

23106

4 601865 000219

Понедельник 6 февраля 2023 №21/П (7466 с момента возобновления издания)

Газета издательского дома «Коммерсантъ» Издаётся с 1909 года. С 1917 по 1990 год не выходила по независящим от редакции обстоятельствам. С 1990 года выходит в еженедельном режиме. С 1992 года — в ежедневном.

kommersant.ru | КоммерсантъFM 93,6

спорт | Легендарный российский боец смешанных единоборств Федор Емельяненко завершил карьеру поражением — 12

мировая политика | Папа римский совершил турне по Африке, где проживает самая быстрорастущая католическая община —6

# Угроза шаровой войны

## Отношения США и Китая столкнулись с аэростатом

США сбили китайский аэростат, несколько дней паривший над американской территорией. В Вашингтоне считают аппарат разведывательным, в Пекине настаивают, что речь идет всего лишь об отклонившемся от курса метеозонде. Между тем эта история уже вышла за рамки приключений шара в воздушном пространстве США — под угрозой оказались американо-китайские отношения, и без того переживающие не лучшие времена. Эксперты отмечают, что инцидент произошел в тот момент, когда Вашингтон и Пекин собирались восстановить диалог, который мог бы помочь им сделать робкий шаг к нормализации отношений.

Несколько дней мир практически в режиме реального времени следил за путешествием и судьбой китайского аэростата в воздушном пространстве США (см. „Ъ“ от 3 февраля). Публично Пентагон сообщил об обнаружении шара, который сразу же назвали разведывательным, в четверг и обвинил КНР в нарушении международного права. Заверения Пекина, что этот аппарат — всего лишь метеорологический зонд, который из-за сильного ветра отклонился от курса, Вашингтон не убедили. Как выяснилось позднее, американскую воздушную границу аэростат нарушил еще 28 января, потом ненадолго улетел в Канаду, а затем снова вернулся в США. В итоге шар был сбит по указанию Джо Байдена 4 февраля над акваторией Южной Каролины, о чем и доложил министр обороны страны Ллойд Остин. Сам глава Белого дома заявил, что приказывал уничтожить объект еще 1 февраля, однако в Пентагоне посоветовали не спешить и дожидаться момента, когда поразить аппарат можно будет с минимальным риском для граждан.

«Они успешно сбили его, и я хочу похвалить наших летчиков, которые это сделали», — заявил 4 февраля Джо Байден. Как сообщило агентство Reuters со ссылкой на официальных лиц США, стрельба по шару с истребителя F-22 ракетой «воздух-воздух» AIM-9X произошел над мелководьем, что должно помочь извлечению обломков из океана, среди которых американские власти надеются найти разведывательное оборудование. В Пентагоне полагают, что воздушный шар входил в отряд китайских аэростатов-шпионов. Там отметили, что это уже не первый подобный аппарат за последние годы, который замечают в разных частях мира.

МИД Китая выразил протест в связи с действиями США. В Пекине считают, что «некоторые политики и СМИ» решили использовать «абсолютно случайное» попадание метеозонда в американское воздушное пространство, чтобы «оклеветать КНР». «Китай ясно попросил США разобраться с этим должным образом в спокойной, профессиональной и сдержанной манере. США настаивали на применении силы, очевидно реагируя слишком остро», — заявили



Американская ракета «воздух-воздух» нанесла удар не только по китайскому аэростату, но и по отношениям между Китаем и США

ФОТО CHAD FISH / AP

во внешнеполитическом ведомстве КНР. Там подчеркнули, что оставляют за собой право «принять дальнейшие ответные меры в случае необходимости».

Между тем, как отметили американские СМИ, решение Джо Байдена сбить китайский зонд стало в том числе ударом по отношениям с Пекином, которые и без того переживают не лучшие времена. Издание Politico напомнило, что за последние годы между США и КНР уже приключались эпизоды с «бряцанием оружием», включая напряженность в Тайваньском проливе, не говоря уже об экономическом противостоянии. Ранее в отношениях двух стран происходили и куда более серьезные инциденты: например, случайный удар сил НАТО под руководством США по посольству КНР в Белграде в 1999 году или столкновение американского самолета-разведчика с китайским истребителем в 2001 году над Южно-Китайским морем, закончившееся гибелью пилота КНР и пленением американского экипажа. Тогда, несмотря на всю серьезность этих происшествий, отношения удавалось стабилизировать.

«Однако этот последний инцидент поразил США в буквальном смысле, поскольку непрерывное освещение присутствия воздушного шара в американском воздушном пространстве и его уничтожение, заснятое на видео в прямом эфире, сделало китайскую угрозу реальной для многих», — отметило Politico.

