



## Ежедневный мониторинг СМИ

25 ФЕВРАЛЯ 2021

### СОДЕРЖАНИЕ

КОММЕРСАНТЬ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; 2021.02.25; ИНВЕСТОРЫ ВПАЛИ В МИНТРАНСОВОЕ ПРОТИВОСТОЯНИЕ; УЧАСТНИКИ РЫНКА ВЫСТУПИЛИ ПРОТИВ НОВЫХ ПОРТОВЫХ ПРАВИЛ.....	3
РБК; ТИМОФЕЙ ДЗЯДКО; 2021.02.24; ГЛАВА «АЭРОФЛОТА» – РБК: «ОЖИДАЕМ ВОССТАНОВЛЕНИЕ РЫНКА В 2022 ГОДУ».....	4
ИЗВЕСТИЯ; МАКСИМ ТАЛАВРИНОВ; 2021.02.25; ЧЕМОДАННОЕ ДВИЖЕНИЕ: ТРАНЗИТНЫЕ ПАССАЖИРЫ «АЭРОФЛОТА» БУДУТ СДАВАТЬ РУЧНУЮ КЛАДЬ В БАГАЖ; ЭТО ПРЕДУСМОТРЕНО СОГЛАШЕНИЕМ МЕЖДУ ПЕРЕВОЗЧИКОМ И ЛОУКОСТЕРОМ «ПОБЕДА» В ШЕРЕМЕТЬЕВО .....	9
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЕКАТЕРИНА НЕКРАСОВА; 2021.02.24; ЗАКОНОПРОЕКТ О МОРСКИХ ПОРТАХ ПОВЫШАЕТ ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ИНВЕСТОРОВ .....	11
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ЭКОНОМИКА СЕВЕРО-ЗАПАДА; АЛЕКСЕЙ МИХАЙЛОВ; 2021.02.25; И ПРИСТАНЬ, И ОПОРА; КАКИЕ ПОРТЫ НУЖНЫ СЕВЕРНОМУ МОРСКОМУ ПУТИ .....	12
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – НЕДЕЛЯ – СЕВЕРО-ЗАПАД; МАРИЯ ГОЛУБКОВА; 2021.02.24; ЧП ДОЛЖНО СТАТЬ МЕНЬШЕ; СЕВЕРО-ЗАПАДНОЕ УПРАВЛЕНИЕ СК НА ТРАНСПОРТЕ ПОМОЖЕТ МИНТРАНСУ В РАЗРАБОТКЕ ПРАВИЛ БЕЗОПАСНОСТИ .....	13
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; ТАТЬЯНА КАРАБУТ; 2021.02.25; ОТСЕЮТ ЛИШНЕЕ; ПЕСТИЦИДАМ И ХИМИКАТАМ ОГРАНИЧАТ ДОСТУП В РОССИЮ.....	16
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА, АЛЕКСАНДР ЛЕНИН; 2021.02.25; МЕТАЛЛ УСТАЛ? ЗАГОРЕВШИЙСЯ ДВИГАТЕЛЬ ПРИЗЕМЛИЛ BOEING 777 В США, ЯПОНИИ И ВЕЛИКОБРИТАНИИ .....	16
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА, ОЛЬГА ИГНАТОВА; 2021.02.25; КАК ПУТЕШЕСТВОВАТЬ В ПОЕЗДЕ С СОБАКОЙ ИЛИ КОШКОЙ; НОСЫ ПО ВЕТРУ .....	18
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; СВЕТЛАНА МЕНТЮКОВА; 2021.02.25; В РОССИИ РАЗРАБОТАЮТ ВЫСОКОСКОРОСТНОЙ ПОЕЗД.....	19
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ЭКОНОМИКА ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА; ИНЕССА ДОЦЕНКО; 2021.02.25; ТЕПЕРЬ НЕ ПРОКАТИТ; ГОТОВЫ ЛИ В ДФО ПРОВОДИТЬ ТЕХОСМОТР ПО-НОВОМУ .....	20
КОММЕРСАНТЬ; НИКИТА КОРОЛЕВ; 2021.02.25; РАЗБРОД И ШАТАНИЯ СНИМУТ С ЭКРАНОВ; В МОСКОВСКОМ МЕТРО ПОЯВИТСЯ НОВАЯ СИСТЕМА СЛЕЖКИ.....	22
ПРАЙМ; 2021.02.24; НАВИГАЦИЯ НА ЮГЕ РФ К 2024 ГОДУ МОЖЕТ БЫТЬ ПРОДЛЕНА С 8 ДО 9 МЕСЯЦЕВ – РОСМОРРЕЧФЛОТ .....	23
КОММЕРСАНТЬ; 2021.02.24; МИНТРАНС РФ И РОСАВИАЦИЯ СОГЛАСОВАЛИ ТЕХЗАДАНИЕ НА ПРОЕКТ ВТОРОГО ЭТАПА РЕКОНСТРУКЦИИ БОЛЬШОГО САВИНО .....	24
ТАСС; 2021.02.24; ЗАПУСК АЭРОПОРТА УВЕЛИЧИТ ТУРПОТОК НА КАМЧАТКУ ДО 800 ТЫС. ЧЕЛОВЕК В ГОД – ВЛАСТИ .....	24

---

РЖД-ПАРТНЕР; НАТАЛЬЯ ГУСАЧЕНКО; 2021.02.25; В ПРОШЛОМ ГОДУ ИЗ-ЗА НЕЭФФЕКТИВНОГО ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ПРОПУСКНОЙ СПОСОБНОСТИ ВОСТОЧНОГО ПОЛИГОНА БЫЛО ПОТЕРЯНО 10 МЛН Т ПОТЕНЦИАЛЬНОГО ГРУЗА .....	25
ТАСС; 2021.02.24; В 2021 ГОДУ В МАРИЙ ЭЛ В РАМКАХ НАЦПРОЕКТА ОТРЕМОНТИРУЮТ 186 КМ ДОРОГ .....	28
НАЦИОНАЛЬНЫЕ ПРОЕКТЫ РОССИИ; 2021.02.24; НА СТАВРОПОЛЬЕ СОЗДАЕТСЯ ИНТЕЛЛЕКТУАЛЬНАЯ ТРАНСПОРТНАЯ СИСТЕМА .....	28
ТАСС; 2021.02.24; РОССИЯ ДОГОВОРИЛАСЬ С ТУРЕЦКИМ СУДОВЛАДЕЛЬЦЕМ О БУКСИРОВКЕ СУДНА APRIL .....	29
ТАСС; 2021.02.24; ВЫПУСК ЛОКОМОТИВОВ НА ВОДОРОДЕ МОГУТ НАЛАДИТЬ В РОССИИ В 2024 ГОДУ .....	29
ТАСС; 2021.02.24; НОВАК ЗАЯВИЛ, ЧТО РОССИЯ ОЖИДАЕТ УДВОЕНИЯ РЫНКА СПГ К 2050 ГОДУ .....	30
ТАСС; 2021.02.24; ПУТИН ПОДПИСАЛ ЗАКОН О ЗАПРЕТЕ НА ВЫСАДКУ ДЕТЕЙ-БЕЗБИЛЕТНИКОВ ИЗ ОБЩЕСТВЕННОГО ТРАНСПОРТА .....	30
РИА НОВОСТИ; 2021.02.24; АВТОЭКСПЕРТЫ ПРОКОММЕНТИРОВАЛИ ЗАПРЕТ НА НЕСТАНДАРТНЫЕ ДОРОЖНЫЕ ЗНАКИ.....	31
ТК ЗВЕЗДА; ВИКТОРИЯ ИВАШЕЧКИНА; 2021.02.24; АВТОЭКСПЕРТ РАЗЪЯСНИЛ ОТМЕНУ ГОСТА НА УСТАНОВКУ УМЕНЬШЕННЫХ ДОРОЖНЫХ ЗНАКОВ .....	31
ДУМА ТВ; 2021.02.24; ДЕПУТАТ ПРОКОММЕНТИРОВАЛ ОТМЕНУ ГОСТА НА УСТАНОВКУ УМЕНЬШЕННЫХ ДОРОЖНЫХ ЗНАКОВ .....	32
ТАСС; 2021.02.24; В РОССИИ ПЛАНИРУЮТ УПРОСТИТЬ РЕГИСТРАЦИЮ ЧАСТНЫХ ДОМОВ НА ПРИАЭРОДРОМНЫХ ТЕРРИТОРИЯХ .....	32
ТАСС; 2021.02.24; ГРУППА «АЭРОФЛОТ» В ЯНВАРЕ СОКРАТИЛА ПЕРЕВОЗКИ НА 42,7%.....	33
ТАСС; 2021.02.24; АВИАКОМПАНИЯ BRUSSELS AIRLINES НАМЕРЕНА ВОЗОБНОВИТЬ ПОЛЕТЫ В РОССИЮ В МАЕ.....	33
ТАСС; 2021.02.24; UTAIR ОТКРЫВАЕТ ПРЯМЫЕ ПОЛЕТЫ ИЗ ЕКАТЕРИНБУРГА В ТЮМЕНЬ.....	33
ПРАЙМ; 2021.02.24; ЛИЗИНГ ПОПУЛЯРНЫХ САМОЛЕТОВ В 2020 ГОДУ ПОДЕШЕВЕЛ НА 35% НА ФОНЕ COVID .....	34
ПРАЙМ; 2021.02.24; РОДНЫЕ ЖЕРТВ КРУШЕНИЯ А321 НАД СИНАЕМ «РАНО ИЛИ ПОЗДНО» ДОБЬЮТСЯ КОМПЕНСАЦИЙ – АДВОКАТ.....	34
РИА НОВОСТИ; 2021.02.24; РОССИЯНЕ СТАЛИ АКТИВНО ПОКУПАТЬ АВИАБИЛЕТЫ В АРМЕНИЮ .....	35
МОСКОВСКИЙ КОМСОМОЛЕЦ; СТАНИСЛАВ ЮРЬЕВ; 2021.02.25; РОССИЙСКИМ ПИЛОТАМ ВЫДАВАЛИ ФАЛЬШИВЫЕ СЕРТИФИКАТЫ О ЗНАНИИ АНГЛИЙСКОГО ЯЗЫКА; МОШЕННИКАМ ВЫНЕСЕН ПРИГОВОР .....	35
ТАСС; 2021.02.24; ЭКСПЕРТЫ: ТЕМП СНИЖЕНИЯ ОБЪЕМОВ ГРУЗОПЕРЕВОЗОК РЖД ЗАМЕДЛИТСЯ .....	36

