



## Ежедневный мониторинг СМИ

17 ФЕВРАЛЯ 2021

### СОДЕРЖАНИЕ

ТАСС; 2021.02.16; ЛУКАШЕНКО ОДОБРИЛ ПРОЕКТ СОГЛАШЕНИЯ С МОСКВОЙ ОБ ЭКСПОРТЕ НЕФТЕПРОДУКТОВ ЧЕРЕЗ ПОРТЫ РФ .....	4
ТАСС; 2021.02.16; ГРЕФ ЗАЯВИЛ, ЧТО СОЗДАНИЕ РЕГИОНАЛЬНОГО ЛОУКОСТЕРА БУДЕТ ВОЗМОЖНО ПРИ ПОДДЕРЖКЕ ВЛАСТЕЙ .....	4
АВИАПОРТ; 2021.02.16; МИНИСТР ТРАНСПОРТА РОССИИ НАГРАДИЛ СОТРУДНИКА АЭРОПОРТА ИРКУТСК.....	5
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – СТОЛИЧНЫЙ ВЫПУСК; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА, АЛЕКСЕЙ ДУЭЛЬ; 2021.02.17; ВСПЛЫТИЕ ПОКАЖЕТ; НАЧАЛАСЬ РАСЧИСТКА АКВАТОРИЙ ОТ ЗАТОНУВШИХ КОРАБЛЕЙ .....	5
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА, ОЛЬГА ИГНАТОВА; 2021.02.17; НЕ БОЙТЕСЬ, ОНА РУЧНАЯ КЛАДЬ; ИЗМЕНИЛИСЬ ПРАВИЛА ПРОВОЗА ЖИВОТНЫХ В ПОЕЗДАХ .....	6
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; СЕРГЕЙ ТИХОНОВ; 2021.02.17; ТУДА СУДА; КРУГЛОГОДИЧНУЮ НАВИГАЦИЮ ПО СЕВМОРПУТИ ПЛАНИРУЮТ НАЧАТЬ В 2024 ГОДУ .....	7
РБК; СВЕТАНА БУРМИСТРОВА, ТИМОФЕЙ ДЗЯДКО; 2021.02.16; МИХЕЛЬСОН ЗАЯВИЛ ОБ ИНТЕРЕСЕ «СИБУРА» К ГАЗОХИМИЧЕСКОМУ КЛАСТЕРУ НА ЯМАЛЕ.....	8
КОММЕРСАНТЬ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; 2021.02.16; ГАЗОВОЗЫ ПОПЛУВУТ В АПРЕЛЕ-МАЕ; СЛЕДУЮЩИЙ РЕЙС ПО СЕВМОРПУТИ СОСТОИТСЯ ВЕСНОЙ .....	9
КОММЕРСАНТЬ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2021.02.17; ГОСУДАРСТВО ИЗМЕРЯЕТ УГОЛЬ; ДОБЫЧА И ВЫВОЗ БУДУТ СОГЛАСОВАНЫ.....	11
КОММЕРСАНТЬ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА, ЕВГЕНИЙ ЗАЙНУЛЛИН; 2021.02.17; ИНВЕСТОРОВ ЗАТЯГИВАЮТ В ПОРТОПЕЮ; ЗАКОН ОБ ОТВЕТСТВЕННОСТИ МОЖЕТ ЛИШИТЬ ИНФРАСТРУКТУРНЫЕ ПРОЕКТЫ ЧАСТНЫХ ДЕНЕГ .....	12
КОММЕРСАНТЬ; ДИАНА ГАЛИЕВА; 2021.02.17; МИНФИН РАЗОШЕЛСЯ С ЭКСПЕРТАМИ В ЗАКУПКАХ; «ОПТИМИЗАЦИОННЫЙ» ПРОЕКТ ОПТИМАЛЬНЫМ ПОСЧИТАЛИ НЕ ВСЕ.....	13
ИЗВЕСТИЯ; ЕВГЕНИЯ ПРИЕМСКАЯ; 2021.02.16; «ПРИНЦИПИАЛЬНО НОВОГО НЕТ»: МВД ПРОПИСАЛО ОБЯЗАТЕЛЬНЫЕ ТРЕБОВАНИЯ ДЛЯ ПРОХОЖДЕНИЯ ТЕХОСМОТРА; С МАРТА В РОССИИ НАЧИНАЕТСЯ «БОЛЬШАЯ РЕФОРМА» ТО .....	15
НОВАЯ ГАЗЕТА; ВАЛЕРИЙ ШИРЯЕВ; 2021.02.16; НАЦИОНАЛИЗАЦИЯ ЦИФРОВОГО БУДУЩЕГО; В ТАЙНЕ ОТ ВСЕХ СОЗДАН ЗАКОНОПРОЕКТ О ПЕРЕДАЧЕ ГОСУДАРСТВУ ВСЕХ ПЕРСОНАЛЬНЫХ ДАННЫХ НА ДОРОГАХ. БИЗНЕС ПРОТИВ, МИЛЛИОНЫ АВТОЛЮБИТЕЛЕЙ ПОКА НЕ ВЫСКАЗАЛИСЬ .....	16
НЕФТЕГАЗОВАЯ ВЕРТИКАЛЬ; 2021.02.16; ОСВОЕНИЕ АРКТИКИ-2020: ДОСТИЖЕНИЯ, НЕУДАЧИ И ПЕРСПЕКТИВЫ .....	23
РЖД-ПАРТНЕР; ДМИТРИЙ ЛОСЕВ; 2021.02.16; УСТАРЕВШАЯ ДОКУМЕНТАЦИЯ ПРЕПЯТСТВУЕТ ФУНКЦИОНИРОВАНИЮ РЫНКА ВАГОНРЕМОНТА .....	28

РИА НОВОСТИ; 2021.02.16; ТРУТНЕВ: В 2020 Г ПО СЕВЕРНОМУ МОРСКОМУ ПУТИ ПЕРЕВЕЗЕНО ПОЧТИ 33 МЛН ТОНН ГРУЗОВ .....	30
ТАСС; 2021.02.16; РОСАТОМ К 2030 Г. РАССЧИТЫВАЕТ УВЕЛИЧИТЬ ГРУЗОПОТОК ПО СМП ДО 110-130 МЛН ТОНН .....	31
ИЗВЕСТИЯ; 2021.02.16; В ПРАВИТЕЛЬСТВЕ РОССИИ РАССКАЗАЛИ О МЕРАХ ПО УВЕЛИЧЕНИЮ ГРУЗОПОТОКА СМП .....	31
ТАСС; 2021.02.16; ТРУТНЕВ ПОРУЧИЛ АКТУАЛИЗИРОВАТЬ ПАРАМЕТРЫ ПРОЕКТА РАЗВИТИЯ СЕВЕРНОГО МОРСКОГО ПУТИ .....	32
РИА НОВОСТИ; 2021.02.16; ТРУТНЕВ: ЭКСПЕРИМЕНТАЛЬНЫЙ РЕЙС ГАЗОВОЗА ПРИБЛИЖАЕТ ВЫПОЛНЕНИЕ ПЛАНА РАЗВИТИЯ СЕВМОРПУТИ	32
РИА НОВОСТИ; 2021.02.16; ТРУТНЕВ: ОПОРНЫМ ДЛЯ СЕВМОРПУТИ БУДЕТ ТОТ ПОРТ В ДФО, ГДЕ БУДЕТ ЛУЧШАЯ ИНФРАСТРУКТУРА .....	33
РИА НОВОСТИ; 2021.02.16; СЛЕДУЮЩИЙ СВЕРХРАННИЙ РЕЙС ГАЗОВОЗА ПО СМП ПЛАНИРУЕТСЯ В АПРЕЛЕ-МАЕ – МИХЕЛЬСОН .....	33
ТАСС; 2021.02.16; НАЦПРОЕКТ ПО ДОРОГАМ СТАЛ САМЫМ УПОМИНАЕМЫМ В СМИ В ЯНВАРЕ 2021 ГОДА – «МЕДИАЛОГИЯ» .....	34
ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; ДМИТРИЙ ГОНЧАРУК; 2021.02.16; ГУБЕРНАТОР: НА РЕМОНТ ДОРОГ АМУРСКОЙ ОБЛАСТИ НУЖНО 12 МЛРД РУБЛЕЙ .....	35
РИА НОВОСТИ; 2021.02.16; СТРОИТЕЛИ ЗАВЕРШИЛИ НАДВИЖКУ ПРОЛЕТНЫХ СТРОЕНИЙ МОСТА ЧЕРЕЗ СОК В САМАРЕ .....	35
REGNUM; 2021.02.16; ГЕНПРОКУРАТУРА ВЗЯЛА НА КОНТРОЛЬ ДЕЛО О РЕМОНТЕ ДОРОГИ В ОРЕНБУРГЕ .....	36
АГЕНТСТВО МОСКВА; 2021.02.16; КОМПАНИЯ «ГРАНД СЕРВИС ЭКСПРЕСС» ОТКРЫЛА ПРОДАЖУ БИЛЕТОВ НА ПОЕЗДА ИЗ МОСКВЫ В КРЫМ НА МАЙСКИЕ ПРАЗДНИКИ .....	36
ТАСС; 2021.02.16; СТАНЦИЮ МЕТРО В НОВОСИБИРСКЕ ДОСТРОЯТ ЗА СЧЕТ ФИНАНСИРОВАНИЯ ПРОЕКТА ЛЕДОВОГО ДВОРЦА .....	37
ТАСС; 2021.02.16; ГОСДУМА ВВЕЛА ЗАПРЕТ НА ВЫСАДКУ ИЗ ОБЩЕСТВЕННОГО ТРАНСПОРТА ДЕТЕЙ-БЕЗБИЛЕТНИКОВ .....	38
ТАСС; 2021.02.16; ГОСДУМА ОДОБИЛА В I ЧТЕНИИ ВВЕДЕНИЕ КАРТЫ МЕЖДУНАРОДНОГО МАРШРУТА РЕГУЛЯРНЫХ ПЕРЕВОЗОК .....	39
ПРАЙМ; 2021.02.16; ПОЛПРЕД В УРФО: СЕВЕРНЫЙ ШИРОТНЫЙ ХОД ОТКРОЕТ ДОСТУП К ЗАПАСАМ 6 ТРЛН КУБОМЕТРОВ ГАЗА .....	39
ИНТЕРФАКС; 2021.02.16; ТОМСКАЯ ОБЛАСТЬ И КУЗБАСС ЗАПРОСЯТ У МИНТРАНСА РФ ФИНАНСИРОВАНИЕ НА СТРОИТЕЛЬСТВО ТРАССЫ .....	40
ИНТЕРФАКС; 2021.02.16; ПРОЕКТ НОВОГО МОСТА ЧЕРЕЗ КАМУ В ПЕРМИ ОЦЕНИВАЕТСЯ В 44 МЛРД РУБ., ОН БУДЕТ ПОСТРОЕН НА УСЛОВИЯХ ГЧП.	41
ТАСС; 2021.02.16; ТЕМПЫ СТРОИТЕЛЬСТВА ВОСТОЧНОГО ВЫЕЗДА В УФЕ ВЫРАСТУТ В 4 РАЗА В 2021 ГОДУ .....	41
ТАСС; 2021.02.16; СТРОИТЕЛЬСТВО ВТОРОГО МОСТА ЧЕРЕЗ ОБЬ В ЮГРЕ ПЛАНИРУЮТ НАЧАТЬ В 2022 ГОДУ .....	42
ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; ГЕННАДИЙ МЕЛЬНИК; 2021.02.16; В МВД ЗАЧАСТИЛИ С НОВЫМИ ТРЕБОВАНИЯМИ К ТЕХОСМОТРУ .....	42
NEW INFORM; 2021.02.16; КАК НОВЫЕ ТРЕБОВАНИЯ ТО ПОВЛИЯЮТ НА БЕЗОПАСНОСТЬ ДОРОГ .....	44
ТАСС; 2021.02.16; ФАС ПОКА НЕ ПОЛУЧАЛА ОБРАЩЕНИЙ С ПРОСЬБОЙ ПРОВЕРИТЬ РОСТ ЦЕН НА ТАКСИ ВО ВРЕМЯ СНЕГОПАДОВ .....	45
ПРАЙМ; 2021.02.16; РЖД ПРОВЕДУТ 19 ФЕВРАЛЯ ИТОГОВОЕ ЗАСЕДАНИЕ ПРАВЛЕНИЯ ЗА 2020 Г, ПЕРЕНЕСЕННОЕ С ДЕКАБРЯ .....	45
ПРАЙМ; 2021.02.16; ПАССАЖИРСКАЯ «ДОЧКА» РЖД ЗАПУСТИЛА TELEGRAM-КАНАЛ О СКИДКАХ НА БИЛЕТЫ В СВОИ ПОЕЗДА .....	46

---

ПРАЙМ; 2021.02.16; РЖД В ФЕВРАЛЕ ФИКСИРУЮТ РОСТ ПЕРЕВОЗОК ПАССАЖИРОВ ПО СРАВНЕНИЮ С ЯНВАРЕМ .....	46
ПРАЙМ; 2021.02.16; «ТРАНСКОНТЕЙНЕР» ОРГАНИЗОВАЛ ПОЕЗД ДЛЯ ЭКСПОРТА МАСЕЛ ВО ФЛЕКСИТАНКАХ ИЗ ТАТАРСТАНА .....	47
ТЕЛЕКАНАЛ 360; БОРИС ЛОМАКИН, ОЛЬГА НИЖЕЛЬСКАЯ; 2021.02.16; ПИТОМЦЫ СТАНУТ ГРУЗОМ В ПОЕЗДАХ. ПОВТОРЕНИЯ «ЖИВОДЕРСКИХ» ИСТОРИЙ ИЗ САМОЛЕТОВ НЕ ИСКЛЮЧЕНЫ .....	47
МОРСКИЕ НОВОСТИ; 2021.02.16; СУЩЕСТВУЮЩИЕ ПУНКТЫ ПРОПУСКА МОГУТ РАЗРЕШИТЬ ПЕРЕДАВАТЬ БЕЗВОЗМЕЗДНО .....	49
ТАСС; 2021.02.16; В НОРВЕГИИ У РОССИЙСКИХ МОРЯКОВ ОБНАРУЖИЛИ КОРОНАВИРУС .....	51
ПРИМА МЕДИА; 2021.02.16; АНДРЕЙ ВИНИЧЕНКО: ЗАХОДИТЬ В ПУСТОЙ АЭРОПОРТ – ТОЛЬКО В КОШМАРНОМ СНЕ .....	52
REGNUM; 2021.02.17; ВСЕ МЕСТА НА АВИАРЕЙСЫ В ДФО ДОЛЖНЫ БЫТЬ СУБСИДИРУЕМЫМИ: ДЕПУТАТ ГОСДУМЫ .....	59
ПРАЙМ; 2021.02.16; МИНТРАНС ЕЩЕ НЕ ПРИНЯЛ РЕШЕНИЕ ОБ УВЕЛИЧЕНИИ ДОПУСТИМОГО ВЕСА ЖИВОТНЫХ В САМОЛЕТЕ ДО 75 КГ .....	59
BUSINESS FM; 2021.02.16; СОЮЗ КИНОЛОГИЧЕСКИХ ОРГАНИЗАЦИЙ ПРЕДЛОЖИЛ МИНТРАНСУ УВЕЛИЧИТЬ ДОПУСТИМЫЙ ВЕС ПРОВОЗА ЖИВОТНЫХ В САМОЛЕТЕ .....	59
ТАСС; 2021.02.16; РОССИЯ ПРОДЛИЛА ПРИОСТАНОВКУ АВИАСООБЩЕНИЯ С ВЕЛИКОБРИТАНИЕЙ .....	60
ТАСС; 2021.02.16; «КРАСАВИА» С 26 ФЕВРАЛЯ ВОЗОБНОВИТ ПОЛЕТЫ В КЫЗЫЛ .....	61
ТАСС; 2021.02.16; «УРАЛЬСКИЕ АВИАЛИНИИ» ОТКРОЮТ В МАРТЕ ПОЛЕТЫ НА КИПР ИЗ 10 РОССИЙСКИХ ГОРОДОВ .....	61
ТАСС; 2021.02.16; НА СТАВРОПОЛЬЕ САНАВИАЦИЯ ОКАЖЕТ МЕДПОМОЩЬ ЖИТЕЛЯМ УДАЛЕННЫХ РАЙОНОВ .....	61
ПРАЙМ; 2021.02.16; ЗАРУБЕЖНАЯ «ДОЧКА» ГТЛК ПОСТАВИЛА «АЭРОФЛОТУ» НОВЫЙ BOEING 777 .....	62

### ПУБЛИКАЦИИ

#### **ТАСС; 2021.02.16; ЛУКАШЕНКО ОДОБРИЛ ПРОЕКТ СОГЛАШЕНИЯ С МОСКВОЙ ОБ ЭКСПОРТЕ НЕФТЕПРОДУКТОВ ЧЕРЕЗ ПОРТЫ РФ**

Президент Белоруссии Александр Лукашенко одобрил проект межправительственного соглашения с Россией об организации сотрудничества в области перевозки и перевалки белорусских нефтепродуктов для поставки на экспорт в третьи страны через российские морские порты. Об этом сообщила во вторник президентская **пресс-служба** со ссылкой на соответствующий указ главы государства.

«Александр Лукашенко одобрил проект межправительственного соглашения с Россией об организации сотрудничества в области перевозки и перевалки нефтепродуктов из Беларуси, предназначенных для поставки на экспорт в третьи страны через российские морские порты, в качестве основы для проведения переговоров, – отмечается в тексте. – Лукашенко уполномочил **министерство транспорта** и коммуникаций на проведение переговоров по проекту соглашения и подписание документа при достижении договоренности в пределах одобренного проекта».

12 февраля **Министерство транспорта** и коммуникаций Белоруссии сообщило о переносе подписания соответствующего соглашения с 15 февраля на более поздний срок в связи с завершением внутрисударственных процедур, а также в связи с тем, что пока не готовы контракты с российскими операторами терминалов морских портов и с железнодорожным оператором, которые должны подписываться вместе с соглашением.

Проект соглашения предполагает перевалку белорусскими предприятиями более 9,8 млн т грузов в российских портах на Балтике в 2021-2023 годах. Речь идет о таких грузах, как мазут, бензин и масло. Соглашение предусматривает заключение контрактов по принципу take-or-pay. Если грузоотправитель обеспечивает перевалку в объеме меньше согласованного, морской терминал в любом случае получает плату за весь согласованный объем. Действие соглашения рассчитано до конца 2023 года с возможностью автоматического продления.

В **Минтрансе РФ** отмечали, что операторы морских портовых терминалов Ленинградской области и Санкт-Петербурга подтвердили готовность перевалки этих нефтепродуктов и предоставление скидок при условии заключения долгосрочных договоров, исходя из планируемого объема нефтепродуктов.

<https://tass.ru/ekonomika/10714629>

На ту же тему:

[https://yandex.ru/news/instory/Lukashenko\\_odobril\\_perevalku\\_nefteproduktov\\_iz\\_Belorussii\\_v\\_portakh\\_RF--0fe9e07a211138cfc4e01fafc41d02b4](https://yandex.ru/news/instory/Lukashenko_odobril_perevalku_nefteproduktov_iz_Belorussii_v_portakh_RF--0fe9e07a211138cfc4e01fafc41d02b4)

#### **ТАСС; 2021.02.16; ГРЕФ ЗАЯВИЛ, ЧТО СОЗДАНИЕ РЕГИОНАЛЬНОГО ЛОУКОСТЕРА БУДЕТ ВОЗМОЖНО ПРИ ПОДДЕРЖКЕ ВЛАСТЕЙ**

Создание регионального лоукостера в России будет зависеть от того, предоставит ли государство для этого конкурентные условия, сам проект пока на стадии обсуждения, заявил журналистам глава Сбербанка Герман Греф.

«Планов конкретных нет, мы обсуждаем еще, но это будет зависеть, скажем так, от готовности государства предоставить абсолютно конкурентную площадку. Если не будет никаких ограничений, связанных с типом приобретаемых самолетов, получаемых слотов и т.д., то коммерчески этот проект может быть привлекателен. Если будут ограничения, то мы не видим никакой коммерческой привлекательности», – сказал он.

Как сообщил ТАСС **министр транспорта РФ Виталий Савельев**, Сбербанк может стать одним из крупнейших инвесторов в проекте создания лоукостера в центральной части России. К проекту могут быть привлечены и другие инвесторы, отмечал он. По мнению **Савельева**, сейчас, во время снижения спроса на перевозки в период пандемии и ее последствий, рынок нуждается в низкобюджетных перевозках.

<https://tass.ru/ekonomika/10711679>

### **АВИАПОРТ; 2021.02.16; МИНИСТР ТРАНСПОРТА РОССИИ НАГРАДИЛ СОТРУДНИКА АЭРОПОРТА ИРКУТСК**

Сотрудник Международного аэропорта Иркутск удостоен ведомственной награды: медаль «За заслуги в обеспечении транспортной безопасности» старшему инспектору по досмотру Службы транспортной и авиационной безопасности Сергею Лавцевичу вручил **министр транспорта России Виталий Савельев**. Наш коллега является единственным обладателем такой награды в Иркутской области.

Вручение прошло в торжественной обстановке во время традиционной национальной выставки инфраструктуры Гражданской авиации в Москве 9 февраля, в День работника Гражданской авиации России. В торжественном мероприятии также принял участие Первый заместитель министра транспорта Российской Федерации – руководитель ФАВТ Александр Нерадько.

Медаль «За заслуги в обеспечении транспортной безопасности» вручают сотрудникам, внесшим значительный вклад в разработку и реализацию комплекса мер, направленных на обеспечение транспортной безопасности, а также за работу по защите населения от актов незаконного вмешательства на транспортных объектах.

<https://www.aviaport.ru/digest/2021/02/16/667091.html>

### **РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – СТОЛИЧНЫЙ ВЫПУСК; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА, АЛЕКСЕЙ ДУЭЛЬ; 2021.02.17; ВСПЛЫТИЕ ПОКАЖЕТ; НАЧАЛАСЬ РАСЧИСТКА АКВАТОРИЙ ОТ ЗАТОНУВШИХ КОРАБЛЕЙ**

Подъем и утилизацию затонувших судов из акваторий России начнут с Магаданской области. Этот регион выбран пилотным в рамках «генеральной уборки» прибрежных морей, сообщила **вице-премьер** Виктория Абрамченко. По ее словам, в бухте Нагаева подъем и удаление первых четырех судов должны произойти в течение 60 дней с момента подписания госконтракта с подрядчиком. К июлю **минтранс** совместно с минфином и Росимуществом оценят перспективы распространения полученного в Магаданской области опыта на другие регионы России, добавила **вице-премьер**. После извлечения из воды остовы судов, оставшихся без собственников, региональные власти отдадут на металлолом. Если же владелец найдется, он определит судьбу своего имущества самостоятельно.

«При поддержке председателя правительства мы подошли к решению проблемы, копившейся десятилетиями, – говорит Абрамченко. – Мы даем старт практическому проведению «генеральной уборки», расчистке акваторий страны от затонувших судов». Такие работы особенно важны для экологии территорий и для целей экономического развития, помогут повысить туристский и рекреационный потенциал, обеспечить надлежащее судоходство и рыболовство, считает **вице-премьер**.

Перечень всех затонувших и затопленных на Дальнем Востоке судов **минтранс** и **Росморречфлот** составят к 1 марта этого года. Затем до 1 апреля их собственникам будут направлены распоряжения о необходимости подъема теплоходов со дна. Ситуацию будет контролировать **минтранс** и каждый год отчитываться перед правительством о ситуации с расчисткой акваторий. «Дорожная карта» по расчистке акваторий принята по итогам рабочей поездки **премьер-министра Михаила Мишустина** на Дальний Восток.

**В минтрансе «РГ» пояснили, что уже проведена подготовительная работа по подъему судов. «К настоящему времени обследованы акватории всех портов в Дальневосточном федеральном округе. В предварительном перечне находится 235 судов», – отметили в министерстве.** По предварительным оценкам, стоимость работ по подъему затонувших судов в морских портах Дальнего Востока может составить 3-6 млрд рублей. Судна, затопленные на глубине более 20 метров, подъему не подлежат. Но в случае экологической опасности с таких судов могут быть удалены загрязняющие материалы.

<https://rg.ru/2021/02/16/reg-dfo/nachalas-raschickka-akvatorij-ot-zatonuvshih-sudov.html>

### **РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА, ОЛЬГА ИГНАТОВА; 2021.02.17; НЕ БОЙТЕСЬ, ОНА РУЧНАЯ КЛАДЬ; ИЗМЕНИЛИСЬ ПРАВИЛА ПРОВОЗА ЖИВОТНЫХ В ПОЕЗДАХ**

С 1 сентября вступят в силу новые единые правила перевозки домашних животных железнодорожным транспортом. Они будут действовать до 1 сентября 2027 года. Их утвердил **минтранс**.

Изменения затронут перевозку сельскохозяйственных животных. Правила же проезда кошек и собак в основном определяют сами компании. В РЖД «Российской газете» пояснили, что по новым правилам будут перевозиться сельскохозяйственные и цирковые животные. Они транспортируются как грузы, но возрастает ответственность за них перевозчиков. «Обновленные правила несут в себе положительные моменты для животных, а соответственно, и для их владельцев в плане спокойствия за их жизнь и здоровье, – пояснил «РГ» адвокат Виталий Ревзин. – Со стороны отправителя появляется обязанность обеспечения отправляемого животного безопасными для него кормами, емкостями для достаточного количества воды, которая должна быть в запасе, а также подстилками, что очень актуально в плане гигиены. Специальные вагоны и крытые составы создадут безопасность и комфорт животным. Перевозчик и проводник же, со своей стороны, должны обеспечить и запас воды, и уборку пространства во время стоянок поездов. Что очень актуально в наше время, так это необходимость оповещения ветеринарного надзора о случаях заболевания животных, а также об отказе от еды и воды».

Но в то же время, по словам юриста, перевозка всех животных должна будет осуществляться в спецвагонах и крытых составах. А мелких зверей можно перевозить в клетках или ящиках в несколько ярусов. Актуально это будет для отправки крупных пород собак, а не только лошадей или крупных сельскохозяйственных животных.

Означает ли это, что при посадке придется сдавать мелких животных в багаж? Как поясняет Ревзин, сохраняет юридическую силу та норма, при которой мелких домашних животных и птиц можно перевозить в ручной клади, если вагон это подразумевает. «Если тип вагона не позволяет перевезти мелкого питомца в ручной клади, то владелец животного может рассмотреть вариант перевоза в спецвагоне. Либо поменять сам вагон на тот, в котором перевозка домашнего животного допустима», – пояснил юрист.

Так, по правилам компании «Гранд Сервис Экспресс», занимающейся перевозками в Крым, пассажир может взять питомца с собой в купе. Но на это должны быть согласны пассажиры, которые едут на соседних местах. Такое согласие заранее получить крайне сложно. Поэтому те, кто отправляются к морю с животными, часто просто выкупают купе. В поезда, идущие в Крым, допускаются кошки, собаки, в том числе крупные собаки, птицы, грызуны, ежи, хорьки, ханурики, ласки, а также рыбки. Перечень животных есть на сайте компании. Перевозить крупных собак можно только в намордниках, с поводком и только в отдельном купе под наблюдением их владельцев с оплатой полной стоимости всех мест в купе. Число проезжающих в купе крупных собак и их владельцев или сопровождающих не должно в сумме превышать числа мест в купе. Санитарно-

гигиенический режим в вагоне обеспечивает владелец животных. Собак-проводников инвалиды провозят с собой в вагонах всех типов бесплатно.

