОССИЯ ПРИОСТАНАВЛИВАЕТ АВИАСООБЩЕНИЕ С ВЕЛИКОБРИТАНИЕЙ**

Мера вступает в силу с полуночи 22 декабря и будет действовать в течение недели. Ранее такие же ограничения в отношении рейсов из Соединенного Королевства ввели еще два десятка стран. Причина – новый штамм коронавируса. Как говорят специалисты, он распространяется быстрее. Случаи уже выявили в континентальной Европе и даже далеко за ее пределами – например, в Австралии. В ВОЗ призвали мировое сообщество не пускать ситуацию на самотек, но решать закрывать ли границы, рекомендовали каждой стране самостоятельно.

<https://www.1tv.ru/news/2020-12-21/398856->

[opershtab\\_po\\_borbe\\_s\\_koronavirusom\\_rossiya\\_priostanavlivaet\\_aviasoobschenie\\_s\\_velikobritaniey](https://www.1tv.ru/news/2020-12-21/398856-opershtab_po_borbe_s_koronavirusom_rossiya_priostanavlivaet_aviasoobschenie_s_velikobritaniey)

<https://www.1tv.ru/news/2020-12-21/398861->

[rossiya\\_ostanavlivaet\\_aviasoobschenie\\_s\\_velikobritaniey\\_gde\\_obnaruzhen\\_novyy\\_shtamm\\_koronavirusa](https://www.1tv.ru/news/2020-12-21/398861-rossiya_ostanavlivaet_aviasoobschenie_s_velikobritaniey_gde_obnaruzhen_novyy_shtamm_koronavirusa)

### **1 КАНАЛ # НОВОСТИ, 21.12.2020 09:15; В РОССИЙСКИХ РЕГИОНАХ В РАМКАХ НАЦПРОЕКТА «БЕЗОПАСНЫЕ И КАЧЕСТВЕННЫЕ ДОРОГИ» ОБНОВЛЯЮТ ОБЩЕСТВЕННЫЙ ТРАНСПОРТ**

ВЕДУЩАЯ: Это «Новости» на Первом. Мы продолжаем.

Не только комфорт, но и умные технологии. В российских регионах в рамках **нацпроекта «Безопасные и качественные дороги»** обновляют общественный транспорт. Безусловный приоритет, конечно, удобство, места для молодых мам, а еще чтобы в салон подниматься было легко. Но и ради спокойствия пассажиров сделано немало. К примеру, есть системы, которые в режиме реального времени отслеживают состояние водителя. Андрей Голдырев продолжит.

КОР: Здесь нет разве что автопилота, шутит Вера Васильева. За рулем она уже 17 лет. Сначала управляла троллейбусом, теперь автобусом. О таком комфорте и удобстве, признается, даже и мечтать не могла.

Вера ВАСИЛЬЕВА, водитель: Панель приборов, вся перед глазками. Сиденья очень удобные, руль регулируется, разные положения. Вот я села, и я просто работаю неделю на этом автобусе, и я выхожу, у меня нет чувства усталости.

КОР: Почти 60 новеньких автобусов столица Урала получила в рамках национального **проекта «Безопасные и качественные дороги»**. Благодаря программе удалось обновить устаревший автопарк и в два раза снизить время ожидания транспорта.

Про новые автобусы говорят здесь есть все для водителей и пассажиров. Так что же это? Во-первых, низкая посадка и пневмоподвеска заходить в салон стало удобнее. Во-вторых, появилось место для колясок, кондиционер и сразу несколько систем отопления, что очень нужно для Урала.

ЖЕНЩИНА: Тепло, да, самое главное тепло. Отлично, мягко, вообще красота.

ЖЕНЩИНА 2: Мы специально ждем большой зеленый автобус. В маршрутке тесно, много народу. Ребенок не хочет ни в какую в маршрутке ехать.

КОР: На новых автобусах ездят теперь и жители Кемерово. Раньше в отдельных районах транспорт можно было ждать часами. Да и ходил он порой всего до 7 вечера. Теперь каждые 10 минут и почти до полуночи.

ЖЕНЩИНА 3: Впечатляюще. И не верится, что это будет постоянно. Вообще до этого маршрута как такового и не было.

ЖЕНЩИНА 4: Я просто удивилась. Мы живем на конечной. Раньше было не выехать вообще. А сейчас я удивилась, такое расписание шикарное.

КОР: Да и ездить стало комфортнее, говорят пассажиры. Новая техника и выглядит по-новому.

ЖЕНЩИНА 5: Прекрасно. Комфортабельный, теплый, удобный, эргономичный. Очень здорово!

КОР: В Липецке на новых автобусах установили еще и специальную систему, которая следит за здоровьем и помогает водителю не уснуть за рулем. Все данные с браслета на руке передаются на компьютер диспетчера.

Дмитрий МАКАЕВ, сотрудник компании производителя системы мониторинга водителя: Система анализирует действия водителя по управлению транспортным средством, это использование поворотников, нажатие на педаль тормоза, и это реакция водителя на запрос системы.

КОР: В этом году 12 городов по всей стране в рамках **нацпроекта** приобрели современный транспорт. Суть программы в том, что 60% стоимости оплачивается из федерального бюджета. Остальное за счет перевозчика. В Омске, например, так начали обновлять троллейбусный парк. На улицах города работают уже 33 машины, в которых есть бесплатный беспроводный интернет и возможность оплатить проезд по карте.

Елена АВДЕЕВА, кондуктор: А те, кто забыл зарядить телефоны, у нас вот пожалуйста. Имеются вот такие вот гнездышки для зарядного устройства.

КОР: В следующем году обновление общественного транспорта по **нацпроекту** продолжится. Помимо автобусов и троллейбусов появится возможность закупить и трамваи. Заявки от городов уже поданы.

<https://www.1tv.ru/news/2020-12-21/398830->

[v-rossiyskih-regionah-v-ramkah-natsproekta-bezopasnye-i-kachestvennye-dorogi-obnovlyayut-obschestvennyy-transport](https://www.1tv.ru/news/2020-12-21/398830-v-rossiyskih-regionah-v-ramkah-natsproekta-bezopasnye-i-kachestvennye-dorogi-obnovlyayut-obschestvennyy-transport)

<https://www.1tv.ru/news/2020-12-21/398840->

[v-rossiyskih-regionah-prohodit-masshtabnoe-obnovlenie-obschestvennogo-transporta](https://www.1tv.ru/news/2020-12-21/398840-v-rossiyskih-regionah-prohodit-masshtabnoe-obnovlenie-obschestvennogo-transporta)

### **ГТРК КУРСК, 21.12.2020 09:40; В КУРСКОЙ ОБЛАСТИ НА РЕМОНТ ДОРОГ ПОТРАТИЛИ 8 МЛРД РУБЛЕЙ**

В этом году в области было отремонтировано более 400-сот км автодорог, построено и реконструировано – 90. На эти цели потратили почти 8 млрд рублей, два из них – из федерального бюджета. Какие масштабные дорожные работы запланированы на следующий год – узнала Анна Шпакова.

На финишной прямой возведение путепровода через железную дорогу в Курчатове. Жители двух микрорайонов ждали его строительства без малого 20 лет. Стоимость объекта более 300 миллионов рублей. Работы выполняются по **нацпроекту** «Безопасные

**и качественные автомобильные дороги».** Здесь будет 4 полосы движения. Протяженность объекта почти 900 метров.

Алексей Гаврилов, подрядчик:

«Будет заменено наружное освещение, установлено 63 столба 150 ватт со светодиодными лампами, общая протяженность наружного освещения 1 км 900 метров. Барьерное ограждение будет установлено и перильное на путепроводе для защиты пешеходов. Протяженность перильного ограждения 1 км 100 м. Уложено 9,5 тысяч квадратных метров асфальта и уложено 4 тысяч квадратных метров пешеходных дорожек».

В области в этом году были построены 9 новых современных дорожных лабораторий. Они предназначены для подбора состава асфальтобетонной смеси. Модернизированы 18 заводов. Наш регион – один из пилотных, где с этого года применяется метод объемно-функционального проектирования асфальтобетонной смеси. Он включен в реестр новых и наилучших технологий.

Андрей Коптев, начальник отдела контроля качества и инновационных технологий областного комитета автодорог:

«Данная технология позволяет увеличить долговечность, качество дорожного покрытия, увеличить межремонтные сроки дорожного полотна. Данная технология отличается высоким содержанием щебня, увеличения несущей способности учитывает климатические условия нашего региона».

Открытие магистрали на проспекте Дружбы, проезд **министра транспорта России** – самые значимые дорожные события этого года. Новая транспортная артерия соединила Северо-Западный микрорайон Курска с КЗТЗ. Протяженность более 3 км, две полосы в каждом направлении. Дорожное покрытие выполнено из износостойкого щебеночно-мастичного асфальтобетона уложено на всей протяженности дороги. Организован водоотвод с проезжей части. Здесь сделаны дороги-дублеры, съезды, появилось освещение. Нанесена разметка термопластиком – материал устойчив к перепадам температур, атмосферным осадкам, лучше заметен в темное время суток. Установлено около 600 новых дорожных знаков, камеры фотовидеофиксации. Одновременно со строительством велось благоустройство прилегающей территории. Рабочие высадили более 5000 кустарников и почти 1500 саженцев клена и акации, засеяли газон.

Евгений Дитрих, экс-**министр транспорта**:

«Потрясающе. Не добавить, не убавить. Сегодня, конечно, праздник для большого количества курян. Более 5 тысяч человек живет в этом районе. И я уверен, здесь стройка будет продолжаться. Это новый проспект – не просто 4 полосная дорога, оборудованная по всем канонам безопасности – потому что скоростная дорога. А это еще и дополнительная проезжая часть, которая позволяет безопасно съезжать к домам, с низкой скоростью двигаться. То есть, это новый стандарт, по которому нужно строить такого рода объектов в зоне жилой застройки».

На будущий год у дорожников планов не меньше. Продолжатся работы по реконструкции улицы Бойцов 9-ой дивизии. Сейчас там подготавливают территорию.

Владимир Муравьев, председатель областного комитета транспорта и автомобильных дорог:

«В случае получения дополнительного финансирования со стороны федерального бюджета планируем до конца следующего года с опережением сроков ввести. Еще один интересный объект, который мы заканчиваем проектировать буквально в начале следующего года получено положительное заключение экспертизы – это дорога, которая соединит район Дериглазова и с Северным въездом в город Курск».

<https://gtrkkursk.ru/news/8204-kurskoy-oblasti-remont-dorog-potratili-8-mlrd-rublej>

### ТАСС; 2020.12.21; УДМУРТИЯ В 2020 ГОДУ ОТРЕМОНТИРОВАЛА 400 КМ ТРАСС

Дорожные работы в Удмуртии в 2020 году провели на дорогах, протяженность которых составляет более 400 км, что выше уровня прошлого года почти на 100 км, сообщил на пресс-конференции председатель правительства республики Ярослав Семенов.

«Амбициозный объем 2020 года – 400 км дорог. Сейчас уже можно сказать, что дорожный сезон закрыт, все работы выполнены. Первое и самое главное для нас – это **нацпроект «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**, все финансирование было направлено своевременно, мы своевременно подготовились к сезону, заранее отторговали все основные контракты, в первую очередь, на выполнение ремонтных работ», – сказал Семенов.

По данным, представленным на пресс-конференции, в 2019 году объем работ составил 302,9 км, в 2018 году – 287,7 км, в 2017 году – 219,7 км, в 2016 году – 256,8 км. На выполнение работ направили более 4,8 млрд рублей из федерального и регионального бюджетов, в том числе около 1,7 млрд рублей составило финансирование национального проекта (138,6 км дорог), еще 884 млн рублей направили на программу «Опорный план дорожной деятельности» (131,5 км дорог), по которой реконструируют непроезжие участки дорог в сельской местности.

Семенов отметил, в 2020 году в регионе проводили ремонты на некоторых объектах, которые не успели завершить в 2019 году. Кроме того, республика получила дополнительные 340 млн руб. на ремонт дорог по **нацпроекту**. **Премьер-министр** региона также отметил, что сейчас в Удмуртии 48,5% дорог находится в нормативном состоянии, цель – довести этот показатель до 50% к 2024 году. Доля дорог в городских агломерациях в нормативном состоянии составляет 63%, цель на 2024 год – довести этот показатель до 85%.

<https://tass.ru/ekonomika/10316373>

### ВЕСТИ; 2020.12.21; ИНДИЯ И РОССИЯ ОБСУЖДАЮТ СОТРУДНИЧЕСТВО В СЕЛЬСКОМ ХОЗЯЙСТВЕ, ТРАНСПОРТЕ, ЭНЕРГЕТИКЕ

Одним из главных направлений в развитии российско-индийского сотрудничества является решение продовольственной проблемы и сотрудничество в сельскохозяйственной области. Заявил посол РФ в Индии Николай Кудашев в понедельник.

Также Кудашев отметил, что для развития производственно-экономических отношений необходимы транспортные артерии. Сегодня на повестке дня стоят договоренности о международном транспортном коридоре Север-Юг и о морском сообщении между индийским Ченнаи и российским Владивостоком. Такой коридор соединит Индию с российским Дальним Востоком и Тихоокеанским побережьем.

Посол добавил, что таким крупным проектам еще необходимо правовое и таможенное обеспечение, а также внедрение передовых технологий, например квантовых технологий для обработки данных, спутниковые технологии слежения за движением грузов и внедрение искусственного интеллекта для оперативного управления транспортными потоками и реагирования на колебания рынка.

Помимо этого Россия и Индия намерены развивать партнерство в области ядерной энергетики. В ближайшее время Нью-Дели готово назвать место строительства АЭС, это уже вторая АЭС по российскому проекту.

Кудашев сообщил, что уже в следующем году можно ожидать положительный результат о выделении площадки под строительство электростанции. В двусторонних переговорах говорится о применении атома в здравоохранении, сельском хозяйстве и других отраслях, помимо энергетики.

На российско-индийском саммите, который прошел в октябре 2018 года был подписан договор о новых проектах в сфере атомной энергетике. В настоящее время на юге Индии Росатом строит АЭС “Куданкулам”.

<https://www.vesti.ru/finance/article/2501643>

### **ПРАЙМ; 2020.12.21; ЛИЗИНГОДАТЕЛИ РФ НАЗВАЛИ САМЫЙ ВОСТРЕБОВАННЫЙ КЛИЕНТАМИ В 2020 ГОДУ ТРАНСПОРТ**

Российские лизинговые компании сообщили РИА Новости, что самой популярной транспортной техникой в 2020 году среди клиентов по-прежнему являются легковые авто. Отраслевики ждут восстановления части лизингового рынка после COVID уже в следующем году.

Лизинговая отрасль на фоне экономического кризиса, возникшего из-за COVID, в первом полугодии 2020 года впервые с 2015 года показала отрицательную динамику: в январе-июне рынок сократился по отношению к аналогичному периоду 2019 года на 22% и составил 570 миллиардов рублей, сообщало рейтинговое агентство «Эксперт РА». В августе отраслевики прогнозировали плавное восстановление рынка с июля.