## ПУБЛИКАЦИИ

### **КОММЕРСАНТЪ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; 2021.02.25; ИНВЕСТОРЫ ВПАЛИ В МИНТРАНСОВОЕ ПРОТИВОСТОЯНИЕ; УЧАСТНИКИ РЫНКА ВЫСТУПИЛИ ПРОТИВ НОВЫХ ПОРТОВЫХ ПРАВИЛ**

Законопроект об ответственности инвесторов в морские порты, дополненный ко второму чтению рядом положений, касающихся железных дорог, вызвал резкую критику участников рынка. Свои письма в разные правительственные инстанции направили Союз операторов железнодорожного транспорта, «Русская сталь» и Ассоциация морских торговых портов. Все они говорят о дополнительной нагрузке, несопоставимости масштаба ответственности инвесторов перед государством и государства перед ними, рисках дискриминации. Эксперты полагают, что законопроект нужно снять с повестки и доработать, иначе у отрасли появится целый ворох новых проблем.

Бизнес, как и предполагал “Ъ”, выступил против подготовленного ко второму чтению законопроекта, вводящего ответственность для инвесторов в морские порты, а также другие дискуссионные положения, в том числе принцип «вези или плати» и приоритетный доступ к железнодорожной инфраструктуре (см. “Ъ” от 19 февраля).

Так, в письме первому **вице-премьеру Андрею Белоусову** от 19 февраля (копия есть у “Ъ”) Союз операторов железнодорожного транспорта (СОЖТ) отмечает, что введение для отдельных категорий клиентов ОАО РЖД приоритетного доступа к железной дороге в узких местах создает дискриминационные условия для тех, кому не нужно расширение инфраструктуры.

Нефтяные, металлургические грузы и удобрения, несмотря на колоссальные тарифные платежи, попадут в разряд неприоритетных, поясняют в СОЖТ.

Солидарно выступила «Русская сталь». В письме от 20 февраля директору департамента транспорта правительства Анатолию Мещерякову (копия есть у “Ъ”) металлургическое лобби отмечает, что новые обязательства по предоставлению гарантий обеспечения исполнения инвестсоглашений приведут к дополнительным расходам, невозможности реализации перспективных портовых проектов и заморозке действующих. Ассоциация требует зеркальной ответственности перед инвесторами для государства и госструктур и неприменения новых норм для проектов без госучастия.

По «железнодорожной» группе поправок «Русская сталь», как и СОЖТ, отмечает возможность дискриминации грузоотправителей относительно образующейся приоритетной касты:

Предлагаемая предоплатность развития инфраструктуры общего пользования не только накладывает на инвесторов обязательства по предъявлению грузов, но и, по сути, обязывает их оплатить заранее инвестпроекты ОАО РЖД по расширению пропускной способности».

С близкими доводами обратилась к **вице-премьеру Марату Хуснуллину** и Ассоциация морских торговых портов (АСОП) (копия письма от 24 февраля есть у “Ъ”). Там отмечают, что, по расчетам ИПЕМ, принятие инициативы грозит государству потерей вложений в объеме 376 млрд руб. до 2030 года (см. “Ъ” от 17 февраля). АСОП предлагает отложить срок вступления обсуждаемого законопроекта до 2025 года включительно и не вводить новые требования для уже строящихся и реконструируемых проектов.

По данным “Ъ”, письмо с похожими жалобами господину **Хуснуллину** готовилась направить и Российская ассоциация производителей удобрений. **В Минтрансе, аппаратах Марата Хуснуллина и Андрея Белоусова от комментариев воздержались.**

Источник “Ъ” в отрасли говорит, что интересы ОАО РЖД по-прежнему определяют содержание законотворческих инициатив **Минтранса** и закон об инвестициях в порты – «яркий тому пример». Правительство неоднократно отказывало монополии и **Минтрансу** в продаже приоритетных прав на железных дорогах, подчеркивает он. Однако, добавляет собеседник “Ъ”, «ротации в правительстве и транспортном министерстве вновь подогрели авантюризм» и попытки внести принципиальные изменения теперь предпринимаются уже через закон об инвестициях в порты, а не через устав железнодорожного транспорта, как раньше.

Глава «Infoline-Аналитики» Михаил Бурмистров называет поправки «сырыми» и говорит, что вводимые нормы требуют коренной переработки ряда действующих законов, причем по некоторым это вообще не выглядит возможным.

Крайне опасным выглядит разный подход к инвестициям, сделанным до и после принятия инициативы, добавляет эксперт. Оптимальное решение – доработать законопроект, полагает он, опасаясь, что в противном случае у отрасли возникнут проблемы, не сопоставимые по масштабу с теми, что стояли перед ней до принятия документа.

<https://www.kommersant.ru/doc/4704048>

### **РБК; ТИМОФЕЙ ДЗЯДКО; 2021.02.24; ГЛАВА «АЭРОФЛОТА» – РБК: «ОЖИДАЕМ ВОССТАНОВЛЕНИЕ РЫНКА В 2022 ГОДУ»**

Новый глава «Аэрофлота» Михаил Полубояринов рассказал РБК, как будет устроено код-шеринговое соглашение с «Победой» в Шереметьево, почему все самолеты Superjet переходят компании «Россия» и когда восстановится рынок авиаперевозок

О назначении в «Аэрофлот»

– До прихода на пост гендиректора «Аэрофлота» вы менее года руководили Государственной транспортной лизинговой компанией (ГТЛК). Было ли для вас неожиданностью приглашение в «Аэрофлот»?

– Конечно, было, потому что как такое можно ожидать? Но для меня было принципиально, что ГТЛК преодолела ключевые моменты кризиса, и если я уйду, то оставляю компанию в хорошем, работоспособном состоянии.

– Вы долго думали над предложением перейти в «Аэрофлот»?