<https://rg.ru/2021/02/16/v-sentiabre-izmeniatsia-pravila-provoza-zhivotnyh-v-poezdah.html>

### **РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; СЕРГЕЙ ТИХОНОВ; 2021.02.17; ТУДА СУДА; КРУГЛОГОДИЧНУЮ НАВИГАЦИЮ ПО СЕВМОРПУТИ ПЛАНИРУЮТ НАЧАТЬ В 2024 ГОДУ**

Обеспечить стабильные и безопасные грузоперевозки по Северному морскому пути (СМП) как в западном, так и в восточном направлении без сезонных ограничений планируется с 2024 года. Об этом сообщил **вице-премьер**, полномочный представитель президента в Дальневосточном федеральном округе Юрий Трутнев на совещании о ходе выполнения экспериментального кругового рейса газовоза «Кристоф де Маржери».

«К 2024 году грузопоток по Севморпути должен быть увеличен до 80 млн тонн в год. Решить поставленную задачу возможно за счет увеличения периода арктической навигации», – сказал Трутнев. Он уточнил, что обычно период судоходства в водах восточного сектора Арктического бассейна составляет не более пяти месяцев в году: начинается в июле и завершается в конце ноября. Поэтому расширение навигационного окна в восточном направлении позволит повысить эффективность использования этого транспортного коридора.

Газовоз-танкер ледового класса Arc7 «Кристоф де Маржери» покинул 5 января порт Сабетта и отправился на восток по трассе Севморпути. Судно двигалось самостоятельно, без ледокольной проводки. За 11 суток он достиг китайского порта Цзянсу. После разгрузки 27 января «Кристоф де Маржери» отправился в обратный путь. У мыса Дежнева (восточной оконечности СМП) 7 февраля судно было взято под проводку ледоколом «50 лет Победы». На момент совещания, 16 февраля, суда приближались к проливу Вилькицкого, соединяющего море Лаптевых с Карским морем. Возвращение в порт Сабетта планируется 19 февраля. Это станет самым поздним в истории арктической навигации высокоширотным рейсом.

Ледовая обстановка в восточном секторе СМП значительно сложнее, чем в западном. Несмотря на некоторое потепление климата в Арктике, проход по этому маршруту зимой и весной практически невозможен без ледокольной проводки. По словам главы компании «Новатэк» Леонида Михельсона, существенный вклад в развитие круглогодичного судоходства по СМП внесет ввод в эксплуатацию 15 судов-газовозов ледового класса, строительство которых сейчас ведется на российской верфи «Звезда» для проекта «Арктик СПГ 2». Кроме этого, до конца 2022 года на воду должны быть спущены два новых атомных ледокола типа ЛК-60, которые позволят обеспечить круглогодичную транспортировку грузов по восточному сектору.

Севморпуть может стать важнейшей транспортной артерией России, позволяющей более чем на треть сократить морской путь из Европы в Азию. В 2020 году по нему было транспортировано почти 33 млн тонн грузов, в том числе более 18 млн тонн сжиженного природного газа (СПГ). За последние 5 лет грузопоток вырос почти в 5 раз. Его дальнейшее увеличение должны обеспечить крупные проекты по добыче полезных ископаемых и производству СПГ, реализуемые сейчас в Арктике, такие как «Арктик СПГ 2» и «Восток Ойл».

<https://rg.ru/2021/02/16/trutnev-nazval-sroki-nachala-kruglogodichnoj-navigacii-po-sevmorputi.html>

### РБК; СВЕТЛАНА БУРМИСТРОВА, ТИМОФЕЙ ДЗЯДКО; 2021.02.16; МИХЕЛЬСОН ЗАЯВИЛ ОБ ИНТЕРЕСЕ «СИБУРА» К ГАЗОХИМИЧЕСКОМУ КЛАСТЕРУ НА ЯМАЛЕ

Крупнейший совладелец «Сибура» Леонид Михельсон заявил, что компания «серьезно рассматривает» участие в создании газохимического кластера на Ямале. Проект с инвестициями в ₽2 трлн предложил построить **вице-премьер** Александр Новак

«Сибур» «серьезно рассматривает» участие в создании газохимического кластера на Ямале и размещение там наиболее простых производств, заявил РБК крупнейший совладелец и председатель совета директоров компании Леонид Михельсон. «Согласно поручению президента **Владимира Путина** от 1 декабря 2020 года, нужно рассматривать площадку Сабетты с точки зрения создания сырьевой базы (выделение из газа ценных фракций – этана и сжиженных углеводородных газов (СУГ). – РБК). И эту сырьевую базу мы можем отвезти в любую точку», – сказал бизнесмен. По мнению Михельсона, строить сложные газохимические производства стоит «где-то на Дальнем Востоке», где они будут максимально близко к основному рынку сбыта.

В Сабетте (Ямало-Ненецкий автономный округ) расположен завод по производству сжиженного природного газа (СПГ) «Ямал СПГ», подконтрольный НОВАТЭК, совладельцем и председателем правления которого также является Михельсон. Сейчас НОВАТЭК строит в ЯНАО второй СПГ-завод «Арктик СПГ-2». «Мы делали прикидку, что для того, чтобы завод «Арктик СПГ-2» стоимостью более \$10 млрд мог также выделять этан, удорожание будет составлять \$300–400 млн. Не надо строить отдельный газоперерабатывающий завод. Этот этан можно отдать на развитие газохимических проектов», – сказал он.

По словам Михельсона, на Ямале можно делать менее технологические сложные проекты, например по производству метанола или аммиака. А проекты уровня «Запсибнефтехима» «с таким сложнейшим пиролизом» (предполагает производство 1,5 млн т полиэтилена и 0,5 млн т полипропилена в год), который «Сибур» построил в Тобольске примерно за \$9 млрд, надо рассматривать на Дальнем Востоке. В 2020 году «Сибур» начал строительство в этом регионе еще одного крупного газохимического комплекса – Амурского ГХК мощностью 2,3 млн т полиэтилена и 400 тыс. т полипропилена. Стоимость проекта – \$10 млрд.

На совещании по нефтегазохимии 1 декабря 2020 года под руководством **Путина вице-премьер** Александр Новак предложил создать газохимический кластер на Ямале, ресурсы которого составляют 26,5 трлн куб. м газа, или почти 70% всех запасов газа в России. По его словам, инвестпроект по реализации такого кластера на полуострове, для которого можно привлечь 2 трлн руб. инвестиций, предполагает строительство газоперерабатывающего и газохимического комплексов. «Масштабная ресурсная база полуострова Ямал позволяет выделять [из газа] этан и сжиженные углеводородные газы (СУГи) в качестве сырья для газохимического комплекса», – заметил тогда он.

Губернатор ЯНАО Дмитрий Артюхов говорил РБК, что **Путин** поддержал идею создания газохимического кластера, но пока не решено, один или несколько заводов будет в рамках кластера. В поручениях президента по итогам совещания по нефтегазохимии говорится, что правительству нужно актуализировать «дорожную карту» по развитию нефтегазохимического комплекса в России до 2025 года, включив в него мероприятия, направленные на обеспечение перспективных нефтегазохимических кластеров, в том числе расположенных в Арктической зоне, ресурсами из нефтяных, газовых и газоконденсатных месторождений, а также на поддержку развития газохимического кластера в районе Сабетты.

После этого совещания первый **вице-премьер Андрей Белоусов** создал рабочую группу по подготовке комплексной программы освоения ресурсов Ямала с участием крупнейших добывающих компаний – «Газпрома», НОВАТЭКа, «Газпром нефти», а также РЖД,



«Росатома», Российского фонда прямых инвестиций (РФПИ) и «Совкомфлота». В первом полугодии 2021 года участники этой рабочей группы должны представить в правительство предложения по использованию газовых запасов Ямала. Собеседник РБК в правительстве уточнял, что срок для подготовки – до середины марта.

Топ-менеджеры «Сибура», у которого нет активов на Ямале, пока не участвуют в этой рабочей группе. В январе в **пресс-службе** компании сообщили РБК, что изучение вариантов монетизации запасов Арктического региона, в том числе через газопереработку и нефтегазохимию, – актуальный вопрос. «Не исключаем появления проектов, которые с учетом объема располагаемых недропользователями ресурсов могут демонстрировать приемлемую рентабельность», – сказал представитель компании. Но, по его словам, из-за отсутствия собственных ресурсов на Ямале «Сибур» может выступать в них лишь как «потенциальный партнер». Обсуждения различных вариантов с участниками рынка идут, но требуют дополнительного изучения, добавлял он.

<https://www.rbc.ru/business/16/02/2021/602b88499a794714bd79acd8>

### **КОММЕРСАНТЪ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; 2021.02.16; ГАЗОВОЗЫ ПОПЛУВУТ В АПРЕЛЕ-МАЕ; СЛЕДУЮЩИЙ РЕЙС ПО СЕВМОРПУТИ СОСТОИТСЯ ВЕСНОЙ**

НОВАТЭК продолжит проведение экспериментальных рейсов в восточном направлении по Севморпути: компания планирует провести следующий сверххранный рейс в апреле-мае. 19 февраля в Сабетту должен вернуться газовоз «Кристоф де Маржери», впервые в истории прошедший по маршруту Сабетта–Цзянсу–Сабетта на два месяца позже обычного закрытия навигации. На обратном пути судно было взято под проводку атомным ледоколом «50 лет Победы». В НОВАТЭКе рассчитывают на сдачу до конца 2022 года еще двух атомных ледоколов ЛК-60, что должно помочь сформировать условия для круглогодичной отправки газа на восток. Ситуацию с газовозом «Николай Евгенов», получившим повреждение одного из азиподов, участники совещания у **вице-премьера** Юрия Трутнева не обсуждали.

НОВАТЭК планирует провести следующий сверххранный рейс на восток по Севморпути в апреле-мае, сообщил основной владелец и гендиректор НОВАТЭКа Леонид Михельсон на совещании у **вице-премьера** Юрия Трутнева по вопросам завершения позднего экспериментального рейса в осенне-зимнюю навигацию. Господин Михельсон напомнил, что в январе газовоз «Кристоф де Маржери» «Совкомфлота» самостоятельно прошел восточное направление Севморпути за 11 суток с необходимой коммерческой скоростью, а обратно в порт Сабетта – под проводкой ледокола ФГУП «Атомфлота» «50 лет Победы».

Грузопоток Севморпути, заявил господин Трутнев, к 2024 году должен достигнуть 80 млн тонн, и решить поставленную задачу возможно за счет увеличения периода арктической навигации.

Традиционно навигация закрывается в ноябре и открывается в июле, рассказывает глава «Совкомфлота» Игорь Тонковидов. В прошлом году НОВАТЭК впервые начал отправлять танкеры на восток в сопровождении ледоколов со второй половины мая (см. “Ъ” от 16 июля 2020 года). «Рейс, который сегодня совершает танкер “Кристоф де Маржери”, существенно расширяет навигационное окно в восточном секторе Арктики и позволяет приблизить начало круглогодичной безопасной навигации на всем протяжении Севморпути», – отметил господин Тонковидов.

Замглавы «Росатома», глава дирекции «Севморпути» Вячеслав Рукша сообщил, что НОВАТЭК, «Совкомфлот» и госкорпорация ведут постоянную работу по расширению сроков навигации. «До 2020 года с учетом состояния всей инфраструктуры и судов мы ориентировались на 14, бывало и 16 суток, – уточнил господин Рукша. – Сейчас считаем 11 суток реальным результатом и с учетом всех решений правительства по развитию

инфраструктуры ориентируемся к 2030 году на грузопоток 110–130 млн тонн и скоростные режимы, уверенные и регулярные, в районе 10 узлов».

В свою очередь, Леонид Михельсон заявил, что НОВАТЭК рассчитывает, что до конца 2022 года будут сданы два ледокола ЛК-60 «Сибирь» и «Урал», что «поможет сформировать условия для круглогодичной отправки газа на восток по Севморпути».

«Кристоф де Маржери» начал рейс 5 января в Сабетте. 27 января после выгрузки партии СПГ в порту Цзянсу газовоз проследовал в обратном направлении и 7 февраля был взят ледоколом «50 лет Победы» под проводку у мыса Дежнева, восточной оконечности трассы Севморпути. На момент доклада «Кристоф де Маржери» и сопровождающий его атомоход находились на подходе к проливу Вилькицкого.

Прибытие каравана судов в Сабетту планируется в 22 часа по Москве 19 февраля.

Капитан газовоза «Кристоф де Маржери» Сергей Гень доложил, что рейс проходит в штатном режиме. «Ледовую обстановку на трассе оцениваем как сложную, но в пределах ожидаемого, – говорит он, – наибольшее затруднение для судна представляли ледовые сжатия и торосистые участки в Чукотском и Восточно-Сибирском морях, для преодоления которых судно осуществляло движение кормой вперед, около 15% времени следования по Севморпути». Средняя скорость 8,4 узла, добавил он. Капитан ледокола «50 лет Победы» Дмитрий Лобусов добавил, что сейчас наблюдается средний тип ледовых условий, максимальная толщина льда на маршруте движения каравана достигает 1,5 метра в ровных пластинах. На торосах толщина больше, отметил он.

Наблюдается обширная торосистость на участке, но несмотря на это, караван уверенно продолжает движение в акватории Севморпути по направлению к Сабетте», – заключил капитан.

Как следует из презентации главы дирекции Севморпути «Росатома» Вячеслава Рукши 13 января в 11 утра по Москве «Кристоф де Маржери», двигаясь по рекомендациям Арктического и антарктического научно-исследовательского института, «застрял» при движении в Восточно-Сибирском море, выше Певека при движении к острову Врангеля. Как следует из презентации, газовозу пришлось корректировать маршрут, с учетом рекомендаций Штаба морских операций «Росатома». Господин Рукша не стал останавливаться подробно на этом слайде при докладе. В свою очередь, председатель совета директоров «Совкомфлота» Сергей Франк сообщил “Ъ”, что никаких «застреваний» у газовоза не было. Корректировка маршрута исходя из ледовой обстановки и выбор оптимальной скорости – абсолютно стандартная ситуация во время любого рейса, говорит он.

Вслед за «Кристоф де Маржери» 6 января из Сабетты вышел второй газовоз «Николай Евгенов». Как сообщал “Ъ”, с субботы, 16 января, судно заметно снизило скорость движения, которая порой падала до трех узлов. Как утверждают источники “Ъ”, это связано с отказом одного из трех азиподов (двигательных установок). Замглавы правления НОВАТЭКа, директор по морским операциям, транспортировке и логистике Евгений Амбросов сообщил “Ъ”, что, несмотря на это, газовоз продолжает свою работу. Опровергнув серьезные проблемы в его работе и не пояснив причины случившегося, господин Амбросов уточнил, что дополнительное докование для газовоза не потребуется, работы по устранению проблем с одним из азиподов планируется провести в рамках планового докования судна. «Нет никаких оснований полагать, что сбой в работе одного из трех азиподов произошел в результате ледового повреждения», – также добавил Сергей Франк. Сейчас, по данным Marine Traffic, газовоз находится на подходе к Суэцкому каналу. «Николай Евгенов» вышел из южнокорейского Пхёнхэка 29 января.

<https://www.kommersant.ru/doc/4693230>

### **КОММЕРСАНТЪ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2021.02.17; ГОСУДАРСТВО ИЗМЕРЯЕТ УГОЛЬ; ДОБЫЧА И ВЫВОЗ БУДУТ СОГЛАСОВАНЫ**

Правительство намерено точно установить объем угля, который будет вывезен железной дорогой на экспорт в восточном направлении в ближайшие годы, и согласовать с этой цифрой добычу. Источники “Ъ” утверждают, что стороны пришли к общему значению, на базе которого будет строиться **комплексный план** модернизации инфраструктуры, но расходятся в его трактовке. Среди других вопросов – введение ship-or-ruy для угольщиков, оценка эффективности вывоза угля из Кузбасса для железной дороги, адаптация правил доступа на Восточный полигон и так далее. Точку в этой дискуссии, по словам собеседников “Ъ”, должно поставить совещание по углю у президента, дата которого еще не определена.

По данным источников “Ъ” на рынке и в правительстве, 16 февраля премьер **Михаил Мишустин** провел совещание о перспективах развития угольной отрасли. Официально в аппарате правительства мероприятие не комментируют, так же поступили в Минэнерго, **Минтранс**, ФАС, ОАО РЖД. В Минэкономике не ответили на запрос “Ъ”.

Центральной темой совещания был вывоз угля из добывающих регионов. По этому вопросу принципиальное расхождение в том, должна ли добыча угля следовать за развитием инфраструктуры или наоборот. В государственных документах есть две разные плановые цифры: вывоз по перспективному Восточному полигону к 2024 году 180 млн тонн всех грузов и 195 млн тонн только угля. На последних совещаниях в правительстве было принято решение поставить в этом вопросе точку, говорят собеседники “Ъ”.

По их данным, предполагалось, что на совещании будут приняты поручения о расчете плановых объемов перевозок угля по годам до 2024 года исходя из показателя 180 млн тонн всех грузов в 2024 году и о корректировке планов по добыче в соответствии с полученными цифрами. Цифра 180 млн тонн прозвучала, однако собеседники “Ъ” расходятся в ее оценке: по словам одного из них, цифры решили не фиксировать, а по словам другого, речь шла о 180 млн тонн конкретно угля.

Один из источников “Ъ” полагает, что провозная способность БАМа и Транссиба будет достаточна для покрытия таких объемов в любом случае. По его словам, если вычтешь пассажирское движение и движение спецсредств, на грузы все еще останется резерв в 220–230 млн тонн. Но проект развития Восточного полигона рассчитан на 180 млн тонн всех грузов, уточняет президент Института исследования проблем железнодорожного транспорта (ИИЖТ) Павел Иванкин. Если придется его адаптировать под 180 млн тонн только угля, потребуются новые средства. Эксперт добавляет, что следует учитывать и большие инвестиции в энергоснабжение.

Вопрос поднимался на совещании, отмечает один из собеседников “Ъ”, и говорилось о доступности дополнительных средств, в том числе из ФНБ. Но, подчеркивает господин Иванкин, «инвестиции в инфраструктуру должны окупиться, а этот вопрос обсуждается мало и неохотно».

По информации “Ъ”, одним из предложений Минэнерго к совещанию как раз была идея обеспечить оценку финансового результата перевозок угля для ОАО РЖД с привязкой использования провозной способности в расчете на поезд. Это предложение поддержала ФАС, не считающая, в отличие от железнодорожной монополии, перевозки угля убыточными.

Служба хотела бы, как следует из ее предложений в проект решения (есть у “Ъ”), представить анализ финансового результата от использования пропускной способности для вывоза угля из Кузбасса на экспорт в 2019–2020 годах в расчете на поезд с учетом контейнерного, пассажирского движения и транзита с дальнейшим отнесением расходов и доходов на тонну груза.

Также ФАС считает нужным оценить предельные параметры роста тарифной нагрузки на предприятия Кузбасса во избежание негативных последствий от таких решений.

Поставщиков угля при этом нужно, по мнению ведомства, лишать льгот при отгрузках через неэкологичные порты (об этой идее см. “Ъ” от 23 сентября 2020 года), забрав у них все скидки к первому тарифному классу – базовую для энергетического угля (10,5%) и за дальность (60% на расстояниях свыше 3,5 тыс. км).

Улучшить экономику угольных перевозок призвана и также вновь поднятая к совещанию идея введения принципа «вези или плати». Собеседник “Ъ” в угольной отрасли говорит, что при обсуждении ship-or-put для угольной отрасли необходимо помнить о том, что по другим грузам не ведется даже никакого планирования, не только не заключается обязывающих договоров. Он подчеркивает, что недавно курирующий **вице-премьер** поручил **Минтрансу** и Минпромторгу подготовить планы перевозки и по ним, а ОАО РЖД и **Минтрансу** разработать механизм взаимной ответственности.

Какими окажутся конкретные поручения по итогам совещания, будет понятно после изготовления протокола. Но, утверждают несколько собеседников “Ъ”, финальные решения все равно будут приниматься на уровне **Владимира Путина**: президентское совещание по углю, назначенное на 3 февраля, сдвинулось на неопределенный срок, однако все еще запланировано.

<https://www.kommersant.ru/doc/4693483>

### **КОММЕРСАНТЪ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА, ЕВГЕНИЙ ЗАЙНУЛЛИН; 2021.02.17; ИНВЕСТОРОВ ЗАТЯГИВАЮТ В ПОРТОПЕЮ; ЗАКОН ОБ ОТВЕТСТВЕННОСТИ МОЖЕТ ЛИШИТЬ ИНФРАСТРУКТУРНЫЕ ПРОЕКТЫ ЧАСТНЫХ ДЕНЕГ**

Введение ответственности для инвесторов в портовую инфраструктуру в текущей редакции законопроекта, прошедшего первое чтение, грозит государству потерей вложений в объеме 376 млрд руб. до 2030 года, подсчитал ИПЕМ. Общие планы по развитию перевалочных мощностей могут сократиться на 247,5 млн тонн. Эксперты считают необходимым скорректировать обязательства для бизнеса по финансовому обеспечению, соразмерному вкладу государства, а также ввести для него зеркальную ответственность. Аналогичные требования уже выдвигал бизнес. При масштабных разногласиях принятие законопроекта может серьезно затянуться.

Законопроект, вводящий ответственность для инвесторов в портовую инфраструктуру (см. “Ъ” от 4 декабря 2020 года), в текущей редакции может привести к отказу бизнеса от ряда проектов и потере инвестиций в 376 млрд руб. до 2030 года. К такому выводу пришли эксперты Института проблем естественных монополий (ИПЕМ). Госдума приняла документ в первом чтении 27 января, срок предоставления поправок – до 25 февраля. Против законопроекта неоднократно высказывался бизнес, Ассоциация морских торговых портов и РСПП.

Аналитики ИПЕМ отмечают, что требования по осуществлению инвестиций в согласованных объемах и сроках, вводу объектов в срок и их эксплуатации в согласованных целях являются целесообразными. Но они считают необходимым изменить условие законопроекта, по которому инвестор должен предоставлять финансовое обеспечение на сумму, соразмерную инвестициям государства.

Законопроект, по мнению ИПЕМ, должен вводить зеркальную ответственность и для государства. Также выполнение обязательства по обеспечению перевалки грузов на уровне не ниже заявленного практически невозможно ввиду зависимости от конъюнктуры на товарных рынках, полагают эксперты.

По оценкам ИПЕМ, принятие законопроекта сильнее всего ударит по Балтийскому бассейну, который потеряет 234 млрд руб. инвестиций или 97 млн тонн перевалочных мощностей, пострадают также Азово-Черноморский и Арктический бассейны. Общие планы по развитию перевалочных мощностей могут сократиться на 247,5 млн тонн, что на 59% меньше, чем запланировано сейчас. Кроме того, в ИПЕМ не исключают, что

сохранение текущих формулировок приведет к уходу грузовой базы и инвестиций в порты сопредельных стран.

В последние годы морские порты РФ получили существенное развитие, говорит замгендиректора ИПЕМ Владимир Савчук, в проекты было инвестировано более 640 млрд руб., что обеспечило рост портовых мощностей на 576 млн тонн (на 96% к уровню 2008 года) и объема перевалки на 366 млн тонн (на 81%). По словам эксперта, уже ликвидирована критическая нехватка портовых мощностей, возникшая в 1990-е годы, «но экспортный потенциал российской промышленности еще далеко не исчерпан».

Сейчас, по оценкам института, в РФ приостановлены или отстают по срокам 27 проектов на 380 млн тонн.

Заморожены проекты создания сухогрузного района морского порта Тамань и угольного терминала в рамках развития транспортного узла Восточный–Находка, отстают по срокам Лавна и Суходол, отменен проект по строительству терминала для перевалки СУГ в Ванино. Среди причин указываются внутренние организационные (57%) и административные (18%) проблемы, изменение конъюнктуры рынка (14%).

**В Минтрансе сообщили “Ъ”, что к ним оценка ИПЕМ не поступала. В пояснительной записке к законопроекту министерство отмечало рост числа проектов морских портов, реализация которых приостановлена инвестором на неопределенный срок.**

Официально компании-инвесторы в портовую инфраструктуру тему не комментировали. Как следует из протокола подкомиссии РСПП по портовой инфраструктуре под председательством Романа Троценко от 5 января, в поправках ко второму чтению бизнес считал необходимым закрепить симметричную ответственность со стороны государства, ОАО РЖД, Росморпорта и т. д. А также отменить обязательства по заключению соглашений с государством (с указанием сроков и размеров инвестиций и ответственностью за несоблюдение) для проектов, реализуемых полностью за счет бизнеса.

Надежда Малышева из PortNews полагает, что в случае наличия серьезных разногласий продвижение законопроекта может затянуться, как было с первой редакцией закона о портах. При этом эксперт не исключает, что ко второму чтению текст может быть серьезно переработан, в нем появится и как ответственность со стороны государства, так и допустимые изъятия для бизнеса.

<https://www.kommersant.ru/doc/4693531>

### **КОММЕРСАНТЪ; ДИАНА ГАЛИЕВА; 2021.02.17; МИНФИН РАЗОШЕЛСЯ С ЭКСПЕРТАМИ В ЗАКУПКАХ; «ОПТИМИЗАЦИОННЫЙ» ПРОЕКТ ОПТИМАЛЬНЫМ ПОСЧИТАЛИ НЕ ВСЕ**

Минфин рассчитывает на принятие масштабной правки закона о госзакупках уже в первой половине этого года. После бесчисленных согласований этот проект, призванный упростить и ускорить закупки, спустя полтора года наконец добрался до Госдумы. Однако экспертное сообщество упрекает Минфин в бесполезности предлагаемых новаций для решения базовых проблем госзаказа – слабой конкуренции и низкой эффективности. В ведомстве считают такую критику «немотивированной», но от «обоснованных» поправок при этом все же не отказываются.

Подготовленные Минфином поправки к закону о контрактной системе (ФЗ-44), призванные упростить и ускорить госзакупки, могут быть приняты уже в первом полугодии 2021 года, сообщила вчера глава профильного департамента ведомства Татьяна Демидова. Напомним, что так называемый оптимизационный законопроект готовился к принятию еще осенью 2019 года. Из-за дополнительных поручений он был готов лишь в начале 2020-го, согласования же продолжались вплоть до декабря. В результате проект,

как обращают внимание в Минфине, прошел «беспрецедентное число согласований» (40 органов и организаций) и поступил в Госдуму в январе 2021 года.

Как напомнил вчера идеолог реформы замминистра финансов Алексей Лавров, проект предполагает введение электронного документооборота и сокращение процедур.

Поправки де-факто являются «регуляторной гильотиной» для госзаказа: исключаются дублирующие и избыточные положения, создававшие трудности для участников закупок. Электронный документооборот вводится на всем жизненном цикле закупок, также сокращается число способов конкурентных закупок с 11 до 3 (аукцион, конкурс, запрос котировок). Ожидается, что все это будет способствовать реализации **нацпроектов** и росту эффективности бюджетных расходов.

Эксперты в области госзакупок, впрочем, предупреждают, что проект не решает базовых проблем госзаказа: слабой конкуренции и низкой эффективности закупок – и более того, усугубляет их. Замглавы Института государственного и муниципального управления ВШЭ Константин Головщинский указывает на риски усиления «аукционного крена» с приоритетом ценового критерия (зачастую в ущерб качеству), который вытесняет с рынка добросовестных поставщиков из-за рисков демпинга. Расширение практики применения аукционов провоцирует рост неконкурентного сектора (в 85% случаев такие торги признаются несостоявшимися из-за подачи лишь одной заявки, см. “Ъ” от 8 сентября 2020 года).

Предлог отказа от части конкурентных способов – надуманный. Это якобы их сложность», – категорична руководитель профильного направления ЦСР Ольга Анчишкина.

«Цифровизация, перевод процедур закупок в электронную форму позволяют обеспечить заказчиков алгоритмами решения самых разнообразных закупочных задач», – добавляет она. Сокращение же способов закупок не позволит учитывать отраслевые особенности – что важно, например, при закупках сложных объектов или социально чувствительных услуг, говорят эксперты.

