



Ежедневный мониторинг СМИ

16 ФЕВРАЛЯ 2021

СОДЕРЖАНИЕ

ВЕСТИ КУРСК; 2021.02.15; ВЫЕЗД ИЗ СЕВЕРНОГО В КУРСКЕ МОГУТ РЕКОНСТРУИРОВАТЬ УЖЕ В СЛЕДУЮЩЕМ ГОДУ	3
ВЕСТИ САМАРА; 2021.02.15; ДВИЖЕНИЕ ПО НОВОМУ МОСТУ ЧЕРЕЗ РЕКУ СОК В САМАРЕ ОТКРОЮТ В ИЮЛЕ 2021	3
ВЕДОМОСТИ; ЮРИЙ СПЕКТОРОВ; 2021.02.15; ПРЯМЫХ АВИАРЕЙСОВ СТАНЕТ МЕНЬШЕ; ЗАТО ЦЕНЫ НА ПЕРЕЛЕТЫ БУДУТ НИЖЕ	4
ИЗВЕСТИЯ; АЛЕКСАНДРА ГАНГА, МАКСИМ ТАЛАВРИНОВ; 2021.02.15; В РОССИИ УВЕЛИЧАТ ПРЕДЕЛЬНЫЙ ВЕС ПРОВОЗИМЫХ В САМОЛЕТЕ ЖИВОТНЫХ	6
ВЕДОМОСТИ; АНАСТАСИЯ ЛЬВОВА; 2021.02.16; МИНТРАНСУ ПРЕДЛОЖИЛИ УВЕЛИЧИТЬ ДОПУСТИМЫЙ ВЕС ПРОВОЗА ЖИВОТНЫХ В САМОЛЕТЕ; С НЫНЕШНИХ 50 КГ ДО 75 КГ ВМЕСТЕ С ПЕРЕНОСКОЙ	6
ДЕЛОВОЙ ЕЖЕНЕДЕЛЬНИК ПРОФИЛЬ; ИВАН ДМИТРИЕНКО; 2021.02.15; НАБОР ВЫСОТЫ - ОЧЕРЕДЬ НА ВЗЛЕТ; ЧЕГО ДОСТИГЛА ОБЪЕДИНЕННАЯ АВИАСТРОИТЕЛЬНАЯ КОРПОРАЦИЯ ЗА 15 ЛЕТ СВОЕГО СУЩЕСТВОВАНИЯ 8	
ВЕДОМОСТИ; ЕКАТЕРИНА КИНЯКИНА; 2021.02.16; «СИТРОНИКС» ПРИОБРЕТАЕТ «КРОНШТАДТ ТЕХНОЛОГИИ»; СУММА СДЕЛКИ С МАТЕРИНСКОЙ АФК «СИСТЕМА» ЕЩЕ НЕ КОНКРЕТИЗИРОВАНА	17
РБК; СВЕТЛАНА БУРМИСТРОВА; 2021.02.16; ТРОЦЕНКО РЕШИЛ ЗАКАЗАТЬ ПОЧТИ 30 СУДОВ ДЛЯ ПОСТАВКИ УГЛЯ ПО СЕВМОРПУТИ	18
КОММЕРСАНТЬ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; 2021.02.16; «СЕВЕРНОЙ ЗВЕЗДЕ» СВЕТИТ ФЛОТИЛИЯ; ПРОЕКТУ РОМАНА ТРОЦЕНКО НУЖНЫ СУДА НА \$1,4 МЛРД	20
КОММЕРСАНТЬ; ИВАН БУРАНОВ; 2021.02.16; ПОЛНАЯ НЕЙРОСЕТЬ НАРУШИТЕЛЕЙ; НА КАЖДОГО РОССИЯНИНА ПРИХОДИТСЯ ШТРАФ ЗА НЕСОБЛЮДЕНИЕ ПРАВИЛ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ	21
КОММЕРСАНТЬ; ОЛЬГА НИКИТИНА, ДМИТРИЙ ШЕСТОПЕРОВ; 2021.02.16; «Ё-МОБИЛЬ» ЗАПИТАЕТСЯ ОТ СБЕРБАНКА; ГРУППА ИНТЕГРИРУЕТ ПРОЕКТ В СВОЮ АВТОМОБИЛЬНУЮ ПЛАТФОРМУ	23
КОММЕРСАНТЬ; ИЛЬЯ УСОВ; 2021.02.15; ЛИЗИНГА УБЫЛО; РЫНОК ПРОСЕЛ В КОРПОРАТИВНЫХ СЕГМЕНТАХ	24
ТАСС; 2021.02.15; ПЕРВЫЕ ТАНКЕРЫ ЛЕДОВОГО КЛАССА НАЧАЛИ ДОСТАВКУ ЯМАЛЬСКОГО ГАЗА ПО СЕВЕРНОМУ МОРСКОМУ ПУТИ	26
РЖД-ПАРТНЕР; АЛЕКСАНДР СОЛНЦЕВ; 2021.02.15; В ТРАНСПОРТНОЙ СТРАТЕГИИ ДО 2035 ГОДА ДЛЯ ВСМ МОСКВА – ПЕТЕРБУРГ МОГУТ УКАЗАТЬ НА МАГЛЕВ	26
ТАСС; 2021.02.15; ПУТИН ПОРУЧИЛ ПРОАНАЛИЗИРОВАТЬ ОСВОЕНИЕ СРЕДСТВ, ВЫДЕЛЕННЫХ РЕГИОНАМ НА ДОРОГИ В 2020 ГОДУ	28
НАЦИОНАЛЬНЫЕ ПРОЕКТЫ РОССИИ; 2021.02.15; В НЕНЕЦКОМ АВТОНОМНОМ ОКРУГЕ ОТРЕМОНТИРОВАЛИ 23 КМ ДОРОГ	29
ТАСС; 2021.02.15; ТЕМУ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТА МОГУТ ВЫНЕСТИ НА ПРЕЗИДИУМ ГОССОВЕТА ВО ВТОРОМ ПОЛУГОДИИ	30
ТАСС; 2021.02.15; КОНЦЕПЦИЮ ПРОГРАММЫ СТРОИТЕЛЬСТВА ИНФРАСТРУКТУРЫ С ПОМОЩЬЮ ОБЛИГАЦИЙ УТВЕРДЯТ ДО 31 МАРТА	30

ГУДОК; ЮЛИЯ АНТИЧ; 2021.02.15; УНИВЕРСИТЕТЫ В ДВИЖЕНИИ; МИНТРАНС РЕФОРМИРУЕТ СИСТЕМУ ПОДГОТОВКИ КАДРОВ ДЛЯ ОТРАСЛИ	31
КОММЕРСАНТЪ ОНЛАЙН; АЛЕКСЕЙ ЧЕРНЫШЕВ; 2021.02.15; ЭКС-РЕКТОР ПОШЕЛ НА ДЕЛО С СЫНОМ; УТВЕРЖДЕНО ОБВИНЕНИЕ ПО ДЕЛУ О ЗЛОУПОТРЕБЛЕНИЯХ В МОРСКОМ ГОСУНИВЕРСИТЕТЕ.....	32
ТАСС; 2021.02.16; МВД ПРОПИСАЛО ОБЯЗАТЕЛЬНЫЕ ТРЕБОВАНИЯ К БЕЗОПАСНОСТИ АВТОМОБИЛЯ ПРИ ПРОХОЖДЕНИИ ТО.....	33
ТАСС; 2021.02.15; «АВТОДОР» С 1 АПРЕЛЯ ПРЕКРАЩАЕТ ПРИНИМАТЬ ОПЛАТУ ПРОЕЗДА СМАРТ-КАРТАМИ.....	34
ТАСС; 2021.02.15; ВЛОЖЕНИЯ В РАЗВИТИЕ ДОРОЖНОЙ СЕТИ НОВОСИБИРСКА В 2021 ГОДУ СНИЗЯТСЯ НА 21%.....	34
ТАСС; 2021.02.15; МИНТРАНС УТВЕРДИЛ ОБНОВЛЕННЫЕ ПРАВИЛА ПЕРЕВОЗКИ ЖИВОТНЫХ ПО ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ.....	35
ТАСС; 2021.02.15; ВЛАСТИ ЗАБАЙКАЛЬЯ ОБРАТЯТСЯ В МИНЭНЕРГО С ПРОСЬБОЙ СУБСИДИРОВАТЬ ПЕРЕВОЗКУ ТОПЛИВА ПО Ж/Д.....	35
РЖД-ПАРТНЕР; 2021.02.15; МИНЭНЕРГО НАШЛО СПОСОБ СНИЗИТЬ ЦЕНЫ НА ТОПЛИВО НА ДАЛЬНЕМ ВОСТОКЕ.....	36
ГУДОК; МАРИЯ АБДРИМОВА, АНАСТАСИЯ БАРАНЕЦ; 2021.02.15; ГОД НОВЫХ СЕРВИСОВ.....	36
ТАСС; 2021.02.15; МИШУСТИН УТВЕРДИЛ ПЛАН ПО ОЧИСТКЕ АКВАТОРИЙ ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА ОТ ЗАТОНУВШИХ СУДОВ.....	38
РЖД-ПАРТНЕР; НАТАЛЬЯ ГУСАЧЕНКО; 2021.02.16; В 2021 ГОДУ УЧАСТНИКИ РЫНКА АВИАПЕРЕВОЗОК НАДЕЮТСЯ НА УВЕЛИЧЕНИЕ ГРУЗОБОРОТА ...	39
ТАСС; 2021.02.15; ШЕСТЬ АВИАКОМПАНИЙ БУДУТ СОВЕРШАТЬ СУБСИДИРУЕМЫЕ РЕЙСЫ НА ДАЛЬНИЙ ВОСТОК.....	42
ТАСС; 2021.02.16; ИСК О БАНКРОТСТВЕ ВЕРТОЛЕТНОЙ АВИАКОМПАНИИ «ГЕЛИКС» ПОДАН В АРБИТРАЖНЫЙ СУД ЮГРЫ.....	42

ПУБЛИКАЦИИ

ВЕСТИ КУРСК; 2021.02.15; ВЫЕЗД ИЗ СЕВЕРНОГО В КУРСКЕ МОГУТ РЕКОНСТРУИРОВАТЬ УЖЕ В СЛЕДУЮЩЕМ ГОДУ

Это станет возможно при поддержке **Федерального дорожного агентства**. О планах на ближайшие годы в интервью ГТРК «Курск» рассказал председатель комитета транспорта и автомобильных дорог Владимир Муравьев.

Несколько дней назад губернатор Курской области встречался с **министром транспорта РФ**. По итогам встречи было озвучено, что в регионе будут реконструированы и построены 7 крупных объектов.

«Большинство объектов каждый житель областного центра будет видеть практически ежедневно. Первое, что мы отметили на встрече, первый объект, который нам действительно нужен и при условии дополнительного финансирования, мы планируем завершить уже в этом году – это реконструкция улицы Бойцов 9 дивизии, доведение ее до 4 полос», – сообщил Владимир Муравьев.

Еще одно «узкое место» – выезд из микрорайона Северный.

«Заканчиваем сейчас проектирование дороги, которая соединит поселок Северный с северным въездом в город, и также при условии дополнительного финансирования со стороны **Федерального дорожного агентства**, мы сможем в следующем году уже закончить строительство. Это решит часть проблем транспортной доступности Северного микрорайона и позволит нам приступить к реализации еще одного крупного проекта. Это строительство транспортной развязки на пересечении проспекта Дериглазова, проспекта Победы и примыкания северного въезда в город», – рассказал Владимир Муравьев.

По словам главного дорожника региона, это серьезный проект – тяжелый в плане проектирования, непростой – в реализации.

«Поддержка со стороны руководства **Минтранса** есть, и то дополнительное финансирование, которое будет стороны правительства выделяться регионам, будет доводиться до нашего субъекта», – пояснил Владимир Муравьев.

<https://gtrkkursk.ru/news/10177-vyezd-severnogo-kurske-mogut-rekonstruirovat-uzhe-sleduyushchem-godu>

ВЕСТИ САМАРА; 2021.02.15; ДВИЖЕНИЕ ПО НОВОМУ МОСТУ ЧЕРЕЗ РЕКУ СОК В САМАРЕ ОТКРОЮТ В ИЮЛЕ 2021

Губернатор Дмитрий Азаров совместно с **министром транспорта** области Иваном Пивкиным обсудил ход строительства нового моста через реку Сок. Планируется, что объект введут в эксплуатацию уже к 1 июля 2021 года.

Как сообщают в Правительстве Самарской области, по состоянию на 9 февраля текущего года строительная готовность моста составляет 55%. Работы ведутся в ускоренном режиме.

Для досрочной сдачи объекта самарские власти запросили дополнительно 750 млн. рублей из федерального бюджета – это и позволит завершить работы на год установленного ранее срока.

«Федеральный центр поддержал ускорение темпов строительства. В случае выделения дополнительных средств – мы не подведем. В **Минтрансе РФ** рассчитывают на Самарскую область», – подчеркнул Дмитрий Азаров.

Отмечается, что уже к началу марта мост будет завершен на 65%.

«Сейчас идет финальный этап надвигки пролетного строения – на следующей неделе оно будет установлено в проектное положение, – проинформировал Губернатора замдиректора «Самаратранстроя» Алексей Зотов. – Параллельно разбираются и ремонтируются консольные части действующего моста, меняются барьерные и пешеходные ограждения».

Глава региона подчеркнул, что именно такой, рачительный подход должен применяться по всем объектам. Также Губернатор поставил Ивану Пивкину задачу в кратчайшие сроки отработать с профильными департаментами **Минтранса России** все поручения, которые были даны на встрече с руководителем ведомства **Виталием Савельевым**.

<https://tvsamara.ru/news/stalo-izvestno-kogda-nachnet-ekspluatirovatsya-novyi-most-cherez-r-sok/>

ВЕДОМОСТИ; ЮРИЙ СПЕКТОРОВ; 2021.02.15; ПРЯМЫХ АВИАРЕЙСОВ СТАНЕТ МЕНЬШЕ; ЗАТО ЦЕНЫ НА ПЕРЕЛЕТЫ БУДУТ НИЖЕ

Если бы не COVID-19, доходы авиационной отрасли в 2020 г. составили бы \$693 млрд. Однако из-за нескольких месяцев локдауна и закрытых границ перевозчики потеряли около \$479 млрд выручки. Надежды на быстрый запуск вакцинации в мировом масштабе пока не оправдываются. В результате, согласно нашему базовому прогнозу на 2021 г., общая выручка отрасли может составить около \$351 млрд, т. е. она снизится примерно наполовину от допандемийного уровня.

Спрос на авиаперевозки серьезно просел - в прошлом году авиакомпании перевезли 1,6 млрд пассажиров, что на 60% меньше, чем в 2019 г. Однако ситуация во многом зависит от региона. Самое слабое звено - международные дальнемагистральные перевозки, они будут восстанавливаться гораздо медленнее по сравнению с короткими внутрирегиональными и внутренними. При этом авиакомпании с большим внутренним рынком (например, Китай, Россия, Мексика, Индонезия) чувствуют себя относительно неплохо. По всем расчетам, азиатские авиакомпании восстановятся раньше других и составят серьезную конкуренцию на дальних маршрутах. Во-первых, регион уже во многом решил проблему с COVID-19, а экономика этих стран развивается быстрее американской и европейской. Во-вторых, компании используют возможности домашнего рынка и сейчас работают для азиатских пассажиров, которые не так пострадали от кризиса. Наконец, в мире сейчас избыток провозных емкостей. Спрос на перевозки пока небольшой, поэтому кто первым сможет восстановить сеть, тот и будет отбирать у конкурентов долю рынка. В связи с этим азиатские авиакомпании имеют все козыри - образно говоря, они уже встали на обе ноги, тогда как остальные все еще прыгают на одной.

При этом авиакомпании с большим внутренним рынком (например, Китай, Россия, Мексика, Индонезия) чувствуют себя относительно неплохо. По всем расчетам, азиатские авиакомпании восстановятся раньше других и составят серьезную конкуренцию на дальних маршрутах. Во-первых, регион уже во многом решил проблему с COVID-19, а экономика этих стран развивается быстрее американской и европейской. Во-вторых, компании используют возможности домашнего рынка и сейчас работают для азиатских пассажиров, которые не так пострадали от кризиса. Наконец, в мире сейчас избыток провозных емкостей. Спрос на перевозки пока небольшой, поэтому кто первым сможет восстановить сеть, тот и будет отбирать у конкурентов долю рынка. В связи с этим азиатские авиакомпании имеют все козыри - образно говоря, они уже встали на обе ноги, тогда как остальные все еще прыгают на одной.

Перевозчикам предстоит заново изучать потребности своих клиентов. Самый доходный сегмент - бизнес-пассажиры - сократился сильнее всего, и, что самое главное, в ближайшее десятилетие он, скорее всего, не восстановится до уровня 2019 г. Причина

понятна: многие организации перешли на удаленную работу, а Zoom и другие сервисы заменили командировки. Кроме того, бизнес и госструктуры сокращают расходы, поэтому при острой необходимости куда-то лететь будут, скорее всего, чаще предпочитать эконом-класс.

Бизнес-пассажиры составляли примерно 15% мирового пассажиропотока, но фокус в том, что каждый из них приносил перевозчику в 2-3 раза больше доходов, чем обычный клиент (за счет более дорогих билетов, премиального сервиса и т. п.). Поскольку норма прибыли на рейсе часто не превышает 2-5%, после ухода части корпоративных пассажиров в онлайн перевозчики рискуют оказаться в минусе. Спрос со стороны других категорий путешественников пока не сможет компенсировать выпадающие доходы, т. е. налицо депремиализация полетов.

Обострится конкуренция с низкобюджетными перевозчиками. В ситуации, когда пассажиров мало и они более чувствительны к цене, выигрывают лоукостеры. Их модель более устойчива в кризисное время. Мировые авиакомпании уже осознали это и переориентируют провозные емкости для развития низкобюджетных перевозок. В России то же самое делает «Аэрофлот», продвигая лоукостер «Победа».

Кресла бизнес-класса в этих условиях пойдут под нож. Авиакомпании, которые ожидают пополнения своего флота, вероятно, будут вносить изменения в компоновку самолетов - вместо одного ряда бизнес-класса можно поставить 2-3 ряда экономического. С имеющимся парком это сделать сложнее, так как потребуются дополнительные затраты.

Прямых рейсов станет меньше. До пандемии многие авиакомпании активно развивали прямые рейсы между второстепенными аэропортами, минуя крупные хабы. Это была одна из точек роста традиционных и низкобюджетных игроков. Но сегодня далеко не на все подобные маршруты хватает платежеспособного спроса. Например, если раньше из Вены были доступны прямые перелеты по ряду дальнемагистральных направлений, то теперь клиентам придется сначала добраться до Франкфурта или другого крупного узла, а затем делать пересадку. В результате могут заметно пострадать второстепенные аэропорты, а выиграть перевозчики с самым низким уровнем затрат или летающие из крупных хабов - именно сюда будет перетекать трафик. Иными словами, пересадочных рейсов станет больше, и это важный тренд.

Компаниям придется заново строить стыковки. Поскольку сети восстанавливаются неравномерно, на каждый дальнемагистральный рейс будет приходиться большее количество коротких. Компаниям придется дозагружать дальние маршруты, соответственно, увеличится время стыковки. Кроме того, традиционным перевозчикам придется наконец решить системную проблему и научиться стыковать свои рейсы с лоукостерами.