– Над предложением я вообще не думал. Что тут думать?

– Это, по сути, возвращение в компанию, в которой вы работали с 2000 по 2009 год. Что изменилось с тех пор и насколько существенно?

– Безусловно, «Аэрофлот» сильно изменился – компания просто колоссально выросла и в сервисе, и в парке. Это практически новая компания. Но это бренд, люди и термины, которые мне понятны. В то же время очень много нового, что я сейчас сам изучаю, чтобы разговаривать и с коллегами, и с [министром транспорта, председателем совета директоров «Аэрофлота»] Виталием Геннадьевичем [Савельевым] на одном языке.

Стратегия до 2028 года и влияние коронавируса

– Какие основные задачи видите перед собой на ближайший год и более долгосрочную перспективу?

– Авиационная отрасль понесла самые большие потери от коронавируса. Основной своей задачей сейчас я вижу комплекс антикризисных мер, сокращение затрат. Конечно, стараемся, чтобы это не коснулось трудового коллектива – это самая крайняя мера, которая только может быть. Мы не должны потерять потенциал компании. Нужно быть готовым, когда рынок откроется, стартовать и занять свой высокий эшелон. Главная задача на будущее – реализовать стратегию до 2028 года, которую утвердил совет директоров.

– Что необходимо пересмотреть в этой стратегии в связи с падением перевозок на 47,5% в 2020 году и другими последствиями коронавируса?

– Мы пока не видим необходимости что-то менять в стратегии. Будем добиваться целей, которые поставлены. Наша стратегия предполагает сегментацию большой группы «Аэрофлот» и специализацию. Каждая компания в группе будет занимать свой сегмент рынка. Компания «Аэрофлот» должна сосредоточиться на наиболее доходных среднемагистральных и на дальнемагистральных маршрутах, это премиум-класс. Бюджетный сегмент будет развиваться благодаря росту компании «Победа» и ее код-шеринговому соглашению с «Аэрофлотом». Третья компания – «Россия» – будет в основном занимать место на региональном рынке среднебюджетных перевозок, на социально важных маршрутах и станет использовать российскую технику.

– Как вы в целом оцениваете рынок авиаперевозок в России и в мире? Когда ожидаете восстановление до докризисного уровня?

– Когда мы утверждали [долгосрочную] стратегию в прошлом году, мы ориентировались на то, что рынок авиации начнет восстанавливаться быстрее. Мы предполагали, что в 2021 году или в 2022-м сможем достичь объемов 2019 года. Но сейчас, согласно прогнозам внешних аналитиков и консультантов, есть предположение, что этот период сдвигается на 2023–2024 годы. Хотя необходимо отметить, что рынок России может восстановиться быстрее. Мы это уже видели в августе–сентябре 2020 года, когда летали даже с превышением пассажиропотока в сравнении с 2019-м. Мы ожидаем восстановление российского рынка в 2022 году.

– Одна из целей вашей стратегии – снижение стоимости билетов в экономклассе на 30%. Когда пассажиры смогут почувствовать это на себе?

– Мы начинаем с мая первые полеты из аэропорта Шереметьево по код-шеринговому соглашению между «Аэрофлотом» и компанией «Победа». Код-шеринг – это стандартное авиационное соглашение (договор между авиакомпаниями о совместной эксплуатации рейсов на одном маршруте: каждая компания продает билеты на полет, который фактически выполняется одной из них, по своим ценам и под своим кодом и номером рейса. – РБК). На тех маршрутах, на которых ранее летал «Аэрофлот», встанет «Победа», и пассажиры смогут воспользоваться этими сниженными тарифами. При этом не теряется транзитный потенциал группы, сохраняются возможности дальнейшего перелета «Аэрофлотом» через наш хаб в Шереметьево, где мы обеспечим быструю и удобную стыковку.

Соглашение «Аэрофлота» и «Победы»

– В связи с заключением код-шерингового соглашения планируете полностью перевести рейсы «Победы» из Внуково в Шереметьево?

– Авиакомпания «Победа» как летала во Внуково, так и будет продолжать летать. На рейсы из Шереметьево мы планируем те самолеты, которые «Аэрофлот» передает «Победе». Они и раньше летали в Шереметьево, только в «Аэрофлоте». «Победа» расширит свой потенциал за счет разлета из Шереметьево, за счет код-шеринга.

– Из третьего московского аэропорта – Домодедово – «Победа» будет летать?

– На сегодняшний день двух аэропортов для нас вполне достаточно. Есть возможности развития и во Внуково, и в Шереметьево. Поэтому мы пока не рассматриваем такую возможность.

– У вашего лоукостера, как известно, очень выгодные условия во Внуково. Удалось ли ему получить такие же условия в Шереметьево?

– Я не могу комментировать коммерческие условия «Победы». Но могу предположить, что если «Победа» переходит в Шереметьево, то, наверное, ее устраивают условия [этого аэропорта].

– Соглашение с «Аэрофлотом» означает, что «Победа» будет подключаться к его программе лояльности с поощрениями в виде миль?

– Сама «Победа» – нет. Но если наш пассажир купит билет на сайте «Аэрофлота», например, на рейс Лондон – Москва – Пермь, выполняемый совместно двумя

авиакомпаниями, то он получит мили за оба сегмента. В первое время не получится купить билет за мили на такой полет, но в течение полугода мы доработаем ИТ-систему.

– У «Победы» появится своя программа лояльности?

– Нет. Они («Победа». – РБК) должны максимально снизить стоимость билета, и здесь основной вопрос – вопрос возможности [пассажира] купить этот билет, а не лояльности.

Конкуренция с крупнейшим частным игроком и меры господдержки

– Начиная с апреля 2020 года S7 опережает «Аэрофлот» по числу перевезенных пассажиров, хотя по итогам года ваша компания сохранила первое место на рынке. Что, по вашему мнению, необходимо сделать, чтобы вернуть компании лидерство?

– Некорректно сравнивать объемы перевезенных пассажиров «Сибири» (бренд S7. – РБК) и «Аэрофлота». Специализация «Аэрофлота» – международные линии, на которых компания сейчас почти не летает. Корректней сравнивать ту авиакомпанию, которая летает по России, – «Победу» либо компанию «Россия», у них цифры более релевантные, либо со всей группой «Аэрофлот» в целом. Группа – безусловный лидер рынка.

– Экс-глава «Аэрофлота» **Виталий Савельев** говорил, что лидерство S7 во многом объясняется субсидиями на региональные перевозки в обход Москвы. Почему компании группы «Аэрофлот» не развивают их так же активно, чтобы получать эти субсидии?

– S7 действительно получает субсидии, потому что у нее есть хаб в Новосибирске и она летает в обход Москвы. В Новосибирск она подтягивает перевозки внутри страны, именно они и субсидируются, а затем везет этих пассажиров в Москву. Группа «Аэрофлот» получает субсидии тогда, когда может. Но, например, «Победа», которая летает из Москвы, не получает субсидий и при этом перевозит в среднем 10 млн пассажиров в год. Наш второй хаб [после Москвы], который мы предполагали сделать в Красноярске, начнет работать только с лета 2021 года (изначально планировалось его запустить в 2020 году. – РБК). Мы надеемся, что перелеты из этого хаба будут попадать под субсидирование.

– Ваша стратегия создания транспортных хабов в регионах как-то меняется? Их по-прежнему будет создавать «Аэрофлот» или «Победа»?

– Это будет делать группа «Аэрофлот» и уже, по сути, делает. Другое дело, что кризис существенным образом заставляет пересматривать планы объема перевозок. Но тем не менее мы с лета начинаем летать по основным южным направлениям – Симферополь, Сочи, Краснодар. По результатам посмотрим, как уже дальше развивать этот хаб [в Красноярске].

Сокращение расходов и другие антикризисные меры

– На сколько «Аэрофлоту» хватит средств, привлеченных в ходе допэмиссии в конце 2020 года (80 млрд руб.), и существующих мер господдержки, если объем перевозок в этом году не увеличится или даже снизится?