В Минфине не разделяют мнение о том, что способ закупки оказывает решающее влияние на качественный результат. «При всех способах применяются универсальные правила: заказчик устанавливает требования к качеству, а потом контролирует их соблюдение при приемке», – заявили “Ъ” в ведомстве. Ключевым барьером там называют сложные для участников процедуры, при которых заявки из-за ошибок отклоняются, а закупки признаются несостоявшимися. «Наша задача в том, чтобы за счет автоматизации сделать закупочный процесс удобным для его участников: сократить риски отклонений из-за неправильно заполненных заявок и срыва закупки из-за неверно выбранного способа», – добавил представитель ведомства. В перспективе это и должно привлечь новые компании к госзаказу. В Минфине отмечают, что перевод закупок в электронный вид уже позволил добиться роста конкуренции: число заявок на одну закупку выросло с 2,91 в 2018 году до 3,08 и 3,24 в 2019 и 2020 годах.

Закупки же «сложных» объектов по-прежнему можно будет проводить в рамках конкурса, отмечают в ведомстве.

«Безусловно, ко второму чтению возможны изменения, потому что есть еще предложения. Можно еще что-то подправить», – заметила вчера Татьяна Демидова. Однако концептуальных изменений, видимо, ожидать не стоит.

<https://www.kommersant.ru/doc/4693467>

### **ИЗВЕСТИЯ; ЕВГЕНИЯ ПРИЕМСКАЯ; 2021.02.16; «ПРИНЦИПИАЛЬНО НОВОГО НЕТ»: МВД ПРОПИСАЛО ОБЯЗАТЕЛЬНЫЕ ТРЕБОВАНИЯ ДЛЯ ПРОХОЖДЕНИЯ ТЕХОСМОТРА; С МАРТА В РОССИИ НАЧИНАЕТСЯ «БОЛЬШАЯ РЕФОРМА» ТО**

МВД России прописало обязательные требования к состоянию автомобиля для прохождения техосмотра, сообщают СМИ. Всего в новую редакцию закона «О техническом осмотре» включено около 80 пунктов. Изменения внесены накануне 1 марта, когда в России начнется «большая реформа» техосмотра. О том, что именно изменится для водителей, – в материале «Известий».

Руль, колеса, тормоза

Среди требований, которые появились в новой редакции федерального закона «О техническом осмотре транспортного средства», – пункты, которые касаются состояния тормозной системы, руля, двигателя, а также световых приборов, колес и шин. Всего – более 80 положений. Об этом во вторник, 16 февраля, сообщает ТАСС, который ознакомился с документом.

Так, не получится пройти техосмотр в случае, если в автомобиле подтекает тормозная жидкость или нарушена герметичность трубопроводов, в случае если при повороте руля нужно будет прикладывать усилие или его движение не будет плавным во всем диапазоне его движения.

Не будут допущены к осмотру автомобили со значительными трещинами со стороны водителя или если у ремней безопасности имеются дефекты.

Об изменениях в законодательстве стало известно накануне начала «большой реформы» техосмотра. С 1 марта в силу уже вступают новые требования, существенно ужесточающие процедуру. Сами изменения обсуждаются достаточно давно – начать реформу планировалось еще летом 2020-го, но в итоге решили отложить из-за пандемии коронавируса.

«Большая реформа»

С начала марта процедуру прохождения ТО нужно будет сопровождать снимками автомобиля, сделанными на месте прохождения диагностики. При этом техника, использованная для съемки, должна быть сертифицирована Росстандартом, а геолокация – определяться с помощью системы ГЛОНАСС.

Если отклонения от заявленного места прохождения ТО составит более 15 м, снимок, а вместе с ним и техосмотр засчитаны не будут. Диагностические карты автомобиля (необходимы, например, для оформления ОСАГО), полученные без прохождения техосмотра, с 1 марта будут аннулированы.

Кроме того, та же «большая реформа» ТО предполагает введение новых требований к автомобилям, в конструкцию которых вносились изменения – например, к машинам с лебедкой, ксеноновыми фарами, неоригинальной сигнализацией. Владельцам таких авто для прохождения ТО нужно будет сначала пройти специальную сертификацию.

Предполагается, что таким образом получится избежать ситуаций, при которых водители проходят техосмотр фиктивно и получают диагностическую карту даже без осмотра транспортного средства.

Непонятно, каким будет воплощение

Своевременными считает такие меры Ян Хайцеэр, вице-президент Национального союза автомобилистов.

– Большинство владельцев, в принципе, забыло, что значит проходить техосмотр реально. Как правило, в последние годы он благополучно приобретался вместе с полисом ОСАГО и большинство сервисов просто переместились в кабинеты, – отметил он в разговоре с «Известиями».

Самое плохое, по его мнению, заключается в том, что это относится не только к частным автовладельцам, но и к владельцам коммерческого транспорта. При этом в той части,

которая касается непосредственно прохождения ТО, никаких чрезмерных или дополнительных требований не содержится, уверен он.

– Принципиально нового-нового там нет, в основном все довольно разумные вещи. Единственное, что касается изменения конструкции транспортного средства – такого просто раньше не было, и наличие лебедки или неоригинальной сигнализации не учитывалось при прохождении ТО. Прежде всего смотрели на тормоза и на техническую часть, – полагает собеседник «Известий».

Для таких автомобилей при прохождении ТО могут возникнуть сложности, считает он. До сих пор, по его словам, на это просто не обращали внимание. Теперь для прохождения техосмотра потребуется получить специальный сертификат, однако пока нет уверенности в том, насколько просто это будет сделать даже в случае, если изменения делались с соблюдением всех правил.

Сама задумка хороша, но непонятно, каким будет воплощение, считает независимый автоэксперт Константин Логинов.

– Потому что может быть так, что прибор есть, он колодки проверяет – торможение идет. Только может быть, что износ колодки 75%. Она вроде как тормозит по стенду, а в реальности через месяц колодки стерлись и машина уже без тормозов. Или та же тормозная жидкость – она может быть залита, и с этой точки зрения всё в порядке, только залили ее 10 лет назад, и какие у нее там качества, неясно, – рассуждает он.

В то же время, обращает внимание Ян Хайцеэр, большая часть пунктов напрямую связана с безопасностью водителя и его пассажиров.

– В конце концов, все как-то забыли, но этот техосмотр мы делаем не только для камер и сотрудников Госавтоинспекции. Все неисправности, которые могут обнаружить на техническом осмотре, являются для нас предупреждением, потому что они действительно могут быть достаточно опасны, – напоминает собеседник издания

Погрешность системы

Введение новых правил в том числе приведет к ужесточению требований к оборудованию пунктов прохождения техосмотра. Им понадобится дорогостоящее оборудование. Ранее в Российском союзе автостраховщиков предупреждали, что работать по новым правилам готовы далеко не все. Об этом в начале февраля подробно писали «Известия».

Из-за неготовности части пунктов техосмотра страховщики даже предложили временно отвязать получение полиса ОСАГО от прохождения техосмотра (сегодня он является обязательным при оформлении страховки).

Среди основных проблем, о которых говорили эксперты, – недостаток оборудованных пунктов для прохождения ТО в небольших и отдаленных населенных пунктах, а также ограничение погрешности в 15 м. При плохой связи или в условиях плотной городской застройки она может оказаться более значительной, и тогда система снимки просто не зарегистрирует. В Минтрансе уже заявили, что рассмотрят возможность смягчения требований к точности координат к сентябрю 2021 года.

Штрафы за езду без диагностической карты или с аннулированной картой введут в 2022 году. Штраф составит 2 тыс. рублей, выписывать его можно будет не чаще раза в сутки.

<https://iz.ru/1125554/evgeniia-priemskaja/printcipialno-novogo-net-mvd-propisalo-obiazatelnye-trebovaniia-dlia-prokhozheniia-tekhosmotra>

**НОВАЯ ГАЗЕТА; ВАЛЕРИЙ ШИРЯЕВ; 2021.02.16; НАЦИОНАЛИЗАЦИЯ ЦИФРОВОГО БУДУЩЕГО; В ТАЙНЕ ОТ ВСЕХ СОЗДАН ЗАКОНОПРОЕКТ О ПЕРЕДАЧЕ ГОСУДАРСТВУ ВСЕХ ПЕРСОНАЛЬНЫХ ДАННЫХ НА ДОРОГАХ. БИЗНЕС ПРОТИВ, МИЛЛИОНЫ АВТОЛЮБИТЕЛЕЙ ПОКА НЕ ВЫСКАЗАЛИСЬ**

Когда 31 января, в самый пик демонстраций, навигатор «Яндекс» виртуозно довез меня до Чистых прудов в объезд перемещающихся масс и неожиданно возникающих полицейских заслонов, четыре раза на ходу изменив маршрут, меня не охватил восторг неопита. Все



мы к этому привыкли, такие вещи уже сами собой происходят. На самом деле ничего не бывает просто так – за всем стоят гигантские усилия инженеров и менеджеров.

Восьмого февраля в Москве, Санкт-Петербурге, Казани и Сочи произошли массовые сбои в работе сервисов «Яндекса». Пользователи каршеринга «Драйв» не могли зайти в приложение, а те, кому это все-таки удалось, не видели на картах машин. неполадки были устранены, потери потребителям компенсированы. Но это, пожалуй, первый в России случай, явно указавший на огромные сложности, которые будут сопровождать цифровизацию автотранспорта и дорожной инфраструктуры – приоритеты государственной программы «Цифровая экономика».

Пути в будущее

В ближайшие годы во всех развитых странах начнет развиваться направление MaaS – Мобильность как сервис.

Из пункта А в пункт Б граждане смогут добраться разными видами транспорта, включая каршеринг и такси, но по единому билету (платежу) с понятным трафиком, ценой и общим временем. Прообраз можно рассмотреть в московской карте «Тройка».

Из мегаполисов и с главных трасс система распространится на пригороды и далее по стране. Она придаст удаленной работе, к которой всех приучила пандемия, новые смыслы и возможности. В первую очередь это произойдет, видимо, в Южной Корее. Беспилотные машины, включая летающие, лишь часть такого мира. Возникнет гигантский высококонкурентный рынок бесшовных транспортных, финтех- и цифровых сервисов от разных поставщиков.

Такой сложный трафик потребует непрерывного согласования маршрутов и многих параметров движения. Дороги обрастут датчиками, транспорт начнет в мобильных сетях предупреждать компьютеры соседних машин об изменении скорости и перестроениях. Со светофоров (которые в подобном будущем, возможно, тоже исчезнут), с парковок и дорожных служб в машины и обратно хлынут реки данных. Операторы вовлекут эти данные в коммерческий оборот (предлагая платные сервисы на их основе), снижая цены в конкурентной борьбе.

Черная дыра на русских дорогах

Но в нашей стране, видимо, уже обдумывается создание грандиозной государственной монополии, которой будут принадлежать все цифровые данные граждан и бизнеса на дорогах, включая персональные.

События, происходящие с марта 2020 года вокруг проекта телеметрической системы «Автодата», по-другому я интерпретировать не могу. Граждане в массе своей о готовящемся для них сюрпризе пока не знают.

Проект ведется по направлению Автонет Национальной технологической инициативы (НТИ). Финансирование идет из госбюджета в рамках средств, выделяемых на НТИ. Исполнитель проекта – Некоммерческое партнерство «Содействие развитию и внедрению навигационных технологий» НП «ГЛОНАСС».

Первый вариант проекта закона о системе «Автодата», призванный собирать, хранить и обрабатывать все цифровые данные, генерируемые на дорогах, заинтересованные компании увидели в марте прошлого года. Он не вызвал особых тревог, так как был слишком сырым – было ясно, что предстоит большая работа. Интересная деталь: на проект «Автодата» государственные деньги выделяются в рамках подразделения НТИ Автонет, соруководителем которого является Александр Гурко. Одновременно он же возглавляет НП «ГЛОНАСС», которое является единственным исполнителем проекта «Автодата» и получает на него государственные гранты.

Однако 18 сентября рабочая группа Национальной технологической инициативы Автонет проголосовала за проект с радикальными изменениями. По данным наших источников, с компаниями и гражданами суть этих новаций никто не обсуждал. Читатели могут ознакомиться с этим законопроектом целиком.

### ЦИТАТА

Пункт 1 статьи 3 гласит: «Обладателем информации, содержащейся в Платформе «Автодата», является Российская Федерация».

Далее в тексте упоминания прав собственности граждан и бизнеса на свои данные вообще не встречаются. При этом мы будем нести ответственность по закону за неполную и несвоевременную их передачу в «Автодату», а все оборудование для их сбора ставить за свой счет.

А кто же будет отправлять в «Автодату» свои данные? Изготовители транспортных средств и их представители; владельцы автомобильных дорог; пользователи автомобильных дорог – юридические лица и ИП; администратор систем электронных паспортов транспортных средств; операторы информационных систем, обрабатывающих информацию об эксплуатации транспорта; собственники колесных транспортных средств, осуществляющих движение по автомобильным дорогам общего пользования. То есть вся Россия, кроме силовиков – секретносители освобождены от этого натурального оброка.

Восстание Интернационала 4х4

Потом начался бунт на корабле. Прямо в процессе голосования с отдельным мнением (а по сути – с уничтожающей развернутой критикой) выступили представители «Фольксвагена». Раскол между инициаторами «Автодата» и будущими исполнителями стал очевиден. Из 76 членов рабочей группы свои бюллетени прислали 33.

Против проекта закона (вопрос № 1) проголосовали в том числе

**Минтранс,**

КамАЗ,

«Яндекс»,

«Фольксваген»,

группа Т-1 (компания РЕНОВА Вексельберга).

Министерство цифрового развития, МВД, Mail.ru воздержались. Кураторы Автонета – Минпромторг – даже бюллетени не прислали.

Рынок дорожных данных уже существует. В Европе полвека назад лишь космические ракеты непрерывно передавали в эфир данные телеметрии на старте и в полете. А сегодня они поступают с миллионов современных машин и являются собственностью «Форда», «Ауди» и так далее. На их основе BMW, например, уже несколько лет назад начала создавать сервисы, которые кажутся фантастикой. Но в Россию они придут неизбежно и в ближайшее время. Утечка такой информации – ЧП с расследованием. Телеметрия болидов «Формула-1» вообще относится к информации Top Secret.

Разработчики проекта «Автодата» в свою очередь сообщили, что рассчитывают получать от автокомпаний линейную скорость движения, интенсивность разгонов и торможения, срабатывание курсовой стабилизации и прочих электронных помощников. А к этому еще и географию ежедневных маршрутов гражданина, фиксирующуюся бортовой системой ГЛОНАСС/GPS, время движения, технические данные автомобиля, которые бортовые компьютеры через мобильную связь передают автопроизводителям, и т.д.

Что ж, плодить врагов у нас умеют. 18 декабря на заседании РСПП против законопроекта выступил лично гендиректор КамАЗа и представитель ГАЗа. 20 января Ассоциация европейского бизнеса (сюда входят почти все иностранные автозаводы на территории России) выпустила публичное заявление, в целом повторяющее позицию «Фольксвагена». Это экстраординарное событие. И как не понять иностранцев?

Мнение логистов и перевозчиков

Отдельное слово сказала индустрия перевозок. Их позицию «Новой» пояснила Ольга Федоткина, исполнительный директор Национального союза экспертов в сфере транспорта и логистики.

**КОММЕНТАРИЙ**

Ольга Федоткина

исполнительный директор Национального союза экспертов в сфере транспорта и логистики

«Мы убеждены, что для любой компании передавать конфиденциальные данные в некую систему, где ими кто-то другой будет распоряжаться, означает терять свои конкурентные преимущества. Наш главный аргумент против принятия этого законопроекта – мы не готовы передавать в единую платформу данные о логистических маршрутах и поставках товаров. Это конфиденциальная рыночная информация, которую все компании оберегают особенно тщательно. Существует множество видов такой информации – маршруты, информация о грузе, его стоимости, клиентах.

Если компании потеряют в недрах такой системы информацию о потоках, объемах, заказах, клиентах, они могут попасть к прямым конкурентам. Мы должны передать все это кому-то бесплатно, да еще за свой счет установить дополнительное оборудование, передающее такие данные. В законопроекте установлена ответственность перевозчиков за полноту и актуальность своих секретных данных, передаваемых в платформу «Автодата». Потом ими могут торговать, подобные утечки в России никого не удивляют.

Разработка законопроекта и самой системы «Автодата» происходит практически тайком от реального бизнеса, без обсуждения и предоставления полноценной информации. Разработчики ведут работу в кругу своих – рабочей группе Автонет.

В законопроекте отсутствует четкое целеполагание, описание задач, которые планирует решать система, как для государства, так и для бизнеса. Никак не определяются ключевые параметры данных, которые требуют отдать и набор сервисов на ее базе. Все это в дальнейшем планируют устанавливать подзаконными актами по мере необходимости.

Все данные, производимые в процессе перевозок и эксплуатации транспорта, у каждой компании свои. Уже сегодня мы обязаны устанавливать некоторые типы телематического оборудования: ЭРА-ГЛОНАСС, бортовые устройства системы «Платон». Кроме того, при производственной необходимости любая компания использует дополнительные технические решения по своему выбору. Мы все понимаем цель таких решений, понимаем, для чего это нужно отрасли. Для чего нужно за свой счет устанавливать еще и оборудование для «Автодаты», не понимает никто.

Стоит упомянуть и другие уже существующие обязательные системы, связанные и со сбором данных, – «Меркурий», ЕГАИС, системы ФТС, ФНС, данные маркировки, и это вовсе не исчерпывающий список. У каждой такой системы есть свой оператор, куда уже передается большой объем данных.

Владельцы транспортных средств сами для себя собирают потоки данных, необходимых именно им в конкретных условиях. На их основе они строят свои базы данных и собственные системы отчетности и управления. Кроме этого, некоторые виды данных передаются нами автопроизводителям (которые тоже находятся в состоянии конкурентной борьбы между собой) взамен на комплексную услугу в рамках договора и обязательств сторон.

А авторы «Автодаты» предлагают передавать какие-то данные в некое облако. Они хотят собирать туда все, без точного определения. Список категорий данных в «Автодате» не постоянный, он может быть увеличен простым росчерком пера. Исполнение же носит практически безусловный характер.

Да, государство должно обладать данными и их интерпретировать, понимать, что происходит. Но делать это надо в рамках экономически оправданной, прибыльной модели. Развитие в условиях рыночной конкуренции – главное преимущество современной экономики, нельзя его подрывать. Особенно это повредит малому и среднему бизнесу.

Важно проработать нормативное регулирование доступа к тем немалым потокам государственных данных, которые мы уже передаем, а государство собирает, научиться их эффективно использовать».

При таком развитии событий резонно задаться вопросом:

кто же стоит за идеей тотального изъятия бизнес- и персональных данных на дорогах в пользу государства для последующей торговли ими?

Еще в марте в законопроекте речь шла только об «информационных системах транспортной телематики». Через полгода она стала государственной. Что за могучая сила решила принудить к своей воле целые отрасли? Есть ряд существенных вопросов, которые помогли бы установить бенефициаров будущей системы «Автодата».

Какой федеральный орган исполнительной власти стал государственным заказчиком новой «государственной информационной системы»?

Существует ли вообще государственное техническое задание на ее создание?

А если существует, то где и когда проводился открытый конкурс?

Неизвестен бюджет проекта «Автодата» и объем безвозмездных грантов от государства (по оценкам в СМИ, за три года потрачено около полутора миллиардов рублей).

Дмитрий Песков

Все эти вопросы редакция направила спецпредставителю президента по вопросам цифрового и технологического развития Дмитрию Николаевичу Пескову, куратору и идеологу Национальной технологической инициативы. «Автодата» – самый известный проект НТИ. Дмитрий Николаевич неоднократно публично поддерживал «Автодату» и ставил в пример.

Ответа не последовало.

ЦИТАТА

Из выступления Дмитрия Пескова на форуме «Открытые инновации-2020»:

– Страхи очень понятны. Хотя, с моей точки зрения, подход, который в этом законопроекте заложен, стратегически самый чистый, самый справедливый и самый эффективный – когда данные скапливаются в определенном месте, это место регулируется специально созданной организацией, которая либо выбирается, либо создается правительством.

В условиях такой закрытости поневоле приходится обращать внимание на детали, служившие инструментом кремленологам США в холодную войну, – расстановка членов Политбюро на Мавзолее анализировалась на предмет кадровых изменений. Когда НТИ и Агентство стратегических инициатив показывали свои проекты президенту, в том числе «Автодату», рядом с Путиным всегда сидел первый вице-премьер Белоусов. Андрей Рэмович – один из руководителей Межведомственной рабочей группы Национальной технологической инициативы со дня ее основания.

Проект закона о системе «Автодата» на имя Путина также снабжен препроводительным письмом Белоусова. Дорожные карты всех ее проектов, выделение денег на них проходило через МРГ. С очень высокой долей вероятности он и утверждал финансирование.

Что за комиссия, создатель?

9 февраля «Ведомости» сообщили со слов неназванного представителя консорциума «Автодата.рус», что «консультации с представителями индустрии продолжаются и в настоящее время, в том числе на площадке Ассоциации европейского бизнеса (АЕБ)». Источники «Новой» в АЕБ сообщили – нет никакой согласительной группы (об этом же сообщила и Ольга Федоткина, представляющая сферу транспорта).

Известно, что КамАЗ проголосовал против законопроекта еще в сентябре, потом в декабре на РСПП, потом направил письмо в правительство. Стал бы завод все это делать, если бы работал в согласительной комиссии? Наконец, 28 января официальное письмо Андрею Белоусову отправил РСПП: «признать концепцию платформы «Автодата» и проект федерального закона несостоятельными и направить на доработку на основе мнения профессионального сообщества».

Россия пока отстает в формировании законодательства, регулирующего цифровую экономику. В том числе в части определения собственности и стоимости данных. Возникает ситуация, когда данные есть, и их все больше, но формально собственников и цены у них нет. По словам источника «Ведомостей», законопроект о системе «Автодата» в скором времени будет вынесен на рассмотрение правительства. Видимо, момент настал. Отдельного разговора требует вопрос соблюдения прав гражданина на неразглашение персональных данных на автодорогах. Об этом «Новая» поговорила с сооснователем «Роскомсвободы», управляющим партнером Digital Rights Center Саркисом Дарбиняном.

### МНЕНИЕ ЭКСПЕРТА

Саркис Дарбинян

управляющий партнер Digital Rights Center

– Когда мы говорим о так называемых больших данных, производимых машинами и человеком, это всегда соприкасается с понятием персональных данных. Наш закон понимает под этим все, что может прямо или косвенно идентифицировать лицо. Однако люди и организации постоянно обращаются к Роскомнадзору и уточняют, являются ли персональными данными те или иные их категории и виды – номер телефона, регистрационный номер автомобиля и так далее. Точного понимания у граждан нет.

На самом деле это зависит от оператора, он их регистрирует, упорядочивает и хранит. Важно, может ли он объединить разные базы: пересечением идентификаторов, которые вроде бы изначально анонимизируют, можно определить конкретное лицо. Поэтому мы должны говорить о трех типах персональных данных:

наблюдаемые,

предоставляемые,

производные.

Предоставляемые мы отдаем сами, наблюдаемые – данные аналитики (например, геолокации или сетевой активности), производные данные образуются на основе наших первоначальных данных (из самых конфиденциальных – кредитный рейтинг).

Многочисленные данные, которые генерируются в процессе дорожного трафика, – без сомнения, наблюдаемые. Идентификаторы используемых человеком машин и сложных технических устройств также являются его персональными данными. Номер телефона – это идентификатор нашей сим-карты. Так как мы ей пользуемся для связи, по ней нас легко можно определить.

Это сложная технологическая и корпоративная проблема. В европейском законодательстве давно выбрали оптимальный для себя подход: если вы занимаетесь аналитикой и мониторингом поведения, либо вы государственный орган, то обязаны иметь в штате специалиста по хранению данных, так называемого DPO (Data Protection Officer), и сами должны оценивать, какие негативные последствия для граждан влечет утечка из ваших баз, и при случае отвечать за это.

Помимо государства данные попадают в руки монополий. Они отнюдь не склонны к альтруизму и защите прав потребителя. США были признаны Европейским союзом страной с неадекватной защитой персональных данных. Одной из причин стал беспрепятственный доступ американских спецслужб и полиции к данным не только американцев, но и европейцев. В значительной части этому взгляду способствовали разоблачения Сноудена и его соратников.

Но вот подход ЕС можно назвать сегодня наиболее гуманным. Там введен горизонтальный регламент GDPR, установивший одинаковые обязанности для государственных операторов и коммерческих компаний. Их заставляют самостоятельно проверять друг друга, насколько они соответствуют требованиям регламента.

Если компания не соответствует, то все деловые партнеры обязаны прекратить с ней взаимоотношения. В том числе партнеры перекрывают ей доступ к своим

информационным системам. Санкции там начинаются сразу от 20 млн евро и доходят до 4% годового оборота компании, нарушившей требования документа.

На сегодня это самый продуманный нормативный акт, предусматривающий много степеней защиты персональных субъектов. Права человека в современной цифровой экономике там гарантированы, в том числе право на удаление и перенос данных. А главное – там гарантировано право на получение гражданином доступной и понятной информации о том, как его персональные данные используются.

В Европе монополия, паразитирующая на персональных данных, не может возникнуть, так как признано – данные принадлежат субъекту, и только он может решать, как ими распоряжаться. Захочет – отзовет, захочет – в любой момент удалит.

У нас же в России до сих пор все привязывается к так называемому согласию пользователя на обработку его данных. На каждом углу у вас формально его требуют. В международной практике этот принцип является устаревшим.

Человек часто оказывается в зависимом положении, когда такое согласие дает. Иногда не понимает точно, что означает лично для него такое согласие. Поэтому в мире ввели понятие «законная цель получения данных». В нашем Федеральном законе о персональных данных должны быть обязательно указаны цели оператора, ради которых ему разрешается их собрать, в том числе и без согласия субъекта, – например, для оказания срочной медицинской помощи.

Поэтому, принимая закон, подобный закону об «Автодате», необходимо и в Федеральный закон о персональных данных внести поправки, если там будут ситуации, не требующие нашего согласия. И там придется объяснить, с какой законной целью такие данные собираются. В противном случае обязательно надо провести аудит-процессы, связанные с защитой персональных данных граждан на дорогах.

В первую очередь непонятен до сих пор состав данных, которые будут агрегироваться на дорогах. И ведь в дальнейшем этот список будет еще и расширяться. Напомню, что по «закону Яровой» происходит ровно то же самое. Там указано, что операторы обязаны хранить все. А все – это что? Вот подзаконные акты и перечисляют. Такая законодательная практика намеренно ведет к расширительному толкованию и ослабляет защиту персональных данных граждан.

При чтении проекта закона об «Автодате» не так просто понять цель, которую преследуют его авторы. Если на утверждение его будут вносить не через министерство, а сразу от Национальной технологической инициативы, то значит, есть бенефициар монополизации цифровых данных на дорогах. По тексту видно, что он создавался под конкретного игрока без возможности создания конкурентного рынка.

Государство у нас генерирует огромный массив персональных данных, ведь оно имеет монополии в ведущих отраслях – Сбербанк, РЖД, Аэрофлот, все пути сообщения.

И вот оно сообразило, что можно не только быть оператором данных, можно на них зарабатывать, как это делает Facebook.

Поэтому все у нас идет к монополизации и национализации персональных данных.

Процесс резко ускорился в прошлом году – развиваются Единая биометрическая система, Единый цифровой профиль москвича, Профиль здоровья.

Пока мне кажется, что государство не очень понимает, как именно продать эти данные. Но задел есть, контракты кое-где уже заключаются. Поэтому, как бы на всякий случай, монополии создаются по всему фронту: сначала соберем, а там разберемся, для чего.