Цены на билеты, скорее всего, будут ниже доковидных времен. С одной стороны, сократятся наиболее доходные сегменты пассажиров, с другой - у перевозчиков есть внешние затраты, которые не всегда можно сократить. Вероятнее всего, авиакомпании будут урезать сервисы и попытаются заработать на сопутствующих услугах (платное питание, багаж, дополнительные места).

Большинство наших сценариев предполагают, что авиационная отрасль восстановится в 2024-2025 гг. При самом оптимистичном варианте это может произойти на 12-18 месяцев раньше. В любом случае авиакомпаниям придется пока летать с неполной загрузкой, контролировать свои расходы и готовиться к жесткой конкуренции.

<https://www.vedomosti.ru/opinion/articles/2021/02/15/858072-pryamih-aviareisov>

ИЗВЕСТИЯ; АЛЕКСАНДРА ГАНГА, МАКСИМ ТАЛАВРИНОВ; 2021.02.15; В РОССИИ УВЕЛИЧАТ ПРЕДЕЛЬНЫЙ ВЕС ПРОВОЗИМЫХ В САМОЛЕТЕ ЖИВОТНЫХ

Минтранс поддержал предложение экспертов увеличить максимально разрешенный вес животных, перевозимых в качестве сопровождаемого груза на 50% - с 50 кг до 75 кг, рассказал «Известиям» источник, знакомый с такой инициативой. **Представитель Минтранса сообщил «Известиям», что решений по данному вопросу пока не принято. Он не стал уточнять, поддержало ли ведомство предложенную инициативу, но и от опровержения воздержался.**

Предложение увеличить предельный вес перевозимых в самолете животных впервые прозвучало в рамках экспертной рабочей группы по перевозке животных, созданной «Аэрофлотом» в августе 2020 года, сообщил «Известиям» источник в **группе «Аэрофлот»**. По его словам, в состав группы тогда вошли эксперты ведущих кинологических ассоциаций и федераций, которые позже обратились в **Минтранс**.

«Аэрофлот» со своей стороны подробно показал и рассказал экспертам о том, как проходит весь процесс перевозки, а также о существующих ограничениях, сообщил «Известиям» представитель авиакомпании Михаил Демин.

«Было проведено несколько выездных мероприятий в различных подразделениях Шереметьево. Кроме того, был проведен анализ правил и процедур всех крупнейших международных перевозчиков. По итогам эксперты предложили пакет изменений в правила перевозки животных», - добавил он.

В настоящий момент для перевозки в багажном отсеке допускается животное или птица, вес которого вместе с контейнером не превышает 50 кг, следует из правил перевозки животных «Аэрофлота». Согласно им, авиакомпания принимает к перевозке комнатных прирученных животных, таких как кошки, собаки, птицы, а также служебных собак кинологической службы федеральных органов исполнительной власти в качестве особого вида нестандартного багажа с оплатой по специальному багажному тарифу. Также к перевозке принимаются хорьки, фретки, сурикаты, фенеки, лори, декоративные ежи, мини-кролики, игрушки и др., если они являются комнатными прирученными животными. В сентябре сообщалось, что «Аэрофлот» увеличил стоимость перевозки животных. Так, провоз животного в салоне самолета авиакомпании на внутренних российских рейсах между европейской и азиатской частями страны будет составлять €57 (около 5 тыс. рублей) вместо €43.

<https://iz.ru/1125252/2021-02-15/v-rossii-uvelichat-predelnyi-ves-provozimykh-v-samolete-zhivotnykh>

ВЕДОМОСТИ; АНАСТАСИЯ ЛЬВОВА; 2021.02.16; МИНТРАНСУ ПРЕДЛОЖИЛИ УВЕЛИЧИТЬ ДОПУСТИМЫЙ ВЕС ПРОВОЗА ЖИВОТНЫХ В САМОЛЕТЕ; С НЫНЕШНИХ 50 КГ ДО 75 КГ ВМЕСТЕ С ПЕРЕНОСКОЙ

Как выяснили «Ведомости», предложение повысить допустимый вес животного (включая вес переноски) в багажном отделении самолета с нынешних 50 кг до 75 кг было направлено Союзом кинологических организаций России еще в декабре прошлого года (письмо есть в распоряжении «Ведомостей»). **Министерство транспорта** сейчас проводит по этому обращению консультации с эксплуатантами воздушных судов, следует из сопровождающего письма **Минтранса**; решение по этой инициативе пока не принято.

Эта инициатива также прорабатывалась летом прошлого года в рабочей группе «Аэрофлота», сообщил представитель авиакомпании Михаил Демин. «В рабочую группу входят представители крупнейших кинологических и фелинологических ассоциаций и федераций России. Их эксперты познакомились со всей цепочкой услуг и сервисов

партнеров и подрядчиков, с техническими и юридическими ограничениями. Это предложение требует участия регулятора», – добавил он.

В Союз кинологических организаций России входит 1500 общественных объединений, клубов и питомников собак всех пород. «Сегодня россияне очень часто хотят провезти животное весом, например, 55 кг, но по авиационным правилам это невозможно. При этом только сама клетка для животного может весить до 10–15 кг, т. е. допустимый вес животного на рейсе съедается, – говорит президент организации Владимир Уражевский. – Ограничение веса багажа до 75 кг является распространенной международной практикой среди европейских, американских и восточных авиаперевозчиков».

Например, KLM и Air France позволяют провозить в багажном отделении животных весом до 75 кг, а ближневосточная Emirates вообще не устанавливает максимальный вес животного, а только ограничения на размер клетки (300 см по сумме трех измерений).

Не больше, а меньше

В январе стало известно, что «Аэрофлот» предложил уменьшить размеры провозимого авиапассажирами багажа на 20%. Об этом сообщали «Известия» со ссылкой на источники в авиакомпании. Компания хочет снизить размеры провозимого багажа с 203 до 158 см по сумме трех измерений. За провоз негабаритного багажа пассажирам придется доплачивать, в результате чего перевозчик сможет увеличить доходы, сообщило издание.

«Авиационные власти ссылаются на нормы Трудового кодекса, согласно которым один грузчик не может поднимать грузы более 50 кг. Но ведь погрузку могут осуществлять сразу два или четыре человека одновременно. В случае погрузки животного так даже предпочтительнее», – объясняет Уражевский.

«Среди популярных пород собак есть достаточно крупные – например, среднеазиатская овчарка, тибетский мастиф, ротвейлер, вес которых вместе с контейнером для перевозки составляет более 50 кг. Поэтому увеличение максимального веса для перевозки животных в багажном отделении до 75 кг позволит владельцам некоторых крупных пород собак путешествовать вместе с ними», – считает старший эксперт авиационной практики Bain & Company Сергей Зайцев.

Обычно перевозка животных весом 75 кг не востребована у пассажиров, сообщил «Ведомостям» представитель авиакомпании «Россия» (входит в группу «Аэрофлот»). «Если возникает необходимость перевезти такой груз, то для этого выполняется специальный рейс. Так, в 2019 г. «Россия» перевезла с Дальнего Востока в Москву леопарда на безвозмездной основе для лечения. Проблем с транспортировкой не возникло», – добавил он.

В Red Wings сообщили, что при принятии новых правил готовы оказать услугу по перевозке собак массы до 75 кг при соблюдении определенных условий: габариты контейнера должны обеспечивать животному возможность стоять, лежать и поворачиваться естественным образом и одновременно соответствовать размерам грузовых дверей воздушного судна. В компании эксплуатируют Superjet100, Airbus 320 и 321.

В других крупных компаниях – «Уральских авиалиниях», S7, Utair – не ответили на запрос «Ведомостей». Представители компаний также не ответили на вопрос, были ли инциденты, когда пассажиры пытались провести животных тяжелее 50 кг.

«Инициатива по увеличению веса животных для провоза в багаже требует детальной проработки авиакомпаний и Минтранса. Мы поддерживаем увеличение нормы провоза домашних животных, но важно принять такую норму, которая будет применима ко всем воздушным судам. Мы считаем, что более значимая тема на данный момент – урегулирование вопросов о перевозке домашних животных в салоне самолета», – считает председатель Общероссийского объединения пассажиров Илья Зотов.

В конце 2019 г. «Аэрофлот» оказался в центре скандала с связи с перевозкой тяжелого кота Виктора из Риги во Владивосток с пересадкой в «Шереметьево». Хозяину пришлось

подменить кока на взвешивании более легким; когда это стало известно, авиакомпания исключила этого клиента из программы лояльности.

Общероссийское объединение пассажиров тогда обратилось к **министру транспорта** Евгению Дитриху с предложением установить в России общие правила перевозки домашних животных в самолетах. Организация обратила внимание, что сейчас авиакомпании устанавливают собственные правила: вес животных, которых пускают в салон, варьируется от 5 до 12 кг с учетом переноски. **Минтранс** в итоге отказался менять правила авиаперевозки животных.

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2021/02/15/858084-mintransu-predlozhili>

ДЕЛОВОЙ ЕЖЕНЕДЕЛЬНИК ПРОФИЛЬ; ИВАН ДМИТРИЕНКО; 2021.02.15; НАБОР ВЫСОТЫ - ОЧЕРЕДЬ НА ВЗЛЕТ; ЧЕГО ДОСТИГЛА ОБЪЕДИНЕННАЯ АВИАСТРОИТЕЛЬНАЯ КОРПОРАЦИЯ ЗА 15 ЛЕТ СВОЕГО СУЩЕСТВОВАНИЯ

В феврале 2006 года президент России Владимир Путин подписал указ о создании Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК). Спустя 15 лет можно констатировать, что происходит своеобразное переучреждение ОАК. Идея производства российских самолетов в широкой международной кооперации потерпела крах на фоне кризиса в отношениях России и Запада. Планы по захвату мирового рынка гражданской авиации оказались слишком оптимистичными, особенно в условиях санкций.

Теперь на повестке дня стоит другая задача: воссоздание внутри национальных границ самодостаточного авиапрома. При этом, как и во времена СССР, произведенные самолеты будут летать преимущественно в «домашнем» небе и эксплуатироваться российскими перевозчиками. По мысли чиновников, новая концепция позволит «поставить на крыло» минимум три самолета (МС-21, Ил-114 и Ил-96) и вдохнуть новую жизнь в уже летающий «Суперджет».

В этих условиях не стоит удивляться полярным оценкам деятельности ОАК, восходящим почти к философской дискуссии. С точки зрения «рыночников», развитие корпорации не имеет смысла: зачем поддерживать на плаву заводы, чья продукция не востребована в условиях международной конкуренции? Логично, что каждый год она генерирует убытки, ложащиеся на плечи налогоплательщиков.

С фланга «государственников» звучат другие тезисы. Столетняя история национального воздухоплавания - часть культурного наследия страны, едва не утраченная в «лихие девяностые». И даже если сейчас наши самолеты неидеальны, важно сохранить компетенции в авиастроении для будущих поколений. Россия не должна исчезнуть из «вышей лиги» государств с собственным доступом к небу - за ценой не постоим!

«Профиль» собрал мнения авиаэкспертов, а также узнал позицию самой ОАК, чтобы составить всестороннюю картину происходящего в гражданском авиапроме.

МС-21: заменили все полимеры

Среднемагистральный МС-21 - самое долгожданное детище российского авиастроения. Благодаря крылу и хвостовому оперению из полимерных композитных материалов он должен превзойти аналоги от Boeing и Airbus: меньше расход топлива, больше места в салоне.

Одна проблема: МС-21 никак не доберется до конвейера. Разработка, обеспеченная нормальным финансированием, стартовала в 2008 году. В 2014 году глава Минпромторга РФ Денис Мантуров сообщил о запуске серийного производства в 2017-м.

Но ни это, ни многие другие заявления чиновников не сбылись.

Месяц назад Мантуров выступил с новым прогнозом: первый серийный МС-21 будет передан «Аэрофлоту» до конца нынешнего года. «2023 год - порядка 10-15 машин, 2024-й - мы должны выйти под 30, с 2025 года - 36 и нарастить до 72 машин по году», - добавил министр.

Последние переносы в производстве МС-21 связаны с антироссийскими санкциями. В 2018 году США запретили своим компаниям поставлять в Россию те самые полимерные композиты. Проблему удалось решить благодаря заводу «Росатома» и ученым из МГУ, которые разработали отечественные аналоги импортных компонентов. Осенью 2020-го отечественные композиты прошли квалификационные испытания. Как рассказали «Профилю» в ОАК, серийные МС-21 будут поставляться заказчикам уже с российским крылом. При этом те отнеслись с пониманием к задержкам и «не предъявляли штрафных санкций».

Параллельно идет работа над созданием отечественного двигателя ПД-14. Тестовый образец готов: в декабре МС-21 совершил с ним первый полет. Как сообщают в ОАК, в 2022 году самолет с ПД-14 должен получить сертификат Росавиации, позже - европейский сертификат EASA.

Пока же МС-21 будет выпускаться с американскими двигателями PW1400G от Pratt&Whitney.

В июле 2019-го был размещен госзаказ на 40 таких двигателей на сумму \$250 млн. До этого сообщалось, что PW1400G потребуются для первых ста лайнеров. Впрочем, многое будет зависеть от политической обстановки.

«В середине 1990-х возник проект оснащения широкофюзеляжного Ил-96 двигателями Pratt&Whitney, - вспоминает председатель редакционного совета «Авиатранспортного обозрения» Алексей Синицкий. - Благодаря им четырехмоторный самолет становился двухмоторным и весьма перспективным на мировом рынке. Но под давлением американской прессы, возмущившейся тем, что Pratt&Whitney льет воду на мельницу конкурента «Боингов», компании пришлось отказаться от поставок для Ил-96. Сейчас Pratt&Whitney дистанцировались от темы санкций и потихоньку продолжают с нами работать. Хорошо, что изначально было принято решение проектировать МС-21 под два типа двигателей. Правда, тогда предполагалось, что наши моторы будут просто дешевле американских».

Из-за санкций любое сотрудничество с западными партнерами стало ненадежным, сетуют чиновники. В 2019 году вице-премьер РФ Юрий Борисов говорил, что «заблокированы поставки титанового крепежа, машин для выкладки сухой углеродной ленты и другого оборудования» для МС-21. Осенью 2020-го Денис Мантуров поведал об ограничениях в «наладке оборудования» и «перелетах специалистов», участвующих в испытаниях российских лайнеров. А глава департамента радиоэлектронной промышленности Минпромторга Василий Шпак отметил, что некоторые поставщики негласно, «по факту без объявления санкций» саботируют контракты с нашими авиазаводами.

Впрочем, в ОАК заверили «Профиль», что «не получали от зарубежных партнеров уведомлений об отказе от сотрудничества». Так или иначе, согласно размещенному в мае прошлого года госконтракту на сумму 12 млрд рублей, Минпромторг поручил до 2024 года импортозаместить более 50 агрегатов и систем МС-21 - от вспомогательной силовой установки до шин и кресел пилотов.

Русификация «Суперджета»

Похожая ситуация сложилась с ближнемагистральным «Суперджетом» (SSJ 100). На данный момент это единственный состоявшийся проект гражданского авиастроения РФ: на начало 2021 года выпущено более 200 «Суперджетов».

Увы, другие достоинства самолета менее очевидны. Проблемы с системой его обслуживания и ремонта стали притчей во языцех. Из-за этого авиакомпания жаловались на поломки, и в 2017 году улучшить самолет до «мировых показателей» потребовал премьер-министр Дмитрий Медведев. Дополнительный удар по репутации SSJ 100 нанесли аварии в аэропортах «Якутск» и «Шереметьево», после которых авиакомпании призвали Минтранс проверить надежность лайнера.

Наконец в апреле 2019 года началась работа над импортозамещенной версией «Суперджета» (SSJ-New). Формально с вышеописанными проблемами она не связана. Однако хронические отказы наблюдались и у иностранных комплектующих (например, у горячей части двигателя от французской компании Safran). При этом их доля в системах самолета доходит, по разным оценкам, до 70- 80%. На волне импортозамещения после 2014 года Минпромторг утвердил план, согласно которому 10 из 22 узлов «Суперджета» должны стать полностью российскими. С запуском проекта SSJ-New задачу пересмотрели: теперь планируется замещение 97% импортных деталей. Выход на рынок обновленного «Суперджета» ожидается в 2024 году.

«Несомненно, импортозамещение пойдет на пользу, - уверен главный редактор портала Avia.ru Роман Гусаров. - Дело даже не в санкциях, а в том, что иностранные поставщики продают запчасти к SSJ 100 в полтора-два раза дороже, чем аналогичные детали для самолетов Boeing и Airbus. Производя все у себя, да еще за рубли, то есть устранив фактор валютных колебаний, мы сможем держать конкурентную цену на SSJ-New».

Авиационная авария

Между тем новый российский курс идет вразрез с мировым трендом. Ведущие авиапроизводители, не испытывающие ограничений политического характера, собирают самолеты с миру по нитке: «Боинги» получают компоненты из Италии и Японии, бразильские Embraer - из США, Испании, Германии и Бельгии...

Алексей Сеницкий констатирует утрату изначальной идеологии SSJ 100. «Изобилие импортных компонентов было призвано облегчить вход на мировой рынок. Чтобы быть на нем успешным, нужно предлагать самолет с «начинкой» от признанных брендов. Был расчет на международное развитие «Суперджета», но теперь такие перспективы не просматриваются», - говорит он.

«Даже советский авиапром не был полностью самостоятелен, - развивает мысль экс-конструктор ОКБ им. Сухого Вадим Лукашевич. - Работала кооперация стран СЭВ, что-то закупалось в обход американских санкций через Индию, был и промышленный шпионаж. И все равно оставались слабые места, где никак не удавалось поравняться с США. Возьмем смежную отрасль - космонавтику. Наш «Буран» проигрывал шаттлам по чистоте алюминиевого сплава, используемого в обшивке.

Из-за этого предельная температура ее нагрева была ниже, чем у американцев, что приходилось компенсировать толщиной теплозащитного слоя. В итоге на «Буране» теплозащита весила 9 тонн, а на шаттлах - семь».

Сегодня же у России возможностей для самообеспечения еще меньше, чем у СССР, полагает Лукашевич: «Говоря простым языком, умных людей поубавилось. Конкурс в технические вузы ниже, профессия инженера менее престижна, зарплаты на авиазаводах не мотивируют и так далее. При этом авиастроение стало более наукоемким, и мировое разделение труда усилилось. Авионикой занимаются 2-3 производителя, двигателями - 4-5 фирм, и они объективно делают это лучше всех. Любая страна не сможет создать у себя авиаотрасль полного цикла на мировом уровне. Да и что значит «наши комплектующие»? Давайте разберем: откуда берутся станки, сплавы, припой, герметики? Выяснится, что везде что-то зарубежное».

Исполнительный директор агентства «АвиаПорт» Олег Пантелеев считает, что изготовить полностью российский самолет технически возможно. Другой вопрос, насколько это оправданно, учитывая планируемые объемы производства. «Поскольку мы намерены отстаивать, требуются крупные инвестиции для запуска производственных линий. Одними лишь MC-21 и SSJ-New их не окупить. Нужно масштабировать результат на другие программы. Было бы хорошо, сумей мы унифицировать конструктивные решения для разных самолетов, но пока этого не произошло», - рассуждает эксперт.