– Мы сейчас активно проводим антикризисные мероприятия, связанные с сокращением непроизводительных затрат: тех, которые, безусловно, не влияют на трудовой коллектив и безопасность полетов. Например, по возможности переносим крупные лизинговые платежи на более поздний период. Мы также стараемся дополнительно зарабатывать, в частности за счет грузовых и грузопассажирских рейсов, существенным образом увеличивая доходную часть. Вторая часть – это управление ликвидностью и долговой нагрузкой. Мы работаем с банками, с открытым рынком и считаем, что на сегодня компания обеспечена ликвидностью в необходимом объеме для того, чтобы выполнять все текущие обязательства.

– В прошлом году многие авиакомпании уже договаривались с лизингодателями о переносе платежей на несколько месяцев или на год. Сейчас о каких сроках идет речь? Соглашаются ли лизинговые компании на отсрочку больше года? Например, до 2022–2023 годов?

– Могу сказать, что лизингодатели к этому относятся с пониманием. Те платежи, которые были перенесены, сейчас более комфортны для лизинговых компаний, потому что уже

были заключены договоренности с банками, а внутри самих компаний – перераспределены ресурсы.

– Но кто-то дает рассрочку больше года?

– Не могу комментировать.

Про работу гендиректором ГТЛК

«Я пришел в ГТЛК [в марте 2020 года] в момент самого бурного развития пандемии и практически так и не увидел большинство своих сотрудников, кроме того количества, которое помещалось на экране [компьютера во время совещаний в режиме онлайн]», – вспоминает Полубояринов. По его словам, в ГТЛК основная задача была такая же, как сейчас в «Аэрофлоте», – антикризисные мероприятия и «сохранение потенциала».

В октябре ГТЛК разместила евробонды на \$500 млн по ставке купона 4,8% (до февраля 2028 года), что позволило ей аккумулировать средства для погашения в 2021 году обязательств, привлеченных ранее по более высокой ставке (5,95%). К тому же компания создала резервы по тем клиентам, которые обратились с просьбой о реструктуризации, в их числе был и «Аэрофлот», говорит топ-менеджер. Годовая сумма платежей по этой авиакомпания составляла примерно \$200 млн, и ГТЛК пошла ей навстречу, зарезервировав эту сумму. Уступки транспортным компаниям не помешали ГТЛК по итогам 2020 года остаться в прибыли, заключает он.

– Сколько сейчас у вас самолетов, которые вы используете только под грузоперевозки? И есть ли у вас план по доле доходов от перевозки грузов в общей выручке?

– У нас, безусловно, есть план, но он зависит от того, как [в какие страны и при каких условиях] нам разрешат летать. Поэтому часто наши планы не совпадают с возможностями. Мы используем пассажирские самолеты под грузовые перевозки, но не переоборудуем их, потому что, если снять кресла [в салоне], а потом снова поставить, – это полгода потерять. Это совершенно неоправданно.

– Рассматриваете ли вы другие меры оптимизации, такие как дальнейшее снижение зарплат летных экипажей, сокращение персонала, если значительная часть самолетов будет стоять на приколе?

– «Аэрофлот» – это уникальный коллектив, сохранение коллектива – это одна из важнейших задач. Мы уже реализовали меру, к которой сотрудники отнеслись с пониманием, – это снижение общего дохода летного персонала и летчиков в связи с уменьшением налета. И это уже существенные цифры экономии. На мой взгляд, это общемировой тренд – сохранение персонала, но снижение зарплаты за меньший налет.

– Еще одна статья доходов «Аэрофлота» – роялти, которые вам платят иностранные компании за полеты над Сибирью. В конце прошлого года президент **Владимир Путин** заявил, что из-за почти полного запрета международных полетов компания практически перестала получать роялти, оценив их в \$30 млн в год. Какой объем платежей от иностранных перевозчиков вы недополучили в 2020 году?

– Можем говорить о том, что произошло очень существенное сокращение [роялти] от того, что нет перелетов.

– Стратегия «Аэрофлота» до 2028 года предполагает, что крупнейшей авиакомпанией группы станет «Победа». Каких инвестиций это потребует?

– На наш взгляд, сейчас не требуются какие-то серьезные инвестиции в развитие «Победы». Мы внутри группы – от «Аэрофлота» – передаем ей часть парка. Инвестиции в замену салона – это не очень большие суммы.

– В связи со снижением покупательной способности россиян не планируете ли вы интенсифицировать перевод среднемагистральных рейсов от «Аэрофлота» к более бюджетной «Победе»?

– Темпы перевода бортов, с одной стороны, ограничены возможностями их производственной адаптации «Победой», с другой стороны, определяются потребностями нашего код-шеринга, появлением в сети новых маршрутов. План, который у нас был

разработан, предполагал, что первые десять самолетов «Аэрофлот» передаст «Победе» в этом году, а оставшиеся 40 самолетов – в течение следующих двух лет. Это достаточно агрессивный план. Быстрее – нет необходимости.

– Ранее поднимался вопрос об IPO «Победы». Сейчас он рассматривается?

– Нет, такого вопроса в нашей повестке нет. Это сложный вопрос, да и рынок перевозок сейчас очень низкий...

– **Глава Минтранса Виталий Савельев** 19 января заявил, что встречался с предправления Сбербанка Германом Грефом и обсуждал возможное участие банка в создании нового лоукостера. Как вы относитесь к появлению такого крупного игрока на рынке и возможной конкуренции с «Победой»?

– Если появление новой компании ведет к развитию рынка, это, безусловно, полезно. Это возможно при условии, что эта компания будет осуществлять полеты не через Москву, здесь и так очень большая конкуренция. Если это будет возможно сделать в регионах, в первую очередь на юге, как говорил Виталий Геннадьевич, то это, конечно, правильное направление. Но недавно я видел комментарий **Росавиации** о том, что российские авиакомпании пока не видят возможности появления дополнительных емкостей на рынке как минимум до конца кризиса в силу очевидного сокращения [спроса].

Перераспределение самолетов внутри группы «Аэрофлот»

– Правильно ли я понимаю, что стратегия «Аэрофлота» предполагает, что почти все самолеты Boeing вы отдадите «Победе», Superjet – «России», а компания «Аэрофлот» будет летать преимущественно на Airbus?

– Да, преимущественно так. Эксплуатационная специализация и определенная унификация флота заложены в стратегии.

Группа «Аэрофлот»

Крупнейший авиаперевозчик России. В 2020 году группа перевезла 30,2 млн пассажиров, что на 50,2% меньше, чем годом ранее. Сильнее всего сократился пассажиропоток у одноименной компании «Аэрофлот» – на 60,9%, до 14,56 млн человек, авиакомпания «Победа» потеряла лишь 11,7% клиентов (обслужила 9,087 млн человек). Выручка группы за январь–сентябрь 2020 года составила 242,2 млрд руб., чистый убыток – 79,4 млрд руб. (отчет за весь 2020 год будет опубликован в марте).

– Унификация флота может также привести к экономии затрат каждой из компаний группы? Например, «Победа» изначально сумела сократить затраты, в том числе за счет монофлота.

– Каждая компания сама определяет политику. И зависит эффект не только от производителя, но и количества моделей одного производителя в эксплуатации.

– Почему вы решили передать все самолеты Superjet в авиакомпанию «Россия»? Должно ли это повысить эффективность авиакомпании «Аэрофлот», которая больше не будет летать на российской авиатехнике?

– Решение о передаче Superjet в «Россию» никак не связано с финансовой или экономической эффективностью. В соответствии со стратегией группы эта компания сосредоточится на региональном рынке, у нее появится соответствующий региональный парк, это может привести к улучшению ее финансовых показателей («Аэрофлот» не раскрывает финансовые показатели «России». – РБК). Сейчас в «России» поддерживается хороший налет часов на Superjet, иногда лучше, чем он был в «Аэрофлоте». И это зависит от того, где он эксплуатируется.

– Хватает ли существующих субсидий для того, чтобы летать на Superjet? Или необходимы дополнительные меры поддержки для эксплуатации российской техники?

– Теперь уже этот вопрос нужно задавать компании «Россия». Очевидно, что существующие косвенные субсидии – это один из важнейших элементов эффективной эксплуатации Superjet.