Госпожа Касперская, очень близкая к государственным структурам в IT, примерно так и выразилась: если данные – это нефть цифровой экономики, то, как газ и нефть, они должны попасть под управление государства. Оно мудрое и лучше знает, как их использовать на благо всех подданных. Этот подход в верхах исповедуется, и места для приватности остается все меньше.

А ведь данные на автодороге в любом случае персональные, используете ли вы частный или корпоративный транспорт.

У нас в законах довольно слабые разъяснения на этот счет. Европейские регуляторы даже при использовании корпоративных автомобилей, сим-карт и телефонов требуют сохранения конфиденциальности, как если бы это были персональные данные.

Глобальная организация, которой поручено такое регулирование, там называется European Data Protection Board. Его можно назвать Роскомнадзором над Роскомнадзорами. Она вырабатывает рекомендации для национальных органов. В России, к сожалению, над Роскомнадзором никто не стоит, а сам он никогда не вмешивается в «вотчину» других министерств и региональных властей в этой сфере и не в состоянии защитить чьи-либо права и данные.

Полагаю, основная борьба еще впереди. Учтем, что автомобилисты у нас наиболее активная часть населения, свое слово могут сказать и дальнобойщики, и таксисты.

Когда все поймут, что происходит, возможен довольно серьезный протест.

Можно вспомнить, что происходило с системой «Платон» при запуске. Это было движение в том числе и частных лиц, водителей, объединенных интернет-рацией Zello, которую власти из-за этого заблокировали.

Есть правозащитные организации для автомобилистов – «Синие ведерки» и им подобные. Есть Роскомсвобода, защищающая цифровые права. Если законопроект «Автодата» будет выложен для принятия министерством, обязательно должны дать срок на общественное обсуждение. Это надо использовать.

<https://novayagazeta.ru/articles/2021/02/16/89237-natsionalizatsiya-tsifrovogo-buduschego>

### **НЕФТЕГАЗОВАЯ ВЕРТИКАЛЬ; 2021.02.16; ОСВОЕНИЕ АРКТИКИ-2020: ДОСТИЖЕНИЯ, НЕУДАЧИ И ПЕРСПЕКТИВЫ**

Несмотря на сложную внешнеэкономическую ситуацию и заморозку ряда крупных проектов, процесс освоения российской Арктики в 2020 году продолжался с нарастающей силой. Грузопоток по Севморпути бьет исторические рекорды (см. «Грузооборот крупнейших портов Арктического бассейна за январь-ноябрь 2020 г.»), новые ледоколы сдаются в эксплуатацию, хотя и с опозданием, а СК «Звезда» приступил к активному строительству арктического флота. Впрочем, не всем планам суждено быть реализованными.

#### **ИНФРАСТРУКТУРА**

Как известно, президентом России Владимиром Путиным было дано поручение обеспечить объем грузоперевозок по Севморпути на уровне не менее 80 млн тонн в год к 2030 году. Данный объем должны были дать проекты НОВАТЭКа («Ямал СПГ», «Арктик СПГ 2»), проекты по добыче угля и нефти на Таймыре (терминал «Чайка», «Порт «Бухта Север»), грузы «Норильского никеля», транзит (см. «Прогнозная структура грузопотока на СМП в 2030 г.»).

Если говорить о проектах НОВАТЭКа, то они, действительно, развиваются весьма успешно и динамично. Так, «Ямал СПГ» в настоящее время работает с превышением годовой проектной мощности в 16,5 млн тонн в год. Проект «Арктик СПГ 2» находится в стадии активного строительства: так, на Утреннем месторождении, которое служит сырьевой базой проекта, пробурено уже 17 эксплуатационных скважин, в работе пять буровых установок. Готовность терминала «Утренний» составляет порядка 70 %, причальная набережная будет готова в I квартале 2021 года. Ожидается, что реализация проекта принесет еще 18,2 млн тонн СПГ в год.

Кроме того, строящийся терминал «Обский СПГ» обеспечит дополнительный грузопоток в 800 тыс. тонн СПГ в год.

Таким образом, только указанные проекты НОВАТЭКа должны дать грузопоток в объеме порядка 35,5 млн тонн в год к 2024 году.

С целью обеспечения перегрузки СПГ с арктических газозовозов на обычные суда НОВАТЭК планирует создание двух терминалов на западной и восточной точках выхода из Арктики: в бухте Ура Мурманской области и в бухте Бечевинская на Камчатке.

Проект в Мурманской области включает строительство двух плавучих хранилищ газа, вспомогательного причала и необходимой береговой инфраструктуры. Предварительная оценка стоимости реализации инвестиционного проекта – 70 млрд рублей. Срок реализации – 2023 год. Кроме того, к концу 2020 года НОВАТЭК сумел отказаться от перегрузки экспортруемого СПГ в Норвегии через создание Временного рейдового перегрузочного комплекса в Мурманской области. Комплекс работает по схеме «судно-судно» (перегрузка с судов-газовозов ледового класса на суда-газовозы без ледового усиления) и направлен на оптимизацию поставок СПГ от морского порта Сабетта до потребителей по Северному морскому пути. Что касается дальневосточного выхода, то в конце августа 2020 года глава Правительства РФ Михаил Мишустин поручил заключить контракт по созданию инфраструктуры для комплекса СПГ на Камчатке.

Инвестиционный проект по созданию морского перегрузочного комплекса (МПК) будет реализован в бухте Бечевинская Камчатского края для перегрузки сжиженного природного газа, доставляемого из морского порта Сабетта в Обской губе, с танкеро-газовозов ледового класса для последующей отгрузки с восточного побережья Камчатки танкерами-газовозами без ледового усиления в страны Азиатско-Тихоокеанского региона. В составе МПК предусматривается строительство двух плавучих хранилищ СПГ, подходного канала в Бечевинской бухте, причала портового флота, создание систем для обеспечения безопасного движения судов.

Значительный прирост грузопотока по Севморпути должен обеспечить и проект освоения нового нефтяного кластера на полуострове Таймыр. Нефть с Пайяхского месторождения планируется отгружать через терминал, который расположится в 40 км от поселка Диксон. Мощность терминала планируется на уровне 25 млн тонн в год с возможностью расширения до 50 млн тонн в год. Порт и Пайяхское месторождение соединят нефтепроводом протяженностью около 400 км.

В середине декабря 2020 года правительство России расширило границы порта Диксон под строительство указанного терминала на специально создаваемом искусственном участке.

Если говорить о проектах НОВАТЭКа, то они, действительно, развиваются весьма успешно и динамично. Так, «Ямал СПГ» в настоящее время работает с превышением годовой проектной мощности в 16,5 млн тонн в год

Что касается угольного таймырского проекта, то с ним ситуация сложнее. Планировалось, что угольный проект компании «Востокуголь» на Таймыре должен был дать объем перевозок к 2024 году в 19 млн тонн в год. Однако реализация проекта была приостановлена по ряду причин.

Угольный терминал «Чайка» в порту Диксон, связанный с указанным проектом, планировалось запустить еще в июне 2017 года, однако возник ряд проблем, в том числе с природоохранным законодательством из-за наличия в зоне добычи угля Большого Арктического заповедника. Более того, ФСБ возбудила уголовное дело о незаконной добыче угля против руководства «Арктической горной компании» (инвестор проекта).

В мае 2020 года владелец группы компаний, в которую входил «Востокуголь», Дмитрий Босов, покончил жизнь самоубийством, а компания погрузилась в корпоративный конфликт.

Более того, фундаментальным препятствием для развития проекта по добыче угля в Арктике является плохая конъюнктура на мировом угольном рынке – западные страны поэтапно отказываются от угольной энергетики, а себестоимость добычи и транспортировки угля из Таймыра весьма велика.



По этой же причине возникли сложности с реализацией другого крупного угольного арктического проекта – строительства порта Лавна на левом берегу Кольского залива в Мурманской области.

Как рассказал в ходе организованного «ПортНьюс» в ноябре 2020 года круглого стола «Системные проблемы морского и речного транспорта через призму COVID-19» заместитель министра транспорта России Юрий Цветков, из-за изменения рыночной конъюнктуры проект строительства угольного терминала Лавна планируется пересмотреть, диверсифицировав его грузовую базу.

Позже, в декабре 2020 года, глава Росморречфлота **Александр Пошивай** сообщил журналистам, что терминал предполагается запустить в 2023 году на мощность в 18 млн тонн в год.

Отметим, что в целом инвестиции в проект комплексного развития Мурманского транспортного узла составляют более 130 млрд рублей, вложения в создание терминала «Лавна» – 34 млрд рублей. В рамках проекта планируется создать глубоководный причал длиной 660 м, который будет способен принимать одновременно два крупнотоннажных балкера дедевейтом от 20 до 150 тыс. тонн.

Впрочем, выпадающие угольные объемы может с лихвой компенсировать проект «Роснефти» «Восток Ойл», который к 2030 году должен дать до 100 млн тонн грузопотока (нефти, металлов и угля) в год. Планируется, что в проект будут включены такие активы, как Ванкорская группа месторождений (Ванкорское, Сузунское, Тагульское, Лодочное), Западно-Иркинский участок и другие объекты. Отгрузку предполагается вести через терминал «Порт «Бухта «Север»» в Красноярском крае, который будет служить точкой перегрузки с речных на морские суда. Другой интересный арктический проект связан с освоением Павловского железорудного месторождения. Месторождение Павловское на острове Южном архипелага Новая земля (разрабатывает АО «Первая горнорудная компания») является самым северным и самым труднодоступным месторождением свинцово-цинковой руды в мире с запасом порядка 50 млн тонн.

В соответствии с инвестпроектом, ежегодно на месторождении Павловское планируется добывать 3,5 млн тонн руды. Для ее переработки на Южном предполагается сооружение горно-обогачительного комбината производительностью 220 тыс. тонн цинкового и 47 тыс. тонн свинцового концентрата в год.

С целью обеспечения перегрузки СПГ с арктических газовозов на обычные суда НОВАТЭК планирует создание двух терминалов на западной и восточной точках выхода из Арктики

Для вывоза готовой продукции ГОКа «Павловское» предусмотрено строительство портовой инфраструктуры с расчетным грузооборотом до 0,5 млн тонн в год. Проектируемый морской порт будет расположен на выступающем мысе в наиболее заглубленной прибрежной части акватории губы Безымянной (с отметками от минус 10 до минус 400 м) Южного острова архипелага Новая Земля. Комплекс объектов береговой инфраструктуры, включающий два причала, разместят в непосредственной близости от мыса вдоль береговой линии.

По данным компании, в настоящее время завершено проектирование, проведены все геологоразведочные работы, в том числе оценка минеральных ресурсов и рудных запасов в соответствии с международным кодексом JORC. Также проведены переговоры с потенциальными покупателями из стран Северной Европы, которых привлекает премиальное качество рудного концентрата.

Поскольку залежи руды расположены в непосредственной близости от береговой полосы, в качестве оптимальной модели размещения производства разработан дизайн-концепт горно-обогачительного комбината на плавучем основании. Таким образом, компания рассчитывает сэкономить, уйдя от проблемы строительства на вечной мерзлоте, а также повысить экологичность проекта. С добычей руды связан и проект Баимского горно-

обогатительного комбината на Чукотке. Речь идет о Баимском медно-золотом месторождении («Песчанка»), освоением которого заинтересовался крупный частный инвестор – казахская компания «Казминералс». В рамках проекта освоения месторождения планируется построить горно-обогатительный комбинат по переработке до 70 млн тонн руды в год. Предполагается, что благодаря реализации проекта, ежегодный объем производства меди в России вырастет на 15-20 %, а молибдена – почти на 80 %.

Отметим, что ранее рассматривалось два варианта для размещения морского терминала мощностью до 2 млн тонн в год под данный проект: в Певеке и на мысе Наглейный с противоположной стороны Чаунской губы.

Как рассказал ИАА «ПортНьюс» источник, знакомый с проектом, его сложность заключается в тяжелой ледовой обстановке в Чаунской губе, где толщина льда может достигать 2 м, а глубины на некоторых участках недостаточны.

Как сообщил ИАА «ПортНьюс» в рамках V Международной конференции «Арктика-2020. Арктика: шельфовые проекты и устойчивое развитие регионов» руководитель представительства правительства Чукотского автономного округа в г. Москве Илья Давиденко, с точки зрения логистики строительство терминала на мысе Наглейный целесообразнее, но при этом потребуются проведение существенного объема дноуглубительных работ. Судя по стенограмме совещания с главой правительства, в качестве базового варианта рассматривается сооружение терминала именно в районе указанного мыса со строительством автодороги. Кроме того, там же предполагается разместить плавучую электростанцию на сжиженном природном газе (СПГ). Как сообщало в мае 2020 года Минвостокразвития, электростанция будет обладать мощностью в 365 МВт.

По мнению заместителя генерального директора-директора Дирекции Северного морского пути Госкорпорации «Росатом» Вячеслава Рукши, реальный объем перевозок по Северному морскому пути к 2030 году ожидается на уровне 110-120 млн тонн в год, в том числе 60-70 млн тонн в год – в восточном направлении. По его словам, данный прогноз основан на ожидаемом грузопотоке СПГ из Обской губы в объеме 60-70 млн тонн в год, сырой нефти, в том числе проекта «Восток Ойл», грузах «Норильского никеля».

### ФЛОТ

Разумеется, все эти планы невозможно реализовать без наличия судов ледового класса и, собственно, ледоколов. Причем для работы в Арктике нужны не просто ледоколы, а мощные атомоходы.

При этом к 2030 году в Арктике может ощущаться нехватка ледоколов необходимой мощности. Так, к 2027 году должны работать пять атомных ледоколов проекта ЛК-60, к которым позже должен добавиться ледокол-лидер мощностью 120 МВт. Однако три старых ледокола к тому времени выработают свой ресурс (который, кстати, неоднократно продлевался) и будут остановлены.

«В Арктике ледоколы мощностью менее 45-50 МВт бесполезны, поскольку они не обеспечат коммерческую скорость прохождения крупнотоннажных судов... Необходимо минимум шесть ледоколов только для работы в Обской губе и Енисейском заливе... и я боюсь, что под эту задачу (вывоза по Севморпути 110-120 млн тонн грузов в год – Ред.) мы физически не сможем создать соответствующую ледокольную услугу», – полагает Вячеслав Рукша (см. «Ожидаемое количество атомных ледоколов в России к 2030 г.»).

Отметим, что атомными ледоколами в 2020 году в Арктике было проведено судов совокупной валовой вместимостью более 32,41 млн тонн (в 2019 г. «Атомфлотом» обеспечено 510 проводок общей валовой вместимостью 30,28 млн тонн).

Помимо собственно флота необходима и современная информационная поддержка. Так, знаковым событием 2020 года для «Атомфлота» стал ввод в эксплуатацию автоматизированной системы управления Штаба морских операций. Новой услугой предприятия, информационно-навигационным сопровождением, уже воспользовались

несколько судоходных компаний. В летне-осеннюю навигацию выполнено 11 проводок без ледокольного обеспечения.

Кроме ледоколов для успешной реализации арктических проектов необходим и внушительный флот судов ледового класса: буксиров, судов-снабженцев, паромов, балкеров, танкеров и контейнеровозов.

Так, под проект «Арктик СПГ 2» на судостроительном комплексе «Звезда» в Приморском крае планируется построить 15 судов-газовозов и три судна-продуктовоза типа MR на газомоторном топливе. Суда будут эксплуатироваться в рамках долгосрочных тайм-чартерных договоров ООО «СМАРТ СПГ» (дочернее предприятие Группы компаний «Совкомфлот» и НОВАТЭКа) с ООО «Арктик СПГ 2» (дочернее предприятие НОВАТЭКа).

Под проект «Восток Ойл», по оценкам инвестора, потребуется не менее 50 различных судов, включая нефтеналивные танкеры и суда обеспечения. По крайней мере часть из них, очевидно, также будет построена на судостроительном комплексе «Звезда».

В свою очередь, для освоения Павловского месторождения на Новой земле может быть задействован паром проекта PV22. Вместимость судна достаточна для обеспечения одновременного нахождения в районе месторождения 500-700 работников. Кроме того, паром сможет обеспечить две трети перевозок необходимых грузов обеспечения благодаря возможности транспортировки контейнеров. Предполагается, что паром сможет курсировать на линии Мурманск – бухта Безымянная (Новая Земля) или Архангельск – бухта Безымянная. В настоящее время два парома данного проекта – «Адмирал Невельской» и «Павел Леонов» – строятся на Невском судостроительно-судоремонтном заводе (Невский ССЗ) для линии Сахалин – Северные Курилы.

Нельзя забывать и о транзитном судоходстве по Севморпути. В связи с этим в России прорабатывается возможность строительства серии контейнеровозов арктического класса на атомном топливе. Такое решение позволит обеспечить экологичное судоходство и в то же время не зависеть от наличия бункеровочной инфраструктуры.

В рамках подготовки к данному проекту группой ученых из разных институтов и организаций были проведены исследования в Арктике на атомном лихтеровозе «Севморпуть». Экспедиция была организована ООО «Русатом Карго» (транспортная дочерняя компания ГК «Росатом»).

Как рассказал в ходе экспертной сессии «Цифровое судно СМТК», состоявшейся в Санкт-Петербургском государственном политехническом университете (СПбПУ) и посвященной итогам экспедиции, ее руководитель, директор по развитию Северного морского транспортного коридора (СМТК) Станислав Чуй, концепция СМТК похожа на схему южного пути и подразумевает доставку груза фидерными линиями в транспортно-логистический узел в Азии, откуда российский арктический флот доставляет его в аналогичный узел на Западе. Главное преимущество проекта – скорость, предсказуемость, удобство цифровых сред.

К настоящему времени уже подготовлены техзадания на разработку эскизного проекта арктического контейнеровоза и на создание концепции предоставления цифровых сервисов как судового комплекса. Разрабатываются варианты контейнеровозов вместимостью 3 тыс. TEUs, 5 тыс. TEUs и 10 тыс. TEUs. Каждому варианту соответствуют свои транспортные функции. Для снижения эксплуатационных затрат разработана возможность перевозки пассажиров: проект трех-тысячника подразумевает размещение на нескольких палубах надстройки кают различного класса.

Еще один перспективный груз для Северного морского пути – рыбная продукция. Атомный лихтеровоз-контейнеровоз «Севморпуть» в сентябре 2020 года осуществил перевозку 206 рефрижераторных контейнеров с рыбной продукцией общим весом 5,3 тыс. тонн в Санкт-Петербург. Загрузка лихтеровоза осуществлялась с использованием мощностей ООО «Терминал Сероглазка». В настоящее время Росрыболовством

прорабатываются вопросы организации постоянной судоходной морской линии по Севморпути. В проект плана будут включены мероприятия по развитию портовой, логистической и судоремонтной инфраструктур, а также по снижению тарифов на перевозки по Северному морскому пути. С 2021 года ФГУП «Атомфлот» готово выполнять до четырех рейсов ежегодно. Потенциальный объем перевозок рыбы по Северному морскому транспортному коридору оценивается в 250-300 тыс. тонн в год. На первом этапе объем перевозок в летне-осенний период рыбной путины из уловов тихоокеанских лососей может составить 50-60 тыс. тонн в год.

### СЕВЕРНЫЕ ГОРИЗОНТЫ

Подводя итог, можно предположить, что несмотря на заморозку некоторых арктических проектов, пандемию и проблемы в международной торговле в 2020 году, освоение российской Арктики продолжается нарастающими темпами. На смену приостановленным проектам приходят новые, еще более масштабные, такие как «Восток Ойл».

Проблемой, впрочем, является недостаточный темп строительства атомных ледоколов: к 2030 году может возникнуть их дефицит с учетом выбытия старых и скачкообразного роста грузовой базы. Кроме того, имеются серьезные проблемы с локализацией судового комплектующего оборудования в России, что может оказаться критичным на фоне санкций и девальвации национальной валюты.

### **РЖД-ПАРТНЕР; ДМИТРИЙ ЛОСЕВ; 2021.02.16; УСТАРЕВШАЯ ДОКУМЕНТАЦИЯ ПРЕПЯТСТВУЕТ ФУНКЦИОНИРОВАНИЮ РЫНКА ВАГОНОРЕМОНТА**

За последние 20 лет кардинально изменилась структура собственности вагонного парка на сети РЖД и взаимоотношения между операторами и предприятиями вагоноремонтного комплекса. Однако, требования действующей нормативной документации на ремонт вагонов, их узлов и деталей, не впитали в себя произошедших изменений.

В 2001 году был дан старт приватизации вагонного парка, целью которой было создание развитого конкурентного рынка железнодорожных перевозок. В настоящее время более 3/4 грузовых вагонов находятся в собственности у операторов подвижного состава, не входящих в холдинг ОАО «РЖД», а доля частных вагонных ремонтных компаний после продажи АО «ВРК-2» и АО «ВРК-3» составляет более 70% объемов услуг по ремонту грузовых вагонов. При этом парк грузовых вагонов в 2020 году составил 1,2 млн вагонов, из которых 162 тыс., или 13,6% – это вагоны, относящиеся к инновационному классу.

Изменения, произошедшие в железнодорожной отрасли за 2 десятилетия, кардинально поменяли систему взаимоотношений между операторами подвижного состава и вагоноремонтными предприятиями.

Для вагонных ремонтных компаний в настоящее время одним из наиболее серьезных финансовых рисков, который сложно спланировать и просчитать, являются расходы за внеплановые ремонты вагонов по неисправностям в том числе по тем неисправностям, которые не имеют достаточных основания для претензии к вагоноремонтному предприятию. Данная ситуация сложилась ввиду того, что помимо договорных гарантийных обязательств в действующих ремонтных документах, существуют разделы, устанавливающие ответственность ремонтных предприятий автоматически.

Таким образом, за два десятилетия поменялся формат взаимоотношений между ремонтными предприятиями и собственниками вагонов, изменились технологии ремонта, но неизменными остались требования в ремонтной документации к ответственности предприятий за отремонтированные вагоны на межремонтном интервале.

Ремонтная документация устанавливает требования к процессам ремонта, и невыполнение их требований влечет приостановку деятельности. В соответствии с определением статьи 2 Технического регламента Таможенного союза «О безопасности инфраструктуры железнодорожного транспорта» (далее – ТР ТС 003/2011), ремонтная документация –

документация, содержащая указания по организации ремонта, правила и порядок выполнения капитального, среднего и текущего ремонта, контроля, регулирования, испытаний, консервации, транспортирования и хранения продукции после ремонта, монтажа и испытания, а также значения показателей и норм, которым должна удовлетворять продукция после ремонта.

Из определения следует, что ремонтная документация не должна содержать указания по гарантийной ответственности предприятия. Это подтверждается изложенными в таблице 2 и в пункте 7.1.1 ГОСТ 2.602-2013 «Единая система конструкторской документации. Ремонтная документация» требованиями к содержанию ремонтной документации.

Согласно статье 2 ТР ТС 003/2011, гарантийные обязательства устанавливаются в эксплуатационной документации и согласно пункту 5.1.1 ГОСТ 2.114-2016 «Единая система конструкторской документации (ЕСКД). Технические условия» – в технических условиях на изготовление продукции.

Таким образом, гарантийная ответственность вагонных ремонтных предприятий перед потребителями услуг (собственниками подвижного состава) должна устанавливаться только договорами гражданского-правового характера и ГК РФ. Вопреки этому, действующая ремонтная документация, а именно «Руководство по деповскому ремонту грузовых вагонов РД 32 ЦВ 169-2017» и «Руководство по капитальному ремонту грузовых вагонов РД 32 ЦВ 168-2017» содержат разделы: «Гарантии на отремонтированные вагоны» и «Ответственность за отремонтированные вагоны», согласно которым предприятия, выполняющие деповской и капитальный виды ремонтов, несут ответственность за исправную работу отремонтированных вагонов, их узлов и деталей до следующего планового ремонта. По мнению вагоноремонтных предприятий данные разделы противоречат требованиям ст. 722 ГК РФ (Гарантия качества результата работы, если иное не предусмотрено договором подряда, распространяется на все, составляющее результат работы) и ч. 5 ст. 723 ГК РФ (Подрядчик, предоставивший материал для выполнения работы, отвечает за его качество по правилам об ответственности продавца за товары ненадлежащего качества). Как следствие, при наступлении в межремонтный период эксплуатации грузового вагона случая, на который по условиям договора подряда гарантия вагоноремонтного предприятия не распространяется, собственники (операторы) подвижного состава в большинстве случаев предъявляют вагоноремонтным предприятиям претензионные требования по возмещению убытков, ссылаясь на ответственность предприятий, установленную руководящими документами по капитальному и деповскому видам ремонта.

Для содержания грузового вагона в исправном состоянии законодательство Российской Федерации и ремонтная документация предоставляют собственнику вагона при ремонте вагонов (за исключением минимально установленного ремонтной документацией перечня работ) следующие права:

- выбирать вагонное ремонтное предприятие для ремонта вагона;
- использовать при ремонте собственные запасные части или приобрести их у ремонтного предприятия;
- использовать новые или бывшие в употреблении, но соответствующие по геометрическим параметрам узлы и детали;
- устанавливать детали с повышенными физическими характеристиками по жесткости, износостойкости, коррозионной стойкости и другими параметрами или менее надежные, но дешевые;
- восстанавливать или не восстанавливать при деповском ремонте геометрические параметры узлов и деталей до чертежных размеров при наличии допустимых при выпуске из ремонта износов.

Таким образом, содержание вагонов в технически исправном состоянии зависит только от желания и возможностей собственников вагонов.

Наличие в ремонтной документации разделов, которые, вопреки требованиям технических регламентов таможенного союза, международных и национальных стандартов, устанавливают для ремонтных предприятий «гарантийную ответственность», лишает вагонные ремонтные предприятия права заключения с собственниками вагонов гражданско-правовых договоров, позволяющих устанавливать справедливую стоимость услуг по ремонту вагонов, зависящую от объема работ и качества материалов, выбираемых собственником вагонов для ремонта его имущества.

Из-за гарантийной ответственности, незаконно установленной ремонтной документацией, в арбитражные суды Российской Федерации продолжают поступать иски владельцев вагонов о взыскании с вагоноремонтных компаний расходов, возникающих при эксплуатации вагонов из-за появления неисправностей, на которые по условиям договоров гарантийные обязательства ремонтных компаний не распространяются. Как показывает судебная практика, гарантийная ответственность ремонтных предприятий, установленная ремонтной документацией, периодически принимается судами во внимание при вынесении решений, даже если она противоречит условиям договора подряда. Как следствие, владельцы подвижного состава стремятся минимизировать свои расходы на ремонт и обновление собственного подвижного состава за счет использования при ремонте вагонов бывших в употреблении и/или более дешевых и менее надежных узлов и деталей, а в случае отставки вагона от эксплуатации в межремонтный период по неисправности, на которую по договору ремонта гарантия не распространяется, обращаются в суд для взыскания расходов по гарантийной ответственности, предусмотренной ремонтной документацией.

Вагоноремонтные предприятия, входящие в состав СВРП, считают, что гарантийная ответственность ремонтных организаций должна устанавливаться законодательством РФ (ГК РФ) и условиями заключаемых договоров на ремонт вагонов. Данное мнение Союз направил в **Минтранс России** в рамках рассмотрения и подготовки позиции по проекту документа «Порядок проведения текущего отцепочного ремонта грузовых вагонов...» и проект приказа «Об утверждении Правил технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации».

Устранение противоречий ремонтной документации законодательству РФ является единственной возможностью повысить техническую надежность подвижного состава. Реализация данной меры позволит ремонтным предприятиям регулировать договорами подряда условия гарантии в соответствии с объемами работ и качеством запасных частей, а также повысит заинтересованность владельцев подвижного состава в обновлении и поддержании вагонов в исправном состоянии, снизит нагрузку на судебную исполнительную систему, создаст стимул к устойчивому развитию рынка ремонта подвижного состава.