Побочным эффектом импортозамещения стала отсрочка от разработки других версий SSJ 100, о которых сообщалось в 2016-2018 годах: 75-местной, 110-местной, грузовой,

деловой (Sukhoi Business Jet) и салона для перевозки спортивных команд (Sportjet by Sukhoi). В частности, в 75-местной версии для коротких рейсов была заинтересована авиакомпания S7, успевшая оформить предзаказ на 75 судов. Узнав об отмене проекта, владелец S7 Владислав Филев возмутился нежеланием чиновников «слушать авиаотрасль».

Подобные проекты едва ли будут реализованы в дальнейшем, прогнозирует Роман Гусаров: «Суперджет» - вещь в себе, он изначально спроектирован так, что любое изменение влечет за собой переделку всей конструкции: крыла, двигателя, шасси. И это проблема. Тот же Embraer имеет семейство самолетов разной размерности, что больше ценится на рынке».

Что касается MC-21, то помимо базовой конфигурации (MC-21-300) на 200 пассажиров также планировалось разработать другие версии: укороченную на 150 кресел и удлиненную на 250. Как сообщили в ОАК, от этих идей не отказались, по первой из версий выпущена рабочая конструкторская документация, но в целом и по SSJ 100, и по MC-21 решение о новых разработках будет приниматься после завершения текущих программ «в зависимости от ситуации на рынке».

Подытоживая тему импортозамещения, следует отметить, что российские власти все-таки настроены продолжать сотрудничество с добросовестными зарубежными поставщиками. Как сообщил «Профилю» источник, близкий к руководству авиаотрасли, реальный курс ОАК напоминает подход к выбору двигателей для MC-21 и отражает не столько стремление к автаркии, сколько подготовку к любому варианту развития отношений с Западом.

Не взлетело

Какова в целом рыночная стратегия ОАК? О том, чтобы бросить вызов Boeing и Airbus с их 400- 800 проданными самолетами в год, речи никогда не шло. Однако в первоначальной стратегии корпорации, проект которой был подготовлен в 2008-м, говорилось о занятии к 2025 году 12-15% мирового рынка авиалайнеров. Согласно версии стратегии, доступной сейчас на сайте ОАК, этот показатель понижен до 4,5%. Но достигим ли хотя бы он?

О мировых перспективах MC-21 говорить пока слишком рано. В 2019 году, по словам чиновников, велись обсуждения возможных поставок самолета в Турцию и Индонезию, однако по их итогам не сообщалось даже о подписании рамочных соглашений. Как признал Юрий Борисов, пока российские авиакомпании «не дадут оценку» MC-21, крупных зарубежных контрактов ждать не стоит, поскольку его преимущества «нужно еще доказать».

От «Суперджета» в 2019 году отказался единственный европейский эксплуатант - ирландская компания CityJet. Сейчас менее десятка SSJ 100 остаются на ходу у мексиканского лоукостера Interjet (практически прекратившего свою деятельность в 2020 году), королевских ВВС Таиланда и госструктур Казахстана. С 2018 года российские власти пытались продать «Суперджеты» в Таиланд, Словению, Перу, Иран и даже Замбию - но до поставок дело пока не дошло (в случае с Ираном им воспрепятствовали антииранские санкции США).

Что мешает нашим самолетам стать международными хитами? Во-первых, эксперты отдают должное конкурентам. «Суперджет» должен был занять относительно свободную нишу региональных джетов, но пока его готовили к производству, в ней успели появиться «одноклассники» - Embraer E Jet и Bombardier C Series в разной компоновке. Та же ситуация повторяется с MC-21: его прямой соперник, китайский Comac C919, успеет выйти на рынок раньше нашего лайнера, правда, ориентирован он в первую очередь на внутренний спрос. «Доступ на огромный рынок КНР для MC-21 едва ли будет возможен, поскольку Пекин всячески поддерживает национальную программу, - прогнозирует Олег

Пантелеев. - Что касается SSJ 100, то из-за сильных позиций Embraer его продвижение на всех внешних рынках является проблемой».

«Суперджет» в принципе не имел больших перспектив за рубежом, настаивает Роман Гусаров: «Мы стали заложниками обещаний экс-президента ОАК Михаила Погосяна. С одной стороны, он был прав, говоря, что нельзя делать SSJ 100 только для российского рынка. С другой стороны, планы продавать по 70 «Суперджетов» в год нереалистичны, так как весь мировой спрос на подобные самолеты - менее 100 штук. Неужели он думал, что мы всех подвинем? Это был явный блеф, чтобы выбить финансирование. В итоге мы воспринимаем информацию о низких продажах SSJ 100 как провал».

Во-вторых, планы скорректировала пандемия коронавируса, обрушившая рынок авиаперевозок. Так, в 2019 году ОАК договорилась о продаже 40 «Суперджетов» норвежскому лоукостеру Norwegian Air Shuttle, но прошлой осенью стало известно, что переговоры приостановлены. Пандемия почти не отразилась на темпах производства, а вот активную маркетинговую деятельность пришлось «перенести на более поздний срок», подтвердили «Профилю» в ОАК.

«Рынок будет восстанавливаться долго и медленно: неизбежны банкротства авиакомпаний, вторичный рынок будет насыщен дешевым предложением, производителям придется сбрасывать цены, - прогнозирует Гусаров. - На фоне паники, охватившей Boeing и Airbus, наши проблемы незначительны. При этом для SSJ 100 открывается окно возможностей. Многие рейсы, на которые перевозчики ставили большой Airbus или Boeing, сейчас недозагружены - выгоднее пустить 100-местный «Суперджет», заполнив его до отказа. Пример - российская авиакомпания «Азимут», хорошо отлетавшая на «Суперджетах» в 2020 году, а осенью даже превысившая показатели 2019-го».

Покончить с «авиационным каннибализмом»

Но главная причина невостребованности российских самолетов - отсутствие развитой системы постпродажного обслуживания. Об этом упомянули все собеседники «Профиля». «Читаешь про MC-21: лучший в мире самолет! - разводит руками Вадим Лукашевич. - Но, как говорится, хороший человек - еще не профессия. То же и здесь: какой бы уникальный самолет мы ни создали, если не решим проблему снабжения запчастями, ему ничего не светит.

Почему перевозчики отказываются от «Суперджета»? У него средний налет 3-5 часов в сутки против 16-18 часов у конкурентов. Обычной картиной стал авиационный каннибализм: часть принадлежащих перевозчику «Суперджетов» летает, другая часть служит донором запчастей для первой. Эта проблема нашего авиапрома выявилась еще в советские времена, когда шли поставки техники соцстранам. Нам проще пригнать пустой самолет на замену, чем достать нужную деталь».

Лайнеры Boeing и Airbus тоже ломаются, однако гигантам индустрии за счет эффекта масштаба проще содержать сервисные центры по всему миру. «Это замкнутый круг. Если у вас мало заказчиков, нет смысла строить глобальную сеть центров. С другой стороны, без логистики и сервиса не придут и заказы, - признает Алексей Синицкий. - Авиакомпаниям всегда проще купить самолет у проверенного производителя. Новым игрокам на авиарынке приходится много инвестировать в техподдержку, чтобы завоевать доверие».

В ОАК признают проблему, уверяя, что делают немало для ее решения. Сформированы склады длинноцикловых запчастей, позволяющие поставлять их «в режиме 24/7/365», введен цех структурных ремонтов, открыт центр обслуживания на Дальнем Востоке и так далее. Дальше должно быть проще: создаваемую для «Суперджета» базу адаптируют для MC-21 и других новых моделей. Правда, пока речь идет о работе на российском рынке.

Своя ноша

Именно внутренний рынок выручает наших авиапроизводителей в сложившейся ситуации. Правда, за внешне рыночными механизмами просматриваются черты командно-административной системы.

Большинство заказчиков самолетов (авиакомпании «Аэрофлот», «Газпромавиа», «Якутия», «Ямал», а также Государственная транспортная лизинговая компания, «ВЭБ-Лизинг», «Сбербанк Лизинг», «ПСБ Лизинг» и т. д.) прямо или косвенно контролируются государством.

Такая модель позволила еще до запуска производства распределить 175 лайнеров МС-21: в частности, 85 машин должны отойти «Авиакапитал-Сервису» (структура «Ростеха»), 50 - «Ильюшин Финанс Ко» (структура ОАК), 30 - «ВЭБ-Лизингу». В свою очередь, «Авиакапитал-Сервис» передаст 50 своих самолетов «Аэрофлоту» (у акционеров, выступивших против этой сделки, авиакомпания пришлось выкупить акции на сумму 7 млрд рублей).

Сложнее ситуация с «Суперджетом». Проблемы со сбытом привели к сокращению объемов выпуска. В начале 2010-х предполагалось произвести до 2031 года 830 «Суперджетов» - порядка 60 ежегодно. Затем цель понизили до 595 штук - получилось по 35-40 в год. Пару раз эта планка покорилась, но затем показатели пикировали вниз: в 2019 году в плане продаж значилось 20-25 машин - в итоге поставили 6, в 2020-м планировали 20 - поставили 12.

На решение проблемы со сбытом брошены немалые ресурсы. В 2019-м обсуждалась идея чартерных корпоративных перевозок по России, в которых можно было бы задействовать до 50 «Суперджетов». Спустя год появились более весомые проекты. «Аэрофлот» в новой стратегии развития решил передать весь свой парк SSJ 100 (в перспективе - 154 машины) дочерней авиакомпании «Россия» для осуществления внутренних перевозок, а под собственным брендом летать только на лайнерах Airbus. Как пояснил возглавлявший «Аэрофлот» Виталий Савельев, первое позволит выполнять «стратегические обязательства перед авиапромом», второе - стать «пятизвездочной компанией».

Кроме того, 30 «Суперджетов» направят авиакомпании Red Wings, находящейся в собственности «Ильюшин Финанс Ко». При этом в 2016 году, когда Red Wings еще принадлежала структурам бизнесмена Сергея Кузнецова, компания отказалась от эксплуатации SSJ 100, сочтя машину нерентабельной. Но с тех пор авиакомпания успела найти новую рыночную модель, уточняет источник «Профиля» в авиаотрасли.

В ОАК подчеркивают социальную значимость этих мер: «Red Wings реализует значимый проект, направленный на развитие прямых перевозок между регионами, минуя Москву.

В последние пять лет они росли двузначными темпами. Авиакомпании открыли на «Суперджетах» десятки новых маршрутов».

Однако авиаэксперты обращают внимание и на их побочные эффекты. «Авиапроизводители получают дотации от государства, чтобы выпускать самолеты, - допустим. Но теперь еще на бюджет ложится нагрузка по их эксплуатации, - говорит Вадим Лукашевич. - Итог: самолеты есть, летают. Но с точки зрения налогоплательщика это нездоровая схема. Вообще, идея обкатать самолеты на внутреннем рынке и потом только идти за рубеж звучит странно. Вы можете себе представить, чтобы Airbus, выпуская новую модель, использовал в качестве подопытного кролика Air France? Но, с другой стороны, для России это может быть единственный выход. Понятно, что мы потеряли советский авиапром, и пока его восстанавливаем, не сможем сразу сделать хорошо. И хотя нам говорят, что времени на раскочку нет, возможно, раскочка все-таки нужна: выпустить машину на линии, выявить ее недостатки и наработать опыт их устранения».

Справедливости ради, с самолетом Airbus A320 как раз так и было: на начальном этапе госфинансирование и субсидии ряда стран Европы, участвующих в программе, а заодно и Air France, как первый эксплуатант небольшой партии самолетов для обкатки.

Более радикальным способом стимулирования отрасли мог бы стать прямой запрет на ввоз иностранных судов: так было в СССР, что обеспечивало авиастроителей колоссальным объемом работы (от 200 лайнеров в год). Возможно ли сегодня авиационное эмбарго? В 2018 году технический директор ОАК Юрий Тарасов выступил с предложением ограничить импорт иностранных самолетов старше 5- 6 лет. Пока реализована более мягкая мера: с 2021 года правительство перераспределило субсидирование региональных перевозок в пользу авиакомпаний, имеющих в своем парке российские самолеты.

«Приоритетное оказание» господдержки эксплуатантам своей продукции в ОАК считают оправданным. «У авиапрома один из самых высоких мультипликаторов в промышленности. Развитая авиаиндустрия - это рост других отраслей, новые рабочие места, материалы и рынки», - пояснили в корпорации «Профилю».

Однако в какой-то момент протекционистские меры становятся избыточными, возражает Олег Пантелеев. «Отдельные преференции полезны, но без ограничения поставок иностранной техники, - предупреждает эксперт. - Мы должны исходить из задачи сделать российский продукт привлекательным в рыночных условиях. Не стоит возвращать советские времена».

Ил-114 грязи не боится

Что еще происходит в цехах российских авиазаводов, помимо работы над SSJ-New и MC-21? Ближе всего к воплощению проект Ил-114-300. Это турбовинтовой региональный самолет с предысторией. В последние годы СССР выпуск Ил-114 наладили в Ташкенте, но потом производство остановилось. Проверенная конструкция и доступность компонентов внутри страны - к 2016 году, когда власти приняли решение о перезапуске Ил-114, эти аргументы стали решающими.

Предполагалось, что серийный выпуск начнется уже в 2019-м, но лишь в декабре 2020-го Ил-114 совершил первый испытательный полет.

Теперь запуск производства планируется с 2023 года.

Чем вызвана задержка в сравнительно простом проекте? «Создается ряд новых систем и оборудования: двигатели, цифровой пилотажно-навигационный комплекс, более совершенная конструкция крыла. Самолет спроектирован «в цифре», смонтирована автоматизированная линия поточной сборки», - объясняют в ОАК. «С момента, когда у нас объявляют о каком-то проекте, и до реального начала финансирования проходит несколько лет, а люди думают, что работы уже идут. Да и за рубежом самолеты вовремя не сдают, всегда есть трудности. Сейчас Ил-114 должен пройти сертификационные испытания, и мы даже не представляем, какие могут возникнуть проблемы», - добавляет Роман Гусаров.

Каковы рыночные перспективы Ил-114? В российских условиях необходимость такого самолета у собеседников «Профиля» не вызывает сомнений: не очень быстрого (до 500 км/ч) и современного, зато эффективного (турбовинтовые двигатели расходуют в 1,5-2 раза меньше топлива, чем реактивные, на то же пройденное расстояние) и нетребовательного к качеству аэродромов (из-за высокого расположения винтов). По версии ОАК, главное назначение Ил-114 - в «обеспечении авиационной мобильности» в районах Севера, Дальнего Востока и Сибири. Там он должен заменить достигшие критического возраста Як-40, Ан-24 и Ан-2. Кроме того, ожидается создание различных модификаций Ил-114 (воздушная «скорая помощь», самолеты для аэрофотосъемки, на лыжно-колесном шасси и т. д.).

Неудивительно, что о завоевании мирового рынка в контексте Ил-114 речь почти не заходит. В ОАК считают экспортные перспективы машины «неплохими», но оговариваются, что первостепенная задача - «насытить внутренний спрос». «Это тот случай, когда наш собственный рынок с лихвой оправдывает программу», - подтверждает Роман Гусаров.

Ил-96: крупная рыба

По другому сценарию пошло возрождение еще одного советского самолета - дальнемагистрального Ил-96. Поставленный на конвейер в 1987 году в Воронеже, он был во многом имиджевым проектом, ведь до этого у СССР не было представителя в самом престижном классе авиалайнеров. Формально выпуск Ил 96-300 не прекращался никогда, но с начала 2000-х произведено всего полтора десятка машин - в основном для специального летного отряда «Россия» (транспорт президента РФ).

В 2016 году запустили разработку новой версии - Ил-96400М. Ее первый полет был намечен на 2019-й, но затем сроки «поехали». В 2018-м в Воронеже началась сборка планера, в июле 2020-го - испытания навигационного комплекса.

При этом правительство РФ не раз перераспределяло бюджетные субсидии, предназначенные для Ил-96, в пользу других самолетов. В последний раз это произошло осенью 2020-го с прозрачным комментарием **Минтранса**: программа Ил-96 бесперспективна из-за отсутствия потенциальных заказчиков. Но в ОАК уверяют, что проект не остановлен: сейчас первый самолет «находится на стадии окончательной сборки», с середины 2021-го начнется «подготовка к первому полету», на 2022-й «запланированы сертификационные мероприятия».

Сомнения в целесообразности проекта возникли не на пустом месте. В отличие от Ил-114, предназначенный для межконтинентальных перевозок Ил-96 нельзя назвать «социальным», и емкости одного лишь российского рынка ему недостаточно. Однако в международной авиации время четырехмоторных широкофюзеляжных самолетов ушло. «Одноклассниками» Ил-96 являются Airbus A340, Airbus A380 и Boeing 747: первые два уже сняты с производства, на третий больше не принимают заказы.

За последние 30 лет зарубежные концерны разработали самолеты аналогичной вместимости на двух моторах: A330neo, A350, Boeing 777, Boeing 787. В середине 2010-х от эксплуатации Ил-96 официально отказался «Аэрофлот», рассказав о неэффективности модели по сравнению с «Боингами».

Впрочем, нереализованный проект Ил-96 с американскими двигателями Pratt&Whitney (Ил-96МД) показывает, что главный недостаток нашего гиганта может быть преодолен. Идея двухмоторного Ил-96 остается в силе: в частности, именно для этого в 2016 году стартовала разработка нового российского двигателя ПД-35. Его летные испытания планируется начать в 2025 году, серийное производство - в конце 2020-х.

«Четырехмоторный Ил-96 авиакомпания не возьмут, - признает Роман Гусаров. - Поэтому что делать с самолетом, который сейчас собирают в Воронеже, еще предстоит решить. Но, как это ни парадоксально, построить его надо, чтобы сохранить научный потенциал, не растерять кадры. Нам нужно не разучиться производить лайнеры этого класса к тому моменту, как появится ПД-35».

В ОАК подтверждают: функция проекта Ил-96-400М - обеспечить «задел и базу для создания широкофюзеляжного самолета следующего поколения, в том числе в партнерстве с другими странами».

CR929: курс на Восток

Именно таким самолетом может стать российско-китайский CR929, дальнемагистральный лайнер на 280 пассажиров. Его проекту скоро исполнится десять лет: через «меморандум о взаимопонимании» (2012) и «меморандум о сотрудничестве» (2014) только к 2018 году ОАК и китайская корпорация COMAC пришли к общему пониманию характеристик судна. Тогда же макет самолета впервые «засветили» на авиасалонах.

Согласно договоренностям, сборка CR929 будет налажена в Шанхае. COMAC будет отвечать за фюзеляж, Россия - за конструкцию и механизацию крыла. Предположительно на CR929 задействуют наш двигатель ПД-35, но эксплуатация все же начнется с американскими моторами.

Впрочем, полной ясности по этим вопросам нет. Во-первых, в 2019 году появились тревожные новости: COMAC якобы не намерена подпускать российскую сторону к продажам CR929 на китайском рынке, а в этом и заключается наш главный интерес в проекте. Во-вторых, разработка зависла на этапе выбора поставщиков для различных систем самолета. В прошлом году в Минпромторге РФ констатировали «затягивание» этого процесса, а глава гражданского дивизиона ОАК Равиль Хакимов упомянул о «сложностях в совместной работе с китайскими партнерами», из-за которых начало поставок CR929 смещается на 2028-2029 годы.

Впрочем, в Китае считают иначе: в декабре представитель COMAC сообщил, что CR929 выйдет на рынок в 2023 году. В ОАК «Профилю» не назвали конкретные сроки реализации программы, отметив, что стороны уточняют их «с учетом влияния пандемии COVID-19 на рынок авиаперевозок».