- Сохраняются ли планы по передаче авиакомпании «Россия» всех самолетов Superjet до конца 2022 года и увеличению ее флота до 120 машин?
  - Мы не пересматриваем эти планы. Передача Superjet идет даже с небольшим опережением плана.
  - В конце прошлого года у «России» были сложности с закупкой российских самолетов у лизинговой компании «ПСБ Лизинг», которая требовала дополнительного обеспечения от группы «Аэрофлот». Сейчас этот вопрос решен?
  - Да. Это был вопрос обоюдного комфорта со стороны «ПСБ Лизинг», «России» и группы «Аэрофлот». Я сам участвовал в этих переговорах вместе с [главой Промсвязьбанка] Петром Михайловичем Фрадковым. [Они] просили гарантии. Но мы просто нашли форму договора, которая их удовлетворила. Это абсолютно коммерческая тема, вопрос решен.
  - В России до сих пор не сертифицировали модель Boeing MAX. Группа «Аэрофлот» уже отказалась от закупок этих самолетов или по-прежнему рассчитывает, что сможете их получить, когда будет пройдена сертификация?
  - Мы пристально следим за тем, как развиваются события с этим самолетом в мире, и ожидаем решения российских авиационных властей. Никакой дополнительной информации на этот счет у нас нет.
  - Есть ли у вас план Б, если сертификация не произойдет в этом году? Хватит ли «Победе» самолетов Boeing для реализации своей стратегии?
  - У «Победы» в наличии уже 30 самолетов, передается 50 машин от «Аэрофлота», еще четыре будет передано из авиакомпании «Россия». То есть уже существенный парк из 84 машин. Так что это не проблема ближайших двух-трех лет.
  - Авария Boeing 777 с двигателем Pratt & Whitney в США как-то повлияет на деятельность группы «Аэрофлот»? У ваших компаний есть такие самолеты?
  - У нас в парке нет Boeing 777 с этими двигателями, поэтому никак не повлияет.
  - А в целом по группе вы будете пересматривать планы по закупке самолетов? Не только Boeing, но и Airbus, и Superjet?
  - Планы по закупке и лизингу постоянно корректируются, потому что есть разные прогнозы восстановления рынка. Если мы увидим, что рынок активнее восстанавливается, мы сможем ускорить поставку. Если понятно, что рынку пока далеко до восстановления, мы отодвигаем и частично сокращаем будущие поставки. Даже если рынок быстро восстановится, взять необходимую технику не будет глобальной проблемой. Маневр флотом важен, и мы этим активно занимаемся в рамках сокращения текущих затрат.
- <https://www.rbc.ru/business/24/02/2021/6030c5a39a794747f902242c>

### **ИЗВЕСТИЯ; МАКСИМ ТАЛАВРИНОВ; 2021.02.25; ЧЕМОДАННОЕ ДВИЖЕНИЕ: ТРАНЗИТНЫЕ ПАССАЖИРЫ «АЭРОФЛОТА» БУДУТ СДАВАТЬ РУЧНУЮ КЛАДЬ В БАГАЖ; ЭТО ПРЕДУСМОТРЕНО СОГЛАШЕНИЕМ МЕЖДУ ПЕРЕВОЗЧИКОМ И ЛОУКОСТЕРОМ «ПОБЕДА» В ШЕРЕМЕТЬЕВО**

Пассажирам «Аэрофлота» при пересадке на рейсы «Победы» в Шереметьево придется сдавать ручную кладь в багаж. Об этом рассказали источники «Известий», знакомые с деталями соглашения о совместном обслуживании рейсов (код-шеринга) между лоукостером и крупнейшим авиаперевозчиком. Дело в том, что на таких рейсах у каждой авиакомпании сохраняются свои нормы провоза багажа и ручной клади. По словам одного из источников, знакомых с ситуацией, продажа транзитных билетов в рамках этого соглашения начнется уже в мае.

Не ручная кладь

Пассажиры «Аэрофлота» смогут пересечь на рейсы «Победы» в Шереметьево в рамках код-шерингового соглашения (о совместном обслуживании рейсов) между авиакомпаниями. Об этом рассказали два источника «Известий», знакомые с деталями договоренностей между авиакомпаниями. Лоукостер «Победа» с мая начнет летать из

Шереметьево, что даст возможность перевозчикам осуществлять совместные транзитные рейсы. Действие код-шеринга между авиакомпаниями предусмотрено новой стратегией группы «Аэрофлот» до 2028 года.

Такое соглашение нужно в основном для организации трансферных перевозок. Каждая авиакомпания, заключившая код-шеринг, осуществляет рейс на своем сегменте в рамках одной перевозки. Например, из Нью-Йорка в Пермь с пересадкой в Москве первый рейс выполняет «Аэрофлот», а второй – «Победа». При этом сегодня лоукостер разрешает взять в салон ручную кладь с габаритами не более 93 см по сумме трех измерений (36\*30\*27), а «Аэрофлот» – до 10 кг с габаритами не более 120 см (55\*40\*25). Эти правила сохранятся и на совместных рейсах перевозчиков в рамках код-шерингового соглашения, рассказал собеседник «Известий».

По его словам, из-за этого транзитным пассажирам при пересадке с рейса «Аэрофлота» на самолет «Победы» придется сдавать ручную кладь в багаж. Но пассажиру не нужно будет дополнительно оплачивать провоз багажа и ручной клади в самолете лоукостера, уточнил он.

«Известия» направили запросы в «Аэрофлот» и «Победу».

В летнем сезоне транзитные перевозки предполагается запустить по целому ряду направлений. Так, с мая «Победа» начнет летать из Шереметьево в Махачкалу (дважды в день) и Пермь (трижды в день), следует из данных европейского поставщика авиационных данных OAG. С 1 июня лоукостер будет осуществлять перелеты в Сочи и Екатеринбург (ежедневно), в Уфу (три раза в день), а также в Стамбул (дважды в день), Анталию (один раз в день) и Ригу (два раза в день). С 1 июля появятся также рейсы в Барнаул (один раз в день) и Минеральные Воды (три раза в день). На всех этих направлениях будет действовать код-шеринг перевозчиков.

Договориться не удалось

В процессе обсуждения соглашения авиакомпаний по код-шерингу обсуждалась возможность применения норм провоза ручной клади «Аэрофлота» для транзитных пассажиров на рейсах «Победы», рассказал «Известиям» источник, знакомый с ходом переговоров перевозчиков. По его словам, лоукостер настаивал: это приведет к увеличению времени посадки и высадки пассажиров, что отразится на росте разворотного времени и приведет к падению эффективности низкобюджетной авиакомпании.

По словам исполнительного директора агентства «АвиаПорт» Олега Пантелева, сохранение норм по провозу ручной клади на рейсах «Победы», выполняемых в рамках код-шеринга с «Аэрофлотом», оправдано именно политикой лоукостера в отношении сокращения времени оборота воздушных судов. Она показала свою экономическую эффективность, отметил эксперт. В России уже сформировалась и будет расширяться аудитория пассажиров, которых устраивают существующие нормы провоза ручной клади – они уже привыкли летать налегке, считает Олег Пантелеев.

По словам эксперта, опыт, накопленный в Европе, недвусмысленно показывает, что деловая аудитория в регионе «распробовала» лоукостеры, люди в строгих костюмах и с ноутбуками стали весомой клиентской группой. Ключевые интересы этих пассажиров – обширная маршрутная сеть и точность вылета по расписанию. А дополнительная возможность сэкономить точно никому не мешает, заключил эксперт.

«Победа» начнет летать из Шереметьево на самолетах «Аэрофлота». Стратегией группы предусмотрена передача 48 самолетов Boeing 737-800 национального перевозчика в парк лоукостера, в которых будет увеличено число кресел с 158 до 189. В рамках перекомпоновки салонов на этих машинах «Аэрофлот» закупает 9 тыс. кресел общей стоимостью почти 1,43 млрд рублей, следует из документации к закупкам, с которой ознакомились «Известия». Согласно графику установки кресельного оборудования, первый самолет должен быть переоборудован в феврале 2021 года, а последний – в августе 2023-го.