<https://www.rzd-partner.ru/zhd-transport/comments/ustarevshaya-dokumentatsiya-prepyatstvuet-funktsionirovaniyu-rynka-vagonoremonta/>

### **РИА НОВОСТИ; 2021.02.16; ТРУТНЕВ: В 2020 Г ПО СЕВЕРНОМУ МОРСКОМУ ПУТИ ПЕРЕВЕЗЕНО ПОЧТИ 33 МЛН ТОНН ГРУЗОВ**

Почти 33 миллиона тонн грузов было транспортировано по Северному морскому пути в 2020 году, 18 миллионов тонн из них – это сжиженный природный газ, рассказал **вице-премьер** Юрий Трутнев.

Он провел совещание по вопросам завершения позднего экспериментального рейса в восточном направлении Северного морского пути в осенне-зимнюю навигацию.

«Северный морской путь может и должен стать важнейшей транспортной артерией России, позволяющей более чем на 1/3 сократить морской путь из Европы в Азию. В 2020

году по Севморпути было транспортировано почти 33 миллиона тонн грузов, в том числе более 18 миллионов тонн сжиженного природного газа», – сказал Трутнев.

**Вице-премьер** отметил, что за последние пять лет грузопоток вырос почти в пять раз.

«Сегодня мы рассмотрим самый поздний в истории арктической навигации высокоширотный рейс, который был начат 5 января 2021 года судоходной компанией «Совкомфлот» в интересах компаний «Новатэк» при участии госкорпорации «Росатом». Рейс осуществляет танкер-газовоз ледового класса Arc7 «Кристоф де Маржери», обладающий новыми возможностями передвижения в ледовых условиях», – сказал **вице-премьер**.

По словам Трутнева, этот рейс еще на шаг приблизил к реализации планов руководства страны по наращиванию навигации и увеличению грузопотока Северного морского пути.

Также он поддержал ходатайство генерального директора – председателя правления ПАО «Совкомфлот» Игоря Тонковидова о награждении государственными наградами тех, кто участвовал в подготовке и реализации экспериментального рейса.

«С удовольствием поддержу», – сказал Трутнев.

Тонковидов также попросил представить к награде особо отличившихся членов экипажа.

### **ТАСС; 2021.02.16; РОСАТОМ К 2030 Г. РАССЧИТЫВАЕТ УВЕЛИЧИТЬ ГРУЗОПОТОК ПО СМП ДО 110-130 МЛН ТОНН**

Госкорпорация «Росатом» планирует к 2030 году довести грузопоток по Северному морскому пути (СМП) до 110-130 млн тонн. Это следует из презентации заместителя генерального директора – директора дирекции Северного морского пути Вячеслава Рукши к докладу на совещании по вопросам завершения позднего экспериментального рейса в восточном направлении Северного морского пути в осенне-зимнюю навигацию.

В 2020 году грузопоток по Северному морскому пути достиг 32,97 млн тонн. Согласно планам Росатома, в 2021-2023 годах грузопоток по СМП будет примерно на этом же уровне, а в 2024 году планируется его резкий рост до 80 млн тонн.

При этом на прошлой неделе в презентации начальника оперативного отдела флота, начальника штаба морских операций «Атомфлота» Владимира Арутюняна к выступлению на конференции «Argus СПГ 2021: СНГ и глобальные рынки» отмечалось, что грузопоток по Северному морскому пути в 2024 году составит 60 млн тонн. Грузопоток по итогам 2030 года может достичь 125 млн тонн, сообщалось в его презентации.

Росатом является куратором федерального проекта «Северный морской путь».

Газета РБК со ссылкой на источники сообщала ранее, что Росатом предложил снизить цель по грузопотоку в Арктике на 25% из-за изменений в планах по трем проектам, в том числе по «Востокуглю». Но летом 2020 года источник, близкий к Росатому, сказал ТАСС, что госкорпорация не располагает открытой информацией от компаний, работающих в Арктике, для проведения существенной корректировки целевого показателя по объему проводки грузов по Северному морскому пути в среднесрочной перспективе. **Вице-премьер** – полномочный представитель президента в ДФО Юрий Трутнев также в сентябре прошлого года сообщил, что большинство компаний, обеспечивающих загрузку Северного морского пути до целевого показателя в 80 млн тонн к 2024 году, сохраняют планы по реализации своих проектов.

### **ИЗВЕСТИЯ; 2021.02.16; В ПРАВИТЕЛЬСТВЕ РОССИИ РАССКАЗАЛИ О МЕРАХ ПО УВЕЛИЧЕНИЮ ГРУЗОПОТОКА СМП**

Грузопоток на Северном морском пути (СМП) можно увеличить при помощи удлинения периода арктической навигации. Об этом во вторник, 16 февраля, заявил «Известиям» заместитель председателя правительства — полномочный представитель **президента РФ** в Дальневосточном федеральном округе Юрий Трутнев.

По его словам, в 2020 году по Северному морскому пути было транспортировано почти 33 млн т груза, включая свыше 18 млн т сжиженного природного газа (СПГ). Трутнев подчеркнул, что за прошедшие пять лет грузопоток на СМП вырос практически в пять раз, однако потенциал пути «гораздо выше».

Согласно указу президента России Владимира Путина «О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года», грузопоток на СМП должен быть увеличен до 80 млн т в год.

«Решить поставленную задачу возможно за счет увеличения периода арктической навигации. Обычно период судоходства в водах Арктического бассейна составляет не более пяти месяцев в году и завершается в конце ноября», — сказал Трутнев.

Он добавил, что шагом к расширению периода арктической навигации стал рейс танкера-газовоза ледового класса Arc7 «Кристоф де Маржери». Он был начат 5 января судоходной компанией «Совкомфлот» и оказался самым поздним в истории арктической навигации высокоширотным рейсом.

Коммерческий рейс компании «Новатэк» был осуществлен при участии госкорпорации «Росатом». Он доставил СПГ из порта Сабетта в Китай, причем первую часть пути танкер прошел самостоятельно за три недели. Теперь же он возвращается под проводкой ледокола «50 лет Победы».

В конце 2020 года правительство России утвердило план развития инфраструктуры Северного морского пути до 2035 года.

В мае 2020 года Путин поручил проработать запуск регулярных поставок рыбы с Дальнего Востока через Северный морской путь. Он отметил, что необходимо должным образом наладить работу портов, чтобы начать вывоз продукции.

<https://iz.ru/1125467/2021-02-16/v-pravitelstve-rossii-rasskazali-o-merakh-po-uvelicheniiu-gruzopotoka-smp>

### **ТАСС; 2021.02.16; ТРУТНЕВ ПОРУЧИЛ АКТУАЛИЗИРОВАТЬ ПАРАМЕТРЫ ПРОЕКТА РАЗВИТИЯ СЕВЕРНОГО МОРСКОГО ПУТИ**

**Вице-премьер** – полномочный представитель президента РФ в Дальневосточном федеральном округе Юрий Трутнев поручил при необходимости актуализировать параметры федерального проекта «Северный морской путь», в том числе в части плановых показателей грузопотока. Он обратил на это внимание в ходе совещания по вопросам завершения позднего экспериментального рейса в восточном направлении Северного морского пути в осенне-зимнюю навигацию.

«Если есть необходимость актуализации цифр федерального проекта, давайте мы это сделаем, – это первое. Второе – если у вас есть, скажем, цифры федерального проекта, которые уже слегка устарели, а есть реальность, которая, так скажем, опережает ожидания, тогда надо два графика рисовать», – отметил он, комментируя презентацию заместителя генерального директора Росатома Вячеслава Рукши.

Трутнев добавил, что в проекте не должно быть заниженных плановых показателей.

Грузооборот по Северному морскому пути в 2020 году составил почти 33 млн тонн против 31,5 млн тонн в 2019 году, ранее сообщил Росатом. Целевой показатель федерального проекта «Северный морской путь» в 2020 году составлял 29 млн тонн, госкорпорация не первый год превышает плановые показатели.

### **РИА НОВОСТИ; 2021.02.16; ТРУТНЕВ: ЭКСПЕРИМЕНТАЛЬНЫЙ РЕЙС ГАЗОВОЗА ПРИБЛИЖАЕТ ВЫПОЛНЕНИЕ ПЛАНА РАЗВИТИЯ СЕВМОРПУТИ**

Эксперимент со сверхпоздним рейсом судна-газовоза «Кристоф де Маржери» по Северному морскому пути (СМП) в восточном направлении еще на шаг приблизил реализацию планов руководства страны по наращиванию навигации и увеличению грузопотока по СМП, заявил вице-премьер РФ Юрий Трутнев.



Трутнев во вторник провел совещание по вопросам завершения экспериментального рейса в восточном направлении Северного морского пути в осенне-зимнюю навигацию.

Открывая совещание, **вице-премьер** напомнил, что в соответствии с указом **президента РФ**, грузопоток по СМП должен быть увеличен до 80 миллионов тонн в год к 2024 году. «Решить поставленную задачу возможно за счет увеличения периода арктической навигации. Обычно период судоходства в водах Арктического бассейна составляет не более 5 месяцев в году и завершается в конце ноября», – уточнил Трутнев.

«Сегодня мы рассмотрим самый поздний в истории арктической навигации высокоширотный рейс, который был начат 5 января 2021 года судоходной компанией «Совкомфлот» в интересах компаний «Новатэк» при участии госкорпорации «Росатом». Рейс осуществляет танкер-газовоз ледового класса Arc7 «Кристоф де Маржери», обладающий новыми возможностями передвижения в ледовых условиях», – сказал **вице-премьер**.

Он рассказал, что первую часть пути танкер прошел самостоятельно, вторую завершает под проводкой атомного ледокола «50 лет Победы». «Этот рейс еще на шаг приблизил нас к реализации планов руководства страны по наращиванию навигации и увеличению грузопотока Северного морского пути», – добавил Трутнев.

Как отметил **вице-премьер**, маршрут рейса прокладывался на основании данных автоматизированной системы управления центра организации плавания судов «Атомфлота», проводившей круглосуточный сбор и анализ информации о гидрометеорологической, навигационной и ледовой обстановке в акватории Северного морского пути.

«Я уверен в том, что Северный морской путь конкурентен, что изменение ледовой обстановки, в том числе глобальное потепление и улучшение морских технологий, создает новые условия для освоения и уверенность в том, что он постепенно будет пользоваться большим интересом», – сказал Трутнев.

### **РИА НОВОСТИ; 2021.02.16; ТРУТНЕВ: ОПОРНЫМ ДЛЯ СЕВМОРПУТИ БУДЕТ ТОТ ПОРТ В ДФО, ГДЕ БУДЕТ ЛУЧШАЯ ИНФРАСТРУКТУРА**

**Вице-премьер**, полпред президента на Дальнем Востоке Юрий Трутнев рассказал журналистам, что Камчатка и Сахалинская область конкурируют между собой за статус опорного порта Северного морского пути, а победит тот, кто больше будет участвовать в развитии морской инфраструктуры.

Ранее Трутнев предложил расширить Северный морской путь от Мурманска до Камчатки, однако позже от этой идеи **вице-премьер** отказался, но отметил, что развивать путь будут по расширенному плану, куда войдет и Камчатка, и Сахалин.

«Мне часто задают этот вопрос, например, Камчатка говорит: «Наш порт будет опорным или Сахалин?» Это нормальная здоровая конкуренция. Я говорю: «Уважаемые, помогайте нам развивать морскую инфраструктуру, а кто победит, тот и будет опорным», – сказал Трутнев.

«Будем добиваться того, чтобы у нас на всей протяженности Северного морского пути, сложной суровой трассы, люди чувствовали себя в безопасности: суда могли обслуживаться, могли получать ремонт в необходимых случаях, экипажи в необходимых случаях могли получать поддержку. И в рамках этого будем развивать всю портовую инфраструктуру», – добавил он.

### **РИА НОВОСТИ; 2021.02.16; СЛЕДУЮЩИЙ СВЕРХРАННИЙ РЕЙС ГАЗОВОЗА ПО СМП ПЛАНИРУЕТСЯ В АПРЕЛЕ-МАЕ – МИХЕЛЬСОН**

Следующий сверххранний рейс судна-газовоза по Северному морскому пути в восточном направлении планируется в апреле-мае 2021 года, сообщил глава «Новатэка» Леонид Михельсон.

**Вице-премьер** РФ Юрий Трутнев во вторник провел совещание по вопросам завершения экспериментального рейса в восточном направлении Северного морского пути в осенне-зимнюю навигацию. И Михельсон на этом совещании рассказал, что в январе газовоз «Кристоф де Маржери» завершил самостоятельный переход по СМП с грузом на восток за 11 суток с требуемой коммерческой скоростью, а общее транзитное время до порта в Китае составило порядка 20 суток.

«Совместно с «Атомфлотом» мы планируем выполнение следующего сверххранного рейса в апреле-мае текущего года», – отметил Михельсон.

«Завершающийся сверхпоздний рейс судна-газовоза «Кристоф де Маржери», возвращающегося в Сабетту с востока под проводкой атомного ледокола «50 лет Победы», как и ранее проведенные экспериментальные рейсы, на практике доказали правильность принятых уникальных технических решений в отношении конструкции и мощности судов-газовозов проекта «Ямал-СПГ», соответствующих всем международным стандартам», – также считает он.

Навигация в восточном секторе Севморпути традиционно заканчивается в декабре и начинается во второй половине мая. Однако «Новатэк» решил в этом январе отправить пробно два грузовых рейса по этому маршруту без сопровождения ледокола: 5 января из Сабетты на Ямале вышел танкер «Кристоф де Маржери», а 6 января – «Николай Евгенов».

### **ТАСС; 2021.02.16; НАЦПРОЕКТ ПО ДОРОГАМ СТАЛ САМЫМ УПОМИНАЕМЫМ В СМИ В ЯНВАРЕ 2021 ГОДА – «МЕДИАЛОГИЯ»**

**Нацпроект «Безопасные и качественные автомобильные дороги»** стал самым упоминаемым в СМИ в январе 2021 году, сохранив лидерство, полученное по итогам прошлого года. Количество сообщений по «дорожному» нацпроекту в январе составило 16,56 тыс., на втором месте – нацпроект «Жилье и городская среда» (15,91 тыс. сообщений). Об этом говорится в исследовании «Медиалогии», подготовленном для ТАСС.

Количество сообщений о нацпроектах «Демография», «Образование», «Экология», «Здравоохранение», «Культура», «Малое и среднее предпринимательство и поддержка индивидуальной предпринимательской инициативы» составило от 7,2 тыс. до почти 15 тыс. Из них наибольшее количество сообщений в СМИ посвящено нацпроекту «Демография» (третье место в рейтинге по итогам января) – 14,7 тыс. сообщений соответственно.

Нацпроект по цифровой экономике упоминался в 4,8 тыс. сообщений, по производительности труда – в 3,64 тыс. сообщений, по экспорту – в 3,2 тыс. Количество сообщений по нацпроекту «Наука» составило 1,66 тыс., а по **комплексному плану модернизации и расширения магистральной инфраструктуры** – в 898 сообщениях.

При этом нацпроект «Безопасные и качественные автомобильные дороги» стал самым упоминаемым в электронных СМИ – 15,2% от общего объема. Нацпроект «Образование» занял наибольшую долю по упоминаемости в телевизионных СМИ (14,5%), а нацпроект «Жилье и городская среда» – в печатных СМИ (16%).

Второе место и долю в 14,1% в телевизионных СМИ делят нацпроекты «Безопасные и качественные дороги» и «Жилье и городская среда», третье место – «Демография» (13,7%). В печатных СМИ на втором месте также «Демография» (15,1%), на третьем – «Образование» (13,7%). В электронных СМИ на втором месте нацпроект по жилью (14,4%) и на третьем – «Демография» (13,3%).

По данным «Медиалогии», **комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры** оказался аутсайдером по упоминаниям со всех категорий СМИ: на телевидении сообщения об этом нацпроекте составили 0,5%, в печатных СМИ – 0,6%, в интернете – 0,8%.

### ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; ДМИТРИЙ ГОНЧАРУК; 2021.02.16; ГУБЕРНАТОР: НА РЕМОНТ ДОРОГ АМУРСКОЙ ОБЛАСТИ НУЖНО 12 МЛРД РУБЛЕЙ

При реализации национального проекта «Безопасные и качественные автодороги» в Амурской области необходима поддержка Министерства транспорта, так как изначально показатели соответствия дорог требованиям не соответствовали действительности, заявил глава администрации региона Василий Орлов на расширенном заседании Комитета Совета Федерации по экономической политике 16 февраля.

«У нас основная проблема – в статистике. **Нацпроект** формировался в 2017 году, и тогда дороги Амурской области соответствовали требованиям безопасности на 75 процентов, это абсолютная профанация и фикция, «выше» нас была только Москва, все это понимают. По поручению президента провели инструментальную диагностику дорог, и с 75 снизились до 33 процентов, это реальная цифра», – рассказал Орлов.

Чтобы теперь довести показатели региона по соответствию дорог требованиям безопасности до 50 процентов, необходимо к 2024 году починить 880 километров дорог.

«Это Дальний Восток, подрядчиков нет, сложный климат и так далее, – сказал губернатор. – Вторая проблема – цена вопроса в 12 миллиардов рублей. Денег этих у **Минтранса** нет, они не запрашивались соответствующим образом, когда планировалась программа... Нам надо совместно придумать, как будем из этой ситуации выходить».

По итогам обсуждения комитет Совфеда подготовил предложения для включения в проект постановления палаты «О государственной поддержке социально-экономического развития Амурской области». В частности, кабмину предложат рассмотреть вопрос о внесении изменений в федеральный проект «Дорожная сеть». Они предусматривают увеличение финансирования из федерального бюджета бюджету Амурской области, чтобы привести в нормативное состояние к 2024 году 50 процентов региональных автомобильных дорог.

Также сенаторы рекомендуют рассмотреть вопрос о направлении в Федеральный дорожный фонд дополнительных бюджетных ассигнований на реализацию мероприятий по реконструкции участка автомобильной дороги «Введеновка – Февральск – Экимчан» км 21+880 – км 46+200» в Амурской области в рамках госпрограммы «Развитие транспортной системы» на период до 2024 года».

<https://www.pnp.ru/economics/gubernator-na-remont-dorog-amurskoy-oblasti-nuzhno-12-mlrd-rublej.html>

### РИА НОВОСТИ; 2021.02.16; СТРОИТЕЛИ ЗАВЕРШИЛИ НАДВИЖКУ ПРОЛЕТНЫХ СТРОЕНИЙ МОСТА ЧЕРЕЗ СОК В САМАРЕ

Строители завершили надвижку пролетных строений моста через реку Сок в Самаре, сообщил во вторник губернатор Дмитрий Азаров.

«Сегодня исторический день – завершена надвижка конструкции, и фактически соединились два берега реки Сок. Проект по строительству моста, которого десятки лет ждут жители нашего региона, обретает совершенно реальные сроки своего воплощения», – цитирует Азарова **пресс-служба** правительства региона.

По данным **пресс-службы**, губернатор лично проконтролировал ход работ. Отмечается, что самая трудоемкая часть строительства была выполнена почти на год раньше установленного срока, так как регион обеспечил качественное исполнение проекта и добился на федеральном уровне выделения дополнительных средств.

«У нас плановый запуск моста, как я говорил ранее, – это 2022 год. Но я совершенно точно уверен, что мы откроем движение по мосту в 2021 году. Очень надеюсь, что справимся летом. Меня очень радует, что мы опережающими темпами, как и намеревались, вместе с жителями региона воплощаем в жизнь задуманное, решаем самые застарелые проблемы. На примере Сокского моста мы видим, как это происходит», – подчеркнул Азаров.

По данным **пресс-службы**, чтобы сдать объект раньше запланированного, запрошено дополнительное финансирование из федерального бюджета в размере около 750 миллионов рублей. Договоренность о том, что средства будут выделены, была ранее достигнута на встрече Азарова с **министром транспорта РФ Виталием Савельевым**. Дополнительное финансирование позволит открыть рабочее движение транспорта по новой части моста уже в июле 2021 года. Старая часть будет временно закрыта на реконструкцию. Полноценное движение в случае дополнительного финансирования планируется запустить к сентябрю.

Строительство нового моста через Сок в рамках **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»** началось в декабре 2019 года и должно было завершиться не ранее середины 2022 года. Строительная готовность моста составляет свыше 55%, и, по прогнозам областного **минтранса**, уже к началу марта мост будет завершен на 65%. После ввода объекта участок дороги расширится до четырех полос, что позволит разгрузить выезд с Красноглинского шоссе на региональную и федеральную сеть автодорог.

<https://ria.ru/20210216/most-1597702086.html>

### **REGNUM; 202102.16; ГЕНПРОКУРАТУРА ВЗЯЛА НА КОНТРОЛЬ ДЕЛО О РЕМОНТЕ ДОРОГИ В ОРЕНБУРГЕ**

По поручению Генерального прокурора России Игоря Краснова надзорное ведомство взяло на контроль расследование уголовного дела о ремонте дороги в Оренбурге в рамках нацпроекта.

Стоит отметить, что дело возбудили по материалам прокурорской проверки по факту заключения и оплаты контракта на ремонт дороги, по которой не истек срок гарантийных обязательств в рамках предыдущего контракта, на сумму более 8,5 млн рублей.

В мэрии отметили, что в недобросовестными подрядчиками ведут претензионную работу. На постоянной основе направляются претензионные письма с предъявлением штрафных санкций. Так, уже имеется два положительных судебных решения Арбитражного суда Оренбургской области о взыскании штрафных санкций с подрядной организации – по 100 тысяч рублей каждое – за ненадлежащее исполнение обязательств по муниципальном контракту. Истцом выступало управление строительства и дорожного хозяйства администрации города, ответчиком – ООО «Компания Орьтехцентр».

По поводу ремонт, а участка дорожного полотна на проекте Победы чиновники подчеркнули, что в 2020 году выполнялся текущий ремонт дороги от центра города до ул. Шевченко. В ходе выполнения ремонтных работ подрядной организацией самостоятельно принято решение о ремонте участка пр. Победы от ул. Шевченко до ул. Монтажников. Данный участок в 2020 году находился на гарантии у того же подрядчика, в связи с чем ремонт участка от ул. Шевченко до ул. Монтажников выполнялся подрядной организацией за счет своих средств. На выполнение работ на указанном гарантийном участке из бюджета города средства не выделялись. В администрации выразили уверенность, что следствие разберется в этой ситуации.

<https://regnum.ru/news/3191869.html>

### **АГЕНТСТВО МОСКВА; 2021.02.16; КОМПАНИЯ «ГРАНД СЕРВИС ЭКСПРЕСС» ОТКРЫЛА ПРОДАЖУ БИЛЕТОВ НА ПОЕЗДА ИЗ МОСКВЫ В КРЫМ НА МАЙСКИЕ ПРАЗДНИКИ**

Компания «Гранд Сервис Экспресс» запустила продажу билетов на поезда «Таврия» в Крым на майские праздники. Об этом сообщили в **пресс-службе** перевозчика.

«В феврале открылись продажи на поезда в Крым на период майских праздников. Билеты доступны по направлениям из Москвы и Санкт-Петербурга в Симферополь, Евпаторию и

Севастополь, а также из Астрахани, Смоленска, Перми, Омска и Кисловодска в Симферополь», – говорится в сообщении.

Отмечается, что поезда курсируют с различной периодичностью, в составе «Таврий» представлены двухэтажные и одноэтажные вагоны типа купе, СВ, плацкартные и вагоны-рестораны с широким ассортиментом русской и европейской кухни. Кроме того, составы оснащаются всем необходимым с учетом рекомендаций Роспотребнадзора в условиях пандемии COVID-19 в стране.

Генеральный директор транспортной компании «Гранд Сервис Экспресс» Александр Ганов, слова которого приводит **пресс-служба**, отметил, что в преддверии массовых летних перевозок прогнозируется высокий уровень спроса на билеты на поезда в Крым. «Развивая новые направления деятельности, мы рады предложить своим пассажирам дополнительные услуги в виде продажи экскурсионного сопровождения на полуострове Крым, мультимодальные перевозки – стыковочные маршруты пригородными поездами», – добавил он.

Уточняется, что из Санкт-Петербурга в Севастополь поезда следуют через Чудово, Тверь, Рязань, Мичуринск, Воронеж, Ростов-на-Дону, Тамань, Керчь, Джанкой, Симферополь, Бахчисарай. Из Москвы в Симферополь и Евпаторию поезда едут по аналогичной нитке движения, а поезд из Москвы в Севастополь также проследует через Краснодар. Поезда из Ставрополя, Урала и Сибири будут проходить через крупные железнодорожные узлы страны – Тюмень, Екатеринбург, Казань, Уфу, Челябинск, Самару, Саратов, Пензу, Волгоград, Ростов-на-Дону, Краснодар и другие населенные пункты.

«Для удобства пассажиров в пути предоставлен информационно-развлекательный сервис «Таврия Медиа» – онлайн библиотека с развлекательным контентом, где пассажирам доступна рубрика «Заповедная Россия» с информацией об особо охраняемых территориях и национальных парках, курируемых Минприроды России. На борту поездов «Таврия» пассажирам доступна «Карта гостя Крыма и Севастополя», которая открывает для путешественника более 300 объектов на полуострове бесплатно или со скидкой. С ней всем пассажирам поездов «Таврия» стала доступна возможность по пути следования изучить географическую карту полуострова и ознакомиться с каталогом мест питания, размещения и досуга, предоставляющих путешественникам и владельцам карты скидки от 5% до 50%», – заключили в **пресс-службе**.

<https://www.mskagency.ru/materials/3088019>

### **ТАСС; 2021.02.16; СТАНЦИЮ МЕТРО В НОВОСИБИРСКЕ ДОСТРОЯТ ЗА СЧЕТ ФИНАНСИРОВАНИЯ ПРОЕКТА ЛЕДОВОГО ДВОРЦА**

Строительство станции метро «Спортивная» в Новосибирске, которое не получает федеральной поддержки, будет обеспечено за счет перераспределения средств, направленных на проект близлежащего Ледового дворца спорта. Как и станция, он возводится для проведения Молодежного чемпионата мира по хоккею в 2023 году и будет сдан в срок, сообщил журналистам во вторник губернатор Новосибирской области Андрей Травников.

10 февраля министр строительства Новосибирской области Иван Шмидт заявил, что регион не получил федеральных средств на строительство станции метро «Спортивная» и благоустройство территории рядом со строящимся ледовым дворцом спорта. Он отметил, что ситуация не станет критической, если станцию метро не удастся сдать к молодежному чемпионату мира, но «было бы неплохо ввести ее в эксплуатацию именно к моменту проведения чемпионата». Мэр Новосибирска Анатолий Локоть в свою очередь отметил, что объект будет сдан в срок.

«В течение последних двух лет **Минтранс** активно помогает в финансировании дорог, что позволяет нам высвобождать средства и направлять их на станцию метро, на которую федеральных денег мы не получаем, потому что нет такой федеральной программы. То же

самое планируется делать и с ЛДС, те федеральные средства, которые мы будем получать на этот объект, направлять на станцию метро, благоустройство. Мы, по сути дела, рассматриваем не бюджеты отдельных объектов, а бюджет этой огромной стройплощадки в пойме Оби и за счет перераспределения средств закрываем все вопросы по финансированию. Поэтому по станции метро у нас нет сомнений», – сказал губернатор.

По его словам, опасений по срокам сдачи объекта нет. Решаются вопросы строительства и ледового дворца спорта. Травников отметил, что несмотря на то, что из-за пандемии коронавируса произошел дефицит кадров, подрядчик смог к концу года нивелировать отставание.

Он отметил, что удовлетворен ходом стройки. Уже в сентябре планируется закрыть тепловой контур здания, чтобы с начала отопительного сезона в Новосибирске подать тепло на данный объект. Глава региона напомнил, что стоимость ЛДС, согласно проекту составляет 10 млрд рублей, по состоянию на 2018 год, и 12 млрд рублей на настоящее время с учетом инфляции и издержек.