«Проекты, связанные с Китаем, всегда отличаются информационной закрытостью, - комментирует Алексей Сеницкий. - Тема CR929 то движется, то не движется. Единственное, что можно точно сказать, - без доступа на китайский рынок для нас она не имеет смысла».

Российскому авиапрому стоит готовиться к любому развитию событий по CR929 и держать в уме Ил-96, чтобы в конечном итоге получить собственный дальнемагистральный лайнер, уточняет Роман Гусаров.

К слову, тот же MC-21 поначалу позиционировался как российско-индийский самолет. Но жизнь рассудила иначе.

«Туполев» жив

Между тем самый амбициозный проект ОАК может выйти из стен «Туполева». Это наше единственное конструкторское бюро, имеющее опыт создания сверхзвуковых лайнеров. И хотя судьба пассажирского Ту-144 оказалась скоротечной (1975-1978), в постсоветское время в «Туполеве» не раз возвращались к теме гражданской сверхзвуковой авиации. Правда, теперь в формате компактного бизнесджета: в 1990-х разрабатывался проект Ту-344, в 2000-х - Ту-444, оба не продвинулись дальше эскизов.

В 2010-х российские власти вспомнили о них на фоне интереса к скоростным бизнес-джетам в мире, а также проекта модернизации сверхзвукового бомбардировщика Ту-160. Однако, как объяснил Денис Мантуров, первоначальная идея сделать гражданскую версию Ту-160 пересмотрена: он слишком велик, поэтому деловой самолет на 16-19 мест придется строить с нуля. В 2022-2026 годах ожидается эскизно-техническое проектирование модели.

В ОАК предпочитают пока не рассуждать «про объем инвестиций, сроки, образцы и другие детали». «Идет « сборка» различных заделов и перспективных наработок, - пояснили в корпорации. - Предстоит решить ряд прорывных задач: обеспечение теплового баланса при длительном сверхзвуковом полете, приемлемый уровень звукового удара. Мы исходим из того, что надо не только построить самолет, но и сделать шаг вперед в технологическом развитии отрасли».

Пока сверхзвуковые проекты выглядят нереалистично, но с чего-то надо начинать, признает Вадим Лукашевич. «Непонятно, кому в «Туполеве» решать такого рода задачи, - говорит он. - Долгое время у предприятия не было заказов, оттуда уходили люди, сильно сократилась территория московского КБ. Несколько лет назад «Туполев» не мог самостоятельно оцифровать документацию по Ту-160, пришлось привлекать ряд заводов по всей стране. А тут нужно создать нечто принципиально новое. Мы и производство «Илов» возобновляем потому, что новые модели сейчас просто не по зубам. Чтобы идти дальше, сперва нужно повторить то, что делали в СССР. Мы учимся работать по своим же чертежам 40-летней давности, делаем ошибки, которые наши отцы и деды делали в 1970-е годы. А куда деваться? Их уже нет, и нам никто не подскажет: ребята, так не надо».

«Улетные» цифры

Во сколько обходится ренессанс российского авиапрома? Разработка «Суперджета» по состоянию на 2013 год стоила \$2 млрд. Импортозамещенная версия SSJ-New потребует еще почти столько же - 120 млрд рублей. Стоимость программы MC-21 в 2018 году оценивалась в 465 млрд рублей. На российско-китайский CR929 нужны инвестиции в размере \$20 млрд, из которых Россия согласна обеспечить половину - порядка 600 млрд рублей (впрочем, пока расходы из бюджета составляют не более 4 млрд рублей в год). На перезапуск Ил-114 и Ил-96 в 2016 году решили выделить по 50 млрд рублей. Всего госпрограмма «Развитие авиационной промышленности на 2013-2025 годы» предусматривает вложение 898 млрд рублей (в текущей редакции).

Но и это не все. ОАК стабильно работает «в минус»: в 2015 году чистый убыток по МСФО составил 109 млрд рублей, в 2016-м - 4,4 млрд, в 2017-м отчетность за год не раскрывалась, в 2018-м - 18,5 млрд, в 2019-м - 60,5 млрд. По итогам 2020 года корпорация прогнозирует «существенное» влияние на финансовые показатели пандемии и обвала рубля. Все это так или иначе требует внеплановых «дозаправок». В 2015 году из бюджета было выделено 100 млрд рублей на погашение валютных кредитов разработчика «Суперджета». Спустя пять лет понадобилось новое «оздоровление». Летом 2020-го утвердили докапитализацию ОАК на 250 млрд рублей для погашения проблемных долгов, некоторые из которых тянутся с 1990-х годов (только на выплату процентов ОАК и ее «дочки» ежегодно тратят 30 млрд рублей, сообщил вице-премьер Борисов). При этом в «Ростехе», получившем контроль над ОАК в 2018 году, сочли, что для сохранения стабильного будущего отрасли требуются более решительные меры.

В 2019 году «Ростех» представил проект масштабной реформы, включающей сокращение штата с одновременным повышением эффективности труда. Как рассказали «Профилю» в ОАК, предстоят «значительные оптимизационные мероприятия», эффект от которых составит 300 млрд рублей за 15 лет. Постепенно ожидается выход на безубыточность и «обретение возможностей для самой корпорации инвестировать в развитие программ». «Оптимизация действительно нужна - на заводах слишком большие площади, низкая производительность труда, - соглашается Вадим Лукашевич. - Образно говоря, одну гайку в США делает один человек, а у нас - десять. Но если из них сократим пять, станет ли сразу лучше? Не факт. Производительность труда - это не просто продукция, поделенная на количество человек.

Это технологические процессы, методы проектирования, культура производства - все придется менять. Но давайте посмотрим еще дальше. Почему-то оптимизацию всегда хотят проводить на уровне предприятий. А как управляется вся отрасль? Мы ушли от советской модели с Минавиапромом, четко контролировавшим каждый завод. Но и к полноценной рыночной экономике не пришли. Она формально есть, но все поделено между госкорпорациями монополистами, слабо подотчетными государству, но постоянно претендующими на бюджетные деньги».

ВЕДОМОСТИ; ЕКАТЕРИНА КИНЯКИНА; 2021.02.16; «СИТРОНИКС» ПРИОБРЕТАЕТ «КРОНШТАДТ ТЕХНОЛОГИИ»; СУММА СДЕЛКИ С МАТЕРИНСКОЙ АФК «СИСТЕМА» ЕЩЕ НЕ КОНКРЕТИЗИРОВАНА

О приобретении «Ситрониксом» 100% акций «Кронштадт технологий» (КТ) у подконтрольного «Системе» АО «Кронштадт» «Ведомостям» рассказали представители обеих компаний. Сумму сделки они не назвали.

Пока за КТ выплачен символический аванс, а полный расчет произойдет после оценки интеллектуальной стоимости разработчика беспилотников – на это может уйти 2–3 месяца, утверждает представитель «Ситроникса».

По словам председателя совета директоров «Ситроникса» и управляющего партнера АФК «Система» Алексея Каткова, морская логистическо-транспортная отрасль – новое направление для компании, которая занимается цифровизацией промышленности:

«Приобретение открывает для нас отрасль морского судоходства, мы планируем объединить экспертизы компаний в разработке ПО для реализации интеграционных проектов в различных отраслях. Опыт КТ «Ситроникс» сможет использовать, к примеру, в нефтегазовом секторе».

По словам гендиректора «Кронштадта» Сергея Богатикова, после продажи морского бизнеса группа сосредоточится на беспилотном авиационном направлении: «Наша стратегическая цель – развитие беспилотной авиации как в военном, так и в гражданском направлениях».

В 2015 г. «Система» приобрела «Группу Кронштадт» у компании «Промышленные инвесторы» и ее партнеров за 4,8 млрд руб. Впоследствии правопреемником «Группы Кронштадт» стала компания ИРТ, владеющая АО «Кронштадт». До последнего времени КТ контролировалась АО «Кронштадт».

КТ является единственным участником от России в Международной ассоциации маячных служб (IALA), отвечающей за развитие цифровой навигации на межгосударственном уровне. В 2020 г. компания представила систему автономного судовождения БЭС-КФ, завершила проект по оцифровке судоходных рек и разработала цифровые тестовые акватории «Эрмитаж» и «Беспилотник» в рамках федеральной целевой программы развития электронной навигации в России.

КТ – крупнейший разработчик радиоэлектронных и информационных систем среди российских частных компаний, отмечает генеральный директор отраслевого центра «Маринет» «Национальной технологической инициативы» Александр Пинский: «Компания является активным участником мероприятий дорожной карты «Маринет» и развивает пилотные зоны для автономной навигации».

КТ уже второй актив, переданный за полгода в ходе внутригрупповых сделок между структурами АФК «Система». В ноябре 2020 г. МТС объявила о продаже системного интегратора NVision Group самой «Системе» за 401 млн руб.

Опрошенные «Ведомостями» эксперты отмечают, что оценить стоимость бизнеса КТ непросто – она зависит от того, сколько стоят ее патенты и ноу-хау. КТ – мировой лидер в своей отрасли, отмечает основатель A.Partners Алексей Соловьев: «Учитывая, что выручка компании составляет почти 2 млрд руб., стоимость всей компании, по самым консервативным оценкам, может составлять 3–4 млрд руб.». Однако оценка нематериальных активов может как значительно увеличить, так и снизить стоимость компании, считает Соловьев.

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2021/02/15/858075-sitroniks-priobretaet>

РБК; СВЕТЛАНА БУРМИСТРОВА; 2021.02.16; ТРОЦЕНКО РЕШИЛ ЗАКАЗАТЬ ПОЧТИ 30 СУДОВ ДЛЯ ПОСТАВКИ УГЛЯ ПО СЕВМОРПУТИ

«Северная звезда» Романа Троценко планирует объявить конкурс на поставку 28 судов ледового класса для вывоза угля с ее проекта в Арктике. Общая стоимость этих судов составит \$1,4 млрд, часть заказов придется размещать за рубежом

Компании «Северная звезда» (входит в холдинг AEON Романа Троценко) для вывоза угля по Северному морскому пути (СМП) потребуется 28 судов ледового класса к 2032 году, стоимость строительства которых составляет \$1,4 млрд. Об этом РБК рассказал сам Троценко.

Согласно майскому указу президента **Владимира Путина**, грузопоток по СМП к 2024 году должен увеличиться до 80 млн т. По итогам 2020 года по нему было поставлено 33 млн т преимущественно нефти, сжиженного природного газа (СПГ) и металлов «Норильского никеля». Уголь по этому маршруту пока не поставляется, но его перевозка включена в план «Северной звезды» по увеличению грузопотока по СМП.

У грузоотправителей есть опасения нехватки ледокольного флота и судов арктического класса при таком значительном росте загрузки СМП. «Ряд потенциальных крупных

перевозчиков по Северному морскому пути (в том числе «Востокуголь» и «Северная звезда») с планируемым объемом грузопотока к 2024 году 28 млн т) не обладают ледокольным флотом и судами арктического класса для перевозки грузов в акватории Северного морского пути», – сообщила Счетная палата в январе, в отчете о промежуточных результатах мониторинга комплексного плана развития инфраструктуры. По данным презентации «Росатома» (единый инфраструктурный оператор СМП), подготовленной к заседанию Госкомиссии по вопросам развития Арктики, дефицит флота на Северном морском пути может составить 19 судов в 2024 году, а к 2030 году он вырастет до 48 судов. Представитель «Росатома» отказался от комментариев.

Как Троценко планирует создать арктический флот

«Северной звезде» принадлежит Сырадасайское месторождение угля, расположенное в Красноярском крае на полуострове Таймыр в 120 км к юго-востоку от поселка Диксон. Его запасы оцениваются в 5,7 млрд т. Компания планирует начать добычу угля в этом году (300 тыс. т) и к 2030 году довести ее до 10 млн т. Объем финансирования этого проекта превысит 45 млрд руб. до 2025 года, говорил губернатор Красноярского края Александр Усс на встрече с Троценко в ноябре 2020 года.

«У «Северной звезды» есть заинтересованность во фрахте судов дедвейтом 105-110 тыс. т ледового класса Arc 5 по контракту на перевозку (take or pay) или их аренду (time-charter)», – сказал Троценко. Компания, по его словам, не будет их заказывать сама, а рассчитывает найти партнера – профессионального перевозчика для выполнения этой задачи. В этой роли может быть «Совкомфлот». При этом, бизнесмен уточнил, что у этой компании сейчас нет флота для перевозки такого тоннажа, хотя она может его построить в эти сроки при договоренности о будущем контракте на перевозку.

В ответ на это представитель «Совкомфлота» сказал РБК, что компания готова рассматривать различные проекты, связанные с морской транспортировкой грузов в Арктической зоне при условии, что параметры этих проектов будут соответствовать утвержденной стратегии компании. Переговоры с «Северной звездой» он комментировать не стал.

«Северная звезда» до конца 2021 года планирует объявить конкурс, по результатам которого с победителем будет заключен контракт на перевозку с гарантиями оплаты. Сумму потенциального контракта Троценко не назвал. Уже к 2024 году компании потребуется десять судов ледового класса для вывоза 6,5 млн т угля по СМП в Нидерланды, Индию, Китай, Корею и Японию. Согласно презентации «Северной звезды», на которую ссылается Троценко (у РБК есть копия), спрос на таймырский уголь есть у индийской Soman Group, у международного трейдера Trafigura и у российской «Северстали». «Северсталь» потенциально заинтересована в закупке угля с Сырадасайского месторождения после начала добычи при условии, что качество сырья будет соответствовать потребностям компании, сказал представитель компании. РБК направил запросы Soman Group и Trafigura.

Согласно презентации «Северной звезды», стоимость каждого судна составит \$50 млн или \$1,4 млрд за 28 судов. Это выше цены судна такого класса на китайском рынке и ближе к стоимости в Европе, говорит руководитель группы оценки рисков устойчивого развития АКРА Максим Худалов. В Китае стоимость одного сухогруза такого класса находится в пределах \$27-35 млн, а в Европе – как раз около \$50 млн, добавляет он.

Глава консалтинговой компании «Гекон» Михаил Григорьев напоминает, что «Совкомфлот» готовится к новому контракту с «дочкой» НОВАТЭКа «Арктик СПГ 2», которая строит его второй завод по производству 19,8 млн т сжиженного природного газа (СПГ) на Гыдане. В соответствии с этим контрактом под управление компании поступают 18 газозубов, строящиеся на судовой верфи «Звезда» в Приморье и южнокорейской верфи Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering (DSME). Этот флот еще надо обеспечить плавсоставом с опытом арктического судоходства в первую очередь, пояснил эксперт. По

его словам, помимо «Совкомфлота» есть несколько компаний, заинтересованных в работе на круглогодичном длительном проекте и имеющих опыт перевозок угля в акватории СМП – например, это Nordic Bulk Carriers или Oldendorff Carriers GmbH & Co. РБК направил запросы в эти две компании.

«По сути, «Северная Звезда» идет по пути «Ямал СПГ» (первый завод НОВАТЭК, мощность которого составляет 16,5 млн т СПГ в год – РБК) с длинным фрахтом и адресным распоряжением правительства по допуску судов под иностранным флагом для вывоза сырья из акватории Севморпути», – отмечает Григорьев. Очевидно, что российские верфи будут не в состоянии построить необходимое проекту количество судов заявленного дедвейта, указывает он. Но, как показывает опыт, построенные на иностранных верфях суда легко ставятся под российский флаг, заключил эксперт. Худалов предполагает, что эти суда могут быть построены в Китае или Южной Корее.

https://www.rbc.ru/business/16/02/2021/602a63b19a7947bbf21feb53?from=from_main_4

КОММЕРСАНТЪ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; 2021.02.16; «СЕВЕРНОЙ ЗВЕЗДЕ» СВЕТИТ ФЛОТИЛИЯ; ПРОЕКТУ РОМАНА ТРОЦЕНКО НУЖНЫ СУДА НА \$1,4 МЛРД

Для вывоза угля проекта «Северная звезда» Романа Троценко по Севморпути к 2032 году понадобится 30 судов. С учетом наличия на рынке только двух судов, которые принадлежат группе ГТЛК, нужно построить еще 28 балкеров класса Arc5 общей стоимостью \$1,4 млрд. Сама «Северная звезда» не планирует заказывать их, а хочет найти партнера и взять суда во фрахт. По мнению экспертов, необходимость строительства такого крупного флота заметно увеличит затраты на и без того дорогой проект.

“Ъ” ознакомился с презентацией проекта «Северная Звезда» стоимостью более 45 млрд руб., реализуемого АЕОН Романа Троценко. В рамках него на базе Сырасадайского каменноугольного месторождения на Таймыре с запасами 5,7 млрд тонн планируется построить разрез, обогатительную фабрику, порт, аэродром, мини-ТЭЦ и т. д.

Согласно документу, уже в 2021 году на месторождении планируется получить первые 300 тыс. тонн угля, в 2022 году запланирована добыча 1,25 млн тонн угля и производство 900 тыс. тонн угольного концентрата.

На полную мощность – 10 млн тонн угля и 7 млн концентрата – производство выйдет в 2026 году.

Ожидается, что в 2024 году, когда грузопоток по Севморпути достигнет 80 млн тонн, 3,8 млн тонн придется на объемы «Северной звезды» (без учета перевозок грузов «Арктической горной компании» на Таймыре, 75% в которой господин Троценко купил после смерти Дмитрия Босова).

Поставки «Северная звезда» планирует как в западном направлении – в Архангельск, Роттердам и Ченнай, так и на восток – Йокогама, Тобата и Хулудао. Исходя из объема перевозок угольной продукции, который к 2032 году должен достигнуть 18 млн тонн, компании потребуется 26 судов в постоянной эксплуатации и еще четыре в резерве. Как отмечается в презентации, сейчас построены и используются два судна – «Адмирал Шмидт» и «Витус Беринг», которые принадлежат структурам Государственной транспортной лизинговой компании (ГТЛК; эту информацию там “Ъ” подтвердили).

Стоимость строительства 28 судов оценивается в \$1,4 млрд (одно судно – \$50 млн), срок строительства – 14–18 месяцев.

Как пояснил “Ъ” Роман Троценко, у «Северной звезды» есть заинтересованность во фрахте судов дедвейтом 105–110 тыс. тонн класса Arc5 по контракту перевозки (take-or-pay) или их аренде (time-charter).

Компания не будет их заказывать сама, а рассчитывает найти партнера, профессионального перевозчика, добавил бизнесмен.

В группе ГТЛК “Ъ” подтвердили, что рассматривают возможность финансирования строительства новых судов и дальнейший лизинг. В «Совкомфлоте» сообщили, что готовы рассматривать различные проекты, связанные с морской транспортировкой грузов в Арктической зоне РФ, «при условии, что параметры этих проектов будут соответствовать утвержденной стратегии компании».

Глава консультационного центра «Гекон» Михаил Григорьев считает, что наиболее вероятное место строительства новых балкеров – обладающие соответствующим опытом азиатские верфи. «Адмирал Шмидт» и «Витус Беринг» были построены в Шанхае, уточняет эксперт.

Для вывоза угля «Северной звездой» потребуется и ледокольная проводка.

Обновленные правила плавания на Севморпути (см. “Ъ” от 2 ноября 2018 года) предписывают обязательную проводку в западном направлении как минимум в течение трех месяцев, уточняет господин Григорьев, а при следовании на восток на большей части акватории Севморпути суда этого класса требуют обязательной ледокольной проводки при средних и тяжелых ледовых условиях круглогодично.

