



Транзит вежливости

Как развивается ситуация вокруг доставки российских товаров в Калининград

Ситуация вокруг транзита че-рез Литву в Калининград зашла в тупик. Вильнюс категориче-ски отвергает возможность ор-ганизации транзитных коридо-ров для российских товаров, а Москва обдумывает встреч-ный запрет ввоза всех товаров через Прибалтику. Еврокомис-сия, которая может разрешить транзит в ограниченных объ-емах, не дает разъяснений. Между тем участники рынка считают возможный запрет со стороны РФ мерой, кото-рая усугубит и без того серь-езные проблемы с логистикой и будет выгодно исключительно Польше.

Литовские власти против зеле-ных коридоров для российских грузов в Калининградскую об-ласть, заявила 7 июля советник президента Литвы Аста Скайсти-рите в эфире радио LRT. «Необ-ходимо не только запрещение транзита грузов из санкционно-го списка, но и контроль, — ци-тирует ее ТАСС.— Поэтому, ког-да в публичном пространстве кто-то говорит о зеленых коридо-рах, мы подчеркиваем: не может быть и мысли о том, чтобы Литва не контролировала, что происхо-дит на ее территории».

Железнодорожный и автомо-бильный транзит в Калининград санкционных, с точки зрения ЕС, товаров был остановлен Лит-вой с 18 июня. Перевозка стали уже прекращена, с 10 июля оста-новится транзит цемента, табака и алкоголя, с 10 августа — нефте-продуктов. Der Spiegel на прош-лой неделе сообщал, что Евро-комиссия в ближайшее время опубликует уточнения по поряд-ку транзита и что предполагается, что транзит санкционных товаров сможет производиться в объемах, не превышающих зафиксирован-ных до начала военных действий на Украине. Однако местные власти возражают против подобных ограничений. По состоянию на 7 июля разъяснения от Еврокомис-сии Литве не поступали.

Плава Совета федерации Вален-тина Матвиенко 7 июля пригро-зила Литве ответными мерами, пообещав, что они будут чувстви-тельными. Губернатор Калинин-градской области Антон Алиха-нов 5 июля сказал, что есть четыре варианта ответных мер на дей-ствия Литвы, крайним из кото-рых может стать полный запрет «на любой транзит и любой ввоз



Транзитные перевозки в Калининград буксуют в сложностях политики и логистики
ФОТО АЛЕКСАНДРА ПОДГОРЧУКА

товаров из трех Прибалтийских государств в РФ, за исключением Калининграда».

«То есть калининградский тран-зит мы сохраняем, и возможности для калининградских производи-телей двигаться через Прибалти-ку, а вот всю остальную террито-рию РФ ограничиваем и отсекаем от Прибалтики», — пояснил он, от-метив, что для Прибалтийских го-сударств это будет «сокрушитель-ным ударом», поскольку их порты и железные дороги работают толь-ко в связке с Россией, и 30% эконо-мики Литвы «можно будет закры-вать на следующий день после такого решения». Пресс-секре-тарь президента Дмитрий Песков 7 июля не исключил и такого ре-шения: «Если иные методы ока-жутся безрезультатны, это вполне нормальная практика».

Рассматривается вариант заме-щения сухопутного транзита мор-ским, но это потребует, по оцен-ке властей региона, постановки на линию 20–22 судов вместо пяти, курсирующих сейчас, и будет на 30% дороже, чем возить това-ры сушей, рассчитала «Опора Рос-сии». Сейчас правительство про-рабатывает вопрос субсидирования таких перевозок. Господин Алиха-нов предлагал даже строительство выделенного автобана и железной дороги через Литву при согласи-и литовских властей. В Кремле пока с этой идеей не ознакомились, от-метил господин Песков.

Грузы пошли другим путем

Реальное состояние транзита в Ка-лининград в ОАО РЖД не коммен-тируют. Как отмечает директор производственного департамен-та Novolux Виктория Власова, по-сле введения ограничений Литвой грузоотправители в экстренном порядке стали переориентиро-

вать потоки на авиатранспорт и па-ром. «Сейчас грузопоток не сниж-ился, а переориентировался на другие виды доставки, — гово-рит она.— Автомобильный транс-порт до сих пор идет через литов-ско-российскую границу, но груз подвергается тщательному досмо-тру, в связи с чем возникают огром-ные очереди. В среднем проверка одной машины занимает два-пять часов. Досмотру подвергаются как российские автомобили, так и иностранные».