Как писали «Известия», ранее «Аэрофлот» выступил с инициативой уменьшить размеры провозимого авиапассажирами багажа на 20%. Перевозчик предложил **Минтранс** внести соответствующие изменения в Федеральные авиационные правила и сократить размеры провозимого багажа с 203 до 158 см по сумме трех измерений. Благодаря этому перевозчики смогут увеличить свои доходы, отмечали участники рынка. В **Минтрансе** тогда подтвердили факт обсуждения изменений.

<https://iz.ru/1129087/maksim-talavrinov/chemodannoe-dvizhenie-tranzitnye-passazhiry-aeroflota-budut-sdavay-ruchnuyu-klad-v-bagazh>

### **РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЕКАТЕРИНА НЕКРАСОВА; 2021.02.24; ЗАКОНОПРОЕКТ О МОРСКИХ ПОРТАХ ПОВЫШАЕТ ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ИНВЕСТОРОВ**

Госдума завершает прием поправок в ФЗ «О морских портах в РФ...» для его рассмотрения во втором чтении. Он предусматривает введение обязательств для инвесторов.

В первом чтении законопроект, разработанный **Минтрансом РФ**, был принят 27 января 2021 года. Депутаты одобрили его в целом, но отправили на доработку, поскольку некоторые предложенные нормы были сочтены «сырыми».

Внесение поправок продиктовано необходимостью подтверждения планов и закрепления обязательств инвесторов по созданию и развитию портовых мощностей. Из пояснительной записки разработчиков документа следует, что в последнее время в морских портах выросло число проектов, реализация которых приостановлена инвестором на неопределенный срок. Из-за этого не используется земля, выделенная под строительство. В качестве примеров приводятся четыре проекта на Дальнем Востоке и два в Азово-Черноморском бассейне. Их реализация приостановлена из-за отсутствия денег. Законодательного механизма урегулирования взаимоотношений с инвестором, не реализующим проект в установленный срок, попросту нет.

Этот правовой пробел и планируется устранить. Предлагается ввести одинаковые условия создания инфраструктуры для всех портов страны. Сейчас они строятся на основании деклараций о намерениях, разработанных инвесторами и согласованных **Росморречфлотом**. Но декларация и сопутствующие ей документы носят рекомендательный характер. За неисполнение не накажешь.

Законопроектом предлагается ввести порядок, по которому на основании декларации будет заключаться трехстороннее (инвестор, **Росморречфлот** и администрация региона) соглашение. В нем будут прописаны обязательства бизнеса как по объему инвестиций и сроку ввода в эксплуатацию, так и по объемам перевалки грузов. Инвестора также обяжут предоставить финансовое обеспечение исполнения соглашения на сумму, соразмерную вкладу государства или инвестпрограммы ОАО «РЖД» либо **Росавтодора** в развитие подъездной инфраструктуры к портам.

Последнее условие стало одним из самых обсуждаемых в экспертной среде. Не все сочли его справедливым, посчитав, что и бизнес имеет право на гарантии на случай неисполнения обязательств со стороны других сторон соглашения. Так, по мнению аналитиков Института проблем естественных монополий (ИПЕМ), данное требование может привести к дополнительным капитальным расходам и существенно снизить экономическую привлекательность ряда проектов, а некоторые из них сделает невыгодными для инвесторов.

По оценкам аналитиков, принятие текущей редакции законопроекта может привести к тому, что инвесторы решат отказаться от 54% планируемых вложений в развитие портовых мощностей. Поэтому предлагается скорректировать требование об ответственности за неисполнение обязательств: пусть оно предполагает ответственность

для обеих сторон – инвестирующей в порты и обеспечивающей подъездную транспортную инфраструктуру.

Эксперты сомневаются и в необходимости введения требования по обеспечению перевалки грузов на уровне не ниже заявленного. Просто потому, что объем перевалки предсказать почти невозможно, поскольку он зависит от конъюнктуры на товарных рынках.

Всего в законопроекте предложено семь новых требований к инвесторам. Четыре из них, по мнению ИПЕМ, являются целесообразными и повысят эффективность инвестиций в инфраструктуру. Таковыми институт считает требования «по осуществлению инвестиций в согласованных объемах и сроках, проектированию и созданию инфраструктуры, вводу объектов в эксплуатацию в установленные сроки и эксплуатации объектов в согласованных целях и порядке».

Что касается оставшихся трех, то ИПЕМ прогнозирует: если их не скорректировать, то инвесторы могут сократить инвестиции в порты на горизонте до 2030 года на 376 млрд руб. Причем наибольший пересмотр планов предрекают по проектам в Балтийском (-234 млрд руб. инвестиций и -97 млн тонн перевалочных мощностей), Азово-Черноморском (-57 млрд руб., -65 млн тонн) и Арктическом бассейнах (-46 млрд руб., -31 млн тонн). Еще 26 проектов попали в «зону риска».

Это лишь один из многих возможных сценариев, но примечательно, что именно он удивительным образом заинтересовал наших ближайших соседей. Так, один из интернет-ресурсов Эстонии высказал мнение, что текущая редакция российского законопроекта «только на руку эстонской стороне». Ресурс напоминает, что начиная с 2015 года, нефтеналивные терминалы Эстонии терпят убытки в связи с уходом российской нефти и углеводородов. Особенно сказалось это на крупнейшем эстонском порту «Таллин», который называли «мазутным центром» СССР и всего постсоветского пространства. Не сладко приходится и другим эстонским гаваням: Сааремаа, Силламяэ, Мууга, Дирхами. «Принятие закона в том виде, который имеется сейчас, в значительной степени исправит положение в Эстонии», – считают наши соседи.

Что ж, их интерес понятен: если прогноз об отказе частного бизнеса в инвестирование развития морских портов РФ сбудется, то доля контейнерного потока Таллинна, действительно, может возрасти, что позитивно скажется на экономике Эстонии. Как такого не ждать?

Только ждать вряд ли стоит. Россия ведет курс на развитие собственной портовой инфраструктуры и переориентацию грузопотоков в свои порты на Балтике, планомерно наращивая их. По данным **Росморречфлота**, грузооборот балтийских портов РФ за 15 лет вырос втрое и в 2020 году составил 241,5 млн тонн. Для сравнения, грузооборот портов Латвии, Эстонии и Литвы составил 125 млн тонн. Через них проходит до 40 млн тонн российских грузов в год, но этот объем можно перевести в российские порты в ближайшие годы.

В Госдуме просчитывают разные варианты и точно не остановятся на том, который принесет урон национальной экономике и пользу – чужой. Поэтому нет сомнений, что закон будет принят в том виде, который устроит не наших соседей, а наш бизнес и наше государство.

<https://rg.ru/2021/02/24/zakonoproekt-o-morskih-portah-povyshaet-otvetstvennost-investorov.html>

**РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ЭКОНОМИКА СЕВЕРО-ЗАПАДА; АЛЕКСЕЙ МИХАЙЛОВ; 2021.02.25; И ПРИСТАНЬ, И ОПОРА; КАКИЕ ПОРТЫ НУЖНЫ СЕВЕРНОМУ МОРСКОМУ ПУТИ**

Не все порты Северного морского пути на сегодняшний день можно считать полноценными инфраструктурными опорными точками. К такому выводу пришли

специалисты, исследовавшие развитие арктических портов на местах. Внимание ученых привлекли два порта, которые входят в число основных для инфраструктуры СМП, – Сабетта и Диксон.

Вахтовый поселок-порт Сабетта на берегу Обской губы, где проживают около 22 тысяч человек, фактически занимает центральное положение на Северном морском пути. Однако сегодня этот порт полуавтономен. По мнению авторов исследования, он одновременно и работает на развитие транспортной системы в Арктике, и изолирует себя от нее. Порт обслуживает газозовы, везущие ямальский газ в Европу и Азию, но при этом он «заточен» сугубо под нужды проекта, не являясь убежищем для судов, не принимая и не обслуживая корабли, которые не относятся к проекту «Ямал СПГ». Ученые приводят случай, когда неисправное грузовое судно было отбуксировано на рейд Сабетты, но администрация порта категорически отказалась принять его. То есть функцию поддерживающей – опорной – инфраструктуры порт практически не выполняет, считают исследователи.