По мнению Максима Худалова из АКРА, строительство 28 судов для вывоза продукции уже является амбициозной задачей. «Оценки затрат на развитие проекта превышали 105 млрд руб. в разные периоды и без строительства новых судов, – говорит он. – Есть опасения, что заявленные планы слегка приукрашивают действительность. Запустить полноценную добычу к 2026 году будет довольно сложно, так как строительство ведется с нуля».

В презентации сказано, что запасы Сырадасайской площади составляют марки угля К, КЖ, КО, востребованные на мировом рынке. По оценкам эксперта, в текущих ценах поставки угля с Таймыра рентабельны даже в адрес Индии. Однако при падении цен до уровней \$100 и ниже рентабельность сохраняется только при поставках в адрес Кореи и Японии, и то если не нужно платить за ледокольную проводку.

Уголь, добытый в районе Севморпути, подпадает под требования Кодекса торгового мореплавания о его вывозе исключительно под флагом РФ. В противном случае «Северной звездой» придется получать исключения (выдаются по решению правительства). При этом не первый год обсуждается законопроект (прошел в Госдуме первое чтение), который может потребовать и строить такие суда на верфях РФ. Строительством крупнотоннажных судов в РФ занимается дальневосточная верфь «Звезда» (управляется консорциумом «Роснефти», «Роснефтегаза» и Газпромбанка). Обращались ли к предприятию компании, планирующие построить арктические балкеры для вывоза угля с «Северной звезды», там комментировать не стали.

При этом средства на федеральные объекты портовой инфраструктуры под «Северную звезду» пока не найдены. Источник “Ъ” в «Росатоме» говорит, что срок строительства федеральных объектов (дноуглубление акватории и подходного канала, строительство средств навигационного обеспечения), согласно декларации о намерениях, – 2022 год. Предварительный объем финансирования – 3,64 млрд руб., источник которого не определен, добавляет собеседник. Учитывая, что в бюджете на 2022 год не предусмотрены средства на реализацию данного проекта, инвестору предложено профинансировать строительство за счет собственных средств, говорит он.

<https://www.kommersant.ru/doc/4692671>

КОММЕРСАНТЪ; ИВАН БУРАНОВ; 2021.02.16; ПОЛНАЯ НЕЙРОСЕТЬ НАРУШИТЕЛЕЙ; НА КАЖДОГО РОССИЯНИНА ПРИХОДИТСЯ ШТРАФ ЗА НЕСОБЛЮДЕНИЕ ПРАВИЛ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Количество штрафов ГИБДД, вынесенных в прошлом году с помощью дорожных камер, вплотную приблизилось к числу россиян – 145,5 млн. Таким образом, следует из данных МВД, которые получил “Ъ”, рост составил почти 20% по сравнению с показателем,

достигнутым отечественной полицией годом ранее. Масштабному подъему штрафных санкций не помешала даже пандемия, когда из-за ограничений часть автомобилистов просто сидела дома. Чаще всего водители получали штрафы за превышение скорости, игнорирование знаков и разметки, проезд на красный сигнал светофора.

В МВД по запросу “Ъ” предоставили статистические данные о нарушениях правил дорожного движения, зафиксированных в 2020 году Госавтоинспекцией. В общей сложности с помощью автоматических комплексов вынесено 145,5 млн штрафных постановлений. Это на 19,2% больше, чем в 2020 году. Отметим, по данным Росстата, в 2019 году в РФ проживало 146,7 млн человек.

По итогам 2019 года количество постановлений с камер (“Ъ” сообщал об этом год назад) увеличилось на 16%. Таким образом, в прошлом году темпы прироста объема штрафов в бюджет ускорились. “Ъ” также запрашивал у МВД данные об общей сумме наложенных штрафов и количестве камер на дорогах в 2020 году, но в полиции эти сведения не предоставили.

Более 85% штрафов (вынесенных как в автоматическом режиме, так и инспекторами) – за превышение скорости: 124 млн постановлений (на 23 млн больше, чем в 2019 году).

Далее несоблюдение требований, предписанных знаками или разметкой (13,6 млн штрафов); проезд на запрещающий сигнал светофора или на запрещающий жест регулировщика (5,2 млн); нарушение правил расположения транспортного средства на проезжей части дороги, встречного разъезда или обгона (2,9 млн); управление неисправным транспортным средством (2,8 млн); нарушение правил применения ремней безопасности или мотошлемов (2,6 млн); несоблюдение требований об ОСАГО (2,6 млн). Замыкает топ-10 нарушений отказ пропустить маршрутное транспортное средство или автомобиль с включенным спецсигналом (1,9 млн), нарушение ПДД пешеходом «или иным лицом, участвующим в дорожном движении» (1,4 млн), и непредоставление преимущества пешеходам или «иным участникам движения» (1,2 млн).

Предварительные итоги 2020 года показывают, что договоров ОСАГО, несмотря на пандемию, автомобилистами было заключено больше на 1,2%. Этим объясняется постепенное снижение числа нарушителей (с 2,8 млн в 2019 году до 2,6 млн в 2020-м), пояснил “Ъ” исполнительный директор Российского союза автостраховщиков Евгений Уфимцев. Многие из попавших в статистику штрафов, отметил господин Уфимцев, выписывались на одного водителя несколько раз в год, потому что 800-рублевый штраф за отсутствие страховки граждан сильно не сдерживает.

В МВД также предоставили данные о нетрезвых водителях и автомобилистах, отказавшихся от освидетельствования: их в 2020 году выявлено более 550,7 тыс. (плюс 0,3%). В 68,4 тыс. случаев заводились дела по ст. 264.1 УК «Нарушение ПДД лицом, подвергнутым административному наказанию». Статья эта, напомним, применяется в отношении водителей, которые ранее были пойманы пьяными за рулем и сели за руль в таком состоянии повторно. Также за год было выявлено 22,4 тыс. водителей, управлявших автомобилем в состоянии наркотического опьянения (это на 5% больше, чем годом ранее). ГИБДД, Росавтодор и другие органы, напомним, в течение прошлого года говорили о сокращении числа автомобилей на дорогах из-за пандемийных ограничений. В результате в отдельные месяцы аварийность сокращалась на 30–40%, по итогам года число ДТП также сократилось (точные данные еще не опубликованы). Число штрафов, по логике, должно было тоже уменьшиться, но этого не произошло, обращает внимание координатор движения «Синие ведерки» Петр Шкуматов. Во-первых, камер за год стало больше, во-вторых, они стали фиксировать сразу по несколько составов правонарушений сразу, отмечает эксперт. В Москве, к примеру, ГИБДД уже присылает «письма счастья» за разговор по телефону за рулем и непристегнутый ремень безопасности.

По прогнозу господина Шкуматова, общая сумма наложенных на водителей санкций в 2020 году превысит 100 млрд руб.

«Качество и возможности технологий растут, алгоритмы распознавания непрерывно совершенствуются, появляются более современные системы фотовидеофиксации,— подтверждает **пресс-служба** ассоциации ОКО (объединяет операторов и разработчиков систем фиксации нарушений).— С каждым годом мы получаем все меньше бракованного фотоматериала, а значит, в ГИБДД поступает больше материалов для рассмотрения. Повышается эффективность распознавания номерных знаков. На многих камерах включили работу в двух направлениях – встречном и попутном». Кроме того, поясняют в ОКО, в последнее время в алгоритмах распознавания активно участвуют «нейросетевые технологии», позволяющие ускорить процесс обработки данных. «Все эти факторы, естественно, приводят к увеличению количества зафиксированных нарушений,— утверждают в ассоциации.— Следовательно, речь не о том, что водители стали больше нарушать, просто современные технологии способствовали более эффективному выявлению нарушений».

<https://www.kommersant.ru/doc/4692638>

КОММЕРСАНТЪ; ОЛЬГА НИКИТИНА, ДМИТРИЙ ШЕСТОПЕРОВ; 2021.02.16; «Ё-МОБИЛЬ» ЗАПИТАЕТСЯ ОТ СБЕРБАНКА; ГРУППА ИНТЕГРИРУЕТ ПРОЕКТ В СВОЮ АВТОМОБИЛЬНУЮ ПЛАТФОРМУ

Сбербанк купил компанию «Ё-инжиниринг», которая разрабатывала российский гибрид «Ё-мобиль». Он обошелся в €150 млн, но в итоге был закрыт до начала серийного выпуска. Команда главного конструктора «Ё-мобиля» Андрея Гинзбурга на базе «Ё-инжиниринг» последние годы не была замечена в крупных проектах, за исключением белорусского электромобиля. Теперь на их команду и компетенции рассчитывает «Сбер» для своей автомобильной платформы, но эксперты сомневаются в эффективности для этого опыта «Ё-инжиниринг».

ПАО «Сбербанк» через ООО «Цифровые активы» приобрел у белорусской «Кейджи Импэкс» 100% ООО «Ё-инжиниринг», следует из данных «СПАРК-Интерфакс». В Сбербанке “Ъ” подтвердили закрытие сделки, сумма инвестиций не раскрывается. Команда и компетенции будут использоваться для развития направлений Sber Automotive Technologies (SberAutoTech), разработки платформы для автономных средств передвижения, беспилотных автомобилей и технологий, уточнили в банке.

В SberAutoTech перешла часть команды «Яндекса», которая отвечала за создание экосистемы для автомобилей, в конце 2020 года компания запустила в Москве тестирование первой серии беспилотников на базе Kia Ceed. В то же время, писали «Ведомости», «Сбер» и Cognitive Technologies заморозили совместный проект Cognitive Pilot, сославшись на отсутствие необходимого госрегулирования.

«Ё-инжиниринг» в 2010-х занималась НИОКР для российского проекта гибридного автомобиля «Ё-мобиль» и сохранила патенты на силовой агрегат, в частности «суперконденсатор». Журнал «За рулем» называл владельцем «Кейджи Импэкс», которой в последние годы принадлежала «Ё-инжиниринг», Андрея Гинзбурга. Он также возглавлял «Ё-Авто», работал над «Ё-мобилем», был главным конструктором проекта.

Впервые о «Ё-мобиле» в 2010 году заявил Михаил Прохоров, инвестиции в проект оценивались в €150 млн. Сроки реализации не раз срывались, и в апреле 2014 года группа ОНЭКСИМ господина Прохорова отказалась от проекта. Среди причин назывался резкий рост расходов, но на рынке исходно слабо верили в проект, называя его имиджевым. Несмотря на заявления Михаила Прохорова о претендентах на разработки, основную часть документации по «Ё-мобилю» за €1 получил НАМИ. До конца 2014 года выпустили четыре экземпляра ё-Crossback, которые получили Владимир Жириновский, Михаил Прохоров, неназванный адресат и одна машина осталась у «Ё-инжиниринг».

«Кейджи Импэкс» в 2017 году приняла участие в проекте белорусского электромобиля на базе Geely – говорилось о создании силовой установки, но в целом запрос на тендере

звучал как «разработка системы управления движением образца, схем ее согласования с электроприводом и батареей». Последний анонсированный проект – НИОКР «полностью электрических» мотоциклов Punch. О компетенциях или разработках по автономным технологиям или беспилотникам у «Ё-инжиниринг» никогда не упоминалось. Связаться с господином Гинзбургом не удалось.

«Сбер», вероятно, в целом заинтересован в наличии команды автоинженеров с опытом, полагают источники “Ъ”, а ее сейчас сложно найти на рынке. Опрошенные аналитики также не видят прямой связи между компетенциями по электромобильности, которые никто не берется оценивать, и беспилотниками.

Сергей Удалов из «Автостата» подчеркивает, что «Ё-мобиль» был хорошим маркетинговым ходом, а для создания машины, как показывает опыт даже успешных проектов из Китая, нужны опытные инженеры из крупных концернов. Владимир Беспалов из «ВТБ Капитала» добавляет, что партнерство с Cognitive развивалось в рамках концепции возможности перехода с третьего уровня автономности (driver assistant) на четвертый, которую отрицают игроки вроде «Яндекса», Waymo и другие. Ряд источников “Ъ” согласны, что вряд ли речь идет о конкретном понимании перспектив и это deep rockets problem («синдром избытка средств»).

Дмитрий Бабанский из SBS Consulting полагает, что «Сбер» активно развивает логистические направления, беспилотники – «перспективное в долгосрочном плане решение логистических задач, особенно в грузоперевозках», а «Ё-мобиль» «скорее нужен для формирования компетенций». У «Кейджи Импэкс» был проект электрического «каблучка» по типу Peugeot Partner, в основе которого лежала идея, что электротранспорт при нынешней стоимости батарей должен быть только коммерческим. Коммерческое применение беспилотников источники “Ъ” в автопроме также называют более перспективным в ближайшие годы из-за того, что возможность участия такого транспорта в общих потоках ограничена.

<https://www.kommersant.ru/doc/4692666>

КОММЕРСАНТЪ; ИЛЬЯ УСОВ; 2021.02.15; ЛИЗИНГА УБЫЛО; РЫНОК ПРОСЕЛ В КОРПОРАТИВНЫХ СЕГМЕНТАХ

Рынок лизинга в прошлом году упал впервые за пять лет – на 6%. Причиной стало тяжелое положение в корпоративных капиталоемких сегментах, прежде всего авиационном и железнодорожном, на фоне пандемии. Драйвером же рынка выступил розничный автомобильный лизинг. В этом году ситуация, скорее всего, останется непростой и падение может продолжиться. Хотя ряд экспертов ожидают оживления, в том числе в наиболее кризисном авиационном лизинге.

“Ъ” ознакомился с исследованием рынка лизинга, подготовленным «Эксперт РА» при поддержке Объединенной лизинговой ассоциации. В нем говорится, что в 2020 году объем нового бизнеса (то есть стоимость переданных клиентам за период времени предметов лизинга без НДС) лизинговых компаний сократился впервые с 2015 года. Снижение составило 6%, до 1,4 трлн руб. Ситуация усугубилась к концу года: в четвертом квартале падение составляло уже 9%.

Существенно снижение показателей продемонстрировали три крупнейшие компании – **Государственная транспортная лизинговая компания** (ГТЛК, на 12%), «Сбербанк Лизинг» (на 34%), «ВТБ Лизинг» (на 10%). Сокращение объема нового бизнеса привело к падению их доли на рынке на 5 процентных пунктов (п. п.), до 31%, отмечают в «Эксперт РА». Основной удар пришелся на корпоративный сегмент, прежде всего на авиационный и железнодорожный лизинг (см. “Ъ” от 19 ноября 2020 года), которые составляют около половины портфеля российских участников рынка (оценивается исходя из задолженности лизингополучателя по текущим сделкам).

Наибольшее снижение показателей нового бизнеса у нас произошло в капиталоемких отраслях», – говорит гендиректор «ВТБ Лизинга» Дмитрий Ивантер.

«В связи с локдауном из-за пандемии во втором квартале прошлого года были отложены либо полностью остановлены масштабные инвестпроекты», – добавляет гендиректор «Сбербанк Лизинга» Вячеслав Спиров.

Вместе с тем ряд экспертов с оптимизмом смотрят на судьбу наиболее провалившихся сегментов. За счет эффекта низкой базы в этом году в авиационном лизинге возможен «значительный рост», не менее 20%, полагает старший директор «Эксперт РА» Руслан Коршунов. Гендиректор «ПСБ Лизинг» Сергей Огиенко и Дмитрий Ивантер возлагают надежды в этом плане на региональные авиаперевозки. «Ситуация улучшится во второй половине года, а в следующем году рынок начнет восстановление», – соглашается гендиректор «Регион Лизинга» Рустем Мухамедов.

Железнодорожный сегмент пока выглядит менее перспективным. По прогнозам господина Коршунова, в 2021 году лизинг этой техники может обвалиться еще на 10%, начала восстановления он ожидает не раньше 2022 года. Околонулевых темпов роста ждут Рустем Мухамедов и управляющий директор ГК «Альфа Лизинг» Ольга Гришина. «Мы видим перспективы роста рынка к 2023–2024 годам, когда откроется Восточный полигон и в целом закончится нижняя часть цикла рынка грузовых железнодорожных перевозок», – полагает господин Ивантер.

Зато все участники солидарны, что драйвером отрасли останется сегмент грузовых и легковых автомобилей, прежде всего розничного направления.

«За последние пять лет среднегодовой темп роста (CAGR) продаж новых легковых автомобилей составляет около 0,5%, коммерческих – около 2%. Вместе с тем автолизинг в денежном и количественном выражении рос в эти пять лет двузначными темпами», – поясняет гендиректор «Европлана» Александр Михайлов.

По словам топ-менеджера, продолжению роста в сегменте легковых автомобилей будет способствовать недостаточное проникновение лизинга в продажах (около 12% в России против более 30% в развитых странах), а также необходимость обновления автопарка, средний возраст которого превышает 10–12 лет. Впрочем, по словам госпожи Гришиной, в сегменте грузовых автомобилей проникновение лизинга уже составляет около 60–70%, поэтому «динамика роста в грузовом сегменте будет небольшая».

В целом же, по мнению господина Коршунова, объем нового бизнеса после снижения в 2020-м начнет восстанавливаться в 2021 году, демонстрируя рост на 10–15%. Поддержку рынку, добавляет топ-менеджер, могут оказать и другие сегменты по мере восстановления экономики и роста цен на энергоносители, например лизинг оборудования для добычи нефти и газа.

Суда увеличили долю

В корпоративном сегменте все большую долю занимает лизинг судов. По итогам девяти месяцев 2020 года его объем сохранился на уровне предыдущего года, что на фоне падения в других сегментах позволило ему значительно увеличить свою долю. Еще одна причина стабильности сегмента, по мнению управляющего директора ГК «Альфа Лизинг» Ольги Гришиной, заключается в том, что «суда действительно изношены и потребность в них увеличилась». «В 2021–2023 годах государство потратит 10,4 млрд руб. на субсидирование кредитов и лизинга для новых судов, ожидается обновление российского флота и реализация проектов по строительству морских и речных судов», – указывает и гендиректор «ВТБ Лизинга» Дмитрий Ивантер. Он напоминает, что Минпромторг планирует продлить до 2023 года субсидии, которые частично компенсируют заказчикам строительства новых судов в России расходы на выплату процентов. Вместе с тем этот сегмент во многом зависит от деятельности одной компании – ГТЛК. Как отмечает старший директор «Эксперт РА» Руслан Коршунов, она «заключала более 3/4 всех сделок с водным транспортом». По его оценке, при отсутствии существенных переносов сроков

по строительству судов в этом году рост нового бизнеса «составит не менее 15%, а CAGR за 2020–2023 годы составит около 20%».

<https://www.kommersant.ru/doc/4692076>

<https://www.kommersant.ru/doc/4692108>

ТАСС; 2021.02.15; ПЕРВЫЕ ТАНКЕРЫ ЛЕДОВОГО КЛАССА НАЧАЛИ ДОСТАВКУ ЯМАЛЬСКОГО ГАЗА ПО СЕВЕРНОМУ МОРСКОМУ ПУТИ

Уральская электронная таможня впервые оформила временный ввоз трех танкеро-газовозов ледового класса для транспортировки газа из порта Сабетта Ямало-Ненецкого автономного округа по Северному морскому пути. Об этом сообщили журналистам в **пресс-службе** Уральского таможенного управления.

«Помещение транспортных средств под таможенную процедуру временного ввоза позволяет участнику внешнеэкономической деятельности воспользоваться льготой по уплате таможенных пошлин и налогов. В течение трех лет танкеры-газовозы смогут беспрепятственно транспортировать ямальский газ из порта Сабетта по Северному морскому пути», – цитирует **пресс-служба** начальника Уральской электронной таможни Сергея Епифанова. В управлении уточнили, что это первые подобные танкеры.