Поскольку не все категории грузов можно перевозить авиа-транспортом ввиду ограничений емкостей судов и габаритов гру-зовых люков, к тому же отпра-вить большие партии очень до-рого, выбор падает на паром, говорит Виктория Власова. А это, соответственно, влетает за собой увеличение сроков доставки, под-черкивает она, в сравнении с авто-мобильным транспортом, где тран-зитный срок на прямом маршруте через Прибалтику обычно состав-

лял 5–6 дней, перевозка паромом занимает от 15 дней. «Кроме этого, наличие свободных мест на паро-ме ограничено и забронировано на один-два месяца вперед, — гово-рит госпожа Власова.— Как следст-вие, возможен дефицит определен-ных групп товаров».

Директор по развитию биз-неса FM Logistic в России Алек-сей Мисаилов говорит, что пока не ощущается снижения грузопо-тока автомобильным транспор-том, поскольку львиную долю поставок составляют товары на-родного потребления, продукты питания и другие товары, кото-рые не попали под санкционные ограничения ЕС. Товары, которые находятся под санкциями, теперь доставляются паромом. Сейчас полноценно функционируют три парома, говорит он, однако мощ-ностей не хватает, вследствие чего возникают очереди и увеличива-ются сроки доставки.

деловые новости — 9

ДЕЛОВЫЕ НОВОСТИ

07 **Зеленым продуктам чистят полки**
Магазинам рекомендуют не продавать органику без российских сертификатов

07 **У букмекеров заберут автоматы и дартс**
Профильное законодательство вновь ужесточается

08 **Сбербанк поработает на вторчипье**
Невостребованные карты будут использованы для выпуска новых

08 **Заемный товар измелъчал**
Банки снизили средний чек кредита на покупки в торговых сетях

09 **Европу берут на слябо**
НЛМК изучает варианты поставок сырья на свои заводы в ЕС

10 **К электронике подбирают ключи**
Правительство синхронизировало разработку нормативных актов для отрасли

Чартер ногу СЛОМИТ

Туроператоры не разобрались в экономике и не освоили господдержку

В этом году Ростуризм сможет распределить только 700 млн руб. субсидий на чартерные авиаперевозки в регионы вме-сто заявленных 1,2 млрд руб., подсчитали участники рынка. Операторам оказалось неинте-ресно запускать полетные про-граммы из-за неопределенности в экономике и переизбытка ем-костей на внутренних регулярных рейсах. Не выбранные для под-держки чартеров средства могут пойти на субсидирование выкупа мест на регулярных авиарейсах и в поездах. Это позволит туро-ператорам ввести специальные тарифы на перевозку.

В распоряжении „Ъ“ оказалось письмо главы общественно-экс-пертного совета по нацпроекту «Ту-ризм и индустрия гостеприимства» Александра Федулina в Ростуризм с просьбой предоставить инфор-мацию о распределении средств между туроператорами в виде суб-сидий чартерных перелетов на ку-рорты внутри страны. Господин Фе-дулин сообщил „Ъ“, что причиной для обращения стали вопросы ряда участников рынка о несоответст-вии объема выделенных и израсхо-дованных средств.

Вице-президент «Опоры России» Алексей Кожевников обращает вни-мание на то, что указанная на сайте Ростуризма информация предпола-гает, что ведомство выделит на суб-сидии туроператорам в этом году 700 млн руб., вместо заложенных из-начально 1,2 млрд руб. В Ростуризм-е лишь заявили „Ъ“, что существующая программа субсидирования чартеров оказалась востребованной, так как самолеты летают практиче-ски с полной загрузкой.

Мера предполагает возмещение турбизнесу до 50% расходов на ор-ганизацию чартерных полетов по Рос-сии. Рассчитывать на выплаты могут полетные программы не менее чем из шести парных рейсов, перевезти нужно не менее 300 человек по од-ному маршруту. В этом году в про-грамму вошли рейсы в Петропав-ловск-Камчатский, Горно-Алтайск, Петрозаводск, Прозный, Владивосток, Южно-Сахалинск, Тобольск, Маха-калу, Калининград, Казань. В Росту-ризме пояснили, что запуск субси-дированной перевозки позволяет снизить стоимость пакета (перелет, проживание и экскурсии) в полтора раза по сравнению с бронированием аналогичных услуг отдельно.

Алексей Кожевников считает, что причиной снижения объемов суб-сидирования чартеров могла стать низкая востребованность програм-мы у туроператоров: «Мера правиль-ная, но не проработанная, и прини-малась без обсуждения с бизнесом». Двое собеседников „Ъ“ на туррынке подтверждают это: уже заявленные программы урезаются, туристы пе-ресаживают на регулярные рейсы.

деловые новости — c10

Подписной индекс 50060 П1125

Пятая поклонна

Владимир Путин на встрече с «Лидерами России» дал понять, что повинную голову меч не сечет

7 июля президент России Владимир Путин встретился с победителями кон-курса «Лидеры России». Специальный корреспондент „Ъ“ Андрей Колесников отмечает, что некоторые слова россий-ского президента изменились по срав-нению с тем, что он говорил пару меся-цев назад. Прежде всего это касается его оценочных суждений о представи-телях «пятой колонны». Но главное не изменилось за много лет.