Международная федерация хоккея утвердила решение о проведении молодежного чемпионата мира 2023 года в Новосибирске. Матчи турнира будут проходить на новой хоккейной арене, на строительство которой вместе с прилегающей к ней инфраструктурой потребуется около 10 млрд рублей. Половина средств пойдет на строительство самой спортивной площадки, остальная часть – на станцию метро «Спортивная», обустройство набережной и прилегающей территории. В январе Локоть объявлял о начале работ по благоустройстве территории.

<https://tass.ru/sibir-news/10710555>

### **ТАСС; 2021.02.16; ГОСДУМА ВВЕЛА ЗАПРЕТ НА ВЫСАДКУ ИЗ ОБЩЕСТВЕННОГО ТРАНСПОРТА ДЕТЕЙ-БЕЗБИЛЕТНИКОВ**

Госдума во вторник приняла в третьем (заключительном) чтении законопроект, который запрещает высаживать из общественного транспорта пассажиров моложе 16 лет, не оплативших проезд.

Необходимые изменения вносятся в устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта, инициатива была внесена правительством. «Сегодня мы приняли в окончательном (третьем) чтении закон, который запрещает принудительно высаживать из общественного транспорта детей без билета. Мы считаем, что оставлять ребенка из-за неоплаченного проезда одного на дороге недопустимо. Это создает угрозу его жизни и здоровью», – сказал журналистам председатель Госдумы Вячеслав Володин.

Действующие положения устава допускали высадку лиц младше 16 лет, если они не оплатили проезд и при этом их никто не сопровождал. Принятым законом закрепляется, что нельзя высаживать детей в возрасте до 16 лет, находящихся в транспорте без сопровождения взрослых.

Кроме того, поправки изменяют порядок контроля и подтверждения оплаты проезда в общественном транспорте. Сейчас он регламентируется исключительно федеральными правилами. Теперь же регионам будет разрешено самостоятельно вводить порядок контроля оплаты проезда. Согласно тексту, при проезде по маршрутам регулярных перевозок в городском, пригородном и междугородном сообщении, установленным в границах одного субъекта РФ, порядок подтверждения оплаты проезда или права на льготный проезд регулируется нормативным правовым актом региона.

Документом также установлено, что если пассажир не предъявил билет и решил покинуть транспорт, то оплата начисляется за проезд до ближайшей остановки с точки его отправления. Если определить место его посадки не удалось, то в расчет берется начальный пункт маршрута.

<https://tass.ru/obschestvo/10710383>

На ту же тему:

<https://yandex.ru/news/yandsearch?lr=213&cl4url=https%3A%2F%2Frg.ru%2F2021%2F02%2F16%2Fgosduma-priniala-zakon-o-zaprete-vysazhivat-iz-transporta-detej-bez-bileta.html&from=search>

### **ТАСС; 2021.02.16; ГОСДУМА ОДОБРИЛА В I ЧТЕНИИ ВВЕДЕНИЕ КАРТЫ МЕЖДУНАРОДНОГО МАРШРУТА РЕГУЛЯРНЫХ ПЕРЕВОЗОК**

Госдума во вторник приняла в первом чтении правительственный законопроект о введении нового документа – карты международного маршрута регулярных перевозок. Законопроект в целом направлен на урегулирование отношений, связанных с установлением, изменением, отменой международных маршрутов регулярных перевозок, допуском юридических лиц и индивидуальных предпринимателей к их осуществлению. Согласно пояснительной записке, документом предусмотрено установление нового документа – «карты международного маршрута регулярных перевозок, в которой будут содержаться сведения о маршруте регулярных перевозок». При этом учитывается «положительный опыт применения в контрольно-надзорной деятельности на внутрироссийских маршрутах регулярных перевозок такого разрешительного документа». Помимо этого, реестр остановочных пунктов по межрегиональным маршрутам регулярных перевозок дополняется «остановочными пунктами, которые используются при международных маршрутах регулярных перевозок». Это делается «в целях исключения фактов оказания пассажирам, следующим по международным маршрутам регулярных перевозок, на автовокзалах и автостанциях услуг более низкого качества, чем пассажирам, следующим по межрегиональным маршрутам регулярных перевозок». «Принятие законопроекта будет способствовать развитию рынка регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом по международным маршрутам, объектов транспортной инфраструктуры (автовокзалов и автостанций)», – говорится в пояснительных материалах.

<https://tass.ru/ekonomika/10713271>

На ту же тему:

[https://yandex.ru/news/instory/Gosduma\\_odobrila\\_v\\_I\\_chtenii\\_vvedenie\\_karty\\_mezhdunarodno\\_go\\_marshruta\\_regulyarnykh\\_perevozok--e1d03b50a700e4e1a5a3b6a4fe4711d2](https://yandex.ru/news/instory/Gosduma_odobrila_v_I_chtenii_vvedenie_karty_mezhdunarodno_go_marshruta_regulyarnykh_perevozok--e1d03b50a700e4e1a5a3b6a4fe4711d2)

### **ПРАЙМ; 2021.02.16; ПОЛПРЕД В УРФО: СЕВЕРНЫЙ ШИРОТНЫЙ ХОД ОТКРОЕТ ДОСТУП К ЗАПАСАМ 6 ТРЛН КУБОМЕТРОВ ГАЗА**

Запуск Северного широтного хода откроет доступ к запасам 6 триллионов кубометров газа, расположенным на территории Ямало-Ненецкого автономного округа, заявил во вторник полпред в УрФО Владимир Якушев.

«Северный широтный ход даст возможность на сегодняшний день открыть очень большую группу месторождений, которые на данный момент, учитывая, что там нет транспортной инфраструктуры, не могут служить на благо людей. Запасы этих месторождений порядка 6 триллионов кубометров газа и до 1 триллиона газового конденсата. Это огромная сырьевая база. За счет Северного широтного хода мы это получаем», – сказал Якушев журналистам.

По его словам, Северный широтный ход также даст возможность перебросить на Северную железную дорогу порядка 20 миллионов тонн груза, которые попадают на загруженные участки Транссиба, и освободить трафик.

«Если мы берем экономически-социальный эффект, на момент реализации этого проекта на строительстве около 12 тысяч рабочих мест будет создано. Потом, чтобы обслуживать железную дорогу, постоянно еще тысяча мест. Это достаточно высокооплачиваемые рабочие места будут», – добавил полпред.

Он подчеркнул, что Северный широтный ход «эффективен со всех сторон» и ежегодно будет приносить около 500 миллиардов рублей в федеральный бюджет.

Северный широтный ход обеспечит значительное сокращение – до 1 тысячи километров – протяженности железнодорожных маршрутов от месторождений в северных районах Западной Сибири до портов Балтийского, Белого, Баренцева и Карского морей. Инвестпрограмма РЖД на 2020-2022 годы предусматривает выделение 100 миллиардов рублей на усиление железнодорожной инфраструктуры в рамках создания Северного широтного хода.

В начале октября 2018 года Минтранс РФ сообщил о подписании концессионного соглашения на строительство железнодорожного Северного широтного хода, который соединит Северную и Свердловскую железные дороги, обеспечив вывоз грузов с месторождений северных районов Западной Сибири. Предварительно было решено сформировать синдикат из нескольких банков – Газпромбанка, ВТБ, ЕАБР и ВЭБа. Также отдельную заявку подал Сбербанк.

### **ИНТЕРФАКС; 2021.02.16; ТОМСКАЯ ОБЛАСТЬ И КУЗБАСС ЗАПРОСЯТ У МИНТРАНСА РФ ФИНАНСИРОВАНИЕ НА СТРОИТЕЛЬСТВО ТРАССЫ**

Томская и Кемеровская области обратятся в **Минтранс РФ** за получением субсидии для строительства межрегиональной трассы Томск – Тайга, сообщил вице-губернатор Томской области Игорь Шатурный на пресс-конференции во вторник.

«Сейчас финансовый план в стадии обсуждения с кемеровской администрацией. С учетом кадровых изменений в **Минтрансе**, мы планируем на апрель-май выезд в министерство для того, чтобы определить возможные источники финансирования по реализации проекта», – сказал Шатурный.

Он отметил, что проект, стоимость которого составляет 18,6 млрд рублей, невозможно реализовать без федерального транша даже силами двух субъектов.

При этом вице-губернатор добавил, что регионы не отказываются от идеи привлечь к строительству дороги концессионера. Ранее в числе возможных участников проекта назывался Газпромбанк.

«Пока мы не отказываемся (от привлечения концессионера – ИФ). Сейчас просто транспортный поток показывает, что окупаемость сложноватая без реальных бюджетных ресурсов, поэтому с этими документами и хотим обратиться в министерство за помощью», – пояснил вице-губернатор.

Как сообщалось, в июле 2020 года Главгосэкспертиза одобрила проект строительства автодороги Томск – Тайга. Ее протяженность составит 68 км, из них 48 км – по территории Томской области, остальная часть – по территории Кузбасса.

Трасса позволит связать Томскую и Кемеровскую области через узловую ж/д станцию Тайга на Транссибе. Расстояние между Томском и Кемерово по прямой едва превышает 130 км, однако путь по федеральной трассе «Сибирь» – 205 км. Томские власти ранее заявляли, что заинтересованы в строительстве автодороги через узловую станцию Тайга, эта дорога могла бы быть короче основного маршрута на 40 км. В настоящее время имеется 90-километровая автодорога между Кемерово и Тайгой, а также 40-километровая дорога от Томска в сторону Тайги до села Басандайка. Между Басандайкой и Тайгой есть только участок железной дороги протяженностью 35 км.

<https://www.interfax-russia.ru/siberia/main/tomskaya-oblast-i-kuzbass-zaprosyat-u-mintransa-rf-finansirovanie-na-stroitelstvo-mezhregionalnoy-trassy>



### **ИНТЕРФАКС; 2021.02.16; ПРОЕКТ НОВОГО МОСТА ЧЕРЕЗ КАМУ В ПЕРМИ ОЦЕНИВАЕТСЯ В 44 МЛРД РУБ., ОН БУДЕТ ПОСТРОЕН НА УСЛОВИЯХ ГЧП**

Строительство третьего моста через Каму в Перми планируется начать в 2024 году, его стоимость оценивается в 43,6 млрд рублей, сообщается в материалах на сайте Законодательного собрания Пермского края.

Проектно-изыскательские работы запланированы на период 2022-2023 годов, строительно-монтажные работы – с 2024 по 2027 год.

Строительство нового моста протяженностью 11,95 км в районе улицы Крисанова предполагается в рамках государственно-частного партнерства (ГЧП). Отмечается, что новый мост разгрузит соседний Коммунальный мост, который был построен в 1967 году.

Члены комитета краевого парламента по развитию инфраструктуры рекомендовали включить строительство третьего моста в перечень объектов автодорожного строительства региона.

Как сообщалось, в августе прошлого года власти Пермского края и группа «ВИС» договорились о сотрудничестве в сфере транспортной инфраструктуры, в рамках которого, в том числе, планируется взаимодействие по проекту строительства третьего моста через Каму.

В качестве предпроектной подготовки специалисты группы «ВИС» проанализировали четыре варианта размещения моста: створы на площади Гайдара, площади Восстания и бульваре Гагарина и рассматриваемый в качестве основного вариант створ в районе улицы Крисанова. Последний вариант, по мнению специалистов, имеет минимальное количество обременений – отсутствие на участке производственных и культурных объектов, сложного рельефа.

Предпроектное решение нового мостового перехода предполагает строительство вантового моста с несколькими разноуровневыми автомобильными развязками, а также организацией подъездных путей. Предполагалось, что период концессии при реализации такого проекта может составить 25 лет.

### **ТАСС; 2021.02.16; ТЕМПЫ СТРОИТЕЛЬСТВА ВОСТОЧНОГО ВЫЕЗДА В УФЕ ВЫРАСТУТ В 4 РАЗА В 2021 ГОДУ**

Темпы строительства Восточного выезда из Уфы на федеральную трассу М5 вырастут в 4 раза по сравнению с 2020 годом, на нее планируется направить 12 млрд рублей. Об этом сообщил генеральный директор ООО «Башкирская концессионная компания» Асабали Закавов журналистам во вторник.

«В этом году мы планируем совершить существенный прогресс, как минимум в 4 раза нарастив объем работ по сравнению с прошлым годом. Нам удалось получить федеральное финансирование в конце прошлого года, и сейчас наша цель – разогнать стройку. На текущий момент на объекте работает более 1 тыс. человек», – сказал Закавов.

В конце 2020 года на проект было выделено более 4,2 млрд рублей из бюджетов РФ и Башкирии, на 2021 год заложено порядка 3,2 млрд. При этом с **Минтрансом РФ** обсуждается возможность дополнительного финансирования на сумму 2 млрд рублей. «К концу февраля-началу марта планируем произвести смыкание восточного и западного направлений (тоннеля – прим. ТАСС), ведутся работы по изъятию земельных участков, по сооружению опор мостового перехода», – добавил Закавов.

Ранее он сообщал, что введение объекта в эксплуатацию позволит разгрузить Уфу от транзитных транспортных потоков, сократит выезд до федеральной трассы. Власти региона ожидают, что проект даст импульс комплексному развитию территории за рекой Уфа, в том числе по строительству жилья. Общая стоимость проекта, по данным властей республики, составляет 33,5 млрд рублей.

Проект реализуется по концессионному соглашению, заключенному в 2017 году между ООО «Башкирская концессионная компания» (БКК) и Республикой Башкортостан на

принципах государственно-частного партнерства. Срок концессии – 25 лет. Основными участниками БКК являются «ВТБ инфраструктурный холдинг», входящий в группу ВТБ, и турецкий строительный и инвестиционный холдинг Limak Group. Соглашение предусматривает завершение строительства автодорожного тоннеля, строительство мостового перехода через реку Уфу и скоростной автомобильной дороги. Ввод объекта в эксплуатацию запланирован на 2024 год.

### **ТАСС; 2021.02.16; СТРОИТЕЛЬСТВО ВТОРОГО МОСТА ЧЕРЕЗ ОБЬ В ЮГРЕ ПЛАНИРУЮТ НАЧАТЬ В 2022 ГОДУ**

Работы по возведению второго мостового перехода через реку Обь возле крупнейшего города Ханты-Мансийского автономного округа – Сургута – начнется в 2022 году. Новый мост будет выходить на восточную объездную дорогу Сургута, сообщили во вторник ТАСС в местной администрации.

Существующий мост через Обь в районе Сургута является единственным, обеспечивающим автотранспортное сообщение промышленно развитого ХМАО с другими территориями Уральского федерального округа и России в целом. Перегруженность моста превышает нормативный показатель в 2,5 раза.

«Строительство второго моста через Обь начнется в следующем году. Новый переезд появится в районе ГРЭСовского водохранилища и будет выходить на восточную объездную дорогу. Объект позволит значительно разгрузить транспортную нагрузку на города», – сказал собеседник агентства.

По его словам, сейчас администрации Сургута необходимо внести изменения в генеральный план и учесть в нем развязку, которая будет создаваться для организации транспортных потоков на мост. «Строительство мостового перехода и всех подъездных путей планируется за счет окружного и федерального бюджета. Бюджет города Сургута в нем участвовать не будет», – уточнил спикер.

В январе 2021 года эксперты Главгосэкспертизы России по итогам аудита проекта строительства второго моста через реку Обь возле Сургута рекомендовали уточнить гидрологические характеристики Оби, оптимизировать конструктивные решения в части зданий и сооружений. Эксперты положительно оценили, что работы планируется осуществлять вблизи имеющейся инфраструктуры – это позволяет сократить затраты. По их мнению, для Сургута будут решены вопросы по организации движения с выводом транзитного транспорта из городской черты, улучшится экологическая ситуация в муниципалитете, появится резерв для перспективных грузоперевозок.

<https://tass.ru/ural-news/10707743>

### **ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; ГЕННАДИЙ МЕЛЬНИК; 2021.02.16; В МВД ЗАЧАСТИЛИ С НОВЫМИ ТРЕБОВАНИЯМИ К ТЕХОСМОТРУ**

В первый день весны изменяются правила технического осмотра машин. Вводится обязательная фотофиксация, чтобы у автовладельцев не возникло желания фиктивно пройти ТО, а диагностические карты станут оформлять в электронном виде. При этом, как сообщает ТАСС, МВД уже готовит новую редакцию закона о техосмотре, в котором пропишет более 80 требований к безопасности автомобиля при прохождении техосмотра.

Например, автомобилисты не получают диагностическую карту, если в машинах подтекает тормозная жидкость, не работают ремни безопасности или образовалась трещина на ветровом стекле. В Госдуме вызвало удивление не столько проект вполне резонных требований к техническому состоянию автомобиля, сколько готовность МВД постоянно менять закон о техосмотре

Что планируют

По замыслу МВД, новые повышенные требования к диагностике машин позволят не допустить появления на дорогах страны неисправных, оттого и небезопасных автомобилей.

В частности, водитель не пройдет техосмотр, если в его авто протекла тормозная жидкость или треснул трубопровод. Кроме этого, согласно предлагаемым требованиям, на лобовом стекле могут быть мелкие трещины, не мешающие обзору, но если они большие и со стороны водителя, автомобиль до ТО не допустят. Также водителю не выдадут диагностическую карту, если нет ремней безопасности или они неисправны (надорвана ляжка, ремень не втягивается в катушку). Техосмотр не пройдут те машины, на колесах которых есть трещины или отсутствует хотя бы одна гайка или болт.

Как рассказал «Парламентской газете» член Комитета Госдумы по госстроительству и законодательству Вячеслав Лысаков, активность МВД вносить поправки в профильный закон вызывает удивления.

«С концептуальной точки зрения меня поражает тот факт, что ещё не вступила в силу последняя редакция закона о техосмотре, как её уже фактически называют предпоследней, – отметил депутат. – В то же время много вопросов остаётся и по нынешней редакции».

Парламентарий предположил, что разрабатываемые в МВД поправки в закон о ТО продиктованы во многом избыточными требованиями новой редакции техрегламента Таможенного союза о безопасности колесных транспортных средств. Документ выносился на общественное обсуждение летом прошлого года и вызвал, по словам Лысакова, массу критики.

В частности, в нём запрещается повторное использование элементов тормозной системы, рулевого управления, а также глушителей и ремней безопасности. Кроме того, устанавливается требование, что если производителем в одобрении типа не указывается возможность установки той или иной дополнительной детали, например фаркопа или багажника, то тому, кто их устанавливает, необходимо вносить изменения в конструкцию транспортного средства с соответствующим заключением испытательной лаборатории.

«При этом в ряде регионов такие лаборатории отсутствуют, на Дальнем Востоке их вообще нет», – подчеркнул депутат.

«В этом году актуальность любых изменений в уже действующем законе о техосмотре можно даже близко не рассматривать, – делится прогнозом Вячеслав Лысаков. – Не будет этим Госдума заниматься, даже если вдруг МВД убедит правительство в необходимости внесения таких поправок. Сначала надо посмотреть, как работает действующий закон. Это стопроцентно уйдёт на следующий созыв».

Что будет точно

Напомним, что из-за пандемии коронавируса запланированную на минувшее лето масштабную реформу техосмотра перенесли на 1 марта 2021 года. Изменения коснутся прежде всего процедуры проведения ТО. Главная цель всех нововведений – борьба с серыми техосмотрами и выдачей диагностических карт без фактической проверки автомобиля.

Так, будет введена обязательная фотофиксация авто при заезде и выезде из сервиса. Кроме фотографий будут фиксироваться и координаты машины, чтобы точно определить, в том ли сервисе и в то ли время сделаны снимки прохождения ТО. Данные будут загружаться в единую автоматизированную информационную систему технического осмотра транспортных средств, доступ к которой получит МВД.

Система также будет сама считать количество автомобилей, которые приехали на техосмотр в том или ином сервисном пункте, и сравнивать эти данные с пропускной способностью сервиса. Превысить лимит можно всего на 5 процентов. Больше количество диагностических карт программа оформлять откажется. Кстати, оформление карт по новым правилам будет проходить в электронном виде. Однако водители по желанию смогут получить диагностическую карту в бумажном экземпляре.

Штрафы за езду без техосмотра в размере 2 тысяч рублей вступят в силу только с 1 марта 2022 года. Нарушения планируют фиксировать с помощью дорожных камер, сверяя регистрационный номер автомобиля с базой техосмотра.

От прохождения ТО полностью освободят автомобили младше четырёх лет. Машины в возрасте от 4 до 10 лет будут обязаны приезжать на обязательный техосмотр раз в два года. А каждый год эту процедуру обяжут проходить автомобили старше 10 лет. Эти же правила будут распространяться на мотоциклы, грузовики грузоподъемностью до 3,5 тонны, прицепы и полуприцепы.

Тем не менее, как рассказали «Парламентской газете» в думском Комитете по транспорту, готовность пунктов техосмотра работать по новым правилам у депутатов вызывает опасения.

Мы будем мониторить готовность регионов к проведению техосмотра по новым правилам, чтобы россияне могли пройти ТО без очередей и с комфортом

«Закон нормальный, а реализация страдает, – отмечает зампред комитета Владимир Афонский. – Поступает информация, что где-то не успевают, хотя за полгода фактической отсрочки можно было всё сделать. Мы будем мониторить готовность регионов к проведению техосмотра по новым правилам, чтобы россияне могли пройти ТО без очередей и с комфортом».

В начале февраля представитель **Министерства транспорта** сообщил, что требования к процедуре фотосъёмки авто во время техосмотра и к «производственно-технической базе» пунктов ТО будут пересмотрены, так как для соблюдения данных правил требуются вложения в переоборудование помещений. Скорректированный приказ может вступить в силу 1 сентября текущего года.

<https://www.pnp.ru/social/v-mvd-zachastili-s-novymi-trebovaniyami-k-tekhosmotru.html>

### **NEW INFORM; 2021.02.16; КАК НОВЫЕ ТРЕБОВАНИЯ ТО ПОВЛИЯЮТ НА БЕЗОПАСНОСТЬ ДОРОГ**

МВД прописало обязательные требования к безопасности автомобиля при прохождении техосмотра.

Новшества в части требований к безопасности авто не решат проблему с ситуацией на трассах, потому что больше половины машин автопарка это старые и не соответствующие требованиям безопасности автомобили. Об этом «НьюИнформ» рассказал автоэксперт Сергей Смирнов.

МВД России прописало несколько десятков требований к безопасности транспортного средства при прохождении техосмотра. Это регламентируется новой редакцией федерального закона «О техническом осмотре транспортных средств и о внесении изменений в отдельные законодательные акты РФ».

Заместитель главного редактора радио «Автодор», автоэксперт Сергей Смирнов подчеркнул, что требования, которые предлагает МВД и поддерживает **Минтранс**, с одной стороны, направлены на то, чтобы убрать с дорог старые автомобили и все машины, которые не соответствуют требованиям безопасности.

«Но, даже при условии, что новые требования начнут работать, не факт, что эти машины исчезнут с трасс. Второй момент: те требования, которые прописаны – чересчур сложные и для неинтересны для операторов техосмотра с точки зрения бизнеса. Поэтому большая часть операторов, работающих по стране, не готовы к новым реалиям в свете новых требований. Остальная часть тоже не до конца будут уверены – смогут ли они финансово потянуть эти новшества, потому что стоимость прохождения техосмотра небольшая, а требования достаточно серьезные.», – объяснил собеседник.

Внедрение новых требований может вылиться в то, что водители будут ездить без техосмотра, будут его пытаться приобрести. На станциях ТО будут закрывать глаза на те

или иные неисправности, потому что в дальнейшем выяснить откуда взялись эти неисправности будет невозможно, считает Смирнов.

«Проблему эти новшества не решат – старые машины как ездили, так и будут ездить, потому что надо понимать, что большая часть машин автопарка составляют именно такие автомобили: старые и не соответствующие требованиям безопасности», – резюмировал автоэксперт.

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

С 1 марта вступают в силу новые правила техосмотра автомобилей. С этого момента 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.

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 ее в распечатанном виде.

<https://newinform.com/273609-kak-novye-trebovaniya-to-povliyayut-na-bezopasnost-dorog>

### **ТАСС; 2021.02.16; ФАС ПОКА НЕ ПОЛУЧАЛА ОБРАЩЕНИЙ С ПРОСЬБОЙ ПРОВЕРИТЬ РОСТ ЦЕН НА ТАКСИ ВО ВРЕМЯ СНЕГОПАДОВ**

Федеральная антимонопольная служба (ФАС) России пока не получила обращение от общественных объединений с просьбой проверить агрегаторы такси на предмет необоснованного роста цен в период снегопадов в Москве и других российских регионах, сообщили ТАСС в **пресс-службе** ведомства.

«На данный момент такие жалобы в ФАС России не поступали», – отметили там.

Также в ФАС добавили, что рынок такси – конкурентный и цены на нем не регулируются государством. «На этом рынке применяется динамическое ценообразование, то есть чем выше спрос и/или хуже условия работы, тем выше стоимость услуги», – отмечают в антимонопольном ведомстве.

Ранее общественники обратились в антимонопольную службу с требованием проверить тарифы на такси в период с 12 по 15 февраля – в период сильных снегопадов в Москве и других регионах страны, рассказал ТАСС председатель общероссийского движения «Сильная Россия» Антон **Цветков**.

По его словам, общественникам поступили жалобы на рост тарифов в «Яндекс.Такси», «Ситимобил» и других агрегаторах. По словам граждан, наиболее высокий рост цен был зафиксирован в Москве – в пять раз, в регионах – в три раза. При этом в эти дни в большинстве городов центральной России прошли обильные снегопады, что стало препятствием для использования личных автомобилей.

<https://tass.ru/ekonomika/10714341>

### **ПРАЙМ; 2021.02.16; РЖД ПРОВЕДУТ 19 ФЕВРАЛЯ ИТОГОВОЕ ЗАСЕДАНИЕ ПРАВЛЕНИЯ ЗА 2020 Г, ПЕРЕНЕСЕННОЕ С ДЕКАБРЯ**

Итоговое заседание правления **РЖД** за 2020 год пройдет 19 февраля текущего года, сообщили РИА Новости в пресс-службе компании.

**РЖД** ежегодно проводят итоговое правление в декабре. Обычно в заседании участвуют топ-менеджмент **РЖД**, представители правительства и так далее. Источник, знакомый с планами компании, в начале декабря 2020 года сообщал РИА Новости, что **РЖД**

перенесли на первый квартал 2021 года запланированное на декабрь 2020 года итоговое годовое заседание правления.

«Итоговое заседание правления ОАО «РЖД» состоится 19 февраля. Участие в мероприятии примут руководители холдинга «РЖД», представители федеральных и региональных органов власти, крупнейших грузоотправителей и участников транспортной деятельности», – сообщили в пресс-службе во вторник.

Там добавили, что на заседании будут рассмотрены итоги производственно-финансовой деятельности «Российских железных дорог» за 2020 год и ключевые проекты по всем направлениям деятельности компании (пассажирские и грузовые перевозки, инвестиционная деятельность и научно-техническое развитие, цифровая трансформация и так далее), а также приоритетные задачи на 2021 год.

### **ПРАЙМ; 2021.02.16; ПАССАЖИРСКАЯ «ДОЧКА» РЖД ЗАПУСТИЛА TELEGRAM-КАНАЛ О СКИДКАХ НА БИЛЕТЫ В СВОИ ПОЕЗДА**

«Федеральная пассажирская компания» (ФПК, «дочка» РЖД) запустила собственный Telegram-канал о скидках на билеты в свои поезда дальнего следования, сообщила компания.

«В нем ежедневно публикуется информация о новых маркетинговых акциях и специальных предложениях, которые могут быть полезны пассажирам для покупки билетов на поезда дальнего следования. Телеграм-канал станет оперативным источником информации о специальных предложениях, которые дает перевозчик для поездок между различными городами и регионами России», – говорится в сообщении.