Первые последствия для отношений наступили еще до того, как шар был сбит, — в разгар путешествия аэростата над Америкой госсекретарь Энтони Блинкен отменил свой визит в Пекин. Как отметило Reuters, отложенная на неопределенный срок поездка дипломата в Китай была согласована президентом Байденом и председателем Си еще в ноябре и должна была стать возможностью для стабилизации отношений между двумя странами. «Целью поездки был поиск „дна“ в отношениях и изучение потенциальных сфер сотрудничества, представляющих взаимный интерес», — сказал Politico неназванный американский чиновник. Однако, по его словам, в нынешних обстоятельствах аэростат «доминировал

бы во всех разговорах, поэтому лучше было отложить визит на более подходящее время».

По мнению старшего исследователя Фонда Карнеги китаиста Александра Габуева, сам инцидент не столь значим, нежели момент, когда он случился. «В ноябре президент Байден и Си Цзиньпин на саммите G20 попытались заложить некий уровень отношений, ниже которого они в оставшиеся два года администрации Байдена проваливаться не будут. Весь 2022 год было много сложных моментов. Один из раздражителей — позиция Китая по России. Хотя это и временный фактор, но важный, учитывая значимость украинской темы для американской внешней политики. Другие раздражители: визит Нэнси Пелоси на Тайвань, введенные в октябре меры экспортного контроля в отношении значительной части китайских компаний. И вот после этого в ноябре лидеры пытаются что-то сделать, а визит Блинкена должен был очертить некую схему, как восстановить диалог. Но ничего этого сейчас не случится, а контакты могут быть заморожены надолго», — пояснил эксперт „Ъ“.

## Не все въехали

### „Ъ“ выяснил, кто и как пользовался платными трассами в 2022 году

Интенсивность движения на платных участках трассы М-3 «Украина» в 2022 году упала почти на 8% — а на платных дорогах Псковской области на границах с Белоруссией, Эстонией и Литвой трафик, наоборот, вырос в среднем на 50%. Это следует из статистики, которая оказалась в распоряжении „Ъ“. Причиной эксперты ожидают назвать боевые действия на территории Украины: специальная военная операция изменила привычные логистические схемы и привела к сокращению грузоперевозок по М-11. На некоторых направлениях трафик при этом поддерживали дачники и внутренние туристы, к которым порой добавлялись граждане Украины, покидающие свою страну идвигающиеся в Европу через Россию.

По данным «Автодора» (предоставлены по запросу „Ъ“), в 2022 году по участкам, которые находятся в ведении госкомпаний, проехало более 242,2 млн транспортных средств. Это плюс 13,3% по сравнению с 2021 годом. Как пояснили в «Автодоре», «положительная динамика» обусловлена вводом новых платных участков на М-1 и М-12 в Подмоскowie и Владимирской области, а также изменением логистических цепочек и повышении спроса на поездки со стороны владельцев легковых авто в сезон отпусков. Трафик рос, в частности, на Центральной кольцевой автодороге (ЦКАД): среднесуточная интенсивность движения выросла на 10%, до 15,5 тыс. транспортных

средств. На М-4 (трасса приносит 53,6% доходов госкомпаниям от общего сбора платы) прирост составил 3,1% (до 24,1 тыс.).

Между тем на платных участках М-3 и М-11 интенсивность движения, напротив, упала — на 7,8% (до 13,8 тыс.) и на 4,7% (до 15,5 тыс.) соответственно. Отрицательная динамика наблюдается из-за сокращения спроса на поездки грузовиков, что в свою очередь связано с изменением логистических цепочек, пояснили в госкомпаниях.

Трафик перевозок на М-11 напрямую зависит от загрузки портов СЗФО, в особенности Большого порта Санкт-Петербурга, пояснил „Ъ“ коммерческий директор компании SOTA Logistic Кирилл Латинский, а его грузооборот снизился на 37,5% по сравнению с 2021 годом. Высокая же нагрузка М-3 традиционно была связана с международными перевозками через погранпереходы с Украиной, говорит эксперт, но события февраля прошлого года изменили этот тренд.

Данных по объему собранных за оплату проездов с трассы «Автодор» не предоставил. Компания отметила лишь, что «плановые показатели выполнены в полном объеме». В декабре глава «Автодора» Вячеслав Петушенко заявил, что в 2022 году сумма собранных с водителей средств превысила 50 млрд руб. По итогам 2021 года этот показатель равнялся 40 млрд руб., следует из отчетности госкомпаний.

## «Система» садится за руль

### Компания интересуется покупкой автозавода VW в Калуге

АФК «Система» заинтересовалась покупкой завода немецкого автоконцерна Volkswagen в Калуге. К сделке также привлечена компания из Казахстана Allur, которая в том числе занимается выпуском автомобилей и имеет китайских акционеров, связанных с выпуском Volkswagen в КНР. По словам источников „Ъ“, площадку планируют переакупить, сохранив модели VW или близкие к ним автомобили. Аналитики отмечают, что это может быть реализовано за счет работы с поставщиками VW из Турции или партнерами концерна из Китая.

АФК «Система» ведет переговоры о приобретении калужского завода у Volkswagen, рассказал ряд собеседников „Ъ“. Источники „Ъ“ сообщают, что АФК планировала привлечь в проект казахстанского автопроизводителя Allur. В состав AllurGroup входят производственные площадки «Агро-машхолдинг» и «СарыаркаАвтоПром», а также дилерская и дистрибуторская сеть AllurAuto.