По данным таможни, морские наливные суда длиной почти 300 м и вместимостью 172 тысячи куб м будут без сопровождения ледокола перевозить ямальский газ потребителям при пониженных температурах (до -50 С) во льдах свыше двух метров. Танкеры имеют разные порта приписки – Гонконг, Кипр, но принадлежат одной компании, зарегистрированной в Сингапуре.

Порт Сабетта был построен для реализации проекта «Ямал СПГ». «Ямал СПГ» (50,1% – у «Новатэка», по 20% – у французской Total и китайской CNPC, 9,9% – у Фонда «Шелкового пути») – первый завод «Новатэка» по сжижению газа. Проект реализуется на базе Южно-Тамбейского месторождения (полуостров Ямал), запущены три технологические очереди по производству СПГ мощностью около 5,5 млн т в год каждая.

<https://tass.ru/ekonomika/10701373>

РЖД-ПАРТНЕР; АЛЕКСАНДР СОЛНЦЕВ; 2021.02.15; В ТРАНСПОРТНОЙ СТРАТЕГИИ ДО 2035 ГОДА ДЛЯ ВСМ МОСКВА – ПЕТЕРБУРГ МОГУТ УКАЗАТЬ НА МАГЛЕВ

В РФ решено уточнить параметры стратегии развития транспортной системы и продлить ее до 2035 года. Соответственно в **Минтрансе России** разрабатывают предложения на эту тему. Они коснутся в том числе сети скоростных и высокоскоростных магистралей.

В связи с этим экспертное сообщество подготовило поправки, связанные с развитием скоростного железнодорожного сообщения и ВСМ, где намечено уточнить возможные технологии, которые допустимо применять в рамках **нацпроектов**.

Это значит, что в обновленном документе может появиться еще одна технология – магнитолевитационная (маглев). Соответственно предстоит оценить ее перспективы. А для этого маглев придется сравнить с традиционными рельсовыми путями. И данный вопрос планируется рассмотреть на заседании Госсовета РФ.

В РФ действует инвестиционная программа развития РЖД. Однако в ней не нашлось места маглеву. Между тем ряд специалистов полагают, что системы «колесо-рельс» не могут решить некоторые задачи, которые поставлены перед наземным транспортом России. Прежде всего это касается высокоскоростного транспорта.

Против законов физики не пойдешь

Сделанные выводы основываются на законах физики, которые следует учитывать при скоростях более 300 км/ч, уточнил руководитель НОЦ ПП ПГУПС Анатолий Зайцев.

Во-первых, безопасность движения снижается из-за неустойчивости контакта между колесом и рельсом. Для преодоления этого явления требуется применение дополнительных дорогостоящих технологий.

Во-вторых, надежность токосъема теряется. В результате приходится искать решения, которые опять-таки существенно удорожают проекты.

В-третьих, ухудшается и ряд других характеристик, особенно зимой.

Неслучайно, например, в Китае, обладающем самой протяженной сетью ВСМ, для высокоскоростных поездов на технологии «колесо-рельс» установлены пределы скорости: 320 км/ч летом и 220 км/ч зимой. Это следует из данных Международного союза железных дорог.

«РосМаглев» разгонит состав до 650 км/ч

Соответственно для достижения более высоких скоростей более перспективной технологией выглядит система маглев (с линейным тяговым электродвигателем). В кластере «Российский маглев» разработана такая технология, следует из данных, имеющихся в распоряжении объединенного ученого совета ОАО «РЖД».

Международное научное сообщество (прежде всего в рамках деятельности Международного совета по магнитной левитации) признало первенство России в получении эффекта магнитной левитации на основе комбинированного источника мощного направленного магнитного потока. Это подтвердил президент Международного совета по транспортным системам маглев Йоханнес Ключспис.

По его словам, отечественная магнитолевитационная транспортная система имеет экспортный потенциал. И она способна обеспечить перевозки пассажиров со скоростью 550–650 км/ч.

Как считают российские специалисты, оптимальный маршрут трассы маглев – от Санкт-Петербурга до Москвы с последующим продлением до побережья Черного моря.

Возможна также организация движения грузовых составов в створе транспортных коридоров Запад – Восток и Север – Юг, в том числе для доставки транзита. Это один из способов восполнить дефицит провозных способностей сети РЖД, считают специалисты.

А среднескоростной маглев способен составить альтернативу метро в сфере пригородных и городских перевозок, сообщила заместитель генерального директора ООО «Санкт-Петербургский институт транспортных систем» Елена Ногова. Ранее она выразила сожаление, что разработка подобных проектов в РФ не находит должной поддержки со стороны государства.

Для отработки технологии необходимо определить пилотные проекты. Научное сопровождение готов реализовать инжиниринговый центр при ПГУПСе. Трассировку магистралей и их головных участков сможет осуществить АО «Ленгипротранс».

Строительство эстакад – по силам действующим в РФ организациям. А профильным российским предприятиям не составит труда поставить комплектующие для подобных сооружений.

Проектирование и выпуск подвижного состава могут выполнить отечественные заводы (АО «ТМХ», АО «НПК «УВЗ»). Линейные тяговые двигатели, системы левитации, автоматического управления линейным зазором и процессом движения способны поставить в ГК «Росатом» (АО «НИИФА им. Д. В. Ефремова»).

Как будем строить?

Проекты ВСМ и по технологии маглев, и «колесо-рельс» предполагается реализовывать на условиях концессии.

Расчеты показывают, что стоимость жизненного цикла проекта, приведенная к одному году эксплуатации, примерно на 40% меньше по отношению к классической технологии «колесо-рельс». Таким образом, в эксплуатации маглев может оказаться дешевле.

Следует учесть и то, что стоимость строительства инфраструктуры для скорости маглева в 550–650 км/ч и традиционной ВСМ – на уровне не менее 350 км/ч может оказаться

сопоставимой. Ведь и в том, и в другом случае придется в значительной мере строить магистраль на эстакадах.

Поскольку масса составов маглев меньше, чем традиционных поездов, то по крайней мере часть пути можно создать на основе модификаций винтовых (завинчивающихся) свай, пригодных как для вечной мерзлоты, так и для слабых грунтов, характерных для ряда регионов РФ. А вот для традиционной ВСМ пригодны только массивные бетонные опоры. Сколько будет стоить 1 км пути ВСМ?

Стоимость строительства 1 км линии маглева в двухпутном исполнении оценивается на уровне около 0,6 млрд руб.

По сообщениям в СМИ можно понять, что 1 км пути традиционной ВСМ может обойтись в примерно 0,3 млрд руб. (в ценах 2019 г.). Причем уточненных параметров проекта в ОАО «РЖД» не приводилось.

Неизвестна и длина участков, где поезд гарантированно будет следовать на скорости не менее 350 км/ч. Ведь, судя по проекту, на ряде участков ВСМ пройдет в зоне городской застройки, где поездам планируется сбрасывать скорость. Если это так, то на них должна снижаться и стоимость строительства. А значит, цена участков собственно ВСМ может оказаться выше, чем расчетные 0,3 млрд руб.

Для справки: стоимость строительства 1 км обычного рельсового пути, по данным ООО «ЖелДорСпецПроект», на новых материалах составляет 52,5 млн руб. (на старогодных материалах – 41,7 млн руб.). Это также косвенно свидетельствует о том, что большинство участков ВСМ планируется в эстакадном исполнении.

Пора уже официально сравнить проекты РЖД и маглева

Между тем перед принятием решения о финансировании проекта было бы целесообразным по заданию правительства сравнить две возможные технологии по ряду показателей:

- обеспечение безопасности перевозок;
- степень защиты экологии;
- уровень энергозатрат на единицу производимой перевозочной работы;
- стоимость жизненного цикла, приведенного к одному году эксплуатации.

Остается добавить, что ВСМ Санкт-Петербург – Москва при наличии в РФ политической воли можно построить к 2027 году – как в традиционном исполнении, так и с применением технологии маглев, считают специалисты.

По их мнению, для повышения окупаемости выпуска продукции предприятиями, которые готовы взяться за инновацию, с 2025 года было бы целесообразно в городах-миллионниках начать проекты по строительству пригородно-городских линий среднескоростного маглева.

Ведь это по большей части вопрос мощности транспортных систем, основанных на тех же самых принципах. Однако их стоимость – дешевле решений для ВСМ.

<https://www.rzd-partner.ru/zhd-transport/comments/v-transportnoy-strategii-do-2035-goda-dlya-vsm-moskva-peterburg-mogut-ukazat-na-maglev/>

ТАСС; 2021.02.15; ПУТИН ПОРУЧИЛ ПРОАНАЛИЗИРОВАТЬ ОСВОЕНИЕ СРЕДСТВ, ВЫДЕЛЕННЫХ РЕГИОНАМ НА ДОРОГИ В 2020 ГОДУ

Президент России Владимир Путин поручил кабинету министров проанализировать освоение регионами средств, выделенных в 2020 году на дорожное хозяйство. Как следует из опубликованного в понедельник на сайте Кремля перечня поручений по итогам совещания с правительством, кабмин также должен определить причины низкого уровня освоения средств отдельными регионами.

«Провести анализ освоения субъектами Российской Федерации в 2020 году средств федерального бюджета, выделенных на финансирование мероприятий в сфере дорожного

хозяйства, в том числе определить причины низкого уровня освоения данных средств отдельными субъектами Российской Федерации», – указано в перечне поручений правительству. Доклад по этому вопросу должен быть представлен до 15 марта.

Помимо этого кабмину поручено подготовить при участии профильной комиссии Госсовета предложения по уточнению норматива зачисления в федеральный бюджет в 2022-2024 годах акцизов на автомобильный бензин, прямогонный бензин, дизельное топливо, моторные масла для дизельных и (или) карбюраторных (инжекторных) двигателей, которые производятся на территории РФ. Президент также потребовал при подготовке предложений обратить особое внимание на ряд вопросов, в том числе оценить дополнительные доходы федерального бюджета от этого решения.

Помимо этого правительство должно определить направления расходования средств, полученных от уточнения норматива и предоставляемых регионам в виде межбюджетных трансфертов, в том числе для ремонта дорог, реконструкции мостов и других искусственных дорожных сооружений. **Путин** также распорядился принять меры, чтобы на фоне такого решения снизить риски недофинансирования региональных программ, направленных на достижение показателей национального проекта **«Безопасные и качественные автомобильные дороги»**.

Кабмину также поручено определить механизм, который позволит учитывать предложения руководителей регионов по расходованию средств, полученных от принятой меры. Доклад по этим вопросам должен быть представлен до 1 марта 2021 года.

Проекты создания дорог

Президент также поручил правительству подготовить предложения по реализации коммерчески окупаемых проектов строительства и реконструкции автомобильных дорог.

«Представить предложения по реализации коммерчески окупаемых проектов строительства и реконструкции автомобильных дорог, в том числе с привлечением внебюджетных средств, средств Фонда национального благосостояния и с использованием механизма инфраструктурных облигаций», – указано в числе поручений правительству.

Помимо этого кабмин должен представить «предложения по приоритизации программ и проектов в сфере дорожной деятельности» с учетом ранее данных поручений и обеспечения сбалансированности. Сделать это необходимо в срок до 30 апреля 2021 года.

Президент также поручил правительству рассмотреть вопрос о строительстве мостового перехода через Волгу в Твери. Доклад по этому вопросу должен быть представлен главе государства до 15 марта 2021 года.

<https://tass.ru/ekonomika/10704683>

НАЦИОНАЛЬНЫЕ ПРОЕКТЫ РОССИИ; 2021.02.15; В НЕНЕЦКОМ АВТОНОМНОМ ОКРУГЕ ОТРЕМОНТИРОВАЛИ 23 КМ ДОРОГ

В Ненецком автономном округе по национальному проекту **«Безопасные и качественные автомобильные дороги»** в 2020 году в нормативное состояние привели 22,4 км региональных трасс и 0,2 км улично-дорожной сети Нарьян-Мара. Работы велись на 12 объектах.

Большое внимание уделяли восстановлению дороги Нарьян-Мар – Усинск. Работы по строительству, реконструкции и ремонту проводились сразу на пяти участках. В частности, на год раньше введен в эксплуатацию второй этап первого участка региональной трассы протяженностью 6,7 км. В настоящее время на объекте проведены отсыпка земляного полотна и укладка геосинтетического материала, ведутся работы по укладке гофрированных водопропускных труб.

Кроме того, в 2020 году завершилась реконструкция дороги Нарьян-Мар – Красное, восстановлен участок протяженностью 1,5 км. Для долговечности дорожного полотна

применялась полимерная георешетка, которая позволяет замедлить распространение трещин на покрытиях и тем самым увеличить межремонтные сроки.

В Нарьян-Марской агломерации завершился второй этап ремонта автодороги на участке улица Губкина – ПБО в поселке Искателей, в нормативное состояние приведено 230 м дорожной одежды, также специалисты укрепили обочины, обустроили тротуары и пешеходные ограждения. Согласно контракту жизненного цикла подрядная организация обеспечивает не только строительство, но и содержание дорог до конца 2022 года.

<https://национальныепроекты.рф/news/v-nenetskom-avtonomnom-okruge-otremontirovali-23-km-dorog>

ТАСС; 2021.02.15; ТЕМУ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТА МОГУТ ВЫНЕСТИ НА ПРЕЗИДИУМ ГОССОВЕТА ВО ВТОРОМ ПОЛУГОДИИ

Вопрос о стратегических приоритетах развития транспортной отрасли планируется рассмотреть на заседании президиума Госсовета во втором полугодии 2021 года. Соответствующее поручение президента РФ Владимира Путина опубликовано в понедельник на сайте Кремля.

«Подготовить предложения о рассмотрении во втором полугодии 2021 года на заседании президиума Государственного совета РФ вопроса о стратегических приоритетах развития транспортной отрасли», – говорится в поручении, адресованном администрации Кремля. Срок его исполнения установлен до 30 апреля.

<https://tass.ru/ekonomika/10705007>

ТАСС; 2021.02.15; КОНЦЕПЦИЮ ПРОГРАММЫ СТРОИТЕЛЬСТВА ИНФРАСТРУКТУРЫ С ПОМОЩЬЮ ОБЛИГАЦИЙ УТВЕРДЯТ ДО 31 МАРТА

Президент РФ Владимир Путин поручил правительству утвердить до 31 марта концепцию программы строительства с использованием механизма инфраструктурных облигаций. Как сообщается в понедельник на сайте Кремля, такое поручение глава государства дал по итогам совещания по экономическим вопросам.

«Правительству Российской Федерации: разработать и утвердить концепцию программы строительства (реконструкции) объектов инфраструктуры с использованием механизмов долгового финансирования (в том числе облигаций специальных обществ проектного финансирования и бюджетных кредитов, предоставляемых субъектам Российской Федерации из федерального бюджета)», – говорится в поручении.

Программа должна содержать типы инфраструктуры, строительство которых может идти за счет механизма облигаций, критерии отбора проектов по программе, механизм контроля за использованием средств и строительством, лимиты по объему государственного долга региона для строительства инфраструктуры по программе, порядок погашения долговых обязательств и т. д. Срок поручения установлен до 31 марта 2021 года.

Ранее было зарегистрировано специализированное общество проектного финансирования (СОПФ) «Инфраструктурные облигации», которое будет отвечать за выпуск облигаций на фондовом рынке и выдавать займы на строительство инфраструктуры. Также правительство РФ утвердило правила финансирования строительства объектов с помощью механизма инфраструктурных облигаций. Программа по выпуску инфраструктурных облигаций должна обеспечить доступное финансирование строительства объектов инженерной, транспортной и социальной инфраструктуры для строительства жилья. Согласно утвержденным правилам, средства от размещения облигаций будут получать застройщики в виде инфраструктурных займов.

<https://tass.ru/ekonomika/10705787>

ГУДОК; ЮЛИЯ АНТИЧ; 2021.02.15; УНИВЕРСИТЕТЫ В ДВИЖЕНИИ; МИНТРАНС РЕФОРМИРУЕТ СИСТЕМУ ПОДГОТОВКИ КАДРОВ ДЛЯ ОТРАСЛИ

До 2035 года университеты должны превратиться в «умные» кампусы, которые обеспечат максимально комфортные условия для учёбы и проживания студентов

Председатель правительства **Михаил Мишустин** утвердил Концепцию подготовки кадров для транспортного комплекса до 2035 года – документ опубликован на сайте кабмина 11 февраля. Концепция включает мероприятия, направленные на совершенствование системы отраслевого образования – от открытия новых программ подготовки по перспективным направлениям работы транспорта до инфраструктурного и научного развития учебных заведений.

Концепцию разработал **Минтранс**, в ведении которого (а также его федеральных агентств) находятся 17 отраслевых вузов, в том числе восемь железнодорожных. **«Мы исходим из необходимости системной модернизации транспортного образования, его соответствия глобальным вызовам, с одной стороны, и необходимости сохранения накопленного потенциала, укрепления лидерских позиций на образовательном рынке – с другой, –** рассказал «Гудку» начальник Административного департамента **Минтранса Константин Пашков. – Транспортные образовательные организации должны стать не только устойчивыми и современными площадками кадрового и научно-технологического обеспечения отрасли, но и генераторами новых идей и технологий, международными центрами компетенций в области транспорта».**

Предполагается, что в перспективе до 2035 года университеты превратятся в «умные» кампусы, которые обеспечат максимально комфортные условия для учёбы и проживания студентов.

Учебные корпуса планируется оснастить современным оборудованием, лабораториями для научных исследований и разработок, а также коворкингами и передвижными компьютерными классами. Тренажёрная база должна включать киберфизические симуляторы современных типов автомобильного, воздушного, водного и железнодорожного транспорта.

Будет внедрена модель цифрового университета (цифрового колледжа), управление которой строится на основе больших данных и координируется с помощью платформенных технологий. Также начнёт функционировать единый информационный портал транспортного образования с размещением на нём доступных всем работникам отрасли образовательных модулей и программ дистанционного обучения.

В перспективе в учебных заведениях появятся и новые образовательные программы по таким направлениям, как Big Data, информационное моделирование объектов транспортного строительства, высокоскоростной наземный транспорт, интермодальные перевозки.

Университетские преподаватели будут привлекаться к разработке и сопровождению транспортных проектов.

Ожидается, что в результате реализации концепции учёные из отраслевых вузов перейдут от выполнения отдельных научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ к комплексному технологическому и экономическому аудиту текущего состояния организаций транспортной отрасли.

Для привлечения иностранных абитуриентов некоторые учебные курсы будут преподаваться в том числе на английском языке. Также в университетах появится многоязычная навигация.

«Реализация направлений, сформулированных в концепции, позволит транспортному образованию выйти на совершенно новый уровень, достичь которого нелегко, но весьма заманчиво и почётно», – подчеркнул ректор Омского государственного университета путей сообщения **Сергей Овчаренко.**

КОММЕРСАНТЬ ОНЛАЙН; АЛЕКСЕЙ ЧЕРНЫШЕВ; 2021.02.15; ЭКС-РЕКТОР ПОШЕЛ НА ДЕЛО С СЫНОМ; УТВЕРЖДЕНО ОБВИНЕНИЕ ПО ДЕЛУ О ЗЛОУПОТРЕБЛЕНИЯХ В МОРСКОМ ГОСУНИВЕРСИТЕТЕ

Утверждено обвинительное заключение в отношении бывшего ректора Морского государственного университета (МГУ) имени адмирала Невельского Сергея Огая и его сына Алексея Огая, занимавшего должность начальника учебно-методического управления этого же университета. По версии следствия, руководители вуза злоупотребили должностными полномочиями, создав условия для недобросовестной конкуренции. В результате контакты на поставку и ввод в эксплуатацию учебных тренажеров по максимальной стоимости получили фирмы, принадлежащие знакомым господ Огай. Обвиняемые пока не комментируют позицию обвинения.