За столом в Представительском кабинете Кремля «Лидеры России» сидели плечом к плечу с лидером России, условно демон-стрируя (а на самом деле совсем без «услов-но», то есть безусловно), что коронавиру-больше ни при чем и не повелевает рас-садкой, а просто все тут заединички в од-ном великом деле, которое до сих пор ведь на повестке дня. И это — подъем России. Не то чтобы с колен. А на следующую высоту. На следующий этаж.

Но не так ли, как в хрущевской пятиэтаж-ке — без лифта, причем социальное: надо переться до пятого этажа, чтобы осознать: а в «Москва-Сити» за это же время можно до 72-го доехать. Не так? Как-то по-другому? «Лидеры России» развиваются уже четыре года. Тот, кто чувствует в себе задатки карье-риста, может с легким сердцем участвовать

в нем: шансы «выстрелить» и правда есть. И даже не карьеристу. 180 тыс. одних заявок.

— Я предлагаю начать с сяркой девушки, — сказал Алексей Комиссаров, постоянный мо-дератор таких встреч (директор института «Высшая школа государственного управле-ния» РАНХиГС, генеральный директор АНО «Россия — страна возможностей», — „Ъ“).— Алена (госпожа Беликова. — А. К.) — дирек-тор автовокзала в Калининграде, победила в треке «Государственное управление».

— Девушки все яркие, — поправил его го-сподин Путин, — только надо присмотреть-ся как следует.

Да, как известно, нет некрасивых деву-шек... Думаю, примерно это Владимир Пу-тин и имел в виду.

Девушка перечислила свои заслуги перед Калининградской областью:

— Мы справились с нашествием пассажи-ров чемпионата мира по футболу, мы стои-ко выдержали все удары пандемии, мы выш-ли в плюс из ковидного кризиса меньше чем за полтора года!

И все это на одном автовокзале.

Она призналась, что в конкурсе ее настав-ником, который положен каждому, является помощник президента Игорь Левитин.

НОВОСТИ — c3

Нефть засахалилась

Уход Еххон парализовал работу проекта «Сахалин-1»

Власти РФ впервые публично призна-ли серьезные проблемы проекта «Са-халин-1»: добыча нефти на нем почти остановилась, после того как оператор в лице американской ЕххонMobil ото-звал своих специалистов. В то же вре-мя пока нет признаков того, что прави-тельство готовится сменить оператора «Сахалина-1» в рамках процедуры, раз-работанной для проекта «Сахалин-2», где добыча продолжается. Вероятно, смена оператора в данном случае не ре-шит проблему, поскольку сложности «Сахалина-1» связаны в том числе с не-возможностью полноценно эксплуати-ровать оборудование после ухода ино-странным партнера.

Добыча на проекте «Сахалин-1» «из-за введенных ограничений» сократилась в 22 раза — с 220 тыс. до 10 тыс. баррелей в сут-ки, заявил 7 июля вице-премьер РФ Юрий Трутнев, курирующий Дальний Восток. По его оценке, это может привести к тому, что бюджет Сахалина в 2023 году недополу-чит до 38 млрд руб., или 26% доходов.

«Из-за простоя возникают не только бюд-жетные убытки, но и ухудшение характе-ристк месторождений, которое может суще-ственно повлиять на снижение коэффициента от нефтеотдачи. Это значит, что большое количество нефти останется в пластах», — по-

яснил вице-премьер. В июне, по данным „Ъ“, добыча на проекте не превышала 6 тыс. б/с, то есть проект почти остановлен.

Резкое снижение добычи на «Сахалине-1» произошло после того, как его оператор аме-риканская ЕххонMobil (ее доля в проекте со-ставляет 30%) заявила о прекращении участия и отозвала своих специалистов. Долями в «Са-халине-1» владеют также японская Sodeco (30%), «Роснефть» (20%) и индийская ONGC (20%).

Санкции США и ЕС ограничили поставки оборудования на проект, что привело к про-блемам обслуживания шельфовых плат-форм, поясняет один из источников „Ъ“. Также, по информации ONGC, в апреле с «Са-халина-1» прекратилась отгрузка нефти из-за отзыва страховку у обслуживающих судов.

Источник „Ъ“, близкий к правительству, связывает проблемы проекта с «враждеб-ным поведением» ЕххонMobil. Сама аме-риканская компания объясняла падение добычи «последними событиями, которые препятствуют или задерживают выполне-ние компаний своих обязательств по со-глашениям и проведение операций на тре-буемом уровне международных стандартов для морской и нефтяной промышленности». В секретариате Юрия Трутнева, Минэнерго и Минприроды не комментируют ситуацию.

деловые новости — c9