В АФК и Allur отказались от комментариев. В «Фольксваген Груп Рус» сказали, что постоянно следят за ситуацией и рассматривают различные сценарии. «Один из возможных вариантов — это продажа активов „Фольксваген Груп Рус“ третьей стороне. Тем не менее никакого решения по этому поводу не принято», — сообщили там. Немецкое

издание Frankfurter Allgemeine Zeitung в октябре 2022 года со ссылкой на источники сообщало, что VW рассчитывает найти покупателей на завод в России или Китае.

● Завод VW в Калуге запущен в 2007 году в рамках крупноузловой сборки, а через два года он заработал по полному циклу. Его мощность — 225 тыс. автомобилей в год, в 2021 году выпущено 118 тыс. машин. Производились модели Volkswagen Tiguan и Polo, а также Skoda Rapid. С марта 2022 года площадка находится в простое. В отчетности Volkswagen Group за третий квартал говорится о намерении концерна продать определенные компании в РФ — однако речь могла идти и о грузовом подразделении Traton (его активы в РФ были проданы) и Porsche. Также у VW в Калуге есть завод двигателей.

У Allur есть китайские акционеры: так, основным владельцем (51%) группы в 2020 году была C&J Ned Auto B.V., которой владеют китайские China National Machinery Import & Export Co., Ltd и Anhui Jiangqi Investment Co., Ltd. Последней компании принадлежит юридо, через которое в России работает китайский автопроизводитель JAC. A Jiangqi Holdings работает с VW в Китае. Еще 27,48% в Allur у ее председателя совета директоров Андрея Лаврентьева, 16,52% — у Юрия Цхая, 5% — у государственного Банка развития Казахстана.

## деловые новости

07 Трек завис на загрузке  
Объем музыкального стриминга в РФ впервые снизился

07 Тракторы ищут запчасти в сети  
Фермеры активно закупают комплектующие на маркетплейсах

07 Банки поставили на ожидание  
Мораторий на взыскание может отпугнуть кредиторов

09 В Жуковский слетелись иски  
Аэропорт судится со страховщиками из-за севшего в кукурузном поле Airbus

09 «Транспорт — как вода: он будет идти по руслу, которое проложено»  
Глава ЕСП Сергей Авсейков о перспективах контейнерных перевозок

10 Лифты устремились вниз  
Их выпуск сократился почти по всей стране

10 Есть только МиГ  
Бывшие земли предприятия застроят пять компаний

## Под связью разжигается база

### Операторы замедлили развитие инфраструктуры

В 2022 году операторы более чем на 60% сократили объемы установки новых базовых станций, подсчитали аналитики. В первую очередь сказался дефицит зарубежного оборудования Nokia, Ericsson и Huawei: складские запасы шли в основном на ремонт действующих сетей, новые почти не разворачивались. Для сохранения качества сервиса компании начали активнее использовать рефарминг частот и повышать эффективность управления сетью. В результате скорость передачи снизилась незначительно, но эксперты считают, что сохранить показатели удалось благодаря сокращению объемов трафика.

В аналитическом агентстве Telecom Daily подсчитали, что отечественные операторы связи в 2022 году установили на 60% меньше базовых станций, чем в 2021-м. В 2021 году, по данным того же Telecom Daily, было установлено около 82 тыс. станций. Заместитель руководителя Центра компетенций НТИ на базе «Сколтеха» по технологиям беспроводной связи и интернету вещей Александр Сиволобов подтвердил сокращение установки новых базовых станций в 2022 году. По его предварительной оценке, в 2022 году было запущено в эксплуатацию около 25–30 тыс. станций. В 2023 году, полагает эксперт, это число снизится до 10–15 тыс. Аналитик MForum Analytics Алексей Бойко полагает, что количество новых базовых станций упало более чем на 50%.

До ухода из России ведущих вендоров оборудования в лице Nokia, Ericsson и Huawei из-за начала военных действий на Украине российские операторы запаслись оборудованием, но используют его только для замены вышедших из строя базовых станций, утверждает гендиректор Telecom Daily Денис Кусков: «Сокращение нового строительства сетей в 2022 году затронуло в первую очередь отдаленные регионы». По словам Алексея Бойко, оборудование ушедших вендоров по-прежнему занимает более 90% парка установленных базовых станций в РФ.

Крупнейшие операторы связи не стали комментировать оценки сокращения числа введенных в эксплуатацию базовых станций. В Tele2 „Ъ“ лишь заявили, что имеют достаточные запасы оборудования для «сохранения и улучшения» качества услуг.

В «МегаФоне» добавили, что кроме строительства базовых станций у операторов «есть и другие инструменты развития сети», в частности рефарминг частот, а также точечное улучшение технических характеристик за счет эффективного управления. В «Вымпелкоме» и МТС отказались от комментариев.