Бывший ректор МГУ имени адмирала Невельского (находится во Владивостоке) Сергей Огай обвиняется в совершении преступления, предусмотренного ч. 1 ст. 285 УК РФ (злоупотребление должностными полномочиями), его сын Алексей - в совершении преступления, предусмотренного ч. 5 ст. 33, ч. 1 ст. 285 УК РФ (пособничество в злоупотреблении должностными полномочиями). «По версии следствия, в 2017-2018 годах во Владивостоке ректор вместе со своим сыном создали условия для недобросовестной конкуренции. Они обеспечили двум коммерческим фирмам, принадлежащим их знакомым, заключение по максимальной стоимости контрактов на поставку и ввод в эксплуатацию учебных тренажеров», - сообщила в понедельник пресс-служба Генпрокуратуры.

Для этого до аукционных процедур руководители МГУ «проводили переговоры с выбранными поставщиками, корректировали аукционную документацию, в том числе проекты государственных контрактов и технических заданий».

На основе подложных документов они сформировали начальные (максимальные) цены контрактов, внесли в аукционную документацию ограниченные сроки поставки и условия об отсутствии авансирования, которыми обеспечивали победу в аукционах ранее определенных организаций. «В результате совершенных противоправных действий были нарушены права и законные интересы иных коммерческих организаций, а также допущено неэффективное осуществление закупок и расходование бюджетных средств на сумму 340 млн руб. на приобретение поставленных тренажеров, чем причинен ущерб бюджету РФ», - говорится в обвинительном заключении, утвержденном заместителем генпрокурора. Точная сумма ущерба в сообщении ведомства не называется.

Ранее СКР сообщил, что «для обеспечения исполнения последующего приговора» на имущество господ Огай на сумму 3 млн руб. наложен арест.

Бывший ректор МГУ и его сын пока публично не комментируют обвинения в свой адрес. Морской госуниверситет имени Невельского готовит специалистов всех профилей, необходимых морской транспортной системе, по естественно-научному, гуманитарному, техническому и морскому конвенционному направлениям. Сергей Огай возглавлял МГУ с 2008 года десять лет.

В декабре 2018 года в ходе визита во Владивосток тогдашний заместитель главы **Росморречфлота** Андрей Тарасенко заявил об отставке господина Огая и его переходе на научно-исследовательскую работу.

Вскоре после этого в вузе прошла серия обысков и выемок документов. Первым результатом действий правоохранителей стало возбуждение уголовного дела в отношении бывшего помощника ректора МГУ по инвестиционным программам Владислава Ваксмана. Он был обвинен в получении взятки в размере 2,735 млн руб. в виде ремонта квартиры за принятие и оплату работ по строительству учебно-тренажерного комплекса.

Ваксман признал свою вину и заключил досудебное соглашение с заместителем генпрокурора Ткачевым.

В результате в мае прошлого года Фрунзенский райсуд Владивостока приговорил Владислава Ваксмана к 6 годам лишения свободы условно и штрафу в размере двукратной суммы взятки - 5,471 млн руб.

В материалах суда говорится, что показания Ваксмана позволили следствию установить в действиях ректора Огая «признаки преступления, предусмотренного ч. 1 ст. 285 УК РФ, и возбудить уголовное дело».

Согласно Единой информационной системе в сфере закупок, контракт на сумму 280 млн руб. на поставку и ввод в эксплуатацию «тренажеров нового поколения для нужд учебно-тренажерного комплекса подготовки экипажей судов по выживанию на море» для МГУ выиграло владивостокское ООО «Ремонтно-строительная компания КФК».

<https://www.kommersant.ru/doc/4692555>

ТАСС; 2021.02.16; МВД ПРОПИСАЛО ОБЯЗАТЕЛЬНЫЕ ТРЕБОВАНИЯ К БЕЗОПАСНОСТИ АВТОМОБИЛЯ ПРИ ПРОХОЖДЕНИИ ТО

МВД прописало несколько десятков требований к безопасности транспортного средства при прохождении техосмотра. Об этом говорится в новой редакции федерального закона «О техническом осмотре транспортных средств и о внесении изменений в отдельные законодательные акты РФ», с которым ознакомился ТАСС.

В документе перечислены более 80 требований, касающиеся тормозной системы автомобиля, рулевого управления, внешних световых приборов, шин и колес, а также двигателя и его систем.

Например, водители не смогут пройти техосмотр, если в их транспортных средствах подтекла тормозная жидкость или нарушена герметичность трубопроводов, будет проверяться и стояночный тормоз, который должен блокировать колеса на уклоне. Что касается рулевого управления, то в исправных машинах изменение усилия при повороте рулевого колеса должно быть плавным во всем диапазоне угла его поворота. Если возникнет сложность, то техосмотр пройден не будет. Кроме того, на техосмотре будут обращать внимание на суммарный люфт в рулевом управлении, который не должен превышать предельных значений, установленных изготовителем автомобиля.

Не оставили без внимания и стекла, которые должны быть на местах. Согласно документу, на лобовом стекле допускаются небольшие трещины, не мешающие обзору, но если трещина очень большая и со стороны водителя – автомобиль не допускается к техосмотру. Диагностическую карту не удастся получить, если места для сиденья в транспортном средстве, согласно конструкции автомобиля, не оборудованы ремнями безопасности, которые не должны иметь дефектов (например, надорвана лямка или ремень не вытягивается или не втягивается в катушку).

Что касается автобусов, то они должны быть оснащены тахографом или контрольным устройством регистрации режима труда и отдыха водителей. Не получится пройти техосмотр и тем, у кого в машинах не работают стеклоочистители и стеклоомыватели. Среди требований – целостность внешних световых приборов и правильная настройка света. Не останутся без внимания шины и колеса – не получится пройти ТО, если отсутствует хотя бы один болт или гайка крепления дисков и ободьев колес, не допускается установка на одну ось автомобиля шин разных размеров или конструкций. Обратят внимание и на сезонное соответствие шин.

Оформление диагностических карт

МВД с 1 марта изменяет правила техосмотра автомобилей. С этой даты будут аннулироваться диагностические карты транспортных средств, при оформлении которых

не был проведен технический осмотр, а отметка об аннулировании будет заноситься в единую автоматизированную информационную систему, которая также начнет работать с 1 марта.

Оформление диагностических карт будет производиться непосредственно в электронном виде в системе технического осмотра с обязательным фотографированием транспортного средства до и после ТО. Сама съемка автомобиля будет проходить в пункте технического осмотра или на передвижной диагностической линии. В систему будут вносить информацию о координатах места расположения автомобиля на момент ТО, о дате, а также о времени начала и окончания проведения техосмотра.

Система будет работать в круглосуточном режиме, а все сведения о техосмотре транспортных средств будут храниться в электронном виде. Доступ к ней будет разрешен сотрудникам Госавтоинспекции на федеральном и региональном уровнях. Как сообщили в МВД, оформленная диагностическая карта будет подписана электронной подписью технического эксперта, проводившего осмотр, а водители по желанию смогут получить диагностическую карту в распечатанном виде.

<https://tass.ru/obschestvo/10707039>

ТАСС; 2021.02.15; «АВТОДОР» С 1 АПРЕЛЯ ПРЕКРАЩАЕТ ПРИНИМАТЬ ОПЛАТУ ПРОЕЗДА СМАРТ-КАРТАМИ

«Автодор» с 1 апреля 2021 года прекращает принимать к оплате за проезд по своим дорогам смарт-карты, говорится в сообщении госкомпании.

«С 1 апреля на сети дорог госкомпании «Автодор» прекращается оплата проезда смарт-картами, – отмечается в сообщении. – С 15 февраля по 31 мая владельцы смарт-карт могут обменять их на 50%-ную скидку при покупке транспондера T-pass как через интернет, так и в любом центре продаж и обслуживания ООО «Автодор – платные дороги».

В «Автодоре» пояснили, что оплата смарт-картами – устаревшая технология, при использовании которой водители не получают скидок и бонусов, а процент ее пользователей мал. Кроме того, водителю необходимо останавливаться и передавать карту в руки оператора пункта взимания платы для оплаты проезда, тогда как при использовании транспондера T-pass достаточно замедлиться до скорости 30 км/ч.

В частности, смарт-карту невозможно использовать на ЦКАД, поскольку установленные там рамки взимания платы по технологии «Свободный поток» могут считывать только данные транспондера.

<https://tass.ru/ekonomika/10705915>

ТАСС; 2021.02.15; ВЛОЖЕНИЯ В РАЗВИТИЕ ДОРОЖНОЙ СЕТИ НОВОСИБИРСКА В 2021 ГОДУ СНИЗЯТСЯ НА 21%

Финансирование развития дорожно-транспортной сети Новосибирска, крупнейшего муниципалитета в стране, в 2021 году уменьшат на 21,6% – с 9,5 млрд до 7,5 млрд рублей. Власти планируют продолжить строительство новой станции метрополитена «Спортивная», а также реконструировать несколько крупных участков автодорог в разных частях города, сообщили ТАСС в **пресс-службе** мэрии в понедельник.

«На развитие транспортно-дорожной сети города Новосибирска департаменту транспорта и дорожного благоустройства мэрии города Новосибирска в 2021 году предусмотрены бюджетные ассигнования в размере 7 517 060,4 тыс. рублей, в 2020 году – 9 592 159,0 тыс. рублей», – сообщили в **пресс-службе**.

В мэрии рассказали, что значительная часть вложений будет направлена на строительство объектов к Молодежному чемпионату мира (МЧМ) по хоккею 2023 года. Матчи турнира пройдут с 26 декабря 2022 года по 5 января 2023 года на новой хоккейной арене, строящейся сейчас на левобережье города. Также к чемпионату планируется возвести новую станцию метро «Спортивная», которая сможет принять до 30 тыс. пассажиров в

день. В частности, в рамках подготовки к МЧМ-2023 городские власти планируют построить водоотвод с территории, прилегающей к новой ледовой арене, а также реконструировать площадь вблизи ледового дворца спорта для обеспечения транспортной доступности этого участка.

Кроме этого, на 2021 год запланирован ремонт двух автомобильных дорог на правом берегу Новосибирска, где остро стоит проблема автомобильных пробок, и несколько дорожных участков на левом берегу Оби.

Как сообщал ТАСС, власти Новосибирской области также получают около 4 млрд рублей из федерального бюджета в ближайшие три года на крупные дорожные проекты.

<https://tass.ru/sibir-news/10700405>

ТАСС; 2021.02.15; МИНТРАНС УТВЕРДИЛ ОБНОВЛЕННЫЕ ПРАВИЛА ПЕРЕВОЗКИ ЖИВОТНЫХ ПО ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ

Минтранс России утвердил обновленные единые правила перевозки животных железнодорожным транспортом. Приказ министерства опубликован на официальном портале правовой информации.

Документ определяет общий порядок организации транспортировки животных по железной дороге, содержит ссылки на нормативные акты, которые применяются в том или ином случае в зависимости от типа перевозки.

Грузоотправитель обязан обеспечить животных безопасными для здоровья кормами, емкостями для запаса воды, подстилками. Перевозчик обеспечивает условия для поения животных, определяет железнодорожные станции, на которых производится водопой. Проводник обеспечивает запас воды, осуществляет очистку пространства от навоза во время стоянки поезда. Персонал поезда должен уведомлять территориальные органы ветеринарного надзора в случае массового или единичного заболевания животных, сообщать об отказе зверей от еды или пищи.

Правила вступают в силу 1 сентября 2021 года и действуют до 1 сентября 2027 года.

<https://tass.ru/ekonomika/10704991>

На ту же тему:

<https://ria.ru/20210215/poezda-1597596062.html>

<https://iz.ru/1125238/2021-02-15/mintrans-rf-utverdil-obnovlennye-pravila-zhd-perevozki-zhivotnykh>

<https://www.m24.ru/news/transport/15022021/153070>

ТАСС; 2021.02.15; ВЛАСТИ ЗАБАЙКАЛЬЯ ОБРАТЯТСЯ В МИНЭНЕРГО С ПРОСЬБОЙ СУБСИДИРОВАТЬ ПЕРЕВОЗКУ ТОПЛИВА ПО Ж/Д

Правительство Забайкальского края намерено обратиться в Минэнерго РФ с просьбой субсидировать перевозку топлива по железной дороге, чтобы розничная цена на бензин в регионе снизилась. Об этом на совещании с заместителем министра энергетики РФ Павлом Сорокиным сообщил губернатор Александр Осипов.

«Чтобы снизить стоимость топлива для потребителей, мы обратимся с официальным письмом в Минэнерго, чтобы рассмотрели для нас возможность субсидировать железнодорожные перевозки нефтепродуктов, поскольку **ОАО «РЖД»** устанавливает на них самый максимальный тариф. В итоге на территории Забайкальского края розничные цены на топливо выше, чем в европейской части России на три рубля и выше», - цитирует Осипова пресс-служба правительства края.

Кроме того, глава региона подчеркнул, что на высокую стоимость бензина в Забайкалье влияет низкий объем поставок, который пока в три раза меньше потребности. «Также мы обращаем внимание, что на заводах, где приобретает горючее Забайкальский край,

оптовые цены выше, чем на других производствах», - приводятся в сообщении слова губернатора.

По данным краевого правительства, Сорокин согласился с предложениями главы региона и отметил, что окажет содействие во всех вопросах, которые помогут остановить рост цен на топливо в Забайкалье.

В середине января произошла остановка производства бензина на Хабаровском НПЗ (принадлежит ННК) из-за технических проблем с компрессорным оборудованием, что привело к выпадающим объемам производства автомобильного бензина. Это вызвало проблемы с топливом в регионах Дальнего Востока. С 11 февраля ННК полностью возобновила поставки бензина марок АИ-92 и АИ-95 на АЗС Дальнего Востока.

<https://tass.ru/ekonomika/10703985>

РЖД-ПАРТНЕР; 2021.02.15; МИНЭНЕРГО НАШЛО СПОСОБ СНИЗИТЬ ЦЕНЫ НА ТОПЛИВО НА ДАЛЬНЕМ ВОСТОКЕ

Минэнерго предлагает субсидировать перевозки топлива потребителям Дальнего Востока и Забайкальского края. Соответствующее предложение отправлено в Минфин и сейчас обсуждается ведомствами. Об этом сообщил заместитель министра энергетики Павел Сорокин на совещании с губернатором Забайкальского края Александром Осиповым и топливными компаниями региона, сообщает пресс-служба Минэнерго, пишет «Российская газета».

«В настоящее время предложения по транспортной субсидии на бензин, дизельное топливо и керосин направлены в Минфин и находятся в проработке. Смысл субсидии - в существенном снижении высоких транспортных расходов при доставке топлива в регион, что влияет на конечные оптовые цены. Мы ожидаем, что предложенное решение позволит существенно нарастить количество нефтеперерабатывающих заводов, отправляющих свою продукцию в регион, создать конкуренцию между ними, а также сформировать стабильные запасы топлива в Забайкалье к летнему периоду, в том числе и для независимых сетей АЗС», - сообщил П. Сорокин.

В середине января в некоторых регионах на Дальнем Востоке стали возникать перебои с поставками топлива и отметился рост цен на АЗС. Частично дефицит топлива оказался связан с плановой модернизацией Хабаровского НПЗ. Для нормализации ситуации **Минтранс** и РЖД были согласованы поставки топлива из Росрезерва, а также достигнута договоренность об обеспечении зеленого коридора для отправок нефтепродуктов на Дальний Восток железнодорожным транспортом.

<https://www.rzd-partner.ru/auto/news/minenergo-nashlo-sposob-snizit-tseny-na-toplivo-na-dalnem-vostokey/>

ГУДОК; МАРИЯ АБДРИМОВА, АНАСТАСИЯ БАРАНЕЦ; 2021.02.15; ГОД НОВЫХ СЕРВИСОВ

Генеральный директор – председатель правления ОАО «РЖД» Олег Белозёров в минувший четверг провёл традиционную встречу с крупнейшими грузоотправителями. В РЖД в 2021 году готовы предложить новые цифровые сервисы клиентам, включая конструктор логистических продуктов и трекинг грузовых вагонов, а также альтернативные варианты доставки по недозагруженным направлениям для сокращения времени перевозки. Обсуждение развития грузоперевозок продолжилось на следующий день на первом в этом году заседании президиума Правительственной комиссии по транспорту под председательством первого заместителя председателя правительства **Андрея Белоусова**.

В начале встречи Олег Белозёров подвёл итоги 2020 года, отметив, что, несмотря на негативные факторы, влияющие на экономику, компании удалось обновить несколько исторических рекордов по перевозкам грузов. Так, объём контейнерных перевозок в прошлом году достиг 5,8 млн TEU (предыдущий рекорд в 5 млн TEU был установлен в 2019 году). Удалось организовать перевозки угля в контейнерах типа open top из России в Китай через пограничный переход Забайкальск – Маньчжурия. «Ещё недавно это невозможно было даже представить, но такой способ дал неплохой результат, и перевозки уже вышли на регулярную основу», – отметил Олег Белозёров.

Глава РЖД уточнил, что по итогам 2020 года скорость доставки грузов по сети выросла до 439,4 км/сут. (это на 11,4% выше, чем годом ранее), при этом 99,4% отправок доставлялись в срок в соответствии с установленными договорённостями (на 1 п.п. выше уровня 2019 года).

Задача РЖД в 2021 году – обеспечить вывоз всего объёма предъявляемых грузов с соблюдением сроков доставки. Компания сконцентрируется на развитии цифровых сервисов, повышении качества и доступности услуг для клиентов. Так, создание системы автоматического согласования заявок на перевозку с портами, исходя из их фактических возможностей по выгрузке, позволит упорядочить взаимодействие на стыке железная дорога – порт, сократит время согласования заявок и в целом повысит эффективность экспортных перевозок.

В планах также создать на базе Электронной торговой площадки «Грузовые перевозки» (ЭТП ГП) конструктор логистических продуктов по принципу «от двери до двери». Как ранее сообщал заместитель начальника ЦФТО Александр Ворошнин, этот модуль обеспечит полную прозрачность всей цепочки логистических услуг от помещения на складе до выдачи грузополучателю. Сейчас сервис находится на стадии проработки техзадания. На площадку предполагается привлечь около 800 поставщиков услуг и уже в 2022–2023 годах выйти на 100 тыс. отправок грузов в год, говорится в официальном пресс-релизе ОАО «РЖД».

Помимо этого, РЖД планируют развивать функционал личного кабинета клиента, создать единый цифровой каталог услуг, тиражировать технологии смарт-контракта и разработать абсолютно новый сервис «РЖД-трекинг» – с его помощью можно будет отслеживать перемещения вагонов.

Представители ОАО «РЖД» рассказали грузоотправителям о принимаемых мерах для ускорения доставки по сети. Это, в частности, использование длинносоставных и тяжеловесных поездов. По словам заместителя генерального директора ОАО «РЖД» – начальника Центральной дирекции управления движением Рашида Сайбаталова, к концу 2021 года будет обеспечен ежесуточный пропуск 25 грузовых поездов весом 7100 тонн в направлении портов Дальнего Востока. Аналогичная задача в текущем году решается в центральной и западной части сети.