Уже в ноябре агентство констатировало взрывной рост рынка на 70% против 41% в 2019 году. Объем нового бизнеса за девять месяцев 2020 года составил 980 миллиардов рублей, что на 5% ниже аналогичного периода прошлого года. Отраслевые компании называют ключевым драйвером такого роста лизинг автомобильной техники.

#### **АВТО ЕДЕТ НАЛЕГКЕ**

Как рассказал гендиректор группы «Газпромбанк Лизинг» Максим Калинин, из всей переданной в январе-ноябре техники (7,3 тысячи) порядка 46% продаж пришлось на долю легковых авто, 31% – легких коммерческих и 23% – грузовых автомобилей и прицепов к ним. Входящая в состав группы компания Carcade за тот же период передала 9,3 тысячи транспортных средств, из которых 78% продаж пришлось на легковые авто, 11% – легкий коммерческий транспорт 8% – грузовики и 3% – спецтехнику. «В целом у большинства лизинговых компаний... традиционно высокий спрос на легковушки, как на более утилитарный тип транспорта», – объяснил Калинин.

По словам гендиректора «ВТБ Лизинга» Дмитрия Ивантера, наибольшее число сделок компания совершила в сегменте автотранспорта и спецтехники, около 60% этого портфеля традиционно занимают «легковушки». Как сообщил Ивантер, на фоне общей экономической ситуации избежать небольшого снижения продаж не удалось, но во втором полугодии снятие ограничений и начало восстановления экономики позволили нивелировать потери до минус 7-9% в объемных показателях. Топ-менеджер ожидает, что в следующем году бизнес адаптируется к ситуации и возобновит обновление автопарков.

Генеральный директор АО «Сбербанк Лизинг» Вячеслав Спиров утверждает, что в текущем году в сфере транспорта наибольшую динамику роста продемонстрировал сегмент грузового транспорта. «Это, в первую очередь, стало возможным за счет государственных программ субсидирования. В 2021 самым стабильным сегментом также останется автолизинг. В целом рынок транспорта не достигнет докризисного уровня, наибольшее снижение при этом сохранится в сегменте авиа», – считает топ-менеджер.

#### **САМОЛЁТЫ И ВАГОНЫ ПЕРЕЖИЛИ ВСТРЯСКУ**

Как рассказали в «Государственной транспортной лизинговой компании» (ГТЛК), на фоне COVID и падения объемов грузовых и пассажирских перевозок сократилось количество лизинговых сделок в сегментах авиатранспорта и железнодорожной техники. Несмотря на экономический кризис ГТЛК обновляла парки региональных авиакомпаний, поставляла в лизинг водные суда и железнодорожную технику. Там отмечают, что эти транспортные сегменты вернут свои докризисные позиции после восстановления экономики.

Как сообщил глава «ВТБ Лизинга», на втором месте по количеству переданных компанией предметов лизинга и на первом по стоимости находятся железнодорожные вагоны, так же, как и год назад: с начала 2020 года компания поставила более 15 тысяч вагонов на сумму свыше 30 миллиардов рублей. Среди типов подвижного состава выделяют полувагоны, вагоны-цистерны, 80-ти футовые платформы и зерновозы. «Ситуация у операторов действительно напряженная, но все же постепенно будет достигаться баланс между привлечением денежных средств и снижением долговой нагрузки за счет увеличения доли операционной аренды. Мы ожидаем стабилизации рынка к 2023-2024 годам, когда откроется Восточный полигон и в целом закончится кризисный цикл железнодорожного рынка перевозок», – рассказал Ивантер.

### «ВТОРОЕ ДЫХАНИЕ» ДЛЯ МОРЯ И ГОРОДА

По словам первого заместителя председателя ВЭБа Николая Цехомского, в текущем году ключевыми драйверами роста финансирования поставок транспорта корпорации стали проекты строительства судов на верфи «Звезда», а также модернизации пригородного и городского пассажирского транспорта. «В абсолютном значении (по количеству техники) рост в 2020 году по этим сегментам составил более чем 3,5 раза», – рассказал Цехомский.

По мнению главы «ВТБ Лизинга», бизнес стал чаще использовать лизинг как инструмент финансирования, поэтому в 2020 году компания заключила крупные сделки в сегменте морских судов, хотя годом ранее их не было. «В 2021-2023 годах государство потратит 10,4 миллиарда рублей на субсидирование кредитов и лизинга для новых судов, ожидается обновление российского флота и реализация проектов по строительству морских и речных судов, поэтому отрасль продолжит развиваться. Кроме того, Минпромторг планирует продлить до 2023 года субсидии, которые частично компенсируют заказчикам строительство новых судов в РФ расходы на выплату процентов по кредиту или лизингу», – рассказал Ивантер.

В ГТЛК рассказали, что компания заключила договоры лизинга и поставила в 14 городов более 650 автобусов, троллейбусов и трамваев. «Деятельность ГТЛК также привела к оживлению отечественного рынка лизинга в 3 квартале 2020 года (25% общего прироста рынка за этот период было обеспечено ГТЛК)», – рассказали в компании.

По оценке Цехомского, в 2021 году рост в сегменте пассажирского транспорта продолжится за счет реализации в регионах реформирования общественного транспорта. ГТЛК также рассчитывает на восстановление этого сегмента в следующем году.

«Сегменты лизинга строительной, дорожно-строительной техники и автотранспорта будут развиваться в ближайшие 3-5 лет. Реализация **нацпроектов** и масштабные планы по модернизации транспортной инфраструктуры окажут серьезную поддержку спросу на строительную технику. Планирующиеся меры государственной поддержки, а также необходимость обновления изношенных парков создают хорошие предпосылки для роста сегментов городского общественного транспорта и грузовой техники», – заявили в ГТЛК.

### ТАСС; 2020.12.21; ТАГАНРОГСКИЙ АВИАЗАВОД СМЕНИЛ ОХРАННУЮ ОРГАНИЗАЦИЮ ПОСЛЕ КРАЖИ ИЗ «САМОЛЕТА СУДНОГО ДНЯ»

Таганрогский авиационный научно-технический комплекс имени Г. М. Бериева (ТАНТК), где в начале декабря из грузового люка самолета Ил-80 было украдено оборудование на 1 млн рублей, заключил контракт на оказание охранных услуг с АО «РТ-Охрана» (дочерняя структура госкорпорации «Ростех»), следует из материалов портала госзакупок.

Согласно протоколу закупочной комиссии ТАНТК, стоимость охранных услуг составит почти 87,4 млн рублей. Договор заключен на срок до конца 2021 года. На охранную организацию возлагаются задачи по защите объектов ТАНТК от противоправных посягательств, обеспечению пропускного и внутриобъектового режимов, пресечению преступления и административных правонарушений на территории охраняемых объектов.

По данным источника ТАСС, на момент совершения кражи из грузового люка самолета Ил-80 безопасность на аэродроме Южный обеспечивала **ведомственная охрана Министерства транспорта России**.

В начале декабря в **пресс-службе** управления на транспорте МВД России по Северо-Кавказскому федеральному округу сообщили, что в дежурную часть Таганрогского линейного отдела МВД России на транспорте обратился представитель ТАНТК с заявлением о том, что при осмотре одного из самолетов было обнаружено вскрытие грузового люка. Знакомый с ситуацией источник в правоохранительных органах региона сообщил ТАСС, что неустановленные лица вскрыли грузовой люк самолета Ил-80, который находился на аэродроме «Южный». Из отсеков самолета пропали 39 радиостанций.

По данным открытых источников, Ил-80 представляет собой воздушный командный пункт, предназначенный для управления вооруженными силами в ходе ядерного конфликта. Самолет разработан на базе гражданского лайнера Ил-86. Всего на вооружение было принято четыре Ил-80.

### **РИА НОВОСТИ; 2020.12.21; ТЫВА ВПЕРВЫЕ ПОЛУЧИТ ПРЯМОЕ ТОРГОВОЕ СООБЩЕНИЕ С КИТАЕМ**

Впервые через Тыву пройдет торговый путь, который откроет новый выход для Сибири в один из самых богатых промышленных регионов Китая – Синьцзян. Для этого к 2023 году автомобильный пункт пропуска «Хандагайты» на границе России и Монголии реконструируют для приема транспорта из других стран.

Сейчас пропускной пункт «Хандагайты» – один из основных выходов Тывы и других регионов Сибири в Монголию. Этот небольшой сельский КПП в Овюрском районе (кожууне) четыре года назад стал конечным пунктом маршрута федеральной дороги «Енисей», соединяющей Красноярск, Хакасию, Тыву и Монголию.

Однако граждане остальных стран вынуждены пересекать границу России в других регионах. Обустройство «Хандагайты» и продление федеральной трассы до китайского города Урумчи откроет прямое сообщение между Тывой, другими регионами Сибири и третьими странами.

«Вся Сибирь сможет торговать с Китаем и другими странами через Тыву. Когда наша ветка в сторону Монголии пойдет напрямую в Китай, это станет одной из возможностей для сибирских регионов напрямую выйти на провинцию Синьцзян в Западном Китае. Кроме того, это значительно разгрузит другие торговые выходы на границе России с Китаем», – рассказала руководитель Агентства по внешнеэкономическим связям Республики Тывы Роланда Самбу-хоо.

По ожиданиям регионального Министерства дорожно-транспортного комплекса, благодаря прямому выходу в КНР и расширению торговли с Монголией товарооборот Тывы увеличится более чем в восемь раз, а грузопоток – в десять. При этом будет развиваться приграничная инфраструктура, чтобы принять большее количество транспорта и людей.

По словам Роланды Самбу-хоо, увеличение экспортных и импортных поставок с Китаем будет способствовать росту экономики Тывы. Она предполагает, что расширится в первую очередь вывоз сельскохозяйственной продукции. Что касается импорта, то ожидается увеличение поставок технологического оборудования китайского производства.

Кроме того, как подчеркнул в заявлении на странице в социальной сети глава Тывы Шолбан Кара-Оол, такая многосторонность пропускного пункта на границе с Монголией должна повлиять на развитие экономики всей так называемой Енисейской Сибири, объединяющей три региона: Красноярский край, Хакасию и Тыву.



«Новый маршрут обеспечивает международные связи Сибирского федерального округа с Монголией и Китаем и имеет большое экономическое и стратегическое значение в целом для Российской Федерации», – подтвердили в Миндортрансе Республики Тывы.

Расширение пропускного пункта «Хандагайты», по словам председателя кожууна Аржаана Ооржака, также повлияет и на социально-экономическое развитие самого района, где расположен ПП: увеличится торговля, расширятся склады и нефтебазы для горюче-смазочного материала, который Монголия приобретает в России. Глава администрации надеется, что это позволит побороть безработицу в Овюрском районе.

<https://ria.ru/20201221/khandagayty-1589951925.html>

### **КОММЕРСАНТЪ; ЮЛИЯ ТИШИНА; БУЛАТ БАШИРОВ; 2020.12.22; ДОРОГИ БАШКИРИИ НЕ ПОПАЛИ В КАМЕРЫ; У «ВЫМПЕЛКОМА» СОРВАЛСЯ ГОСКОНТРАКТ**

«Вымпелком» не сумел исполнить госконтракт на установку на дорогах Башкирии камер за 1,1 млрд руб.: оказалось, что они не интегрируются с региональной системой. Стороны обсуждают условия расторжения договора, новые камеры может поставить претендовавший на контракт «Ростелеком». Главный риск для «Вымпелкома» – попадание в реестр недобросовестных поставщиков, тогда компания не сможет претендовать на госзаказ два года, предупреждают юристы.

Власти Башкирии планируют расторгнуть контракт с «Вымпелкомом» на установку в регионе 300 камер фотовидеофиксации за 1,13 млрд руб., рассказали источники “Ъ” и подтвердил собеседник, близкий к руководству региона. Контракт с оператором заключен 11 декабря, но уже 17 декабря местный **минтранс** решил его расторгнуть, поскольку комплексы видеонаблюдения, которые поставила компания, не соответствовали техническому заданию, говорят источники. В **минтрансе** республики не ответили на запрос “Ъ”.

По заданию, опубликованному на портале госзакупок, в состав комплекса должен входить софт для распознавания регистрационных знаков и скорости движения Copernik MS производства ООО «Лаборатория цифрового зрения». Вместо этого «Вымпелком» поставил оборудование от ООО «Дорожные мониторинговые системы» с софтом Lobachevsky MS, в состав которого входит модуль Copernik MS на основании неисключительной лицензии.

В такой конфигурации комплекс не может быть интегрирован с локальной системой «Регион Фото-видеофиксация», поскольку не имеет необходимого уровня защиты по ГОСТу и не сертифицирован нужным образом, а софт Lobachevsky MS не входит в реестр отечественного, указано в решении **минтранса** о расторжении контракта, с которым ознакомился “Ъ”. Там полагают, что компания предоставила недостоверную информацию о товаре.

В «Вымпелкоме» заявили “Ъ”, что максимально полно информировали заказчика о характеристиках решения на всех этапах конкурса.

На контракт также претендовал «Ростелеком», следует из материалов закупки. Тендер был повторным: предыдущий выиграло НПП «Горизонт» из подмосковного Жуковского, но его результаты отменила Федеральная антимонопольная служба (ФАС), поскольку комиссия необоснованно отказала «Вымпелкому» и «Ростелекому». Источник “Ъ” в администрации республики полагает, что «Вымпелком» оказался «не тем победителем, который должен быть».

«Вымпелком» прежде не получал подобных контрактов, отмечает собеседник “Ъ” среди производителей систем фотовидеофиксации. При этом претензии властей к оборудованию обоснованны, «на рынке нет единой информационной системы, в каждом регионе при ГИБДД созданы центры автоматической фиксации административных правонарушений со своими требованиями, и поставленное оборудование действительно может не подходить

под систему Башкирии», считает он. А если у устройств нет нужной сертификации, зафиксированные нарушения можно обжаловать, добавляет собеседник.

Закон предусматривает включение подрядчиков, с которыми расторгли контракт, в реестр недобросовестных поставщиков, говорят член комиссии московского отделения Ассоциации юристов России Елена Гульятеева и преподаватель Moscow Digital School Николай Дмитрик. «Но этому предшествует обязательная проверка ФАС», – предупреждает госпожа Гульятеева. К крупным поставщикам эта норма применяется избирательно, добавляет господин Дмитрик.

В реестр недобросовестных попадают поставщики, с которыми договоры расторгли по решению суда из-за нарушений, отметил партнер коллегии Pen & Paper Сергей Учитель. Предоставление заведомо ложных сведений не может быть основанием для включения в реестр, полагает он, а если компания все же попадет в реестр, она два года не может участвовать в госзакупках, если не оспорит решение в суде.