Что касается Диксона, то сегодня он является полным антиподом Сабетте. В 2015 году Диксон, являющийся самым северным материковым поселком в мире, отметил 100-летний юбилей. Сейчас он находится в упадке. По данным на 2020 год, в нем живут 529 человек. Его соприкосновение с Северным морским путем выражается сегодня в летнем завозе генеральных грузов и немногочисленных поставках попутных грузов ледоколами. Перспективы развития Диксона сегодня связываются с разработкой Сырадасайского месторождения угля на полуострове Таймыр, в 120 километрах к юго-востоку от поселка. Запасы месторождения оцениваются в 5,7 миллиарда тонн, начать его освоение предполагается в 2021 году.

Ученые резюмируют: представление об СМП как о целостном проекте, проверяемое на практике в отдельных поселках, далеко не во всем совпадает с реальностью.

Иную точку зрения высказывает Михаил Григорьев, ведущий научный сотрудник Национального исследовательского института мировой экономики и международных отношений имени Е. М. Примакова РАН. По его мнению, на коммерческие порты нельзя возлагать выполнение не свойственных им функций. Создавать в портах СМП капитальные судоремонтные мощности – экономически нецелесообразно, убежден эксперт.

Упадок портов может говорить не только о нерадивом подходе к их содержанию, но и о том, что тот или иной порт просто не нужен. Когда меняется структура грузопотока, нет смысла содержать избыточные мощности, поскольку это очень дорого.

Тем не менее наращивание портовых мощностей в Арктике необходимо, отметил **премьер-министр Михаил Мишустин** на совещании в Мурманске. Помимо этого, предстоит серьезно развивать аварийно-спасательную инфраструктуру и навигацию, обеспечивать безопасность мореплавания и возможность оперативно оказывать медицинскую помощь экипажам судов. Многие из этих задач сформулированы в плане развития инфраструктуры Северного морского пути до 2035 года, который был утвержден в конце 2020 года. Что касается портов за его границами и всей остальной транспортной инфраструктуры, то это сфера ответственности **Минтранса России**.

<https://rg.ru/2021/02/25/reg-szfo/kakie-porty-nuzhny-severnomu-morskomu-puti.html>

**РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – НЕДЕЛЯ – СЕВЕРО-ЗАПАД; МАРИЯ ГОЛУБКОВА; 2021.02.24; ЧП ДОЛЖНО СТАТЬ МЕНЬШЕ; СЕВЕРО-ЗАПАДНОЕ УПРАВЛЕНИЕ СК НА ТРАНСПОРТЕ ПОМОЖЕТ МИНТРАНСУ В РАЗРАБОТКЕ ПРАВИЛ БЕЗОПАСНОСТИ**

Пандемия существенно ограничила для нас возможности свободного передвижения, но происшествий и преступлений на транспорте меньше не стало. И во многих случаях их основной причиной становятся пробелы в законодательстве – требования безопасности не

выполняются, потому что их просто нет. Разрабатывать предложения в таких случаях приходится Следственному комитету. Какие нормативные акты прямо сегодня пишутся кровью, на «Деловом завтраке» в «Российской газете» рассказал руководитель Северо-Западного следственного управления на транспорте Следственного комитета РФ Павел Выменец.

Павел Сергеевич, в этом году СК России отметил 10-летие с момента создания. С какими итогами ваше ведомство подошло к юбилею?

Павел Выменец: Структура преступности в целом не меняется. В среднем в год наше управление заканчивает 500-600 уголовных дел самой разной направленности – от убийств до коррупции и преступлений в сфере транспортной безопасности.

За десять лет с момента создания СК сильно изменилась техническая оснащенность. В начале главными инструментами были лампа криминалистического света и чуть ли не рулетка, сегодня в нашем распоряжении цианокрилатная камера (предназначена для поиска отпечатков пальцев на помещаемых в нее предметах), генетический банк данных, квадрокоптеры, гидролокатор бокового обзора (средство звукового обнаружения подводных объектов с помощью акустического излучения), анализатор ценных металлов, катер и снегоход, спецприборы, которые позволяют установить местонахождение камер на близлежащих домах. С их помощью, к примеру, было раскрыто дело о причинении тяжкого вреда здоровью, повлекшее смерть потерпевшего. Человек, приехавший в Петербург, умер на Ладожском вокзале, а оказалось, что его избил охранник хостела. Установить это помогла скрытая камера, которую мы обнаружили. Сейчас дело рассматривается в суде.

В чем основная сложность расследования преступлений на транспорте?

Павел Выменец: В свое время квалифицировать дела именно по статье 238 УК РФ «Оказание услуг, не отвечающих требованиям безопасности» было ноу-хау СК. В Петербурге таким образом удалось навести порядок сначала в перевозках маршрутками и убрать с улиц города разваливающиеся «газели», а потом на водном транспорте – по рекам и каналам. Раньше ГИМС выписывал штрафы тысячами, но перевозчикам было проще отдать им две-три тысячи, чем закупать спасжилеты и проводить необходимые работы. И только когда мы стали возбуждать уголовные дела и направлять их в суд, все быстро пришло в порядок.

Но наша задача – не просто разобраться с тем, что произошло в конкретном случае, но и установить причины. И здесь мы все чаще выявляем не то что пробелы – пропасти в законодательстве. Но мы, к сожалению, обнаруживаем их только тогда, когда происходит что-то серьезное.

Например?

Павел Выменец: В Коми в прошлом году был выявлен случай, когда капитан парома вышел в рейс пьяным и совершил столкновение с опорой моста. Далее выяснилось, что мужчина стоит на учете в наркологическом диспансере по причине хронического алкоголизма. Когда копнули глубже, выяснилось, что правила допуска капитанов к управлению судном регламентируются нормативным актом 1975 года, выпущенным министерством, которого уже давно не существует, и о документе спустя полвека никто уже не помнит. По результатам расследования этого дела мы направили представление **министру транспорта**, где изложили свои соображения. Сейчас готовится соответствующий приказ.

Практически аналогичная ситуация выявилась в ходе разбирательства причин столкновения двух самолетов в аэропорту Гостилицы. Оказание услуг на сверхлегкой и легкой авиации – а там планировались экскурсионные полеты вокруг Лахта-центра – вообще не регламентированы. До февраля 2020 года существовало лицензирование деятельности по перевозкам воздушным транспортом, куда в том числе можно отнести и оказание услуг, связанных с экскурсионными полетами на легких воздушных судах,

однако затем эту норму убрали. И теперь любой человек, имеющий легкомоторный самолет, может этим заниматься.

Если смотреть на проблему шире, то при организации экскурсионных полетов юрлица или ИП чаще всего относят себя к операторам, которые лишь связывают клиента с пилотом. Они не считают, что оказывают услуги, тем самым пытаясь снять с себя ответственность за какие-либо чрезвычайные происшествия в момент полета. Проверку навыков пилотов либо соблюдение требований авиационной безопасности эти «операторы» не проводят. Единственное, что их интересует, это материальная выгода, тогда как все последствия остаются на откуп пилоту. Вторая причина, по которой происходят авиационные происшествия, – это отсутствие должного контроля непосредственно на самих посадочных площадках.

Так, когда мы получили видеозапись столкновения в Гостилицах, то выяснилось, что оба самолета поднялись в воздух с разницей всего в 25 секунд и один догнал другой в воздухе. На взлетно-посадочной полосе в Гостилицах решение о взлете принимает пилот. А если бы в законе была норма, которая разрешает оказывать такие услуги только там, где есть диспетчер либо руководитель полетов, то трагедии бы не произошло. Второму самолету просто не дали бы так быстро взлететь. Сейчас представление по данному поводу, которое содержит наши предложения, находится на утверждении в центральном аппарате СК. Оно тоже будет направлено в **Минтранс**.

Что именно вы предлагаете?

Павел Выменец: Аэропорт, который предоставляет транспортные авиауслуги, по нашему мнению, обязан иметь диспетчерскую службу и службу медицинского контроля для пилотов. Кроме того, право оказывать такие услуги должны иметь только лицензированные организации, которые могут отчитаться, кого они берут на работу. Необходимо также предусмотреть определенный налет часов для пилота. Пока этой нормы нет, сегодня можно получить летное свидетельство, а завтра уже поднимать в воздух экскурсии.