Например, на поезд №61/62 сообщением Москва-Владивосток до 19 февраля можно купить билет за 2021 рубль, в купе из Москвы в Санкт-Петербург – от 555 рублей, из Новосибирска в соседние города – от 999 рублей.

«На канале также публикуются скидки, приуроченные к праздникам, выгодные предложения для индивидуальных поездок в вагонах СВ и много другое», – добавляется в сообщении.

Сообщения о новых акциях приходят подписчикам канала несколько раз в день. В каждом новом сообщении указывается название акции, направления и номера поездов, на которые распространяется ее действие, тип вагона (плацкарт, купе или СВ), а также период, в который можно приобрести билет со скидкой, и период отправления поезда, в который можно совершить выгодное путешествие. Также в сообщении пассажир будет видеть ссылку на сайт РЖД, где опубликована подробная информация об акции и условиях ее проведения.

### **ПРАЙМ; 2021.02.16; РЖД В ФЕВРАЛЕ ФИКСИРУЮТ РОСТ ПЕРЕВОЗОК ПАССАЖИРОВ ПО СРАВНЕНИЮ С ЯНВАРЕМ**

РЖД в первые две недели февраля фиксируют рост пассажирских перевозок по сравнению с аналогичным периодом января текущего года, сообщил на оперативном совещании замгендиректора компании Дмитрий Пегов.

«В феврале наблюдается положительная динамика пассажирских перевозок... Как отметил Дмитрий Пегов, за две недели февраля по сравнению с аналогичным периодом января динамика перевозок улучшилась на 8,8%», – пишет во вторник корпоративная газета РЖД «Гудок».

Издание отмечает, что это улучшение совпало со стабилизацией эпидемиологической ситуации в стране: за две недели февраля зафиксирован стабильный спад числа выявленных больных COVID-19.

РЖД в начале февраля сообщали, что холдинг благодаря стабилизации ситуации с COVID и снятию ограничений в регионах ждет роста пассажиропотока и в феврале-марте увеличит число поездов.

В частности, появится больше рейсов по сравнению с действующим расписанием примерно у 20 пар круглогодичных поездов, которые курсируют по маршрутам Белгород – Санкт-Петербург, Вологда – Санкт-Петербург, Нижний Новгород – Москва, Астрахань-Москва, Волгоград-Москва, Пенза-Москва, Тольятти-Москва, Орск-Москва и другие.

«Федеральная пассажирская компания» (ФПК, «дочка» РЖД) в период февральских и мартовских праздничных дней планирует назначить порядка 100 дополнительных рейсов поездов на наиболее востребованных направлениях: из Москвы в Санкт-Петербург, Новозыбков, Белгород, Смоленск, Курск, Чебоксары, Саранск, Пензу, Казань, Нижний Новгород, Киров, Ижевск, Саратов, Ульяновск и Орск, из Ростова в Кисловодск и другие.

### **ПРАЙМ; 2021.02.16; «ТРАНСКОНТЕЙНЕР» ОРГАНИЗОВАЛ ПОЕЗД ДЛЯ ЭКСПОРТА МАСЕЛ ВО ФЛЕКСИТАНКАХ ИЗ ТАТАРСТАНА**

«Трансконтейнер» (входит в группу компаний «Дело») с подразделениями РЖД на Куйбышевской железной дороге организовали поезд для ускоренной перевозки минеральных и рапсового масел во флекситанках из Татарстана в порт Новороссийска для дальнейшей отправки в Турцию, Израиль и Китай, сообщил оператор.

Флекситанки – это эластичные цистерны-вкладыши, выполненные из специально разработанных полимерных материалов и размещаемые в стандартных 20-футовых контейнерах.

«Это первый регулярный флэкси-поезд компании, в котором собраны грузы из нескольких регионов. Состав с 58 двадцатифутовыми контейнерами из Татарстана, Мордовии и Удмуртии отправился со станции Нижнекамск Куйбышевской железной дороги 16 февраля. В порт Новороссийска поезд прибудет через трое суток, после чего товары будут доставлены за рубеж морским транспортом», – говорится в сообщении во вторник.

Следующая отправка из Татарстана запланирована на март 2021 года, а в перспективе планируется отправлять поезда один-два раза в месяц.

«Многослойный герметичный флекситанк объемом 20 тонн – самый востребованный вид упаковки, обеспечивающий экономичность и удобство эксплуатации за счет отсутствия излишних технических операций, также исключая внешнее воздействие на груз в процессе перевозки», – цитируются в сообщении слова директора Куйбышевского филиала «Трансконтейнера» Алексея Булытова.

«Трансконтейнер» отмечает, что привлечение грузов, традиционно транспортируемых в специализированной таре, в том числе наливных, является одним из приоритетов компании. Компания в апреле 2020 года совместно с «Рускон» (также входит в группу компаний «Дело») запустила отправку минеральных масел во флекситанках из Волгоградской области в Новороссийск и далее в порты Турции.

### **ТЕЛЕКАНАЛ 360; БОРИС ЛОМАКИН, ОЛЬГА НИЖЕЛЬСКАЯ; 2021.02.16; ПИТОМЦЫ СТАНУТ ГРУЗОМ В ПОЕЗДАХ. ПОВТОРЕНИЯ «ЖИВОДЕРСКИХ» ИСТОРИЙ ИЗ САМОЛЕТОВ НЕ ИСКЛЮЧЕНЫ**

**Минтранс** утвердил новые правила перевозки животных в поездах. В приказе говорится о двух вариантах транспортировки: один – для маленьких питомцев, а другой – для тех, кто покрупнее. Больших животных планируют перевозить в грузовых вагонах. Вот только встает вопрос, а не повторится ли ситуация с «Аэрофлотом», когда животные страдали во время транспортировки.

Путешествие по рельсам

С 1 сентября 2021 года в силу вступают новые правила, утвержденные **Минтрансом**. Они касаются перевозки животных в поездах. В приказе список документов, которые регламентируют перевозки в пассажирских поездах мелких домашних животных и крупных. Последних отнесли к грузам, и перевозить их, соответственно, придется в

грузовых вагонах. В документе уточняются, что это будут специально оборудованные грузовые вагоны.

Грузоотправитель обязан обеспечить животных всем необходимым: водой, кормом и подстилкой на весь путь следования. Все необходимые вещи рассчитываются исходя из установленных сроков перевозки и еще двухдневного запаса. Это нужно на случай, если произойдет непредвиденная задержка вагонов с животными в пути следования. Другими словами, питомец может приехать в нужное место спустя два дня, все время сидя в грузовом вагоне.

С перевозкой животных у некоторых компаний были проблемы. Речь тогда шла про авиаперевозчиков. «Аэрофлот» со скандалом выходил из таких ситуаций, так как после полета хозяева получали своих питомцев либо с травмами, либо испуганными и отстраненными, а в некоторых случаях даже мертвыми.

В феврале главный редактор Telegram-канала Ваза Никита Могутич летел со своей собакой в Стамбул. По прилете он обнаружил поврежденную переноску, в которой его ждало испуганное животное.

В июне жительница Петропавловска-Камчатского Ирина Павлова сняла с самолета свою таксу, у которой был разбит глаз. А у самой переноски была выломана дверца.

У Кристины Ильичевой собака по прилете была вся в крови. Это при том, что животное, по словам хозяйки, было приучено к перевозке в самолетах. Да и перед полетом собаке на всякий случай дали успокоительное.

Рабочие правила

В России при перевозке животных в поездах дальнего следования не всегда нужны ветеринарные документы. Бумаги не требуются, если не предполагаются смена владельца животного и участие в выставке.

Если же владелец хочет продать питомца или участвовать в выставке, нужен ветеринарный сопроводительный документ. Комнатные животные должны перевозиться в ящиках, корзинах, клетках или контейнерах. Емкости должны располагаться в местах для ручной клади. Размер такой сумки не должен превышать 180 сантиметров по сумме трех измерений.

Крупных собак пока еще перевозят в намордниках и с поводком под наблюдением хозяев в отдельном купе купейного вагона. То есть для перевозки большой собаки нужно выкупить все купе.

Без повторений

Руководитель ассоциации специалистов и юристов по правам и защите животных «Зооправо» Анастасия Федюнина в беседе с «360» отметила, что прежде чем делать выводы о новых правилах, нужно увидеть, как выглядит этот грузовой вагон, в котором животные будут ехать. То есть что будет внутри состава и какие условия создадут для питомцев, пока остается загадкой.

Президент центра защиты прав животных «Вита» Ирина Новожилова в разговоре с «360» отметила, что если общество стремится относиться к животным как к живым, чувствующим существам, то условия передвижения должны быть такими же, как и для людей. А ведь никто своего родственника в грузовом отделе не повезет.

Анастасия Федюнина.

По мнению собеседницы «360», переноски будут кидать в вагон на тех же основаниях, на которых закидывают туда и другие габаритные предметы. А это значит, что уже на этом этапе животные могут получить травмы.

Новожилова отметила, что нужно несколько раз взвесить свое желание взять питомца с собой в ту или иную долгую поездку. Некоторые путешествия заканчиваются для животных травмами, смертью или проблемами с психикой.

«Думаю, есть шанс, что так и будет (повторение истории с „Аэрофлотом“ – прим. ред.). Для той утилитарной модели общества, в которой мы живем, наверное, это где-то норма,



когда животных под цвет обоев покупают или как для витрины: купил, показал, сказал, что стоит тысячу долларов. В том обществе, к которому хотелось бы стремиться, где ценностью является образ жизни, нет меркантильного подхода. [В этом обществе] это, конечно, не может быть нормой», – сказала Новожилова, добавив, что для животных в грузовом вагоне невозможно сделать какие-то отдельные правила.

Необдуманный регламент

Директор Фонда защиты городских животных Екатерина Дмитриева объяснила «360», что некоторые владельцы проворачивают «черно-серую» схему, когда везут животных на поезде. Они договариваются с проводником, чтобы он довез животное до нужной точки. Но проблема этого сценария в том, что проводник не следит за питомцем и нередки случаи, когда животные сбегали на остановках.

«Представляете, люди всю жизнь эти грузовые вагоны перетягивали, перекидывали грузы, а тут животные. Тут должны быть регламенты по обращению с животными, должно быть обучение у людей», – сказала Дмитриева.

Пока вокруг новых правил **Минтранса** по перевозке животных много вопросов, отметила Дмитриева. Например, в самолете животное будет лететь, допустим, три-шесть часов. Эту дорогу оно еще способно выдержать без еды, справления нужды и так далее. Что делать, есть в поезде путь длится двое или трое суток? По идее **Минтранса**, питомцев будут кормить. Но ведь животные разные, каждое привыкло к определенному корму: влажному, сухому, натуральному или какому-либо другому. У питомцев разные организмы, заточенные под определенную пищу в связи, например, с болезнями. Непонятно, будут ли животных кормить подходящим образом.

Дмитриева отметила, что закон придумали, но регламент его выполнения не обозначили. Чем кормить? Кто-то ест сухой корм, кто-то натуральный, кто-то влажный. Открывать клетку, чтобы кормить? Кто это будет делать, какой-то проводник? Животное может быть агрессивным с незнакомыми людьми. Животное где будет ходить в туалет? Представляете, какой там запах, если там 10 собак сутки едут

Екатерина Дмитриева.

Дмитриева обратила внимание, что в грузовых вагонах важна температура. Животным зимой нужно отопление, а летом кондиционер.

В случае, если животное в ходе поездки пострадает, кто будет нести ответственность и какую – этот вопрос тоже пока стоит. По словам Дмитриевой, пока не ясно, компенсации будут как за потерянный чемодан или в каком-то другом формате.

<https://360tv.ru/news/tekst/pitomtsy-stant-uzom/>

### **МОРСКИЕ НОВОСТИ; 2021.02.16; СУЩЕСТВУЮЩИЕ ПУНКТЫ ПРОПУСКА МОГУТ РАЗРЕШИТЬ ПЕРЕДАВАТЬ БЕЗВОЗМЕЗДНО**

Законопроект о безвозмездной передаче пунктов пропуска через госграницу РФ отправлен на рассмотрение в правительство РФ, сообщается на официальном портале нормативно-правовых актов.

В настоящее время финансирование пунктов пропуска осуществляется в рамках реализации федеральной целевой программы «Государственная граница Российской Федерации (2012-2021 годы)». Указанной программой предусмотрено строительство, реконструкция и оснащение менее половины пунктов пропуска.

Федеральным законом от 5 декабря 2017 года № 362-ФЗ «О федеральном бюджете на 2018 год и на плановый период 2019 и 2020 годов» предельные объемы бюджетных ассигнований на предстоящий трехлетний период, предусмотренные **Минтрансу России**, снижены более чем на 60% по сравнению с ранее утвержденными.

При сохранении такого объема финансирования перечень мероприятий федеральной целевой программы будет вынужденно сокращен.

Таким образом, предельные объемы финансирования на предлагаемом уровне не позволяют **Минтрансу России** даже в минимально допустимом объеме поддерживать и содержать уже принятые на баланс пункты пропуска, и не позволяют обеспечивать нормативно установленные работы по ремонту и дооснащению.

В настоящее время ФГКУ «Росгранстрой» заключено 250 договоров ссуды. Из них по 27 договорам все затраты несет собственник имущества, по 29 договорам расходы по содержанию имущества в полном объеме несет ФГКУ «Росгранстрой», а 194 договора заключены на условиях разделения затрат.

При этом большинство пунктов пропуска нуждаются в дополнительном обустройстве и техническом оснащении в связи с увеличением грузо- и пассажиропотока и необходимостью приведения в соответствие современным требованиям.

В условиях несоответствия инфраструктуры пунктов пропуска современным требованиям и ограниченности бюджетных средств, выделяемых на их обустройство, важным является привлечение частных средств на указанные цели.

Для стимулирования частных инвестиций в объекты пунктов пропуска предлагается установить налоговые льготы по налогу на прибыль для владельцев имущества, соответствующего общим требованиям к строительству, реконструкции, оборудованию и техническому оснащению зданий, помещений и сооружений, необходимых для организации пограничного, таможенного и иных видов контроля, осуществляемых в пунктах пропуска через государственную границу, утвержденным постановлением правительств Российской Федерации от 25 декабря 2007 года № 930 и предоставленного государственным контрольным органам для осуществления государственного контроля в соответствии с требованиями главы 36 Гражданского кодекса Российской Федерации.

В настоящее время Налоговым кодексом Российской Федерации предусмотрено, что к прочим расходам, связанным с производством и реализацией, относятся расходы, связанные с предоставлением имущества (работ, услуг) безвозмездно органам государственной власти или органам местного самоуправления, государственным и муниципальным учреждениям, государственным и муниципальным унитарным предприятиям в случаях, если эта обязанность налогоплательщика установлена законодательством Российской Федерации.

Вместе с тем в Законе Российской Федерации «О государственной границе Российской Федерации» такая обязанность прямо не предусмотрена.

Статья 12 Закона Российской Федерации «О государственной границе Российской Федерации» устанавливает, что проектирование, строительство (реконструкция) и оборудование помещений и сооружений, необходимых для организации пограничного, таможенного и иных видов контроля в пункте пропуска, осуществляются за счет средств федерального бюджета и иных источников финансирования, предусмотренных законодательством Российской Федерации (при условии передачи на безвозмездной основе помещений и сооружений для организации пограничного, таможенного и иных видов контроля в пункте пропуска). Кроме того, при передаче собственником объектов пункта пропуска в безвозмездное пользование он продолжает нести издержки в виде налога на имущество.

Кроме того, нормы указанной статьи распространяются только на вновь создаваемые объекты пункта пропуска. Передача на безвозмездной основе существующих объектов пункта пропуска Законом не предусмотрена.

В настоящее время в большинстве пунктов пропуска мероприятия по строительству (реконструкции) осуществляются за счет средств инвесторов, заинтересованных в развитии инфраструктуры и грузопотока, государственные контрольные органы размещаются в помещениях, содержание которых также осуществляется за счет средств инвестора.

К примеру, ПАО «Новороссийский морской торговый порт» переданы в безвозмездное пользование государственным контрольным органам помещения площадью 2223,5 кв. м. Ежегодно на указанное имущество начисляется налог около 700 тыс. руб., который выплачивается собственником имущества. При этом в случае использования собственником переданного имущества в иных целях, например, сдача в аренду, доход мог бы составлять до 21 млн руб.

ООО «Феникс» переданы в безвозмездное пользование государственным контрольным органам помещения площадью 3116,3 кв. м. Ежегодно за указанное имущество собственник имущества оплачивает налог около 15,3 млн руб. При этом в случае сдачи в аренду указанного имущества доход собственника мог бы составлять до 42 млн руб. в год. В этой связи предлагается в статье 12 Закона Российской Федерации «О государственной границе Российской Федерации» установить обязанность передавать существующие здания, помещения и сооружения, находящиеся в частной собственности, а также вновь построенные (реконструируемые) за счет внебюджетных средств здания, помещения и сооружения, необходимые для осуществления государственного контроля в пунктах пропуска в безвозмездное пользование федеральным органам исполнительной власти или находящимся в их ведении организациям.

Наличие на территории объектов транспортной инфраструктуры пунктов пропуска прямо влияет на увеличение грузо- и пассажиропотока, и соответственно, на увеличение прибыли, рост внешнеторгового оборота, международного туризма. Реконструкция пункта пропуска позволяет увеличить пропускную способность и сократить финансовые и временные потери при пересечении государственной границы Российской Федерации.

Учитывая изложенное, **Минтранс России** подготовлен проект федерального закона «О внесении изменений в Закон Российской Федерации «О государственной границе Российской Федерации», направленный на установление обязанности по осуществлению безвозмездной передачи в пользование федеральным органам исполнительной власти или находящимся в их ведении организациям имущества как функционирующих, так и вновь создаваемых объектов пунктов пропуска через государственную границу Российской Федерации, созданных за счет средств внебюджетных источников.

<http://morvesti.ru/news/1679/88226/>

### **ТАСС; 2021.02.16; В НОРВЕГИИ У РОССИЙСКИХ МОРЯКОВ ОБНАРУЖИЛИ КОРОНАВИРУС**

Коронавирус выявили у членов экипажей российских рыболовных судов, находящихся на севере Норвегии в городе Тромсе. Это подтвердили во вторник ТАСС в генконсульстве России в Киркенесе.

«Подтверждаем три случая коронавируса среди российских моряков в Тромсе. Держим на контроле ситуацию, оказываем необходимое консульское содействие», – указали там.

«Заболевшие помещены в городской изолятор, моряки, контактировавшие с ними, размещены в отеле, здоровые находятся на судах», – добавили в генконсульстве.

Там указали также, что «компании-судовладельцы и капитаны судов исполняют все требования норвежских властей». При этом в диппредставительстве затруднились назвать точное количество людей на борту из-за смены экипажей на судах.

Как сообщило Норвежское телеграфное бюро, в настоящее время в Тромсе находятся два российских судна. Генконсульство РФ уточнило, что речь идет о судах «Северный орел» и «Сапфир II».

За прошедшие месяцы на севере Норвегии было зафиксировано уже несколько случаев, когда коронавирус выявляли у членов экипажей разных российских судов.

<https://tass.ru/obschestvo/10713143>

### **ПРИМА МЕДИА; 2021.02.16; АНДРЕЙ ВИНИЧЕНКО: ЗАХОДИТЬ В ПУСТОЙ АЭРОПОРТ – ТОЛЬКО В КОШМАРНОМ СНЕ**

Генеральный директор АО «Международный аэропорт Владивосток» о том, как будет функционировать компания в условиях мирового вызова

Андрей Виниченко возглавил АО «Международный аэропорт Владивосток» (МАВ) в ноябре 2019 года, когда еще ничего не предвещало мощного стресс-теста, который предстоит пройти авиационной отрасли в течение нескольких лет на фоне беды, обрушившейся на весь мир. С закрытием границ аэропортам пришлось на ходу пересматривать планы развития и включать режим экономии (по некоторым прогнозам, стабильное восстановление в авиации начнется не раньше весны 2022 года). Главный итог испытания на прочность – нынешняя команда управленцев аэропорта сумела найти хрупкий баланс, позволивший не свалиться «в штопор» одному из ключевых предприятий Приморья.

По словам Андрея Виниченко большой плюс, что авиакомпании готовы летать и открывать новые направления, а приморцы – путешествовать, пусть пока не за границу, а по России. О планах по развитию воздушных ворот Приморья, о дальневосточных запросах и интересе иностранцев – в эксклюзивном интервью ИА PrimaMedia с гендиректором АО «Международный аэропорт Владивосток».

– Как вы пришли в авиацию?

– Не поверите, но самолеты с самого детства не любил, потому что приходилось очень много летать. После окончания школы решил поступать в Киевский политехнический институт (КПИ) на факультет прикладной математики. При сдаче контрольной работы по математике на вступительных экзаменах случайно увидел брошюру Киевского Международного университета гражданской авиации (КМУГА). Решил поменять направление и поступил в институт авиации, который с отличием окончил экстерном за четыре года.

Уже на третьем курсе начал свою деятельность в транспортной экспедиционной компании в должности супервайзера по командировкам. После третьего курса продолжил работать в Борисполе (Украина), где дослужился с агента по обслуживанию вип-перевозок до заместителя администратора смены. Затем пригласили в авиакомпанию «Аэрофлот-Дон». Так начался мой трудовой путь в большой авиации.

Получив опыт, перешел в первый лоукостер России авиакомпанию «Скай экспресс», где вырос до руководителя службы, параллельно работал в «Трансаэро». В обеих компаниях трудился в производственно-диспетчерских службах.

Далее произошло объединение «Скай Экспресс» и авиакомпании «Кубань», а я занял в новой структуре должность заместителя директора центра управления полетами. Потом получил приглашение в компанию «РусЛайн» на должность заместителя директора по производству. Далее была работа в разных авиационных компаниях. Работая в авиакомпании «Red Wings» в должности заместителя по производству, получил приглашение в аэропорт «Красноярск» 21 декабря 2017 года. Спустя почти два года получил предложение возглавить Международный аэропорт «Владивосток». Мне настолько повезло. Я везде, от любой работы получал удовольствие.

– Не смущал перелет на Восток?

– Думал недолго. Мне позвонили, спросили – «Вы рассматриваете такую возможность?». Через два месяца второй звонок – «Завтра вы должны быть во Владивостоке».

– Какое было первое впечатление от знакомства с аэропортом?

– Хорошее. Если сравнивать с Красноярском – аэропорты во многом схожие, только во Владивостоке меньше на 10 тысяч квадратных метров. Но мощь аэропорта чувствовалась. Тогда, конечно, был более серьезный объем перевозок, даже превышал красноярский. Все было настроено. Кстати, Владивосток – это самый крупный региональный аэропорт, откуда выполняется такое количество международных рейсов, в соотношении 49/51.

Международный аэропорт Владивосток образован в 1932 году. Является одним из лидеров среди аэропортов Дальнего Востока и Сибири по количеству обслуженных пассажиров. Маршрутная сеть насчитывает более 45 направлений, полеты по которым совершают 20 российских и зарубежных авиакомпаний. Аэропорт удостоен премии Routes Asia 2018 Marketing Awards в категории «Аэропорт с пассажиропотоком до 4 млн пассажиров». Комфортность пассажирского терминала, рассчитанного на 3,5 млн пассажиров, соответствует уровню «С» IATA. В 2020 году аэропорт обслужил 1,295 млн пассажиров. Находящееся под управлением холдинга «Базэл Аэро» АО «Международный аэропорт Сочи» владеет 61,76% акций АО «Международный аэропорт Владивосток».

Владивосток к хабу ближе, чем Хабаровск

– Небольшая ремарка. Есть два ключевых аэропорта на Дальнем Востоке – во Владивостоке и Хабаровске. И каждый из них считает, что за Уралом только он полноценный авиационный хаб. Что подразумевается под этим?

– Естественно, мы с Хабаровском прямые конкуренты. Считается, если говорить о международном хабе – это Владивосток. Если говорить о российском хабе – это Хабаровск. Но я не совсем с этим согласен, потому что география полетов из Владивостока, если брать федеральные направления, точно такая же, что и из Хабаровска. Линейка та же самая. Я не считаю, что Хабаровск состоялся уже как полноценный хаб. Без всякого предвзятости. Все-таки даже статус столицы ДФО был передан Владивостоку не просто так.

– Есть мнение, что Хабаровск более удобен с точки зрения месторасположения.

– Если рассматривать полет транзитом из Москвы на Южно-Сахалинск или Камчатку, теоретически да, потому что на Владивосток нужно делать ответвление. Но на этом все. При этом мы знаем, что дальневосточники, как правило, стараются лететь на прямых рейсах и широкофюзеляжных самолетах. Разницы в этом случае между Хабаровском и Владивостоком нет.

– Из чего сегодня состоит структура доходов аэропорта Владивосток?

– Во всем мире доходы аэропортов складываются от авиационной и неавиационной деятельности. Авиационная деятельность регулируется тарифами, которые утверждаются РФ, взимаются с каждой компании и вкладываются в обеспечение авиационной безопасности. Их немного – буквально пять. Вторая составляющая – это наземное обслуживание воздушных судов.

Во Владивостоке присутствует две хэндлинговые компании – это сам аэропорт и авиакомпания «Аврора», которая тоже оказывает ряд услуг, в том числе по наземному обслуживанию воздушных судов.

Хэндлинг (от англ. ground handling) – наземное обслуживание авиарейсов. Хэндлинговые компании организуют для авиакомпаний весь комплекс услуг, выступая при этом в качестве единого оператора всех предприятий.

Другую часть доходов составляет неавиационная коммерция. Конечно, мировые аэропорты заявляют, что до 60% доходов приносит именно она. Если говорить о России, то этому могут соответствовать только аэропорты московского авиаузла. В этом направлении все зависит от пассажиропотока. Каждый руководитель аэропорта хотел бы иметь такой пассажиропоток как в Сеуле или Сингапуре.

Несмотря на это, мы постоянно внедряем какие-то новые сервисы для пассажиров, отслеживаем мировую практику. Зачастую сказывается и то, что сам пассажир пока не готов пользоваться этими сервисами. Это очень сильно заметно по регионам. Например, по пользованию киоскам саморегистрации и самостоятельной сдачи багажа.

– Мастер-план аэропорта кто разрабатывал?

– До этого была наша разработка. Сейчас составляем техническое задание на разработку нового мастер-плана уже с привлечением специализированной организации. Рассчитываем, что закончат работу к концу 2021 года.

Гостиница в семь этажей

– Есть ли планы по развитию гостиничного сервиса при аэропорте? Понятно, что сами вы этим заниматься не будете.

– Все возможно. Вообще в планах у нас есть строительство гостиницы. Мы сейчас полностью обновляем мастер-план развития аэропорта до 2030 года. Мы его сделаем в этом году. Там будут заложены разные спектры развития аэропорта.

– Это будет капсульный отель, как принято в крупных аэропортах?

– Нет, отдельно стоящее здание. Полноценная гостиница со спа-салонам, бассейном и фитнес-центрами. Мы прекрасно знаем, что это неотъемлемая часть неавиационной коммерции.

– Не секрет, что у местных жителей гостиница вряд ли будет востребована.

– Поэтому мы делаем ставку на приезжих, на командировочных и на туристов. 40 километров – это стандартное расстояние для строительства аэропорта от города. К примеру, раньше в Ростове-на-Дону аэропорт был в черте города, теперь перенесен. С точки зрения безопасности полетов и развития инфраструктуры в городе он был зажат и не мог дальше развиваться. С точки зрения командировочных, которые прибывают в город на один-два дня, им эффективнее располагаться в аэропорту. Гостиница будет построена по концепции «сухой ноги». Планируется крытый пешеходный переход прямоком из аэровокзала, что будет более удобно для пассажиров. Гостиница очень нужна. Если посмотреть тот же «Кедровый дом», ближайшую гостиницу от аэропорта, она постоянно заполнена, и у нее маленький номерной фонд. У нас планируется гостиница в семь этажей.