<https://www.kommersant.ru/doc/4625736>

### **РЖД-ПАРТНЕР; ЮЛИЯ ЧЕРНЫШЕВСКАЯ; 2020.12.21; ТАРИФЫ ГРУЗОПЕРЕВОЗЧИКОВ МОГУТ ВЫРАСТИ НА 25-30% С НОВОГО ГОДА**

С 1 января 2021 года должен вступить в силу новый приказ **Министерства транспорта РФ**, который будет регулировать режим труда и отдыха (РТО) водителей. Изменения в РТО в совокупности с планируемым повышением утилизационного сбора на 30% в начале 2021-го могут привести к повышению тарифов на грузоперевозки на 25-30%, рассказал генеральный директор «Авто-ПЭК» Дмитрий Иевлев.

«Сейчас водитель по закону может непрерывно двигаться по дороге максимум 4 ч и после этого должен сделать перерыв на 15 мин., а в дальнейшем делать такие перерывы каждые 2 ч. С нового года максимальное время непрерывного вождения увеличится до 4 ч 30 мин., а специальный перерыв в пути составит 45 мин. Причем его можно будет делить на 15 и 30 мин. Еженедельный отдых увеличится с 42 до 45 ч. Водитель будет проводить меньше времени в пути, и есть вероятность, что ряд транспортных компаний примут решение отправлять по два водителя в рейс, чтократно увеличит расходы на зарплату водителей. Зарплата вторых водителей – это рост тарифов не менее чем на 15%», – поясняет Д. Иевлев.

При этом отметим, что в структуре расходов транспортной компании зарплата водителя – второй по затратности фактор, на первом месте – расходы на топливо, если не считать стоимости лизинга автомобилей. Размер зарплаты варьируется в среднем от 60 до 80 тыс. руб. в зависимости от квалификации водителя, направления перевозок и других факторов. Еще один фактор, который может стать драйвером повышения тарифов, – это индексация утильсбора. Информация о том, что правительство планирует провести индексацию ставок утилизационного сбора на транспортные средства на 30% в начале 2021 года, появилась в ряде СМИ. Речь идет об изменении ставок без корректировки коэффициентов. Минпромторг, по словам источников в правительстве, объясняет такую инициативу необходимостью противостоять сокращению импорта автомобилей из-за девальвации рубля.

В последние годы к росту тарифов на перевозки подталкивают и другие факторы, такие как повышение тарифов СВП «Платон», ставки НДС, цен на дизельное топливо, повышение транспортного налога для грузовых автомобилей, запланированное Минпромторгом для автомобилей с классом Евро-3 и ниже. Так, например, стоимость дизельного топлива за 2 года выросла на 1,5%, тарифы «Платон» выросли с 1,9 руб./км до 2,2 руб./км. Все это снижает уровень рентабельности транспортных компаний.

«Чтобы сохранить тарифы в рыночных пределах, «Авто-ПЭК» пока не планирует отправлять в рейс по два водителя. Ведь по действующим нормам половина того времени, когда сменный водитель находится в кабине, но не управляет автомобилем, засчитывается

ему в рабочее время», – добавил Д. Иевлев. Тем не менее все равно стоит ожидать повышения тарифов в силу других рыночных факторов, несмотря на оптимизацию бизнес-процессов логистическими компаниями.

<https://www.rzd-partner.ru/auto/news/tarify-gruzoperevozchikov-mogut-vyrasti-na-25-30-s-novogo-goda/>

### **ТАСС; 2020.12.21; МОСТ СТОИМОСТЬЮ 51 МЛН РУБЛЕЙ ВВЕЛИ В ПОСЕЛКЕ БЕЛЫЙ ЯР СУРГУТСКОГО РАЙОНА ЮГРЫ**

Новый мост через ручей Перевесный в поселке Белый Яр Сургутского района Ханты-Мансийского автономного округа – Югры сегодня связал воедино две части городского поселения. Как сообщил журналистам в понедельник глава района Андрей Трубецкой, стоимость долгожданного и непростого в техническом плане объекта составила 51 млн рублей.

По словам Трубецкого, прежний мост – это долги прошлых лет, он был построен хозспособом, документации не имел, из-за аварийного состояния два года назад было принято решение ограничить движение. «Мост связывал две половины поселения, приходилось объезжать более полутора километров по Нефтеюганскому шоссе. Хотя его ремонт – полномочия поселения, мы стараемся не делить «наше-не наше». Четыре раза выставляли на аукцион <...>, с пятой попытки определили подрядчика, в короткий срок был произведен подъем, демонтаж-монтаж покрытия, усиление несущих конструкций. Думаю, лет на 50 нового моста хватит», – рассказал глава, добавив, что объект сдан, движение транспорта и пешеходов восстановилось.

<https://tass.ru/novosti-partnerov/10312999>

### **ТАСС; 2020.12.21; В РОССИИ МОГУТ ПОЯВИТЬСЯ КЛАССИФИКАЦИЯ КЕМПИНГОВ И ПОВЫШЕННЫЕ ТРЕБОВАНИЯ К ДОРОГАМ**

Российские кемпинги смогут пройти классификацию и получить по ее итогам определенную категорию, такое положение содержится в законопроекте об автотуризме, который будет внесен в Госдуму в понедельник группой депутатов во главе с председателем думского комитета по физической культуре, спорту, туризму и делам молодежи Борисом Пайкиным. Текст документа есть в распоряжении ТАСС.

«Законопроектом предлагается ввести добровольную классификацию кемпингов как одного из основных видов средств размещения в рамках индустрии автомобильного туризма», – говорится в пояснительной записке. Авторы отмечают, что создание понятных критериев классификации позволит, с одной стороны, решить проблему информирования потребителей об услугах, оказываемых в конкретном кемпинге. «С другой стороны, юридические лица и индивидуальные предприниматели, оказывающие услуги кемпингов, смогут использовать результаты классификации в рекламных целях для привлечения клиентов», – добавляют они. Предполагается, что свидетельство о присвоении кемпингу определенной категории будет действовать три года.

Законопроект также вводит в отраслевой закон «Об основах туристской деятельности в РФ» само определение кемпинга как «территории, на которой предоставлена возможность для стоянки и обслуживания караванов, включая их подключение к объектам инженерной инфраструктуры, стоянки транспортных средств, а также установки палаток и (или) предоставления туристам палаток или мест для сна и отдыха в некапитальных постройках, расположенных на территории кемпинга, и оказания им дополнительных услуг в сфере туризма и отдыха».

Туристские кластеры

Законопроектом вводятся понятия «туризм автомобильный», «караван», «туристский кластер» («сосредоточение на определенной территории предприятий и организаций, интегрированных в одну логистическую схему и занимающихся разработкой,

производством, продвижением и продажей туристского продукта, а также деятельностью, смежной с туризмом и рекреационными услугами») и «автотуристский кластер» («территория, на которой сосредоточен комплекс объектов недвижимости и инфраструктуры, в том числе предоставляющий условия для автомобильного туризма в целях обеспечения комфортности, безопасности туристов, использующих собственное или арендованное транспортное средство»).

Инициатива устанавливает, что обеспечение развития туристских и автотуристских кластеров осуществляется с использованием проектов государственно-частного партнерства, проектов муниципально-частного партнерства, с привлечением внебюджетного финансирования, а также бюджетных ассигнований. Ростуризм, согласно документу, займется содействием организационному развитию таких кластеров. В свою очередь кабмин РФ, регионы и органы местного самоуправления определяют формы поддержки по созданию туристских кластеров за счет средств региональных и местных бюджетов, а также внебюджетных средств.

Дороги с повышенными требованиями

В закон «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности» предлагаются поправки, касающиеся введения повышенных требований к обеспеченности дорог объектами дорожного сервиса. «Повышенные требования смогут предъявляться к автомобильным дорогам, являющимся составной частью туристских маршрутов и национальных туристских маршрутов. В перспективе перечень автомобильных дорог с повышенными требованиями планируется формировать федеральным агентством по туризму во взаимодействии с уполномоченными органами», – говорится в пояснительной записке.

Авторы инициативы отмечают, что, несмотря на растущую популярность автотуризма, он не урегулирован действующим законодательством. Необходимо создать благоприятные условия для предпринимателей и инвесторов, разработать качественные и разнообразные автотуристские продукты, указывают они. Не менее важна, по их мнению, разработка национальных автомаршрутов, раскрытие инвестпривлекательности регионов страны и формирование культуры автопутешествий.

<https://tass.ru/ekonomika/10306963>

<https://rg.ru/2020/12/21/v-gosdumu-vnesut-zakonoproekt-ob-avtoturizme.html>

### **ТАСС; 2020.12.21; ЧУЙСКИЙ ТРАКТ СТАНЕТ ПИЛОТНЫМ ПРОЕКТОМ ДЛЯ РАЗВИТИЯ АВТОМОТОТУРИЗМА И КАРАВАНИНГА В РОССИИ**

Власти Алтайского края намерены сделать федеральную трассу «Чуйский тракт» пилотным маршрутом для развития автотуризма и караванинга (путешествие с проживанием в автодомах или автоприцепах) в России. Работы по совершенствованию инфраструктуры уже начались на одной из площадок, сообщила в понедельник **пресс-служба** министерства транспорта Алтайского края.

«Было определено шесть наиболее привлекательных межрегиональных туристических, так называемых народных маршрутов, в число которых вошел Чуйский тракт. Специалисты предлагают включить их в «Стратегию развития туризма в России до 2035 года». Это позволит сертифицировать работу кемпстоянок для караванеров и даст возможность региональным властям обеспечивать для них безопасный сервис», – говорится в сообщении.

Удобство федеральных дорог Алтайского края для автопутешественников в ходе экспедиции оценили эксперты Общенациональной ассоциации автотуризма и караванинга (ОААК). По их мнению, именно этот вид отдыха обладает наибольшим потенциалом для региона. Специалисты намерены создать на трассе 14 реперных точек, шесть из них – в Алтайском крае. Некоторые можно усовершенствовать с минимальным вложением средств.

«В первую очередь Чуйский тракт мы рассматриваем как межрегиональный маршрут: изучили ситуацию в Республике Алтай, подготовили аналитический отчет, и на одной из площадок, в районе аэропорта, уже начались работы. В Алтайском крае дорожный сервис находится на более высоком уровне, ряд объектов достаточно просто дополнить специфической инфраструктурой», – рассказал член правления ОААК, руководитель проекта развития придорожной инфраструктуры Денис Манько.

Развивать автотуризм в Алтайском крае намерены также на трассе А-322, которая открывает маршрут на популярную среди путешественников Горную Колывань. Эксперты определили три перспективные дорожные площадки: на выезде из Барнаула, в Алейском и Поспелихинском районах. Все они станут ключевыми точками, от которых в дальнейшем будут разрабатываться радиальные туристические маршруты.

<https://tass.ru/sibir-news/10307743>

### **ПРАЙМ; 2020.12.21; ВОРОБЬЕВ: ПОДЗЕМНОЕ МЕТРО НЕ ПОЯВИТСЯ В ПОДМОСКОВЬЕ В БЛИЖАЙШЕЕ ВРЕМЯ**

Подземное метро в Подмосковье в ближайшее время не появится, но в 2021 году в регионе начнут открывать третий диаметр МЦД, заявил в интервью РИА Новости губернатор Московской области Андрей Воробьев.

«Про метро в традиционном смысле, то есть подземку, пока говорить преждевременно. Но наземное метро – центральные диаметры – уже активно работает в Подмосковье. В этом году мы открыли 6 станций МЦД. Видим большой запрос на Ярославском направлении, Курском, Ленинградском, Казанском, все города ближнего Подмосковья ждут МЦД. РЖД активно прокладывает новые пути. И уже в 2021 году начнем открывать третий диаметр, который пройдет через Зеленоград, Химки, Люберцы и Раменское», – сказал Воробьев.

Губернатор подчеркнул, что поезда МЦД ходят с интервалом в 3-5 минут, что вполне сравнимо с метрополитеном. «Теперь, например, если едешь из Подольска в центр Москвы, тратишь на дорогу не час как раньше, а полчаса. Больше 2 миллионов жителей Подмосковья уже оценили преимущества двух диаметров: «Лобня – Одинцово» и «Нахабино – Подольск», – добавил Воробьев.

### **ФЕДЕРАЛПРЕСС; 2020.12.21; ЗАЧЕМ ЧЕЛЯБИНСКУ ТРАНСПОРТНАЯ КОНЦЕПЦИЯ: СКОРОСТНОЙ ТРАМВАЙ ВМЕСТО МЕТРО**

Более недели столица Южного Урала обсуждает вопрос возобновления строительства метрополитена. А специалисты Южно-Уральского государственного университета представили новую схему развития транспортной инфраструктуры мегаполиса. Однако аналитики подвергают сомнению обе эти концепции. В чем суть дела – в материале «ФедералПресс».

14 декабря министр дорожного хозяйства и транспорта Челябинской области Алексей Нечаев сообщил о грядущем возобновлении строительства метрополитена в областном центре. Нужно только найти средства. На достройку, по мнению министра, требуется от 35 (четыре станции) до 90 млрд рублей (восемь станций).

При этом в 2013 году Счетная палата России установила, что за 20 лет Челябинск уже получил 8,2 миллиарда на строительство, однако до сих пор в городе не введена ни одна, даже самая короткая, на четыре станции, ветка метрополитена. Стройка остановлена, а в эпоху пандемии, экономического кризиса сама постановка этого вопроса кажется абсурдной.

В Советском Союзе существовала неофициальная практика, что города-миллионники должны иметь собственное метро. И когда в конце 70-х в Челябинске появился миллионный житель, разговоры о строительстве метрополитена обрели реальные очертания. По плану, к нынешнему моменту город должен был вырасти до 1,6 миллиона

человек. Развивались «спальники» Северо-Запада, промзоны ЧТЗ и Ленинского района, и пиковые пассажиропотоки должны были удвоиться.

Правда, предлагалась и более эффективная и дешевая альтернатива – задействовать железнодорожный транспорт, использовать ветку, идущую от Шагола через центр. При условии расширения трамвайной сети и обустройства станций пересадок Челябинск, обладавший в те годы самой совершенной в СССР трамвайной инфраструктурой, мог решить свои транспортные вопросы на десятилетия вперед.

Однако от этой идеи отказались. По политическим причинам. «Холодная война» достигла своего апогея, а станции метро можно было бы использовать в качестве потенциальных бомбоубежищ, а потому остановились именно на этом варианте.

Но быстро все только на бумаге. Политическая обстановка вскоре поменялась, поэтому первые работы по прокладке метро в Челябинске начались лишь на рубеже 80-90-х годов. Чуть позже город за бешеные деньги закупил канадский горнопроходческий аппарат Lovat, который, по задумке, обязан был ускорить рытье тоннелей в разы. Но на деле ничего не изменилось – метростроевцы не преодолели даже расстояние между двумя станциями. При этом, согласно выводам Счетной палаты, 2 млрд рублей было потрачено «неэффективно» (читай: украдено).