Параллельно для ускорения продвижения грузопотоков в компании работают над сокращением технических операций с вагонами в пути следования. В 2021 году их планируется снизить ещё на 10%, заявил на совещании Рашид Сайбаталов.

В то же время компания готова предлагать грузоотправителям разные маршруты доставки грузов, что позволит им сократить стоимость доставки. В некоторых случаях экономия может составить до 50%. «Сегодня грузоотправитель, заказывая у оператора вагон, получает расчёт платы из максимально возможного срока доставки. На недозагруженных направлениях по специальным договорам мы могли бы предложить другие сроки доставки, тем самым сэкономить до половины стоимости ставки за вагон за счёт сокращения оборота вагона», – сказал заместитель генерального директора ОАО «РЖД» – начальник Центра фирменного транспортного обслуживания Алексей Шило.

Грузоотправители позитивно отреагировали на предложения компании по увеличению скорости доставки за счёт технологических решений. Как пояснила «Гудку» директор по

портовым и железнодорожным проектам ОАО «Уральская горно-металлургическая компания» Ирина Ольховская, для увеличения пропускной способности Восточного полигона по лимитирующим участкам необходимо увеличить бездосмотровое плечо оборота инновационных вагонов и исключить операции по исправлению технических неисправностей с вагонами в портах и на припортовых станциях, если это не влияет на безопасность движения.

«Также очень важно соблюдать нормы при проведении технологических операций с локомотивами, например при прицепке/отцепке. А технический осмотр вагонов производить только при условии срабатывания систем КТСМ и УКСПС для исключения простоя на технических станциях», – считает Ирина Ольховская.

Однако для увеличения грузопотока зерновой продукции ОАО «РЖД» не обойтись без введения дополнительных скидок, уверен президент Российского зернового союза Аркадий Злочевский. Он обратил внимание, что Правительство РФ подписало постановление о повышении экспортной пошлины на перевозку зерновой продукции. С 15 февраля пшеница, которую вывозят за пределы страны, будет облагаться пошлиной 25 евро за тонну в пределах квоты. В марте пошлина повысится и ставка на вывоз пшеницы составит 50 евро за тонну. Кроме того, с 15 марта будут введены пошлины на экспорт кукурузы (25 евро за тонну) и ячменя (10 евро за тонну). «Исходя из всего этого говорить об увеличении объёма перевозок не приходится. Единственным путём для повышения грузопотока на сети железных дорог может стать введение дополнительных скидок со стороны ОАО «РЖД». Такое решение может повлиять на перенос существующего объёма с автомобилей на железнодорожный транспорт», – говорит эксперт.

Генеральный директор Международного агентства продвижения экспорта Юрий Шурыгин отметил, что в агентстве рассчитывают, что стратегическая задача по развитию экспортных поставок российских товаров будет всегда в фокусе внимания руководства РЖД. «Важно, чтобы решение этой стратегической задачи могло – при необходимости – перевесить текущие коммерческие интересы РЖД», – подчёркивает он.

На следующий день после встречи главы ОАО «РЖД» с грузоотправителями состоялось первое в этом году заседание президиума Правительственной комиссии по транспорту под председательством **Андрея Белоусова**. Компании поручили рассчитать и подтвердить объём грузовой базы до 2025 года и проработать вариант заключения многосторонних долгосрочных контрактов с владельцами груза и портами на три-четыре года, где будут зафиксированы обязательства сторон как по предъявлению грузов, так и по их перевозке. В особом фокусе внимания перевозка угля. ОАО «РЖД» совместно с **Минтранс**ом, Минэнерго и Минэкономразвития должно подготовить предложения, чтобы обеспечить вывоз угля с месторождений БАМа и Транссиба.

Кроме того, как сообщается на сайте правительства, на заседании обсудили и в целом одобрили систему мониторинга реализации проектов по развитию провозных способностей БАМа и Транссиба. Подробнее об этой системе мониторинга «Гудок» расскажет в одном из ближайших номеров.

<https://gudok.ru/content/freighttrans/1553113/>

ТАСС; 2021.02.15; МИШУСТИН УТВЕРДИЛ ПЛАН ПО ОЧИСТКЕ АКВАТОРИЙ ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА ОТ ЗАТОНУВШИХ СУДОВ

Премьер-министр России **Михаил Мишустин** утвердил план мероприятий, направленных на освобождение акваторий Дальневосточного федерального округа (ДФО) от затонувших судов. Об этом в понедельник сообщается на сайте кабмина.

«Акватории Дальневосточного федерального округа (ДФО) освободят от затонувших судов. План мероприятий, направленных на решение этой проблемы, утвердил председатель правительства **Михаил Мишустин**. Реализация плана мероприятий

позволит устранить негативное влияние брошенных судов на экологию, сделает судоходство в акваториях ДФО более безопасным», – говорится в сообщении.

Пилотным регионом для подъема судов выбрана Магаданская область, где в бухте Нагаева первые четыре судна должны быть подняты в течение 60 дней с момента подписания госконтракта с подрядчиком. «До июля текущего года **Минтранс** совместно с Минфином и Росимуществом оценят перспективы распространения полученного в Магаданской области опыта на другие субъекты Российской Федерации», – говорится в сообщении.

По словам **вице-преьера** РФ Виктории Абрамченко, до 1 марта **Минтранс**, **Росморречфлот**, администрации морских портов и бассейнов внутренних водных путей совместно с регионами ДФО должны сформировать перечень затонувшего имущества, которое необходимо поднять. До 1 апреля распоряжения о необходимости подъема оставшихся затопленных судов будут направлены в адрес известных собственников, которые должны будут обратиться к капитанам морских портов за установлением сроков и выдачей разрешений на подъем судов. **Минтрансу** поручено раз в год с 1 марта 2022 года докладывать правительству о ситуации с расчисткой акваторий.

План мероприятий принят по итогам рабочей поездки главы кабмина РФ **Михаила Мишустина** на Дальний Восток. Тогда премьер посетил рыбный терминал Магаданского морского порта, где, в частности, обсудил с местными жителями проблему утилизации затонувших кораблей.

<https://tass.ru/ekonomika/10706747>

РЖД-ПАРТНЕР; НАТАЛЬЯ ГУСАЧЕНКО; 2021.02.16; В 2021 ГОДУ УЧАСТНИКИ РЫНКА АВИАПЕРЕВОЗОК НАДЕЮТСЯ НА УВЕЛИЧЕНИЕ ГРУЗОБОРОТА

По итогам 2020 года, в отличие от резкого сокращения пассажирооборота российских авиакомпаний на 52,5% (до 153,5 млрд пасс.-км), грузооборот, по данным **Росавиации**, сократился по году на 3,7% (до 7,3 млрд пасс.-км), процент коммерческой загрузки – на 8,3%. При этом объем перевезенных грузов и почты вырос на 2,3%. Несмотря на последствия пандемии и как следствие – сокращение спроса, прибыли и персонала авиакомпаний, перевозчики все же оптимистично смотрят в будущее.

Переобуться в полете

В начале пандемии на авиационном рынке была полная неопределенность – никто не понимал, как долго запрет на полеты пассажирских рейсов будет продолжаться. В то же время из-за возросшего спроса на перевозку средств индивидуальной защиты (СИЗ), которые закупались в огромных количествах и отправлялись целыми грузовыми чартерами, возник значительный дефицит емкостей. В этот период заработали грузовые авиакомпании, которые быстро смогли переоборудовать пассажирские суда под перевозку грузов и согласовать полеты.

Грузовые воздушные перевозки весь последний год стимулировались ростом производства, размещением заказов на электронную торговлю и выпуском новых вакцин от COVID-19, говорит ведущий менеджер по авиаперевозкам ГК «Аривист» Анна Ремизова.

«Значительное увеличение пропускной способности специализированных грузовых судов и коэффициентов использования в этом году не смогло устранить нехватку воздушных перевозок, хотя в последние 8 месяцев 2020 года она постепенно улучшалась. В апреле и мае грузоподъемность была на 40% ниже, чем в 2019-м, и сократилась на четверть в сентябре», – сказала А. Ремизова.

Несмотря на переход на грузовую работу номенклатура у большинства авиакомпаний не изменилась. В 2020 году воздушный транспорт активно использовался в большей степени для перевозок отдельных товарных групп. Среди них – СИЗ, медицинская техника и

лекарства. Импортёры дорогостоящих товаров сохранили прежние объёмы доставок авиатранспортом.

Грузовые ограничения

Наибольшее среди пятерки крупнейших компаний проседание по показателям – у «Аэрофлота» (снижение на 21%). При этом, по данным авиакомпании, грузооборот вырос на внутренних линиях, в отличие от международных направлений.

«Основное снижение связано с полной остановкой регулярных международных рейсов и значительное ограничение полетной программы на внутренних линиях в связи с режимом самоизоляции и ограничениями на передвижения по России. В III и IV кварталах внутреннее авиасообщение показало значительное восстановление объемных показателей, а в международном сегменте были возобновлены полеты по ряду линий, включая пункты Турции, ОАЭ, Мальдив, Египта, Беларуси, Казахстана, Киргизии и ряда других стран, однако в целом международное авиасообщение оставалось существенно ограниченным. В IV квартале влияние пандемии на авиакомпании дополнило сезонное снижение спроса», – комментируют в **пресс-службе** «Аэрофлота».

Грузооборот «дочки» «Аэрофлота» – авиакомпании «Россия» – снизился на 7,4%. С нового года она приступила к эксплуатации Superjet 100. Согласно новой стратегии, «Россия» станет ведущим эксплуатантом самолетов отечественного производства. К концу года в парке авиакомпании будет 66 самолетов Superjet 100.

«На снижении показателей по грузообороту и объёму перевезенных грузов и почты сказалось в первую очередь сокращение частоты выполняемых рейсов в период эпидемиологических ограничений. Номенклатура перевозимых грузов изменилась только в части грузовых чартерных рейсов: осуществлялась перевозка так называемых «COVID-грузов» – средств индивидуальной защиты, медицинского оборудования и т. д. Также на типы перевозимых грузов повлияло стремительное развитие онлайн-торговли: коронавирус стимулировал рост спроса на логистику под e-commerce», – отмечает представитель компании.

При этом лоукостер «Победа» на фоне тяжелейшего в истории мировой авиации кризиса сумела добиться положительного финансового результата, заработав 1,4 млрд руб. чистой прибыли. Эти результаты для авиации стали возможны даже с учетом полной приостановки производственной деятельности «Победы» в апреле – мае 2020 года и неполучения финансовой поддержки.

«ИрАэро» по итогам прошлого года уменьшила грузооборот на 36,9%. Объясняя такую динамику, в компании сообщили, что еще в 2019-м в парке авиакомпании были воздушные суда Boeing 777. Они эксплуатировались на маршрутах большой протяженности – из европейской части России на Дальний Восток и в Китай. Кроме пассажироперевозок, эти самолеты также доставляли грузы. «Именно они (за счет преодоленных километров) вносили свою лепту в грузооборот. В конце 2019 года были переданы лизингодателю, именно поэтому в следующем, 2020 году мы имеем ощутимый спад грузооборота», – комментирует Н. Бессонов. При этом номенклатура грузов не изменилась: это по-прежнему грузы и почта в труднодоступные и удаленные населенные пункты Сибири и Дальнего Востока.

Значительный рост грузооборота в прошлом году демонстрируют такие авиаперевозчики, как «АТРАН», «Волга-Днепр», «Абакан Эйр», «Северный ветер» и «Роял флайт».

При этом стоит отметить, что на фоне общего снижения грузооборота в прошлом году вырос объём перевезенных грузов и почты в целом по гражданской авиации вырос на 2,3% (с 1,147 млн до 1,174 млн т).

Электронный разворот

Развитие электронной коммерции стало одной из тенденций прошлого года. На протяжении последних лет сектор электронной коммерции успешно развивался, однако именно в 2020 году отмечается небывалый рост онлайн-покупок на фоне развития

пандемии, появления дополнительного спроса на товары для работы из дома, развития онлайн-решений ритейлеров и улучшения пользовательского опыта. Помимо этого, личная безопасность становится приоритетом, и покупатели предпочитают отказываться от посещения обычных магазинов в пользу онлайн-шопинга.

Грузовые перевозчики группы «Волга-Днепр» (группа) – авиакомпания AirBridgeCargo (ABC) и авиакомпания «АТРАН» – сумели в 3 раза нарастить объемы перевезенных грузов для электронной коммерции за 9 месяцев прошлого года.

«Пандемия послужила толчком для еще более стремительного развития сектора электронной коммерции, и всем стейкхолдерам пришлось очень быстро адаптироваться в быстро меняющейся ситуации. Совместно с другими перевозчиками группы мы предложили нашим заказчикам новый продукт в виде долгосрочных чартерных программ, которые гарантируют наличие емкостей и высокое качество предоставляемых услуг в такое непростое время. Понимая, что электронная коммерция неразрывно связана с digital-взаимодействием с заказчиками, мы значительно улучшили отдельные направления, чтобы сформировать удобную и интуитивно понятную коммуникационную среду», – говорит генеральный директор ABC Николай Глушнев.

Развитие электронной коммерции в авиаотрасли затронуло такие направления, как развитие IT-хаба, улучшение инструмента онлайн-бронирования для облегчения процесса бронирования грузов в условиях работы из дома с моментальным подтверждением, обновление онлайн-сервисов по расписанию и отслеживанию статуса груза и доработка автоматической рассылки обновлений при изменении расписания в соответствии с пожеланиями заказчиков.

Светлые прогнозы

В этом году крупные авиакомпании продолжат перевод пассажирских судов на грузовые. По оценке А. Ремизовой, банкротства авиакомпаний в этом году неизбежны, и вся отрасль – не только авиаперевозчики – нуждается в финансовой поддержке, и гораздо большей, чем уже оказывается правительствами стран.

Вакцины от COVID-19 обещают долгожданное восстановление, но пройдут месяцы, прежде чем эффект вакцинации начнет отражаться на спросе на авиаперевозки. В первые месяцы 2021 года объемы трафика продолжают оставаться на 50-60% ниже уровня 2019-го, а за весь год ожидается 5,64 млн рейсов, что соответствует половине от рейсов в докризисном году. В более долгосрочной перспективе наиболее реалистичным выглядит сценарий восстановления европейского рынка к 2024-2025 гг.

Представитель аэропорта Храброво (Калининград) в качестве мер поддержки авиаотрасли видит стимуляцию авиакомпаний к выполнению чартерных грузовых перевозок и усовершенствование таможенного законодательства.

Также ранее стало известно, что правительство РФ планирует выделить 5 млрд руб. на субсидирование авиаперелетов для жителей Дальнего Востока. Кроме того, **министр транспорта РФ Виталий Савельев** заявил о возможности создания в России новых компаний-лоукостеров.

На этом фоне эксперты отрасли говорят о том, что в связи с падением пассажиропотока и обострившейся конкуренцией увеличения цены на авиабилеты для пассажиров пока происходить не будет. В этом году авиакомпании постараются компенсировать свои убытки, и рост цен будет наблюдаться на тех направлениях, где высокий спрос. Сейчас же ситуация с емкостями и тарифами стабилизировалась, на многих направлениях уже появилось пассажирское или чартерное авиасообщение под грузовые перевозки.

«В текущей ситуации давать долгосрочные прогнозы сложно, однако я думаю, что небольшой рост объема грузоперевозок возможен – прежде всего из-за растущего спроса на доставку вакцин от COVID-19», – говорит руководитель отдела авиаперевозок логистической компании «Даксер» Наталия Шувалова.

К росту объемов авиаперевозок может также привести увеличение активности торговли на онлайн-платформах, но коснется это, скорее, только грузопотоков курьерских служб или крупных игроков данного рынка, имеющих собственный парк самолетов.

<https://www.rzd-partner.ru/aviation/comments/v-2021-godu-uchastniki-rynka-aviaperevozok-nadeyutsya-na-uvelichenie-gruzooborota/>

ТАСС; 2021.02.15; ШЕСТЬ АВИАКОМПАНИЙ БУДУТ СОВЕРШАТЬ СУБСИДИРУЕМЫЕ РЕЙСЫ НА ДАЛЬНИЙ ВОСТОК

Шесть российских авиакомпаний – «Аэрофлот», S7, «Уральские авиалинии», Utair, «Якутия» и «Алроса» – будут осуществлять в этом году субсидируемые перелеты в города Дальнего Востока, следует из сообщения **Росавиации**.

В частности, «Аэрофлот» будет летать из Москвы в Магадан, Южно-Сахалинск, Хабаровск, Владивосток и Петропавловск-Камчатский; Utair – из Москвы в Анадырь, «Уральские авиалинии» из Москвы в Благовещенск, «Алроса» – из Москвы в Мирный и в Полярный, «Якутия» – из Москвы в Нерюнгри, а S7 – из Москвы в Улан-Удэ.

При этом S7 получила отказ в запуске субсидируемых рейсов из Москвы в Благовещенск и в Мирный, а «Нордавиа» – из Москвы в Улан-Удэ, так как в заявках авиакомпаний было указано меньшее количество рейсов, чем у перевозчиков, которые получили возможность осуществления полетов. Также из-за нехватки бюджетных лимитов S7, «Якутия», «Алроса», «Уральские авиалинии», Nordwind Airlines не получили квоту на полеты из Москвы в Читу, Якутск и по некоторым рейсам из Санкт-Петербурга.

Всего в 2021 году на программу субсидируемых полетов на Дальний Восток, в Калининград и Симферополь, включая утвержденное **премьер-министром РФ Михаилом Мишустиним** дофинансирование программы, из бюджета выделено 10,8 млрд рублей. Ранее «Аэрофлот» приостановил продажу субсидируемых билетов на Дальний Восток из-за исчерпания бюджетных средств, позже, после софинансирования программы, продажи были возобновлены.

<https://tass.ru/ekonomika/10705051>

<https://www.kp.ru/online/news/4189066/>

<https://iz.ru/1125208/2021-02-15/shest-aviakompanii-vybrali-dlia-subsidiruemymkh-poletov-na-dalnii-vostok>

ТАСС; 2021.02.16; ИСК О БАНКРОТСТВЕ ВЕРТОЛЕТНОЙ АВИАКОМПАНИИ «ГЕЛИКС» ПОДАН В АРБИТРАЖНЫЙ СУД ЮГРЫ

Компания «Авиатехкомплект» (Москва) подала в Арбитражный суд Ханты-Мансийского автономного округа (ХМАО) иск о признании банкротом АО «Авиакомпания «Геликс», занимающегося вертолетными перевозками в ЯНАО, ХМАО, Пермском крае.

«Заявление о признании должника банкротом. Сумма исковых требований [«Авиатехкомплект» к «Геликсу»] – 3 млн 720 тыс. рублей», – говорится в картотеке арбитражных дел.

Согласно данным системы СПАРК, ООО «Авиатехкомплект» оказывает услуги по техобслуживанию, ремонту и производству вертолетов. Вертолеты авиакомпании «Геликс» занимаются облетами трубопроводов, перевозкой крупногабаритных и неформатных грузов, патрулированием лесов и природоохранных зон, экстренной доставкой больных из отдаленных населенных пунктов. Среди заказчиков – «Газпром трансгаз Сургут», «Газпром добыча Уренгой», Пермская краевая клиническая больница, ПАО «ФСК ЕЭС».

<https://tass.ru/ekonomika/10707509>