Если, конечно, вы приехали во Владивосток на неделю, конечно, вам будет удобнее разместиться где-то в центре города. А если на короткое время – оставайтесь у нас. Я сам в Москве зачастую пользуюсь гостиницами в аэропорту.

Мы рассматриваем разные концепции отеля. Точно знаю, что он будет спроектирован с расчетом на проведение различных культурных и деловых мероприятий. Будут большие актовые залы, отдельные переговорные комнаты. Конференц-залы для выездных совещаний. Аэропорт – социально значимая площадка, на которой можно проводить, например, совещания комитетов по транспорту Законодательного собрания региона.

Внутренний туризм – это наш скрытый резерв

– Сейчас мы, естественно, делаем большую ставку на полеты по России. При этом хотим представить Владивосток не просто как один из городов на Дальнем Востоке, а как уникальное место для туризма. И не столь важно, что сезон для купания у нас очень короткий.

Мы очень плотно взаимодействуем с департаментом туризма Приморья. Сегодня прорабатываются оригинальные маршруты, те же пешие тропы. Очень много прекрасных мест для активных людей. Совместно с краем ведем программы развития туризма. Как с международным направлением, когда знакомили иностранцев с тем, что такое Владивосток. Для любого туриста, пусть он иностранец, или россиянин, мы должны предоставить качественный оригинальный продукт. Тот же маршрут Арсеньева. Это же очень интересно, учитывая то, что большая часть населения нашей страны сейчас старается заботиться о своем здоровье. Я думаю, внутренний туризм – это наш скрытый резерв.

Также у нас есть планы расширения сообщения с Сибирью и со средней полосой России, но пока рано об этом говорить. Все будет зависеть от развития ситуации.

Мы предполагаем, что развитие авиаперелетов из Владивостока будет скачкообразным. Это будет не совсем планомерное наращивание пассажиропотока. Наши расчеты позволяют прогнозировать, что скорее всего будет взрывной скачкообразный рост. Тем более, когда начнет сказываться эффект от вакцинирования. Уже многие люди переболели, вырабатываются антитела, и в целом авиаперевозки начинают выходить из

кризиса. Даже в последнюю неделю декабря у нас отмечался рост пассажиропотока по сравнению с предыдущими неделями. Посмотрим, но пока все не так уж и плохо.

– Вы сказали о планах запуска прямого сообщения с Санкт-Петербургом. В российской истории только «Трансаэро» работала на этом направлении, и то это был не ежедневный рейс.

– Я считаю, что сказывается ограниченный парк широкофюзеляжных лайнеров в России. По традиции, этим типом самолетов владеет «Аэрофлот», и только год как широкий фюзеляж появился у Royal Flight (авиакомпания, выполняющая пассажирские авиаперевозки для туроператоров Coral Travel и Sunmar, – прим. ред.), Azur Air (крупнейшая российская чартерная авиакомпания, является стратегическим партнером туроператора Anex Tour) и Nordwind (наряду с Pegas Fly является дочерней авиакомпанией туроператора «Пегас Туристик»).

Все-таки у Boeing 767 другая экономика. Может долететь из Владивостока до Москвы, но для более дальнего перелета нужны Boeing 777 или Airbus A330. На самом деле это очень тяжелый труд – эксплуатировать 777-ой. У нас страна хоть и большая, но на ряде направлений пассажиропоток не столь велик, чтобы загрузить такой лайнер и встроить в схему. Те же Royal Flight и Azur Air приобретали широкофюзеляжные самолеты для полетов за границу – в Турцию, Занзибар и другие курорты. А на регулярных рейсах внутри страны они пока не видят особых перспектив, как с учетом хабовой, так и транзитной модели.

– Остается только «Аэрофлот»?

– Мы также рассматриваем варианты с другими авиакомпаниями, но не будем говорить заранее. Возможно, летом уже все взлетит.

– Новые маршруты международных рейсов рассматриваете. Например, Сингапур и Индию?

– Мы работаем по трем направлениям. Рассматриваем развитие международных рейсов как по наращиванию частот существующих направлений, так и по другим городам тех стран, куда уже летали. Чтобы пассажир мог долететь до любой точки. Не хочу говорить наперед, но работаем по Индии, Сингапуру и, возможно, еще по США.

– Для Владивостока Вы считаете рейс за океан актуален?

– В свое время ведь был прямой рейс, даже безвизовый. Почему бы не вернуть? Что касается международного направления в целом, то есть разные модели работы, но, увы, также много факторов, которые не зависят от аэропорта. Прилетаешь в ту же Турцию, там сразу в аэропорту большое количество туристических стоек. Мы с коллегами проводили мозговой штурм, рассматривали варианты с привлечением широкофюзеляжных судов. Не секрет, что многие приморцы объездили всю Азию, но не были в Европе. Почему бы для них не организовать перелет из Владивостока в Калининград, а оттуда уже экскурсионные автобусные туры, которые на западе пользуются большим спросом. Например, проехать всю Грецию на автобусе, посмотреть архитектуру, познакомиться с культурой, пообедать в местных ресторанах. Одна-две страны прямиком из Калининграда. Те же Польша, Венгрия, Германия, Словакия, где самая большая русская община. Но на этот маршрут должен быть спрос. А значит на первый план выходит работа именно с туроператорами, которые смогут встроиться на этот рейс. На мой взгляд, это перспективная идея.

Аэропорт как доменная печь, его нельзя останавливать

– На фоне падения загрузки пришлось ли вам сокращать персонал?

– Из-за пандемии значительно сократился пассажиропоток и количество самолетовылетов, но персонал мы не сокращали.

– Наверное, пришлось пересматривать фонд оплаты труда?

– Был трехмесячный период, когда мы рассматривали переход на четырех- и трехдневные рабочие недели. Это было летом, в сезон отпусков. Но в целом фонд зарплаты не сокращали. Удержали всех людей. Я считаю, были выбраны достойные антикризисные

меры топ-менеджментом и всей командой. Удалось сократить операционные расходы и сохранить профессионалов.

– Как у любого технологичного производства – остаться без квалифицированного персонала, потом дороже себе обойдется.

– Не совсем так. Если у тебя высокотехнологичное производство, ты понимаешь, что можешь выпускать вместо двадцати продуктов, например, пять, и это позволит выжить. У аэропорта же все зависит от авиакомпаний. Прилетит ли сегодня самолет или авиакомпания рейс отменит. Хоть один самолет прилетел, хоть два-три, хоть тридцать, но аэропорт должен работать. Полоса должна светиться, аэровокзал двери должен держать открытыми, авиабезопасность должна быть обеспечена. При этом, в целом мы являемся основным запасным аэропортом на всех азиатских направлениях.

– Как доменная печь. Ее нельзя остановить, потому что она...

– Хорошее сравнение. Она должна работать круглосуточно, 24/7.

– Каким образом аэропорт был задействован в обслуживании иностранных туристов, посещавших игорную зону Приморья? Есть ли планы развития этого направления?

– Сейчас это обычные рейсы. Конечно, есть рейсы бизнес-авиации, но нам, в принципе, не надо отслеживать, куда они летят. В целом есть задумка реализовать некий бизнес-терминал для обслуживания чартерных перевозок и для людей, которые прилетают в игорную зону, но посмотрим. Сейчас это не первоочередная задача. Вообще в планах было и будет.

– Больная тема в пандемию – взаимоотношения с арендаторами. Сокращается пассажиропоток – падает заинтересованность компаний, которые работают в обслуживании. Какие здесь схемы пришлось применять?

– Мы сразу с начала пандемии подготовили программу поддержки арендаторов. И продолжаем ее сейчас. Со своей стороны, поддерживаем как арендаторов, так и авиакомпании. Стараемся удержать, потому что понимаем, что без преференций с нашей стороны они надолго не задержатся. И пассажир не сможет элементарно купить в аэропорту сувенир на память, вкусно перекусить, получить нужную услугу. Заходить в пустой аэропорт – только в кошмарном сне. Поэтому мы всячески поддерживаем арендаторов своими программами лояльности. И могу сказать, что в целом не такой уж большой отток произошел. Наверное, три-четыре компании ушли, мелкий бизнес. Все остальные на местах.

Общепит весь удержался. На первом этаже аэровокзала даже полностью изменили концепцию, поменяли оборудование. Винный бутик ушел, вместо «Рыбного островка» зашел новый контрагент (компания «Антей» – прим. ред.). В промежутки, когда «Островок» закрылся, у пассажиров, прибывших покупать рыбу и морепродуктов непосредственно перед отлетом, даже паника была.

– На какие-то дополнительные преференции со стороны государства Вы рассчитывали?

– Конечно. Получаем компенсацию от **Росавиации**. Также получали беспроцентные кредиты, как и многие аэропорты по всей стране. И поддержка государства очень помогла нам удержаться на плаву. Только на собственных антикризисных мерах было бы тяжело удержаться. При помощи государства нам удалось стабилизировать ситуацию в период пандемии и плавно двигаться. Иначе было бы тяжело.

Аэроэкспресс заработает

– Почему аэроэкспресс во Владивостоке оказался мало востребован? Из-за неудачного расписания или конкуренции с такси?

– Это не наше направление, решает железная дорога. По моему мнению, в России эффективно реализованы аэроэкспрессы только в аэропорту Домодедово, Шереметьево и Внуково. Point-to-point, аэропорт – вокзал. Через 30 минут комфортной езды вы оказываетесь в центре Москвы и можете добраться на метро куда угодно, не стоите в пробках. Это очень существенно сказывается на нагрузке аэроэкспрессов. Что касается



«ласточек» в Сочи и Казани, я считаю, что их надо было строить проходными. Они не должны были быть point-to-point. Также большую роль играет привычка. Когда аэроэкспресс построили в Москве, он поначалу тоже не сильно загружался. Все по старинке ездили на машинах, оставляли в аэропорту. А потом начали считать деньги. А вариант с такси тоже не выручает – пробки или, не дай бог, авария.

Когда я работал в Красноярске, мы обсуждали этот проект. Думаю, что он там скоро реализуется в проходном варианте, когда поезд работает не только на перевозке пассажиров в аэропорт. Делается станция в аэропорту, а дальше он идет как обычная электричка. Например, перевозит людей до Ачинска с заездом в аэропорт. Тогда можно говорить и о загрузке.

– Для Владивостока это все-таки не так актуально...

– Актуально. Здесь же есть электрички, которые ходят на Находку, Уссурийск. Мы работаем в этом направлении.

– Есть определенные неудобства, когда сталкиваются авиапассажиры с багажом и горожане, добирающиеся на работу.

– В Европе люди ездят в поезде как обычный пассажир с багажом от станции к станции. Никакого дискомфорта. Есть выделенные места для багажа, куда его можно поставить. Без проблем доехал до аэропорта Неаполя, взял чемодан и вышел. Это очень комфортно.

Все видели трещины на полосе

– Вы буквально взорвали бомбу, когда сказали после одного из совещаний, что у аэропорта Владивостока есть проблемы и через 3-4 года он может полностью остановить полеты из-за существующих ограничений по приему воздушных судов. Насколько серьезна эта угроза?

– Могу сказать, что мы наблюдаем своими глазами. В свое время в аэропорту была построена вторая взлетно-посадочная полоса (ВПП), но по истечению гарантийного срока в пять лет мы начали наблюдать разрушение покрытия в виде трещин и сколов. Сейчас это единственная действующая ВПП, потому что основная пока выведена из эксплуатации. И мы наблюдаем постоянное растрескивание бетона. Но дело не совсем в климате. Мы заказывали много разных экспертиз в разных институтах. Сейчас проводим все необходимые работы по сохранению качеств плоскостных сооружений. Все были на полосе.

– И чем дальше об этом не думать...

– ... тем сложнее будет ее решать. У полосы с каждым годом будет понижаться PCN (классификационное число прочности покрытия, нормативный параметр Международной организации гражданской авиации – прим. ред.) и мы не сможем принимать широкофюзеляжные самолеты. Только узкофюзеляжные. Кстати, мы и сейчас имеем определенные ограничения по приему широкого фюзеляжа. Мы можем принимать ограниченное количество Boeing 777-300ER (один из самых больших и самых популярных широкофюзеляжных самолетов в мире – прим. ред.), не более трех самолетовылетов на Boeing 777. И это учитывая тот факт, что мы видели прогрессивный рост пассажиропотока до пандемии и заинтересованность иностранных компаний в запуске широкофюзеляжных лайнеров.

Та же Korean Air (национальная и крупнейшая авиакомпания Республики Корея – прим. ред.) перешла на Airbus A330, все остальные крупные перевозчики также готовились к этому. Запуск прямых рейсов в Индию – это только широкий фюзеляж. А у нас, как ни крути, сегодня есть ограничения. Полосу необходимо ремонтировать. Мы сейчас находимся в стадии рассмотрения вопроса о включении аэропорта Владивосток в план по реконструкции, подали все необходимые документы на ранжирование. Сейчас готовим еще документы и добиваемся, чтобы нас включили в **комплексный план** по развитию, который будет продлен до 2030 года.

Мы говорим о реконструкции полосы №1, которая сейчас выведена из эксплуатации. Со временем у нас будет две полосы. Когда будет реконструирована первая, мы переведем действия туда и сделаем ремонт второй. Наличие двух полос позволит варьировать нагрузки.

Также не стоит забывать, что у нас аэропорт совместного базирования с военными. А это тяжелая авиация, грузенные Ил-76. Порой в день их бывает до десяти только стоящих на перроне. Это тоже существенная нагрузка на полосу. Будет две – сможем распределять нагрузку.

Аэропорт не бездонная бочка

– До остановки международных полетов Вы вели активную работу по привлечению азиатских лоукостеров. Почему они рассматривали аэропорт Владивосток?

– К моему удивлению, они очень стремились к нам. Подтверждение тому – первые два месяца прошлого года. Тогда мы добавили по международным перевозкам около 7% к 2019 году. Если бы не пандемия, то мы смогли бы реализовать свои планы и обслужить в 2020 году не меньше 3,5 млн пассажиров. Иностранцам безумно нравится Владивосток.

Нужно понимать, что аэропорт – это не только структура бизнеса, которая зарабатывает. Мы ведь несем еще и социальную значимость для региона. Мы должны помогать развитию региона, способствовать туризму, как внутреннему, так и международному. Чем больше туристов, тем больше у нас доходы по неавиационной коммерции. Все взаимосвязано. Аэропорт не бездонная бочка, мол, сидишь и зарабатываешь. Здесь параллельно очень много работы ведется. Нельзя рассматривать его только с точки зрения бизнеса и доходности.

Хочу сказать, что мы начали большую работу по развитию грузовых перевозок, карго. Проанализировали возможный объем груза, понимаем, что он никуда не делся. Ведем переговоры с мировыми грузовыми компаниями. Российская «S7 карго» приобрела два новых самолета, будет в том числе и через нас летать. Прорабатываем вопрос и консолидации грузов, вплоть до выполнения tail-to-tail операций, перегрузки грузов с борта на борт непосредственно на перроне. У нас хороший контрагент, грузовой склад, оборудованный холодильными установками для хранения фармпрепаратов. Авиакомпания AirBridgeCargo (выполняет регулярные грузовые рейсы между Россией, Азией, Европой и Северной Америкой, маршрутная сеть покрывает более тридцати направлений по всему миру, – прим. ред.) делает большую ставку на перевозку этой номенклатуры грузов. Это тоже сегмент развития аэропорта.

Не отказываемся мы и от амбициозной задачи создать во Владивостоке логистический/грузовой хаб. Ведем переговоры с «Почтой России» об организации здесь логистического почтового центра (ЛПЦ). Рассматриваем с контрагентами создание коммерции. XXI век, все пользуются услугами eBay, AliExpress и им подобных площадок. Это все будет отражено в нашем мастер-плане.

Думаю, что у аэропорта Владивостока большое и хорошее будущее. Мы взяли очень хороший темп по разным направлениям.

С учетом того, что главный ресурс предприятия – это кадры, мы активно развиваемся в этом направлении, что дало нам некие привилегии по принятию решений в период пандемии. Мы очень интенсивно начали внедрять производственные системы, теорию решения изобретательских задач (ТРИЗ). С помощью этих инструментов мы минимизируем затраты и оптимизируем производственные процессы без дополнительных трат. Это существенно сказывается на бизнес-процессах, затратах и оптимизации. Смогли тем же составом прикрыть много разных вопросов, процессов, которые до этого не выполнялись, но при этом улучшили качество обслуживания.

Занимаемся сейчас развитием багажной системы, локальной реконструкцией. Для удобства пассажиров красный таможенный коридор по международным линиям переносим на 3-й этаж, он будет рядом с зеленым, как и везде. Расширяем зону

регистрации международных рейсов – увеличиваем с четырех до шести стоек. Полностью обновили систему кондиционирования в аэровокзальном комплексе. Думаю, 2021 год станет более экономически выгодным для авиационной отрасли. Идей еще будет много!

<https://primamedia.ru/news/1061882/>

### **REGNUM; 2021.02.17; ВСЕ МЕСТА НА АВИАРЕЙСЫ В ДФО ДОЛЖНЫ БЫТЬ СУБСИДИРУЕМЫМИ: ДЕПУТАТ ГОСДУМЫ**

Депутат Государственной думы РФ Федот Тумусов («Справедливая Россия») обратился с депутатским запросом к председателю правительства Михаилу Мишустину с просьбой рассмотреть вопрос об изыскании дополнительных средств для субсидирования авиабилетов для дальневосточников.

«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», – прокомментировал направленный запрос депутат на своей странице в Facebook.

По мнению Федота Тумусова, все места на дальневосточные рейсы должны быть субсидируемы в полном объеме, а не только 10%, как сейчас.

«Вот, почему нам нужен альтернативный бюджет, за который я каждый год борюсь: чтобы, например, не стоять потом в очередях в попытке ухватить на глазах исчезающие билеты», – добавил депутат.

Как сообщало ИА REGNUM, **Росавиация** отказала авиакомпаниям в заключении соглашений на осуществление субсидируемых перевозок из городов Дальнего Востока в Санкт-Петербург. Причиной отказа стала недостаточность лимитов бюджетных обязательств.

<https://regnum.ru/news/3192946.html>

### **ПРАЙМ; 2021.02.16; МИНТРАНС ЕЩЕ НЕ ПРИНЯЛ РЕШЕНИЕ ОБ УВЕЛИЧЕНИИ ДОПУСТИМОГО ВЕСА ЖИВОТНЫХ В САМОЛЕТЕ ДО 75 КГ**

**Минтранс РФ** пока не принял решение по вопросу увеличения допустимого веса животных для провоза в багажном отделении самолета с 50 до 75 килограммов, сообщили РИА Новости в **пресс-службе** ведомства.

«Решений по этому вопросу не принято», – сказали в **пресс-службе**.

Газета «Ведомости» во вторник сообщила со ссылкой на письмо Союза кинологовических организаций России, что организация направила в **Минтранс** предложение повысить допустимый вес животного (включая вес переноски) в багажном отделении самолета с нынешних 50 до 75 килограммов.

По данным издания, министерство сейчас проводит по этому обращению консультации с эксплуатантами воздушных судов.

### **BUSINESS FM; 2021.02.16; СОЮЗ КИНОЛОГИЧЕСКИХ ОРГАНИЗАЦИЙ ПРЕДЛОЖИЛ МИНТРАНСУ УВЕЛИЧИТЬ ДОПУСТИМЫЙ ВЕС ПРОВОЗА ЖИВОТНЫХ В САМОЛЕТЕ**

Союз кинологовических организаций России предложил **Минтрансу** повысить предельно допустимый вес животного (включая вес переноски) в багажном отделении самолета с 50 до 75 килограммов, сообщает газета «Ведомости».

Президент союза Владимир Уражевский отмечает, что россияне очень часто хотят провезти животное весом, например, 55 килограммов, что по авиационным правилам невозможно. Допустимый вес провоза животного в самолете включает в себя и вес клетки, который может достигать 15 килограммов.

По словам Уражевского, ограничение веса багажа до 75 килограммов – распространенная международная практика. Например, KLM и Air France разрешают провозить в багажном отсеке животных весом до 75 килограммов, а Emirates вообще не устанавливает максимальный вес животного и только ограничивает на размер клетки.

В **Минтрансе** заявляют, что никаких решений по данному вопросу пока не принято. Предложение находится на стадии обсуждений с перевозчиками. Комментирует аналитик, главный редактор портала Avia.ru Роман Гусаров:

– Сегодня законодательство не обязывает авиакомпании перевозить животных. Авиакомпания сама определяет, что ей важнее: сохранить лояльность пассажира и предоставить ему максимум сервиса и возможности перевозить любых животных либо, наоборот, ввести какие-то более жесткие правила и ограничить количество животных, перевозимых своими самолетами. Например, я интересовался в тех же Japan Airlines, они сказали: никаких животных ни при каких условиях в пассажирском салоне мы не перевозим, только в багажном отсеке.

– Тогда непонятно, почему потребовалось участие регулятора, почему не дать решить этот вопрос исключительно с перевозчиком?

– Видимо, есть какая-то верхняя планка, потолок, и это тоже обусловлено, наверное, своими характеристиками, возможно, в первую очередь самолета. Есть габариты животного – и общественники на это указывают, но есть еще и возможности воздушных судов, например размер багажной двери. Есть ограничения по весу одного чемодана – 23 килограмма, то есть грузчик физически может поднять и загрузить этот чемодан, а вот клетку, которая весит 75 килограммов, с трудом представляю, как ее будут тягать и смогут ли действительно ее очень аккуратно поднять на борт самолета, не ударить, не уронить. Тяжелые грузы – это задача больше для транспортных компаний, чем для пассажирских.

В авиакомпании «Россия» говорят, что перевозка животных весом 75 килограммов не востребована у пассажиров, но если такая необходимость возникает, то «для этого выполняется специальный рейс». В Red Wings заявляют, что в случае принятия новых правил готовы взять на борт животное до 75 килограммов, но при соблюдении определенных требований к переноске.

Большинство пассажиров неохотно сдают своих питомцев в багаж. В 2019 году в центре внимания СМИ оказалась история пассажира «Аэрофлота»: чтобы не расставаться с котом во время полета из Риги во Владивосток, он подменил его другим, меньшим по весу.

<https://www.bfm.ru/news/465186>

### **ТАСС; 2021.02.16; РОССИЯ ПРОДЛИЛА ПРИОСТАНОВКУ АВИАСООБЩЕНИЯ С ВЕЛИКОБРИТАНИЕЙ**

Россия продлевает приостановку авиасообщения с Великобританией до 16 марта включительно из-за эпидемиологической обстановки. Об этом сообщили журналистам во вторник в оперативном штабе по борьбе с новой коронавирусной инфекцией.

«Оперативным штабом по недопущению завоза и распространения новой коронавирусной инфекции на территории России принято решение о продлении сроков приостановки авиасообщения с Великобританией. Для обеспечения защиты здоровья населения действие ограничений продлено до 23 часов 59 минут 16 марта 2021 года», – говорится в сообщении.

Россия приостановила авиасообщение с Великобританией с 22 декабря 2020 года в связи с выявлением на ее территории нового штамма коронавируса.

<https://tass.ru/obschestvo/10711205>

### **ТАСС; 2021.02.16; «КРАСАВИА» С 26 ФЕВРАЛЯ ВОЗОБНОВИТ ПОЛЕТЫ В КЫЗЫЛ**

Авиакомпания «Красавиа» с 26 февраля возобновит рейсы в Кызыл, продлив до тувинского административного центра рейс Красноярск – Абакан. Об этом сообщила **пресс-служба** авиакомпании.

«С 26 февраля после почти годового перерыва возобновляются рейсы Абакан – Кызыл, в продолжение давно работающего маршрута Красноярск – Абакан. Возобновление востребованного пассажирами рейса после спада авиаперевозок, вызванного пандемией, стало возможным благодаря поддержке **Росавиации**, а также подписанию соглашения с правительством Республики Тыва», – сообщили в компании.

Рейсы будут выполняться по понедельникам и пятницам на L-410, а с 31 марта в летнем расписании добавится третья частота по средам.

<https://tass.ru/sibir-news/10710905>

### **ТАСС; 2021.02.16; «УРАЛЬСКИЕ АВИАЛИНИИ» ОТКРОЮТ В МАРТЕ ПОЛЕТЫ НА КИПР ИЗ 10 РОССИЙСКИХ ГОРОДОВ**

Авиакомпания «Уральские авиалинии» с марта открывают полеты в Ларнаку (остров Кипр) из 10 городов России. Об этом сообщили в **пресс-службе** перевозчика во вторник.

«Уральские авиалинии» в марте полетят в Ларнаку из 10 аэропортов», – говорится в сообщении.

Там уточнили, что со 2 марта самолеты «Уральских авиалиний» направятся на Кипр из Минеральных вод, с 5 марта – из Ростова-на-Дону, с 6 марта из Домодедово, Жуковского (Москва) и Уфы. Кроме того, с 7 марта перевозчик начнет выполнять рейсы в Ларнаку из Казани, Самары и Екатеринбурга. С 28 марта будут осуществлять полеты из Краснодара, а с 31 – из Санкт-Петербурга.

<https://tass.ru/ekonomika/10712491>

### **ТАСС; 2021.02.16; НА СТАВРОПОЛЬЕ САНАВИАЦИЯ ОКАЖЕТ МЕДПОМОЩЬ ЖИТЕЛЯМ УДАЛЕННЫХ РАЙОНОВ**

Первая специализированная вертолетная площадка санитарной авиации начала работу на Ставрополье. Об этом сообщили журналистам во вторник в **пресс-службе** Министерства строительства и архитектуры края.

«В Ставрополе введена в эксплуатацию вертолетная площадка на территории городской клинической больницы скорой медицинской помощи в Юго-Западном районе. Вертолетная площадка, построенная по национальному проекту «Здравоохранение», позволит совершать плановые перевозки пациентов, оказывать экстренную доставку пострадавших в результате чрезвычайных ситуаций и ДТП из удаленных районов города Ставрополя и края. Такой медицинский объект построен в регионе впервые», – говорится в сообщении.

Площадку приспособили для посадки вертолетов МЧС и скорой помощи «Ансат» и экстренной посадки вертолета «Ми-8». Как пояснили ТАСС в краевом Минздраве, по программе развития санавиации в регионе планируется оборудование вертолетных площадок еще в 15 территориях.

Развитие санитарной авиации предусмотрено национальным проектом «Здравоохранение». Он предполагает снижение показателей смертности населения трудоспособного возраста до 2024 года, ликвидацию кадрового дефицита в медицинских организациях, оказывающих первичную медико-санитарную помощь, обеспечение охвата всех граждан профилактическими медицинскими осмотрами не реже одного раза в год.

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/10712287>

---

**ПРАЙМ; 2021.02.16; ЗАРУБЕЖНАЯ «ДОЧКА» ГТЛК ПОСТАВИЛА «АЭРОФЛОТУ» НОВЫЙ BOEING 777**

**GTLK Middle East** (зарубежная дочерняя компания **GTLK Europe**, входит в структуру Государственной транспортной лизинговой компании, **ГТЛК**) поставила **ПАО «Аэрофлот – Российские авиалинии»** самолет Boeing 777-300ER, сообщает компания.

Уточняется, что операция проведена в партнерстве с **совместным предприятием GTLK Middle East** и Trecastle Global Investments LLC – Aurum Leasing Limited.

«Это вторая сделка по продаже с обратной арендой, проведенная Aurum Leasing Limited в пользу **ПАО «Аэрофлот – российские авиалинии»**, после успешной поставки авиакомпания самолета Airbus A350», – также говорится в сообщении.

Как пояснили в компании, международный лизинг **ГТЛК** осуществляет через зарубежную платформу **GTLK Global Business**, часть которой – компания **GTLK Europe**, а ее парк техники включает в себя 71 самолет.