Как полагают специалисты, для обоснования строительства необходимо соблюдение определенных условий.

Во-первых, размеры и компактность самого города, а также плотность пассажиропотока. В этом плане соседний Екатеринбург, который гораздо компактнее Челябинска, имел больше шансов на реализацию проекта, что и воплотилось в одну ветку метро. Но дальнейшее развитие прекратилось из-за дороговизны строительства и содержания.

Во-вторых, невозможность дальнейшего расширения транспортной сети на поверхности, как это видно по тому же Екатеринбургу, где вся центральная часть города состоит из узких исторических улочек, создающих плотные автомобильные пробки. И в-третьих, метрополитен должен иметь разветвленную сеть, которая не ограничивается 3-5 станциями, а имеет несколько веток.

Вот почему, например, в Казани, Екатеринбурге или Новосибирске дальнейшее строительство метро остановлено. А в Омске и вовсе закапывают тоннели, которые начинали прокладывать.

В 2007 году в Красноярске прошло заседание Госсовета РФ по транспорту под эгидой президента **Владимира Путина**. Там же была поставлена точка в дискуссии о строительстве метрополитена в городах-миллионниках. Тему закрыли. Было признано, что скоростной трамвай гарантированно обеспечит их транспортное обслуживание, и гораздо дешевле. После этого на какой-то период были приостановлены стройки метро даже в Питере и Москве, пока мэр столицы Собянин с арифметическими выкладками не доказал главе государства, что для Москвы строительство метро эффективно. К тому же в Москве более 50 % финансирования возведения метро идет из бюджета города.

Резонно встал вопрос о том, что делать с Челябинском, ведь тоннели уже частично пройдены. Чиновники из областного **минтранса** уверяли бывшего губернатора Дубровского в необходимости продолжать строительство: якобы это дешевле, чем законсервировать или ликвидировать тоннель. Окончательную засыпку оценивали в 18 млрд рублей.

«Полная чушь! Я предложил при гарантии в 3 млрд рублей закопать метро за полгода. Реально и одного миллиарда хватит. Это во много раз дешевле, чем консервация», – доказывает цифрами генеральный директор консалтинговой компании «КЭМП» Яков Гуревич.

На том же Госсовете в 2007 году было принято принципиальное решение развивать сеть скоростных трамваев. Благо опыт Волгограда доказал их доступность, удобство и относительную дешевизну.

Для Челябинской области это могло стать глотком свежего воздуха. Ведь вагоностроительный завод в Усть-Катаве делал трамваи для подземных линий, подземный трамвай в Челябинске был поддержан **Минтрансом России** еще в 1998 году.

Следующий год был объявлен в стране годом скоростного трамвая. В августе 2008 года **Минтранс России** готов был выделить на разработку проектов скоростного трамвая 2,5 млрд рублей, из которых 1,5 млрд – конкретно Челябинску (в ценах тех лет). Ведущие компании мира, работающие на рынке метро, скоростных трамваев и электротранспорта (Siemens, Alstom, Bombardier, Systra) предложили Южному Уралу сотрудничество, вплоть до получения европейского гранта на 15 млн евро на реализацию этого транспортного проекта.

Но реакция властей оказалась своеобразной. Экс-вице-губернатор Дятлов написал, что транспортная инфраструктура Челябинска в развитии не нуждается, а по поводу гранта отреагировал просто: «Мы в подачках не нуждаемся».

«В ответ на предложение генерального директора Siemens Дитриха Меллера о сотрудничестве с УКВЗ по скоростному трамваю для Челябинска бывший губернатор Юревич сказал, что «мы старьем не занимаемся». Но самый яркий ответ пришел от областного **минтранса**: «Генпланом развития Челябинска от 1936 года скоростной трамвай не предусмотрен», – вспоминает Яков Гуревич.

В результате сегодня Челябинск превратился в столицу ржавых пазиков и автомобильных пробок по утрам и вечерам. А главное – беспросветные перспективы развития транспортной инфраструктуры, поскольку она зависит от стратегии развития территории и генплана, которые в мегаполисе до сих пор не приняты.

<https://fedpress.ru/article/2643716>

### **ВЕСТИ; 2020.12.21; В УЛАН-УДЭ ГОТОВЯТСЯ К ЗАПУСКУ ИНТЕЛЛЕКТУАЛЬНОЙ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ**

Внедрение интеллектуальной транспортной системы предусматривает автоматизацию процессов управления дорожным движением в городе с помощью светофоров, дорожных видеокамер, радаров и детекторов, мониторинга, информационных табло и т.д. Так, при помощи системы на дорогах можно уменьшить пробки, сократить число ДТП, повысить скорость реагирования на дорожно-транспортные происшествия и чрезвычайные ситуации, оптимизировать распределение транспортных потоков по существующей улично-дорожной сети, передает ГТРК «Бурятия».

Система поможет более эффективно эксплуатировать транспортную сеть города. Это стало возможным благодаря реализации федерального проекта «Общесистемные меры развития дорожного хозяйства» национального проекта «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**».

Основными направлениями разработки ИТС станут: создание центра обработки данных; создание единой платформы управления ИТС; модернизация светофорного регулирования транспортных потоков; создание мониторинга параметров транспортных потоков; создание метео– и экомониторинга, а также мониторинга состояния дорог и дорожной инфраструктуры; модернизация подсистемы видеонаблюдения, детектирования ДТП и ЧС.

Напомним, Улан-Удэ участвует в реализации национального проекта «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**» с 2017 года. **Нацпроект** разработан **Минтрансом России** для исполнения положений Указа президента России Владимира Путина «О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года».

<https://www.vesti.ru/article/2501611>

### **ПРАЙМ; 2020.12.21; МИНТРАНС РФ ПОДГОТОВИЛ ПРОЕКТ ДЛЯ УВЕЛИЧЕНИЯ В 2021 Г КАПИТАЛА РЖД НА 31,7 МЛРД РУБ**

**Минтранс России** подготовил проект для увеличения в 2021 году уставного капитала **РЖД**, которое принадлежит государству, на 31,7 миллиарда рублей, следует из материалов на федеральном портале проектов нормативных правовых актов.

Поясняется, что в соответствии с федеральным бюджетом в 2021 году предусмотрены бюджетные инвестиции в виде взноса в уставный капитал **РЖД**: в размере 1,54 миллиарда рублей на развитие квантовых коммуникаций, 30,1 миллиарда рублей – железнодорожной инфраструктуры центрального транспортного узла в рамках проекта коммуникации между центрами экономического роста, 0,08 миллиарда рублей – железнодорожной инфраструктуры центрального транспортного узла под специализированное пассажирское сообщение.

«В соответствии с федеральным законом «Об акционерных обществах» уставный капитал акционерного общества может быть увеличен в пределах количества объявленных акций, которое указывается в уставе общества. В связи с этим предлагается внести изменения в пункт 35 устава **ОАО «РЖД»**, предусматривающие возможность размещения обществом 31 726 099 обыкновенных объявленных акций, а также внести соответствующие изменения в пункты 31 и 32 устава **ОАО «РЖД»**, – говорится в пояснительной записке к предлагаемым изменениям.

**Минтранс** поясняет, что предлагаемые решения направлены на усиление железнодорожной инфраструктуры для освоения прогнозируемых пассажирских перевозок.

Уточняется, что принятие проекта постановления возможно после завершения всех процедур, связанных с предыдущей эмиссией акций **РЖД**. Речь идет об увеличении уставного капитала компании на 56,4 миллиарда рублей и их государственной регистрации.

### **ПРАЙМ; 2020.12.21; ВХОЖДЕНИЕ ВЭБА В КАПИТАЛ РЖД ПОМОЖЕТ СНИЗИТЬ ФИНАНСОВУЮ НАГРУЗКУ КОМПАНИИ – ЦСР**

Вхождение ВЭБа в капитал **РЖД** окажет финансовую поддержку при реализации проектов и поможет снизить финансовую нагрузку, а если госкорпорация станет стратегическим инвестором, то все действия будут направлены на повышение доходности компании, сообщила РИА Новости вице-президент **ЦСР Татьяна Горовая**.

Ранее в понедельник газета «Коммерсант» сообщила, что 24 декабря должно состояться финальное обсуждение инвестпрограммы и финплана **РЖД** на 2021-2023 годы, в котором предлагается обеспечить нормативными актами возможность ВЭБа войти в капитал **РЖД** в объеме 82 миллиардов рублей «с льготным периодом по выплате дивидендов начиная с 2025 года».

«Вхождение ВЭБ.РФ с 82 миллиардами рублей вложений с льготным периодом дивидендов, начиная с 2025 года, окажет финансовую поддержку при реализации проектов и поможет снизить финансовую нагрузку. Учитывая текущую реформу, в рамках которой на базе ВЭБ.РФ будет создан крупный инвестиционный блок, вероятно, будут оказываться и консультационные услуги, в том числе для решения проблем с дефицитом средств, а в случае, если ВЭБ.РФ станет стратегическим инвестором для **РЖД**, то все действия будут направлены на повышение доходности», – сказала она.

Вице-президент **ЦСР** отметила, что такие шаги для поддержки компании оправданы, учитывая снижение погрузки и пассажиропотока и, как следствие, падение выручки. «Уже в начале этого года было очевидно, что потребуются или корректировка инвестиционной программы **РЖД** или поиск дополнительных источников», – добавила Горовая.

Эксперт отметила, что инфраструктура железнодорожного транспорта капиталоемкая и в ней находится много значимых стратегических проектов, срок окупаемости которых



составляет от 15 до 30 лет. По ее словам, заемные средства такой срочности привлечь практически невозможно, а в компании присутствуют и некупаемые проекты без возможности долгового финансирования.

«С другой стороны, если перед ВЭБ.РФ стоит краткосрочная задача решить текущие проблемы с финансированием, то есть риск, что госкорпорация в дальнейшем продаст свою долю частникам, а это может оказать как положительное, так и отрицательное влияние на судьбу РЖД», – заключила она.

### **ИЗВЕСТИЯ; 2020.12.21; ЦППК ПОДДЕРЖАЛА ДОРАБОТКИ ЗАКОНА ПО ОБСЛУЖИВАНИЮ ПАССАЖИРОВ**

Центральная пригородная пассажирская компания (ЦППК) поддержала важность внесения доработок в законопроект по обслуживанию пассажиров на железной дороге. Об этом в воскресенье, 20 декабря, сообщили «Известиям» в **пресс-службе** перевозчика.

Как уточняется, российское **Министерство транспорта** опубликовало законопроект «О внесении изменений в Федеральный закон «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации». Он предоставит регионам право самостоятельно заключать контракты с перевозчиками на оказание транспортных услуг на срок не менее чем 3 года по единой форме.

В настоящее время законопроект дорабатывается на основе собранных предложений от профильных департаментов и перевозчиков. **Минтранс** пообещал рассмотреть все внесенные идеи.

Письмо с комментариями было направлено, в частности, от Департамента транспорта. В ведомстве предложили внести в законопроект ряд положений, благодаря которым будут учтены особенности организации обслуживания пассажиров в каждом субъекте страны.

Департамент подчеркнул необходимость уточнения аспектов, которые будут входить в предмет правового регулирования правил, утверждаемых Правительством РФ. Также представители ведомства призвали исключить указание на заключение договоров на обслуживание исключительно между органами госвласти субъектов РФ и перевозчиками и разрешить заключать договоры не только «по форме, утверждаемой федеральным органом исполнительной власти в области железнодорожного транспорта».

«ЦППК в целом поддерживает инициативу **Министерства транспорта Российской Федерации** о необходимости изменения законодательной базы в области транспорта. При этом, учитывая различия субъектов РФ, важно удовлетворить потребности всех участников», – заявил исполнительный директор АО «Центральная ППК» Иван Конев.

По его словам, необходимо закрепить право субъектов заключать стандартные договоры с перевозчиками, где будут перечислены обязанности сторон. Кроме того, законопроект должен предоставлять определенную свободу действий субъектам, которые готовы внести в договоры дополнения, связанные с выбором модели транспортного обслуживания, особенностями работы и взаимоотношений с перевозчиками.

ЦППК является крупнейшим транспортным перевозчиком России. Он осуществляет перевозку в том числе на Московских центральных диаметрах (МЦД).

Ранее в декабре в **Российских железных дорогах (РЖД)** рассказали подробности о проектируемой высокоскоростной магистрали (ВСМ) между Москвой и Санкт-Петербургом. Ожидается, что к 2030 году она будет перевозить 23,3 млн человек в год.

Время в пути для пассажиров составит 2 часа 15 минут. К ВСМ подключат такие города, как Тверь, Клин и Великий Новгород.

<https://iz.ru/1102341/2020-12-21/tcppk-podderzhala-dorabotki-zakona-po-obsluzhivaniiu-passazhirov>

### ТАСС; 2020.12.21; РЖД ВЫДЕЛИТ БОЛЕЕ 100 МЛРД РУБЛЕЙ НА РАЗВИТИЕ ЦЕНТРАЛЬНОГО ТРАНСПОРТНОГО УЗЛА В 2021 ГОДУ

Московская железная дорога (МЖД) в 2021 году продолжит реализацию проектов по развитию Центрального транспортного узла, в числе которых Московские центральные диаметры, реконструкция и строительство новых станций, модернизация железнодорожной инфраструктуры. На эти цели будет направлено более 100 млрд рублей инвестиций, сообщил журналистам в понедельник начальник МЖД Михаил Глазков.

«Инвестпрограмма 2020 года у Московской дороги составляет 145,8 млрд рублей. Доля Московских центральных диаметров, Центрального транспортного узла – 96 млрд рублей. Это абсолютный рекорд не только для МЖД, но и для РЖД, – такой объем инвестиций на развитие узла никогда не выделялся. В следующем году программа не меньше этого года, если рассматривать центральный транспортный узел, планируется впервые преодолеть 100 млрд рублей только на ЦТУ», – сказал Глазков, отвечая на вопрос ТАСС. Он уточнил, что в 2019 году объем инвестиций МЖД составил 150,3 млрд рублей.

Глазков добавил, что в 2020 году завершились работы по развитию инфраструктуры Ярославского направления с запуском движения пригородных поездов по пятому главному пути на участке Москва – Мытищи и четвертому главному пути Мытищи – Пушкино. Протяженность пятого главного пути на участке Москва – Мытищи Ярославского направления составляет 18 км. Это позволило увеличить количество пар поездов на данном направлении до 278 и обеспечить минимальный в Европе интервал движения в часы пик практически в 2,5 мин.

Начальник МЖД отметил, что значительные объемы средств в 2020 году, более 97,2 млрд рублей, были направлены на развитие инфраструктуры Московского транспортного узла, электрификацию направления Ожерелье – Узловая – Елец, увеличение пропускной и провозной способности инфраструктуры, развитие сортировочных станций, создание цифровых сортировочных комплексов.

Глазков уточнил, что на проекты обновления инфраструктуры в текущем году направлено 32,8 млрд рублей, в том числе на модернизацию и ремонт железнодорожного пути, развитие инфраструктуры пассажирского комплекса. Так, в 2020 году на Московской железной дороге был выполнен ремонт более 319 км пути. Всего было уложено около 310 км бесстыкового или так называемого «бархатного пути», что позволяет повысить комфорт пассажиров во время поездки, снизить уровень шума и увеличить скорость движения поездов на участках. В Московском регионе наибольшее количество путей отремонтировано на Большом кольце МЖД, что связано с его модернизацией и развитием для движения грузовых поездов.

#### Работы на МЦД

Начальник МЖД уточнил, что в настоящее время ведутся масштабные работы по строительству МЦД-4 «Апрелевка – Железнодорожная». Чтобы связать Киевское и Горьковское направления, возводится соединительная ветвь длиной в 4,8 км в районе Москвы-Сити. Ведется реконструкция участка Каланчевская-Москва-пассажирская-Курская со строительством двух ТПУ – на остановочном пункте Каланчевская и Курском вокзале.

Кроме того, началась реконструкция участка Курский вокзал – Москва-Товарная-Курская – Нижегородская (Карачарово), которая позволит связать МЦД-2 «Нахабино – Подольск», будущий МЦД-4 «Апрелевка – Железнодорожная» и метрополитен. Для увеличения пропускной способности участка и обеспечения движения в тактовом режиме на участке Курский вокзал – Москва-Товарная-Курская будут построены еще три пути. Таким образом, их количество увеличится до восьми.

«На Горьковском направлении завершается строительство эстакады в сторону Балашихи и второго главного пути до остановочного пункта Стройка. Запуск эстакады позволит полностью освободить участок Реутово-Балашиха от перекрестного движения, когда

поезда при повороте на Балашиху пересекают все пути. С учетом запуска эстакады количество поездов до Балашихи по рабочим дням увеличится до 32 пар по рабочим дням и 38 пар по выходным», – сообщил Глазков.

О проекте МЦД

«Московские центральные диаметры – важнейший транспортный проект, который ОАО «РЖД» реализует совместно с правительством Москвы. Реконструкция остановочных пунктов в новом стандарте транспортного обслуживания пассажиров выполняется с организацией навесов на всю длину платформ, теплых кассовых зон, современной статической и интерактивной навигацией, оснащения тоннелей и конкорсов лифтами и эскалаторами», – сообщили ТАСС в **пресс-службе** МЖД.

Так, в 2020 году на действующих МЦД-1, МЦД-2 и будущего МЦД-4 открыты 12 новых и реконструируемых станций (Славянский бульвар, Остафьево, Курьяново, Санино, Сетунь, Новодачная, Долгопрудная, Нахабино, Опалиха, Победа, Крекшино, Мичуринец). Продолжаются работы на девяти станциях МЦД-1 и МЦД-2 – Баковке, Окружной, Петровско-Разумовской, Тимирязевской, Дмитровской, Каланчевской, Щукинской, в Печатниках, Марьиной роще и еще на 11 остановочных пунктах Киевского направления. В июне на МЦД-1 на участке Фили – Москва-Смоленская в районе Москва-Сити был введен в эксплуатацию новый мост через Москву-реку.

Ранее заместитель мэра столицы Андрей Бочкарев сообщил журналистам, что 14 станций Московских центральных диаметров (МЦД) планируется ввести в эксплуатацию в следующем году.

Движение по первым Московским центральным диаметрам от Одинцово до Лобни и от Нахабино до Подольска открыли в ноябре 2019 года. С большинства станций МЦД можно сделать пересадки на метро, МЦК и радиальные направления МЖД. Всего планируется открытие пяти диаметров. Еще осталось ввести в эксплуатацию МЦД-3 от Зеленограда до Раменского, МЦД-4 – от Апрелевки до Железнодорожного и МЦД-5 от Пушкино до Домодедово.

<https://tass.ru/ekonomika/10314449>

### **ТАСС; 2020.12.21; МОСКОВСКИЙ ВОКЗАЛ В ЧЕРКИЗОВЕ ОТКРОЮТ В МАЕ 2021 ГОДА**

Новый вокзал в столичном районе Черкизово планируют открыть в мае 2021 года, он примет на себя часть транзитных поездов с Курского вокзала и будет соединен со станциями Локомотив МЦК и «Черкизовская» метрополитена. Об этом сообщил журналистам в понедельник начальник Московской железной дороги Михаил Глазков.

«Черкизово мы планируем открывать в мае. Это новый вокзал, который включает в себя интеграцию как дальнего следования, так и городского транспорта – МЦК и метрополитен. Интересный проект, который позволит нам продолжить реализацию и строительство на участке Курская – Каланчевская двух проектов – МЦД-2 и МЦД-4», – сказал Глазков.

По его словам, железнодорожный участок Каланчевская – Курская – Карачарово является крайне сложным для строительных и ремонтных работ, так как проходит в центре города, по исторической застройке столицы. «Для этого проекта сейчас строятся эстакады на Комсомольской площади», – сказал начальник МЖД, отметив, что речь идет об открытии в столице первого за последние 50 лет вокзала.

Глазков добавил, что открытие вокзала в Черкизове позволит перенаправить 19 пассажирских поездов, которые следуют с северо-запада на юг не через центр, а через новый транспортно-пересадочный узел. «По срокам это май, он полностью совпадает с теми сроками реализации проекта, которые идут по строительству эстакады Курская – Каланчевская. Первоначальный срок сдачи этого объекта мы подвинули примерно на год за счет того, что в период пандемии был снижен пассажиропоток, и плотное

взаимодействие с субъектами федерации позволило нам сделать заделные работы на этом участке», – сказал он.

Ранее заммэра Москвы Андрей Бочкарев сообщил журналистам, что на Южном и Восточном направлениях железной дороги назрела необходимость строительства новых железнодорожных вокзалов. Мини-вокзал будет выполнять роль транзитного хаба для движения поездов на восток и использовать третий путь на Московском центральном кольце (МЦК). Также он частично разгрузит Курский вокзал для присоединения его к МЦД-2 и будущего МЦД-4. На данный момент ведется строительство вестибюля с надземным переходом к платформе МЦК и двух пассажирских платформ для остановки поездов дальнего следования. Для их пропуска и будет задействован третий главный путь МЦК. Закончить строительство планируется в марте 2021 года.

<https://tass.ru/ekonomika/10314371>

### **ИНТЕРФАКС; 2020.12.21; СПАД ПЕРЕВОЗОК УГЛЯ В НОЯБРЕ «УТЯНУЛ ВНИЗ» ПОГРУЗКУ НА СЕТИ РЖД**

В ноябре грузовые железнодорожные перевозки снизились на 0,7% после спада в октябре на 0,4%, подсчитал «Интерфакс» по данным ОАО «РЖД». В сентябре падение погрузки было на уровне 1,1%, в августе – 1,3%, в июле – 4,5%.

Впрочем, текущие показатели – по-прежнему намного лучше, чем в начале 2020 г., когда в условиях «начала замедления мировой экономики», ухудшения эпидемиологической обстановки и срыва сделки «ОПЕК+» (эти факторы выделяли РЖД в своей июньской презентации) объемы транспортировки заметно просели (в январе падение отправок составляло 4,8%, к середине весны оно достигло 5,6% и лишь потом начало замедляться). Основной причиной разворота динамики в ноябре (общие потери – 411 тыс. тонн) стали внутренние перевозки угля (– 519 тыс. тонн). После выхода в «плюс» в октябре (+1%) в конце осени они снова ушли вниз (-2,5%). Вслед за внутренними перевозками в ноябре снизился и импорт угля (-1,3% против +9,9% в октябре): потери в динамике составили 220 тыс. тонн.

Подъем этих показателей в предыдущие месяцы замглавы монополии Алексей Шило называл «сезонной историей», связывая ее в первую очередь с «активным завозом угля для нужд ЖКХ» из Казахстана.

Объемы отправки каменного угля за рубеж в ноябре остались сравнительно стабильными (+21 тыс. тонн) – за исключением того, что грузопоток переориентировался с портов на сухопутные пограничные переходы.

Экспорт (+185 тыс. тонн), транзит (+110 тыс. тонн) и сухопутный импорт (+48 тыс. тонн) нефтяных грузов в ноябре с лихвой компенсировали замедление внутренних перевозок (-196 тыс. тонн).

После подъема в начале осени вновь падают внутренние перевозки черных металлов и их импорт (в ноябре потери составили 337 тыс. и 46 тыс. тонн, соответственно). В связи с повышением таможенных пошлин на вывоз «кругляка» в ноябре продолжалось падение экспорта леса (-108 тыс. тонн): «месяц к месяцу» оно достигло 16,6%. При этом замедлились и внутренние перевозки (-151 тыс. тонн).

Кроме того, затормозился и рост отправки по России минерально-строительных грузов (-223 тыс. тонн). В то же время вновь прибавляет экспорт удобрений (+261 тыс. тонн).

Динамика транспортировки руды – разнонаправленная. Внутренние перевозки продолжили снижаться (до -5,8% «месяц к месяцу»: потери в ноябре составили 79 тыс. тонн). В минусе – экспорт (-148 тыс. тонн): помесечная динамика в ноябре вплотную приблизилась к нулю после «бодрой» середины года. Импорт, напротив, прибавляет (+157 тыс. тонн).

### **ТАСС; 2020.12.21; РЖД В 2021 ГОДУ ВВЕДУТ СКИДКИ НА ПЕРЕВОЗКИ ЧЕРНЫХ МЕТАЛЛОВ, КОНТЕЙНЕРОВ, ОВОЩЕЙ**

РЖД в 2021 году понизят тарифы на перевозки черных металлов, контейнеров, контрейлеров и плодоовощной продукции по ряду направлений. Об этом говорится в сообщении компании.

С 1 января 2021 года по 31 декабря 2021 года будет действовать скидка в 50% на экспортные перевозки черных металлов и зерновых грузов через российско-азербайджанскую границу с дальнейшим проследованием в Грузию через погранпереход Беюк-Кясик – Гардабани, скидка в 50% – на импортные перевозки плодоовощной продукции из Узбекистана и Таджикистана в Россию в рефрижераторном подвижном составе принадлежности железнодорожных администраций этих стран.

Кроме того, на весь 2021 год вводится скидка в 14,8% на перевозки груженых контейнеров в составе контейнерных поездов со станций московского узла (Ховрино и Электроугли) в Екатеринбург (на станции Екатеринбург-Товарный, Екатеринбург-Сортировочный и Шарташ) при условии загрузки поезда не менее 100 TEU (аналог 20-футового контейнера), в том числе не менее 50 TEU – груженых. Грузоотправители получают скидки в размере от 7,7% до 16,2% на перевозки груженых контейнеров в составе контейнерных поездов со станции Кунцево II (г. Москва) на станцию Екатеринбург-Товарный в зависимости от объемов загрузки поезда.

Скидка в 48% будет действовать на перевозки грузов второго и третьего тарифного класса в рефрижераторных контейнерах с/на станции Санкт-Петербургского железнодорожного узла (Автово, Дача Долгорукова, Заневский Пост, Купчинская, Лигово, Новый Порт, Предпортовая, Санкт-Петербург-Балтийский, Санкт-Петербург-Финляндский, Шушары, а также с/на станции Бронка, Ижоры, Лужская, Парнас, Усть-Луга).

Скидка в 20,4% – на экспортные перевозки грузов второго и третьего тарифного класса в рефрижераторных контейнерах в направлении российско-китайской пограничной передаточной станции Забайкальск (на экспорт), а также российско-казахстанских пограничных передаточных станций при дальнейшем проследовании погранпереходов Достык (Казахстан) – Алашанькоу (Китай) и Алтынколь (Казахстан) – Хоргос (Китай).

Скидка в 6,3% будет действовать на перевозки груженых контейнеров, следующих в составе контейнерных поездов, а также на контрейлерные перевозки грузов в автопоездах, прицепах, полуприцепах и съемных автомобильных кузовах, следующих в составе контейнерных поездов на специализированных платформах на расстояние перевозки до 2 тыс. км включительно.

Кроме того, в период с 1 июля 2021 года по 31 октября 2021 года будет действовать скидка в 41% на внутрироссийские перевозки плодоовощной продукции в крытых вагонах со станций Приволжской и Северо-Кавказской железных дорог на станции Куйбышевской, Московской, Октябрьской, Горьковской, Свердловской железных дорог на расстояние до 3 тыс. км.

<https://tass.ru/ekonomika/10308855>

### **ИНТЕРФАКС; 2020.12.21; УКРАИНА ПРОДЛИЛА ЕЩЕ НА 5 ЛЕТ ОГРАНИЧЕНИЯ НА ИМПОРТ СТРЕЛОЧНЫХ ПЕРЕВОДОВ ИЗ РФ**

Украина еще на пять лет продлила срок действия 59,4%-ной антидемпинговой пошлины на импорт стрелочных переводов из России, введенной решением Межведомственной комиссии по международной торговле (МКМТ) в июле 2002 года.

Соответствующее решение МКМТ, принятое на заседании 14 декабря, опубликовано в газете «Урядовый курьер» 19 декабря и с этой даты вступило в силу.

Решение принято по результатам возбужденной 22 ноября 2019 года по требованию Днепропетровского стрелочного завода (ДнСЗ) процедуры пересмотра антидемпинговых мер в связи с окончанием срока их применения.

Согласно публикации, МКМТ установила, что за период пересмотра (с 1 января по 31 декабря 2019 года) стрелочные переводы из РФ не импортировались, и уровень применяемых мер был достаточным для предотвращения в сообщении, положение экспортеров и экономические условия не исключают вероятность возникновения новых видов демпинга, а прекращение применения ограничений ввоза стрелочных переводов из РФ, вероятно, приведет к возобновлению демпинга и ущербу украинскому производителю.

Как сообщалось, Украина в 2014 году продлила на пять лет действие 59,4%-ной антидемпинговой пошлины на импорт стрелочных переводов из России, введенной решением МКМТ в июле 2002 года, на основании жалобы ДСЗ.

В то же время в июле 2013 года по результатам промежуточного пересмотра антидемпинговых мер, возбужденного по требованию Керченского стрелочного завода, Украина снизила ставку пошлины на импорт переводов производства российского ООО «Муромская стрелочная компания» в 4,4 раза – до 13,44%.

### **ТАСС; 2020.12.21; ПУТИН ПОРУЧИЛ ПОДГОТОВИТЬ ПОПРАВКИ, СВЯЗАННЫЕ С ВНЕДРЕНИЕМ БЕЗЭКИПАЖНОГО СУДОХОДСТВА**

Президент **Владимир Путин** поручил правительству обеспечить внесение изменений в законодательство, чтобы урегулировать безэкипажное судоходство. Как сообщается в понедельник на сайте Кремля, такое поручение дано по итогам прошедшего в ноябре пленарного заседания форума Агентства стратегических инициатив.

«Правительству Российской Федерации обеспечить внесение в законодательство Российской Федерации изменений в части, касающейся: регулирования правоотношений, возникающих при использовании безэкипажного (автономного) судовождения; проведения в период с 2021 по 2025 год эксперимента по опытной эксплуатации безэкипажных (автономных) судов, плавающих под государственным флагом Российской Федерации», – указано в перечне.

Поручение должно быть выполнено в срок до 1 февраля 2021 года.

Кроме того, кабмину поручено при участии автономной некоммерческой организации поддержки развития высоких технологий в морской отрасли «Отраслевой центр Маринет» до 1 марта 2021 года подготовить и представить предложения по стимулированию производства средств безэкипажного судовождения и их использования на судах, плавающих под государственным флагом РФ, а также по развитию инфраструктуры морской подвижной спутниковой системы связи в целях ее использования при беспилотном судоходстве.

При этом **Минтранс** и Минпромторг России совместно с МИД России при участии «Маринет» должны обеспечить продвижение в Международной морской организации и других международных организациях технологий безэкипажного судовождения и внедрение стандартов правового регулирования, направленных на реализацию таких проектов. Доклад по этому вопросу должен быть представлен до 1 мая 2021 года, далее – ежегодно.

Еще одно поручение адресовано государственной корпорации развития «ВЭБ.РФ». Она должна при участии «Маринет» подготовить и представить предложения по содействию в продвижении продукции, создаваемой в рамках проекта безэкипажного судовождения «БЭС-КФ», с использованием инфраструктуры и инструментов госкорпорации, в том числе в части, касающейся применения инструментов венчурного инвестирования. Срок исполнения поручения установлен до 1 апреля 2021 года.

<https://tass.ru/obschestvo/10316487>

### **ПРАЙМ; 2020.12.21; РОСМОРРЕЧФЛОТ НАМЕРЕН В I ПОЛУГОДИИ ЗАКЛЮЧИТЬ ГОСКОНТРАКТ НА СПАСАТЕЛЬНЫЙ ФЛОТ ДЛЯ АРКТИКИ**

**Росморречфлот** планирует в первом полугодии 2021 года заключить госконтракт на строительство 19 аварийно-спасательных судов для Арктики, рассказал журналистам глава агентства **Александр Пошивай**.

«Заключение госконтракта – первое полугодие 2021 года. В этом году нами была сделана попытка пойти на опережение: мы хотели первую часть судов заказать на год раньше, в 2020 году, но из-за происшествия с инвесторами мы этого, к сожалению, сделать не смогли. Поэтому мероприятие перенесено и программа будет выполнена», – отметил **Пошивай**.

По его словам, в рамках **Комплексного плана модернизации инфраструктуры** до 2030 года будет построено 19 аварийно-спасательных судов.

По данным **Росморречфлота**, программа предусматривает строительство 3 аварийно-спасательных судов мощностью 18 МВт, еще трех судов мощностью 7 МВт, а также 2 единиц мощностью 4 МВт и одного судна 2,5-3 МВт. Также предусмотрено строительство 5 многоцелевых буксиров и 5 буксиров-спасателей ледового класса Arc 4.

### **ПРАЙМ; 2020.12.21; РОСМОРРЕЧФЛОТ РАССКАЗАЛ О ЗАДАЧАХ ЕДИНОГО ОПЕРАТОРА ИНФРАСТРУКТУРЫ ВНУТРЕННИХ ВОДНЫХ ПУТЕЙ**

Ключевой задачей единого оператора инфраструктуры внутренних водных путей РФ станет развитие наиболее грузообеспеченных участков, заявил журналистам руководитель **Росморречфлота Александр Пошивай**.

«Главная задача единого оператора – это будет развитие тех участков путей, которые являются наиболее грузообеспеченными. ...Единый оператор – это будет тот самый правовой инструмент, который мы будем использовать с разрешения правительства, когда будет утверждена программа (по развитию внутренних водных путей РФ – ред.)», – отметил он. Также **Пошивай** добавил, что в агентстве положительно оценивают создание такого оператора.

Первый вице-премьер РФ **Андрей Белоусов** в начале декабря поручил **министерству транспорта** обдумать вопрос о создании единого оператора инфраструктуры внутренних водных путей. Как писал «Коммерсант», идея рассматривается в рамках проработки профильного **нацпроекта** стоимостью до 800 миллиардов рублей. Предполагается, что оператор будет заниматься инвестициями, направленными на расширение узких мест единой глубоководной системы, в которых наблюдается маловодье. **Минтранс** к 30 апреля будущего года должен определить опорную сеть объектов и подготовить предложения по этапам ее развития. Также поручено определить перечень ключевых проектов с финансово-экономическим обоснованием и предельными объемами финансирования, учитывая возможность возврата государственных инвестиций.

Как объяснил **Пошивай**, дополнительной нагрузки на судоходные компании в связи с этим не будет. «Дополнительной нагрузки не будет. Сначала будет дана возможность перевезти дополнительное количество груза. И мы претендуем только на часть того дополнительного дохода, который получит грузоперевозчик, грузоотправитель. Сначала мы даем, а потом мы просим часть», – рассказал он.

Отвечая на вопрос о том, кто же может стать единым оператором – государственное или частное предприятие, глава **Росморречфлота** заявил, что форма пока не определена. «Сейчас формируется сама концепция, сам подход к единому оператору. Но здесь форма может быть самая разная – это может быть государственное предприятие, это может быть коммерческое предприятие. Сейчас форма не определена. Она прорабатывается», – резюмировал **Пошивай**.

### **ТАСС; 2020.12.21; ЕДИНЫЙ ОПЕРАТОР ВНУТРЕННИХ ВОД НЕ УВЕЛИЧИТ ФИННАГРУЗКУ НА СУДОХОДЧИКОВ – РОСМОРРЕЧФЛОТ**

Создание в РФ единого оператора внутренних водных путей позволит привлечь инвестиции в инфраструктуру и не увеличит финансовую нагрузку на судоходные компании. Об этом журналистам сообщил глава **Росморречфлота Александр Пошивай**.

«Сначала будет дана возможность перевезти дополнительное количество груза. И мы претендуем только на часть того дополнительного дохода, который получит грузоперевозчик, грузоотправитель, это уже история выстраивания той финансовой модели, которая будет работать. Сначала мы даем, а потом мы просим часть, вот разговор о чем, обратной истории не будет. Мы понимаем всю сложность финансовой модели на внутренних водных путях, мы понимаем всю загруженность, прежде всего судоходчиков, поэтому ни в коем случае это не будет дополнительной соломинкой, которая переломит спину верблюду», – подчеркнул глава **Росморречфлота**.

Он добавил, что ведомство положительно оценивает идею создания единого оператора.

«Сейчас пришло время, когда стало понятно, что это имущество (инфраструктура внутренних водных путей – прим. ТАСС) просто гибнет. Даже те законодательские инициативы, которые были одобрены правительством и привели к возможности приобретения гидротехнических сооружений на водных путях за 1 рубль, даже они оказались непопулярными. Поэтому сейчас Андрей Рэмович [**Белоусов**] предложил решить этот вопрос с помощью введения единого оператора, который призван будет повысить тот уровень, который сейчас существует у наших гидротехнических сооружений, и даже, может быть, у части участков путей, и, конечно же, привлечь инвесторов. Главная задача единого оператора – это будет развитие тех участков путей, которые являются наиболее грузообеспеченными», – сказал **Пошивай**.

По его словам, сейчас формируется сама концепция, сам подход к единому оператору.

«Но здесь форма может быть самая разная – это может быть государственное предприятие, это может быть коммерческое предприятие. Это два полюса, между которыми находится та истина, к которой мы будем стремиться. Сейчас форма не определена, будьте внимательны, и попрошу вас касательно формы единого оператора ничего не предполагать. Она не определена. Она прорабатывается», – заключил он.

Ранее о том, что первый вице-премьер **Андрей Белоусов** поручил **Минтрансу** проработать вопрос целесообразности создания единого оператора инфраструктуры внутренних водных путей, сообщила газета «Коммерсантъ».

### **ПРАЙМ; 2020.12.21; СДАЧА ПЕРВОЙ ОЧЕРЕДИ УГОЛЬНОГО ТЕРМИНАЛА ЛАВНА ПЕРЕНЕСЕНА НА 2023 Г – ГЛАВА РОСМОРРЕЧФЛОТА**

Срок сдачи первой очереди угольного терминала «Лавна» в морском порту Мурманск вновь перенесен, на этот раз с 2020 на 2023 год, сообщил журналистам руководитель **Федерального агентства морского и речного транспорта Александр Пошивай**.

«Сейчас изменен график (строительства – ред.) морского порта «Лавна». Если предполагалось, что первая очередь будет сдана в этом году, сейчас этот срок перенесен условно на 2023 год», – заявил **Пошивай**.

Согласно проекту угольного терминала «Лавна», к 2022 году его проектная мощность должна была составить 18 миллионов тонн в год. Первая очередь терминала мощностью 9 миллионов тонн в год должна была начать работу еще в декабре прошлого года, а вторая – в декабре 2021 года. Затем сроки исполнения проекта скорректировали, и запуск первой очереди планировался в конце 2020 года.

По словам **Пошивая**, в связи с новым переносом сроков на проектную мощность в 18 миллионов тонн планируется выйти в 2023 году. «Концессионное соглашение будет поправлено с переносом сроков и однозначно будет исполнено», – заявил он.



Согласно проекту терминала «Лавна», планируется создание транспортной инфраструктуры, строительство контейнерного, угольного и нефтяного терминалов, а также реконструкция уже существующих. Также планируется построить железнодорожную ветку Выходной-Лавна.

### **ИНТЕРФАКС; 2020.12.21; ГАЗПРОМ В СУДЕ ОФОРМИЛ ПРАВО СОБСТВЕННОСТИ НА ПРИЧАЛ В СОСТАВЕ ЗАВОДА СПГ В ЛЕНОБЛАСТИ**

«Газпром» (МОЕХ: GAZP) в суде оформил право собственности на причал в бухте Дальняя Выборгского района Ленобласти для размещения портофлота завода СПГ.

Арбитражный суд города Санкт-Петербурга и Ленобласти удовлетворил иск ПАО «Газпром» к Невско-Ладожскому бассейновому водному управлению Федеральное агентство морского и речного транспорта. Резолютивная часть решения объявлена 24 ноября, полный текст решения изготовлен 2 декабря. Ответчик возражений не заявил.

Гидротехническое сооружение «Причал в бухте Дальняя» было построено для завоза крупнотоннажных и негабаритных грузов при возведении компрессорной станции «Портовая» – отправной КС морского газопровода «Северный поток». Позднее проект строительства причала и подъездной дороги к нему были выделены из состава инвестпроекта КС в отдельные инвестиционные проекты для дальнейшей достройки.

В ноябре 2018 года «Газпром» получил положительное заключение Главгосэкспертизы на реконструкцию объекта «Комплекс по производству, хранению и СПГ в районе КС «Портовая». 4 этап: Реконструкция существующего причала в районе бухты «Дальняя» под причал портофлота» и направил в Росморречфлот заявление о выдаче разрешения на реконструкцию объекта. Росморречфлот ответил отказом, так как к заявлению о выдаче разрешения на строительство прилагается согласие всех правообладателей объекта капитального строительства в случае реконструкции такого объекта. В связи с отсутствием в отношении причала правоустанавливающих документов «Газпром» обратился в суд с иском о признании права собственности.

Эксперты ООО «Экспертно-Проектное Бюро «Невское» заключили, что «спорный объект соответствует градостроительным, строительным, пожарным, экологическим, санитарным и иным обязательным нормам, и правилам; угрозу жизни и здоровью граждан не создает; права и интересы других лиц также не нарушает».

«Учитывая изложенное, суд приходит к выводу о том, что право собственности на спорный объект может быть признано за истцом», – говорится в решении суда.

Заявление о признании права собственности «Газпром» подал в ноябре 2019 года. Судебный процесс продолжался больше года.

Завод СПГ строится на северо-восточном побережье Финского залива, в 60 км от Выборга. Продукция предприятия будет направлена для резервного газоснабжения Калининградской области, а также пополнения СПГ-портфеля «Газпрома». Комплекс будет включать две линии сжижения, хранение СПГ в наземном резервуаре (42 тыс. куб. м) и плавучем хранилище на морском отгрузочном терминале (135 тыс. куб. м), будет возможность отгрузки СПГ на суда-газовозы и суда-бункеровщики, а также на автотранспорт.

Задержка ввода завода по отношению к первоначальному плану (конец 2018 года) составляет уже три года.

### **РБК; МИХАИЛ КОТЛЯР; 2020.12.21; МИНИСТР НАЗВАЛ СРОКИ СОЗДАНИЯ ЕДИНОЙ ДЛЯ ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА АВИАКОМПАНИИ**

Перевозчик на базе «Авроры» появится до 1 февраля 2021 года. Сейчас готовятся документы, название для новой авиакомпании выберут сами жители Дальнего Востока с помощью онлайн-голосования

Единая дальневосточная авиакомпания будет создана до 1 февраля 2021 года. Об этом в эфире телеканала «Россия 24» заявил глава Минвостокразвития **Алексей Чекунов**.

«На совете округа, который на прошлой неделе прошел во Владивостоке, достигнуто финальная договоренность 11 главами субъектов ДВФО, министерством. Мы выработали условия, компания создается прямо сейчас». – сообщил министр.

По его словам, финальный документ о создании перевозчика на базе авиакомпании «Аврора» будет готов уже на следующей неделе. «Авиакомпания до 1 февраля будет создана, в ее набсовет войдут все главы субъектов. В этом смысле это будет настоящий дальневосточный перевозчик», – отметил Чекунов.

Глава Минвостокразвития отметил, что название компании определят жители Дальнего Востока путем электронного голосования. Оно откроется 21 декабря – граждане смогут проголосовать либо за один из предложенных вариантов, либо предложить свой. «За минуту до полуночи 31 декабря у авиакомпании появится собственное имя», – сказал Чекунов.

Как объяснил министр, смысл нового перевозчика будет не только в расширении механизма субсидирования региональных и межрегиональных перевозок. «Что очень важно, будет гораздо более точная модель синхронизации перелетов. В режиме единой авиакомпании будут синхронизированы маршрутные сетки десятков сегодняшних перевозчиков. Мы надеемся достичь максимально бесшовного и удобного для жителей способа передвигаться», – сказал он.

Создать единый авиаперевозчик на Дальнем Востоке в январе 2020 года правительству поручил президент **Владимир Путин**. Новую компанию решили создать на базе «Авроры».

В начале декабря «Аэрофлот» продал правительству Сахалинской области свою 51-процентную долю в «Авроре» за символический 1 рубль. Таким образом регион консолидировал все 100% акций компании, что стало первым этапом для создания единого перевозчика.

**Заместитель директора департамента госполитики в области гражданской авиации Минтранса Илья Белавинцев** говорил, что вторым этапом станет вхождение в капитал авиакомпании других дальневосточных регионов. «Ведомости» писали, что на создание единого перевозчика власти потратят 30 млрд руб. Это позволит повысить качество и плотность полетов в ДВФО, что особенно важно из-за климатических условий и расстояний в макрорегионе.

<https://www.rbc.ru/society/21/12/2020/5fe055509a7947685423c877>

<https://tass.ru/ekonomika/10308397>

### **РИА НОВОСТИ; 2020.12.22; РОССИЯ ПРИОСТАНОВИЛА АВИАСООБЩЕНИЕ С ВЕЛИКОБРИТАНИЕЙ**

Россия с 22 декабря на неделю приостанавливает возобновленное в августе авиасообщение с Великобританией после обнаружения в этой стране нового штамма коронавируса.

Ранее в Великобритании обнаружили новую мутацию коронавируса SARS-CoV-2. В субботу консультационный совет по новым и возникающим респираторным вирусным угрозам Британии подтвердил, что вариант коронавируса, выявленный в стране, распространяется с большей скоростью и требует от населения еще большей осторожности. Хотя новый вариант вируса, по предварительным оценкам, может быть на 70% заразней обычного, ничто пока не говорит о том, что он более опасен с точки зрения смертности или госпитализации. Ряд стран объявили о приостановке авиасообщения с Британией. В понедельник о таком решении сообщили и российские власти.

## Министерство транспорта РФ

«Аэрофлот» сообщил, что отменяет рейсы в Лондон с 00.00 22 декабря на семь дней. Возврат средств за билеты будет осуществляться в обычном для вынужденной отмены порядке: в полном размере, в соответствии с формой оплаты.

<https://ria.ru/20201222/aviasoobschenie-1590308919.html>

Сообщения по событию:

- [ТАСС, Москва, 21 декабря 2020, Россия приостанавливает авиасообщение с Великобританией](#)
- [Вести.ru, Москва, 21 декабря 2020, Россия останавливает авиасообщение с Великобританией с 22 декабря](#)
- [РБК \(rbc.ru\), Москва, 22 декабря 2020, Россия приостановила авиасообщение с Великобританией из-за COVID-19](#)
- [Российская газета \(rg.ru\), Москва, 21 декабря 2020, Германия закрылась от Великобритании из-за новой мутации коронавируса](#)
- [Известия \(iz.ru\), Москва, 21 декабря 2020, Штамм в паспорте: надолго ли россияне застряли в Британии](#)
- [Известия \(iz.ru\), Москва, 21 декабря 2020, Россия приостановит авиасообщение с Великобританией](#)
- [Фонтанка \(fontanka.ru\), Санкт-Петербург, 21 декабря 2020, Россия закрывает авиасообщение с Великобританией](#)
- [Новая газета \(novayagazeta.ru\), Москва, 21 декабря 2020, Более 20 стран ограничили авиасообщение из-за новой мутации COVID. Новый штамм активно распространялся в Великобритании с ноября](#)
- [Вести.ru, Москва, 21 декабря 2020, «Аэрофлот» вернет деньги за билеты в Великобританию. Новости на «России 24»](#)
- [Вести.ru, Москва, 21 декабря 2020, «Аэрофлот» отменил все рейсы в Великобританию на неделю, вернет стоимость билетов](#)
- [ТАСС, Москва, 21 декабря 2020, «Аэрофлот» вернет стоимость билетов после отмены всех рейсов в Лондон](#)
- [ПРАЙМ, Москва, 21 декабря 2020, «Аэрофлот» отменил рейсы в Лондон с 22 декабря на 7 дней](#)
- [Ведомости \(vedomosti.ru\), Москва, 21 декабря 2020, «Аэрофлот» вернет стоимость билетов после отмены рейсов в Лондон](#)
- [Известия \(iz.ru\), Москва, 21 декабря 2020, «Аэрофлот» вернет деньги пассажирам из-за отмены рейсов в Великобританию](#)
- [Lenta.Ru, Москва, 21 декабря 2020, «Аэрофлот» отменил все рейсы в Великобританию](#)

### ТАСС; 2020.12.21; РОСАВИАЦИЯ УВЕДОМИЛА АВИАКОМПАНИИ О ПРИОСТАНОВКЕ ПОЛЕТОВ МЕЖДУ РОССИЕЙ И ВЕЛИКОБРИТАНИЕЙ

Росавиация уведомила авиакомпании о прекращении авиасообщения между Россией и Великобританией с 22 по 29 декабря, говорится в сообщении Росавиации. При этом запрещены как регулярные, так и нерегулярные (грузопассажирские) рейсы.

«Росавиация в соответствии с решением оперативного штаба по предупреждению завоза и распространения новой коронавирусной инфекции на территории Российской Федерации в установленном порядке уведомила авиакомпании о том, с 00:00 мск 22 декабря 2020 года до 00:00 мск 29 декабря 2020 года временно приостановлено регулярное и нерегулярное пассажирское авиасообщение между Российской Федерацией и Великобританией», – отмечается в сообщении.

По словам представителя Росавиации, уведомлены как российские, так и зарубежные авиакомпании.

Перелеты бизнес-джетов

Бизнес-авиация сможет выполнять рейсы с 22 по 29 декабря между Россией и Великобританией только с отдельного разрешения оперативного штаба по борьбе с коронавирусной инфекцией.

При этом все остальные разрешения на полеты, как регулярные, так и нерегулярные (грузопассажирские рейсы) на этот период отозваны.

«Информируем, что все ранее выданные разрешения **Росавиации** на выполнение международных регулярных и нерегулярных перевозок пассажиров из пунктов РФ в пункт Великобритании и обратно после 00:00 22 декабря 2020 года отозваны, – говорится в телеграмме. – Выдача разрешений на выполнение нерегулярных пассажирских перевозок рейсами бизнес-авиации на территорию Великобритании из РФ и обратно в указанный период (до 29 декабря – прим. ТАСС) будет осуществляться **Росавиацией** при наличии отдельного решения оперативного штаба по каждому рейсу».

Ранее оперативный штаб по борьбе с коронавирусной инфекцией сообщил, что Россия приостанавливает авиасообщение с Великобританией с 22 декабря на неделю в связи с появлением там нового штамма коронавируса.

Авиасообщение Россия и Великобритания возобновили с 1 августа. Регулярные рейсы между Москвой и Лондоном выполняют «Аэрофлот» и British Airways. «Аэрофлот» совершал шесть рейсов в неделю в лондонский Хитроу. Еще более 20 стран объявили об отмене авиасообщения с Великобританией.

<https://tass.ru/ekonomika/10315469>

Сообщения по событию:

- [Lenta.Ru, Москва, 22 декабря 2020, Россия прекратила авиасообщение с Великобританией](#)
- [Российская газета \(rg.ru\), Москва, 21 декабря 2020, Росавиация уведомила перевозчиков о приостановке полетов в Великобританию](#)

### **ПРАЙМ; 2020.12.21; ЗАКРЫТИЕ РЕЙСОВ В БРИТАНИЮ ЛИШАЕТ АВИАКОМПАНИИ ЗАРАБОТКА В ВОСТРЕБОВАННЫЙ ПЕРИОД – ЭКСПЕРТ**

Закрытие авиасообщения с Великобританией на неделю с 22 декабря лишает авиакомпанию возможности заработать в самый востребованный период – накануне Рождества и Нового года; перевозчики будут вынуждены либо обменять билеты, либо вернуть деньги, что чревато дополнительными потерями, прокомментировал РИА Новости **исполнительный директор агентства «АвиаПорт» Олег Пантелеев**.

Ранее в понедельник в оперативном штабе по борьбе с распространением коронавируса сообщили, что Россия останавливает авиасообщение с Великобританией с 0.00 22 декабря на неделю в связи с ухудшением эпидемиологической обстановки в этой стране. Регулярные рейсы по этому направлению выполняли «Аэрофлот» и British Airways.

«Закрытие рейсов именно сейчас лишает авиакомпанию возможности заработать в самый востребованный период – накануне Рождества и Нового года, когда пассажиры полетят домой или на отдых. Причем это, как правило, высокомаржинальная клиентура. Соответственно, перевозчик будет вынужден либо обменять билеты, либо вернуть деньги, что чревато дополнительными потерями», – сказал Пантелеев.

Он отметил, что есть варианты лететь со стыковкой, но это дольше и дороже.

«Для авиакомпаний любое ограничение перевозок – крайне нежелательный сценарий развития ситуации. Для перевозчиков более подходящий вариант – 100%-е тестирование на COVID, в том числе по прилету, разработка международного «паспорта здоровья», – добавил эксперт.

Ранее в Великобритании обнаружили новую мутацию коронавируса SARS-CoV-2. В субботу консультационный совет по новым и возникающим респираторным вирусным угрозам Британии подтвердил, что вариант коронавируса, выявленный в стране,

распространяется с большей скоростью и требует от населения еще большей осторожности. Хотя новый вариант вируса, по предварительным оценкам, может быть на 70% заразней обычного, ничто пока не говорит о том, что он более опасен с точки зрения смертности или госпитализации. Ряд стран объявили о приостановке авиасообщения с Британией.

### **ПРАЙМ; 2020.12.21; «АЭРОФЛОТ» ПОЛУЧИЛ ДОПУСК НА ПОЛЕТЫ В ИОРДАНИЮ**

Авиакомпания «Аэрофлот»> получила допуск на регулярные рейсы из Москвы в Акабу (Иордания), следует из соответствующего приказа **Росавиации**.

Перевозчик сможет выполнять такие рейсы семь раз в неделю. Допуск на рейсы Москва-Акаба также получила авиакомпания Royal Flight.

Кроме того, Royal Flight получила допуски на регулярные рейсы из Москвы, Санкт-Петербурга и Новосибирска в Маскат (Оман), а IFly – на полеты из Москвы в Сантьяго (Чили).

Российские авиакомпании также получили допуски на регулярные рейсы в Азербайджан, Армению, Белоруссию, Египет, Израиль, Марокко, Молдавию, Узбекистан, на Кипр, Кубу, Мальдивы, на чартерные рейсы в Болгарию.

«Решение о выдаче данных допусков не является основанием или решением о возобновлении полетов по международным маршрутам, указанным в приказе **Росавиации**... Допуск – это право авиакомпании, которым она сможет воспользоваться при возобновлении полетов», – отмечает **Росавиация**.

### **РИА НОВОСТИ; 2020.12.21; S7 ОТКРЫВАЕТ ЧАРТЕРНЫЕ РЕЙСЫ В МЮНХЕН, РИМ И МИЛАН**

Российская авиакомпания S7 с конца декабря начнет осуществлять чартерные рейсы в Мюнхен, Рим и Милан, сообщает **пресс-служба** компании.

«В соответствии с разрешением **Росавиации**, S7 Airlines открыла продажу на еженедельные чартерные рейсы из Москвы в города Германии (Мюнхен) и Италии (Рим, Милан). К перевозке на данных рейсах будут приниматься те категории пассажиров, кому разрешен перелет в условиях действующих ограничений», – говорится в сообщении.

Рейсы планируются к выполнению по следующему расписанию: по понедельникам с 28 декабря – Москва – Мюнхен – Москва; по вторникам с 29 декабря – Москва – Рим – Москва; по средам с 30 декабря – Москва – Милан – Москва.

Перелет на чартерных грузопассажирских рейсах из Москвы в Европу разрешен гражданам страны назначения, стран Европейского союза и Шенгенского соглашения или с видом на жительство согласно правилам, опубликованным на сайте авиакомпании.

<https://ria.ru/20201221/reysy-1590179424.html>

### **ТАСС; 2020.12.21; ПОЛПРЕД В СФО ОБРАТИТСЯ В РОСАВИАЦИЮ ДЛЯ СУБСИДИРОВАНИЯ РЕГУЛЯРНЫХ РЕЙСОВ В БЕЛОКУРИХУ**

Полномочный представитель **президента РФ** в Сибирском федеральном округе (СФО) Сергей Меняйло намерен обратиться в **Росавиацию** для субсидирования рейсов из города-курорта Белокурихи, который ежегодно посещают не менее 200 тыс. гостей, в другие города Сибири. Об этом он сообщил во время заседания совета с губернаторами округа.

Курорт федерального значения Белокуриха расположен в Алтайском крае в 227 км по трассе от аэропорта региона в Барнауле. Аэропорт в соседней Республике Алтай лишь в 67 км от курорта. Вопрос о том, чтобы сделать логистику более удобной, поднимался неоднократно – 3 июля авиакомпания «Сибирская легкая авиация» («СиЛА») открыла новый рейс из аэропорта Горно-Алтайска (Республика Алтай) до аэродрома курорта, с 10

августа открыт стыковочный рейс для томичей через Барнаул в Белокуриху. При этом в конце ноября стало известно, что рейсы из ряда крупных городов до курорта не вошли в список субсидируемых **Росавиацией**.

«Сформулируйте этот вопрос, мы его пообсуждаем, пригласим **Росавиацию**, – сказал Меняйло, обращаясь к главе региона Виктору Томенко. – Я так понимаю, что эти рейсы востребованы, и мы должны перейти к регулярным».

Во время заседания совета Томенко сообщил, что на 2020 год в бюджете края было предусмотрено 10 млн рублей на софинансирование рейсов для перевозок внутри СФО в Белокуриху из Горно-Алтайска, Новосибирска, Томска, Новокузнецка, однако они не вошли в список субсидируемых **Росавиацией**. «Мы работу с ними продолжаем, но, к сожалению, ситуация остановилась на положении сегодняшнего дня», – пояснил Томенко. Ранее **пресс-служба** правительства края сообщала, что дополнительное финансирование из федерального бюджета получают четыре рейса в Барнаул – из Томска, Сочи, Анапы и Красноярска, а также два в Белокуриху – из Горно-Алтайска и Новосибирска. Это позволит сохранить тарифы на билеты по отдельным направлениям и поддержать авиакомпанию.

<https://tass.ru/sibir-news/10310033>

### **ИНТЕРФАКС; 2020.12.21; ВЛАСТИ ДОПУСКАЮТ ПЕРЕСМОТР ИТОГОВ КОНКУРСА КОНСУЛЬТАНТОВ ПО РАЗВИТИЮ АВИАУЗЛА В ИРКУТСКЕ**

Правительство Иркутской области может пересмотреть итоги тендера по выбору консультанта для оценки перспектив развития авиационного узла в Иркутске и рекомендаций по привлечению инвестиций, в котором победителем было признано малоизвестное ООО «Алмаз».

«Я думаю, что в ближайшее время мы этот вопрос разрешим. Конечно, нам нужна компания с мировым именем, которая дала бы правильные пути решения (векторы развития авиаузла – ИФ)», – сообщил губернатор Иркутской области Игорь Кобзев журналистам в понедельник.

«Это непростая работа, поэтому цена (стартовая на тендере – ИФ) была более 50 млн рублей. Я думаю, у нее (компании-победителя – ИФ) ресурсов не хватит (чтобы выполнить тендерные условия)», – сказал он, отвечая на вопрос корреспондента «Интерфакса» о планах властей по сотрудничеству с ООО «Алмаз», взявшимся за решение судьбы авиаузла.

По мнению Кобзева, часто на тендеры выходят компании, которые «не понимают важность стратегических объектов» для жителей региона.

Губернатор также уточнил, что если власти примут решение о размещении аэропорта за пределами Иркутска, то реализовать такой проект будет трудно. Он напомнил, что из федеральной программы по развитию транспорта были секвестрированы 21 млрд рублей на строительство нового аэропорта в Иркутске (новой полосы).

«К этому просто так не подойдешь. Если компания (частный инвестор – ИФ) даст хорошее предложение, то мы готовы включиться в эту работу. Но сразу скажу, что это будет сложно», – сказал глава области.

Как сообщалось, на минувшей неделе были подведены итоги тендера по выбору консультанта для оценки перспектив развития авиационного узла в Иркутске, победителем стало иркутское ООО «Алмаз», которое специализируется на оптовой торговле бытовыми товарами. Ранее компания ни разу не участвовала в подобных тендерах, а в конкурсе по аэропорту предложила за свои услуги 17 млн рублей при начальной (максимальной) цене контракта 55 млн рублей.

В тендере также участвовали адвокатское бюро «Герберт Смит Фрихилз», ООО «Эрнст Энд Янг – Оценка и Консультационные услуги», ООО «Райтс» и АО «КПИМГ» (все – Москва). Единственным преимуществом «Алмаза» стала цена контракта, поскольку

конкуренты предложили за него от 24,6 до 28 млн рублей. Зато практически все они представили документы о ранее заключенных аналогичных договорах (критерий оценки – «опыт участника») и рекомендательные письма от предыдущих заказчиков («деловая репутация»).

Согласно условиям тендера, консультанту предстоит оценить акции действующего АО «Международный аэропорт Иркутск», выполнить технико-экономическое обоснование объемов и сроков строительства его инфраструктуры (в том числе определить целесообразность ремонта полосы, рулежных дорожек, мест стоянок воздушных судов, перрона), оценить пассажиропоток и грузопоток до 2035 года.

Подрядчик также должен актуализировать данные по возможности строительства аэропорта вне пределов городского округа – вблизи населенных пунктов Иркутской области: Поздняково, Падь Ключевая, а также оценить развитие действующего аэропорта, если будет принято решение о развороте взлетной полосы на 33 градуса по отношению к существующей.

Выполнить эти работы необходимо в течение трех месяцев с момента заключения госконтракта.

Как сообщалось ранее, вынос аэропорта за пределы Иркутска обсуждается более 30 лет. В последний раз этот вопрос власти поднимали в 2006 году после того, как лайнер S7 при посадке съехал с полосы и врезался в гаражи. Между тем, существует также идея оставить аэропорт в черте города, но при этом развернуть взлетную полосу, что позволит ограничить взлет/посадку лайнеров над жилыми районами.

Прежний губернатор Иркутской области Сергей Левченко в 2016 году официально отказался от идеи разворота полосы, так как для этого необходимо было бы снести большое количество частных домов и переноса захоронений жертв массовых политических репрессий 1937-1940 годов. Но действующий губернатор Кобзев в 2020 году сообщал «Интерфаксу», что правительство области вернулось к идее модернизации аэропорта путем смены местоположения ВПП.

Собственником АО «Международный аэропорт Иркутск» является правительство Иркутской области. Аэропорт расположен в черте города, имеет два терминала и взлетно-посадочную полосу протяженностью 3,5 тыс. метров.

### **ИНТЕРФАКС; 2020.12.21; «АЭРОПОРТЫ КРАСНОЯРЬЯ» ИЩУТ ПОДРЯДЧИКОВ ДЛЯ РЕМОНТА ВПП ДВУХ АЭРОПОРТОВ В ЭВЕНКИИ**

Федеральное казенное предприятие (ФКП) «Аэропорты Красноярья» ищет подрядчиков для ремонта искусственных взлетно-посадочных полос (ИВПП), перронов, рулежных дорожек и мест стоянки воздушных судов в аэропортах «Ванавара» и «Тура» (оба в Эвенкийском муниципальном районе), следует из материалов сайта госзакупок.

На работы планируется направить до 131,12 млн рублей: начальная (максимальная) цена контракта на работы в «Ванаваре» – 61,5 млн рублей, на работы в «Туре» – 69,6 млн рублей.

Все работы должны быть выполнены в условиях действующих аэропортов в срок до 15 сентября 2021 года.

В закупочной документации отмечается, что заказчик предоставит аэродромные железобетонные плиты, а также своими силами доставит необходимое оборудование, комплектующие, инертные и иные материалы, необходимые для проведения ремонтных работ.

Заявки на участие в аукционах принимаются до 28 декабря, аукционы пройдут в тот же день.

ФКП «Аэропорты Красноярья» создано в апреле 2012 года, базируется на территории аэропорта «Черемшанка» (Красноярск). В настоящее время у федерального казенного

предприятия 11 филиалов: аэропорты Бор (Подкаменная Тунгуска), Диксон, Тура, Байкит, Ванавара, Хатанга, Енисейск, Козинск, Мотыгино, Северо-Енисейск и Туруханск.

### **ИНТЕРФАКС; 2020.12.21; АЭРОПОРТ КРАСНОЯРСКА ОЖИДАЕТ В 2020Г ПАДЕНИЯ ПАССАЖИРОПОТОКА НА 36%, ФИНРЕЗУЛЬТАТЫ – НА УРОВНЕ 2019Г**

Международный аэропорт Красноярск (ООО «Аэропорт Емельяново») ожидает по итогам 2020 года сохранения финансовых результатов на уровне 2019 года при снижении пассажиропотока на треть, сообщил «Интерфаксу» начальник департамента развития пассажирских перевозок красноярского аэропорта Сергей Крупенников.

Согласно прогнозам авиапредприятия, по итогам 2020 года аэропорт обслужит 1 млн 653,7 тыс. пассажиров. Как сообщалось ранее, в 2019 году международный аэропорт Красноярск обслужил 2 млн 568,5 тыс. пассажиров. Таким образом, снижение пассажиропотока составит 35,6%.

Крупенников отметил, что выйти в прибыль в 2020 году авиапредприятию позволит рост сегмента грузоперевозок. Так, по прогнозу, в 2020 году аэропорт обслужит 3 тыс. 180 грузовых бортов против 842 в 2019 году (рост в 3,8 раза).

В 2019 году ООО «Аэропорт Емельяново» получило 284,03 млн рублей чистой прибыли (снижение на 0,7% к уровню 2018 года) при выручке в 3,127 млрд рублей (рост на 5,2%).

### **ИЗВЕСТИЯ; 2020.12.21; ВОРОБЬЕВ СООБЩИЛ О ПАДЕНИИ ДО 70% В СФЕРЕ АВИАПЕРЕВОЗОК В ПОДМОСКОВЬЕ**

Падение в отрасли воздушных перевозок составило 50-70% в Московской области в 2020 году. Об этом в понедельник, 21 декабря, заявил губернатор региона Андрей Воробьев.

«Есть отрасли, в которых падение составило 50-70%, как, например, в воздушных перевозках. Для наших аэропортов, сопутствующих им предприятий это серьезный удар», – сказал Воробьев в интервью «РИА Новости».

Он отметил важность федеральных мер поддержки, в дополнение к которым власти региона предложили предпринимателям льготы и преференции.

«Например, льготные займы, поручительства, компенсацию затрат на оборудование, создание инженерной и транспортной инфраструктуры», – добавил губернатор.

На прошлой неделе стало известно, что **Росавиация** планирует в начале 2021 года разработать дополнительные меры поддержки авиакомпаний.

В начале декабря **Росавиация** сообщила, что перечень направлений программы субсидирования региональных воздушных перевозок дополнен 71 маршрутом.

В мае экс-глава **Минтранса России Евгений Дитрих** предположил, что авиаотрасль сможет окончательно восстановиться от последствий пандемии коронавируса в сентябре 2021 года.

<https://iz.ru/1102499/2020-12-21/vorobev-soobshchil-o-padenii-do-70-v-sfere-aviaperevozok-v-podmoskove>

### **ПРАЙМ; 2020.12.21; АВИАКОМПАНИИ ОТМЕНЯЮТ ЧАСТЬ РЕЙСОВ НА КАЛИНИНГРАДСКОМ НАПРАВЛЕНИИ**

Ряд российских авиакомпаний в начале следующего года отменят часть рейсов на калининградском направлении, сообщила **пресс-служба** калининградского аэропорта «Храброво» имени императрицы Елизаветы Петровны.

«Авиакомпания «РусЛайн» отменяет со 2 января 2021 года рейсы из Калининграда в Сыктывкар, Белгород и Петрозаводск. С 12 января 2021 года авиакомпания «Северсталь» отменяет выполнение рейсов по маршруту Череповец – Калининград – Череповец по вторникам и субботам. Рейсы по четвергам и воскресеньям в расписании остаются.



Авиакомпания «Азимут» с 15 января 2021 года отменяет часть рейсов из Калининграда в Краснодар и Минеральные Воды», – говорится в сообщении.

Кроме того, с 11 января до 1 февраля авиакомпания «Аэрофлот» отменяет выполнение ежедневных ночных рейсов по маршруту Москва (Шереметьево) – Калининград. С 14 января по 28 февраля авиакомпания Nordwind отменяет рейсы Челябинск – Калининград. «Ютэйр» в период с 14 января по 28 февраля отменяет часть ежедневных ночных рейсов по маршруту Москва (Внуково) – Калининград.

При этом, как сообщалось ранее, в период новогодних и рождественских каникул в аэропорту Калининграда запланирована программа дополнительных рейсов. Количество рейсов на московском направлении увеличится до 20 в день (сейчас в среднем 12 рейсов).

Авиакомпания «РусЛайн» выполнит дополнительные полеты по направлению Калининград – Воронеж 29 декабря, а также 1, 6, и 8 января, а с 5 января 2021 года «РусЛайн» запускает новые прямые регулярные рейсы из Калининграда в Курск.

Также запланированы дополнительные рейсы в Краснодар и Минеральные Воды авиакомпанией «Азимут». Nordwind выполнит 28 декабря и 4 января дополнительные рейсы из Калининград в Казань, а «Уральские авиалинии» планируют 30 декабря, 3, 6 и 10 января дополнительные рейсы в Екатеринбург.

### **ТАСС; 2020.12.21; ПРЕДПРИЯТИЕ РОСГИДРОМЕТА ОТСУДИЛО 9,1 МЛН РУБЛЕЙ У «ЮТЭЙР – ВЕРТОЛЕТНЫХ УСЛУГ»**

Арбитражный суд Ханты-Мансийского автономного округа по иску Главного центра информационных технологий и метеорологического обслуживания авиации Федеральной службы по гидрометеорологии и мониторингу окружающей среды (ФБГУ «Авиаметтелеком Росгидромета») взыскал 9,1 млн рублей неустойки с «Ютэйр – вертолетных услуг» – крупнейшей вертолетной компании в мире по величине и грузоподъемности флота. Об этом говорится в решении суда, опубликованном в картотеке арбитражных дел.

«Исковые требования удовлетворить. Взыскать с АО «Ютэйр – вертолетные услуги» 9,1 млн рублей – сумму процентов за пользование чужими денежными средствами, 67,7 тыс. рублей – судебные расходы по уплате государственной пошлины, а также в доход федерального бюджета государственную пошлину в сумме 843 рубля. Обязательства по оплате не были исполнены ответчиком надлежащим образом, так как исполнены с просрочкой, поэтому требование о взыскании процентов за пользование чужими денежными средствами истцом заявлено правомерно и подлежит удовлетворению», – сказано в документе.

В решении суда уточняется, что 17 ноября 2015 года «Авиаметтелеком Росгидромета» и «Ютэйр – вертолетные услуги» подписали договор на предоставление специализированной авиаметеорологической информации полетов воздушных судов авиакомпании. Однако в связи с ненадлежащей оплатой по договору Арбитражный суд ХМАО 5 июня 2019 года постановил взыскать с «Ютэйр – вертолетные услуги» 50,7 млн рублей задолженности за период с 1 января 2017 года по 28 февраля 2018 года. По решению суда авиакомпания данный долг погасила, но «Авиаметтелеком Росгидромета» из-за возникшей просрочки по оплате услуг по договору решила также взыскать проценты. «Истец в рамках настоящего иска просил взыскать проценты за пользование чужими денежными средствами в общем размере 9,1 млн рублей, определив период просрочки с 17 февраля 2017 года по 21 февраля 2020 года», – уточняется в решении суда. Как сообщалось, иск ФБГУ «Авиаметтелеком Росгидромета» к «Ютэйр – вертолетные услуги» поступил в Арбитражный суд ХМАО в марте 2020 года. После этого заседания несколько раз переносились, в том числе из-за ходатайства сторон об ознакомлении с материалами дела.

«Ютэйр – Вертолетные услуги» – крупнейшая вертолетная компания в мире по величине и грузоподъемности флота. Она является основным вертолетным оператором группы Utair, в которой эксплуатируется парк более чем из 320 воздушных судов разных типов – преимущественно семейства «Миль» и Airbus Helicopters. Вертолеты компании обслуживают клиентов на четырех континентах.

### Долги Utair

Utair – четвертая по величине авиакомпания в России после **группы «Аэрофлот», S7 и «Уральских авиалиний»**, в 2019 году она перевезла более 7,7 млн человек. Убыток компании по МСФО за первое полугодие 2019 года составил почти 9,5 млрд рублей против убытка в 5,2 млрд руб. за аналогичный период 2018 года. Крупнейшие акционеры – созданная структурами «Сургутнефтегаза» компания «АК-инвест» (50,1%), Ханты-Мансийский автономный округ (38,8%) и Тюменская область (8,4%).

Компания испытывает финансовые трудности уже несколько лет: в 2015 году она перевела все свои долги в два синдицированных кредита – на 18,9 млрд рублей с погашением в 2022 году и на 23,7 млрд с погашением в 2027 году. Сейчас объем задолженности по первому кредиту снижен до 15,4 млрд рублей. Кроме того, Utair привлекла кредит Сбербанка на 17,4 млрд рублей с погашением в 2020 году.

В декабре 2018 года авиакомпания не смогла заплатить проценты в размере 1 млрд рублей по кредиту на 15,4 млрд руб. В начале февраля «дочка» авиаперевозчика «Финанс-авиа» допустила техдефолт по одному из выпусков облигаций на 187 млн рублей, но позже выплатила купон. Впоследствии авиакомпания просила кредиторов списать 31,4 млрд рублей долга, но это предложение не устроило банки. Кроме того, в середине апреля того же года «Финанс-авиа» предложила держателям облигаций отложить выплаты основной части долга по ценным бумагам на тот же срок – 35 лет.

<https://tass.ru/ural-news/10307843>

[Вернуться в оглавление](#)