А виновные продолжают оказывать свои услуги?

Павел Выменец: Официально запретить им мы не можем. Но, пользуясь этим прецедентом, обязательно наведем порядок в этой сфере.

Недавно был выявлен факт, когда к управлению воздушными судами оказались допущены люди, которые не проходили необходимого обучения – документы им просто выдавали за деньги. Как удалось вскрыть эту схему?

Павел Выменец: Мы работали по этому делу совместно с ФСБ и сотрудниками транспортной полиции. Информация поступила от пилота, который хотел пройти дополнительное обучение. С его помощью был зафиксирован факт коммерческого подкупа, затем начались сбор доказательств и выявление аналогичных случаев. Установлено, что механизм действовал в течение пяти лет, за указанный период было выдано более 400 свидетельств пилотов, из которых 162 – без фактического прохождения обучения и подтверждения летных навыков. Все они на основании представления следствия были аннулированы. Всего было задокументировано 75 эпизодов подкупа. Кроме того, часть пилотов были привлечены к уголовной ответственности за коммерческий подкуп.

Почему не все?

Павел Выменец: Некоторые пилоты освобождены от уголовной ответственности, так как сотрудничали с органами следствия. Кстати, по этому делу было выявлено более 120 случаев выдачи свидетельств коммерческим пилотам различных российских авиакомпаний. То есть тем, с кем мы все время от времени летаем.

Тут и поблагодаришь пандемию: меньше полетов – меньше рисков...

Павел Выменец: Я бы не сказал, что в связи с мерами по предупреждению распространения коронавирусной инфекции количество преступлений на транспорте сократилось.

В конце января в Петербурге снова ослепили лазером пилота сажающегося самолета. Насколько успешно расследуются подобные дела?

Павел Выменец: Сейчас по данному факту проводится проверка. Было установлено место, где все происходило, это кафе в Петергофе. Оттуда изъяты записи видеонаблюдения, идет установление личности хулигана. Кстати, квалифицируются такие преступления по статье 213 УК РФ, то есть именно как хулиганство. И хотя создается угроза жизни и безопасности большому количеству человек, санкции по ней сравнительно небольшие – максимум до пяти лет лишения свободы.

К сожалению, расследовать такие дела довольно тяжело, поскольку сложно установить личности виновных. Поэтому у таких граждан хотелось бы узнать, какая у них будет реакция и ощущения, если они попадут в подобную ситуацию.

На ваш взгляд, следователь – это прежде всего человек или инструмент правоохранительной системы?

Павел Выменец: Конечно человек. Со своими эмоциями, со своим отношением к работе. Необходимо умение общаться, иметь навыки психолога – и в работе с потерпевшими, и в работе с подозреваемыми. Я считаю, что не каждый сможет работать следователем – приходится постоянно решать человеческие судьбы, видеть горе, пропускать это через себя. Но если человек может это – он сможет работать практически в любой сфере.

<https://rg.ru/2021/02/24/reg-szfo/sk-pomozhet-mintransu-razrabotat-poriadok-dopuska-kapitanov-k-rabote.html>

### **РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; ТАТЬЯНА КАРАБУТ; 2021.02.25; ОТСЕЮТ ЛИШНЕЕ; ПЕСТИЦИДАМ И ХИМИКАТАМ ОГРАНИЧАТ ДОСТУП В РОССИЮ**

С 29 июня 2021 года провозить в Россию пестициды и агрохимикаты предлагается только через **спецпункты пропуска** через границу. И список их планируется сделать очень ограниченным. Соответствующий проект постановления правительства проходит общественное обсуждение.

По нему госконтроль за обращением пестицидов и агрохимикатов будут проводить в трех автомобильных, трех воздушных, трех морских и одном железнодорожном **пунктах пропуска** через госграницу. Два автомобильных будут работать на прибалтийском направлении (Бурачки, Шумилкино) и один – на китайском (Забайкальск грузовой). Один железнодорожный расположится в Забайкальске. По морю **спецпункты пропуска** будут организованы во Владивостоке, Восточном, Новороссийске. Два воздушных будут действовать в Москве (Шереметьево и Домодедово) и один во Владивостоке. Всего, по данным **Минтранса**, в России более 300 **пунктов пропуска** через госграницу.

Постановление идет в дополнение к закону о безопасном обращении с пестицидами и агрохимикатами. С 2021 года контроль за этим возвращается к Россельхознадзору. Ведомство будет контролировать ввоз агрохимикатов через границу, соблюдение правил их производства, продажи, хранения, применения, обезвреживания, уничтожения и захоронения. До этого с 2011 года Россельхознадзор был лишен этих полномочий. Поступающий в страну импорт на границе никто не контролировал. В результате, по подсчетам Российского союза производителей химических средств защиты растений, доля контрафактных пестицидов на отечественном рынке сейчас достигает 30%.

<https://rg.ru/2021/02/24/pesticidam-i-himikatam-ogranichat-dostup-v-rossiiu.html>

### **РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА, АЛЕКСАНДР ЛЕНИН; 2021.02.25; МЕТАЛЛ УСТАЛ? ЗАГОРЕВШИЙСЯ**

### ДВИГАТЕЛЬ ПРИЗЕМЛИЛ BOEING 777 В США, ЯПОНИИ И ВЕЛИКОБРИТАНИИ

Несколько стран приостановили эксплуатацию самолетов Boeing 777 после инцидента с возгоранием двигателя одной из таких машин в небе над США. В частности, соответствующее решение приняли власти Великобритании и Японии.

Напомним, что 21 февраля Boeing 777 компании United Airlines поднялся в воздух из аэропорта Денвера и взял курс на Гавайские острова. Через несколько минут после взлета в районе правого крыла лайнера раздался хлопок и загорелся двигатель. Пассажиры с тревогой наблюдали за происходящим через иллюминаторы. На борту находился 241 человек, включая десятерых членов экипажа.

Некоторые из них рассказали, что почувствовали тряску и заметили, как самолет стал терять высоту. Сумевшие сохранить самообладание засняли все на видео. На кадрах, которые теперь можно найти в интернете, виден горящий мотор, от которого под напором воздуха и разрушительным действием высокой температуры отваливаются детали.

Части обшивки мотора позже обнаружили в разных местах неподалеку от Денвера, в том числе в парке Коммонс и некоторых районах города Брумфилд. Полиция опубликовала снимок, на котором запечатлена передняя часть гондолы. Она рухнула впритирку со стеной одноэтажного дома.

Нужно отдать должное профессионализму пилотов, которые быстро сориентировались и, несмотря на неисправность, благополучно посадили машину. Никто из находившихся в самолете людей не пострадал.

Компания Boeing после инцидента рекомендовала авиаперевозчикам приостановить использование лайнеров с двигателями Pratt & Whitney PW 4000 и предложила дождаться результатов проверки Федерального управления гражданской авиации (FAA). На этот призыв отреагировали не только в США, но и в некоторых других странах, в том числе в Великобритании и Японии. Не дожидаясь директив со стороны правительства, аналогичному примеру последовали крупные южнокорейские перевозчики Korean Air Lines and Asiana Airlines.

Примечательно, что в Стране восходящего солнца уже фиксировали неполадки в работе двигателей самолетов Boeing. В начале декабря прошлого года лайнер авиакомпании JAL, который следовал в Токио, из-за технической неисправности вынужден был прервать полет и вернуться в город Наха на Окинаве.

Вчера глава Национального совета по безопасности на транспорте США Роберт Самуолт озвучил предварительную версию случившегося. По словам чиновника, ЧП произошло из-за усталости металла. Иначе говоря, накопившиеся повреждения в материале привели к разрушению конструкции. Американец добавил, что у двигателя сломались обе лопасти, в нижней части самолета обнаружены небольшие повреждения.

Между тем специалисты продолжают расследование, пока не исключат другие возможные версии. Эксперты, в частности, проведут тщательный анализ работы винтов двигателя Pratt & Whitney PW 4000.

Между тем

**Росавиация** не планирует приостанавливать эксплуатацию самолетов Boeing 777 в России, и этот вариант не рассматривается, заявили в ведомстве. Как пояснили в **Росавиации**, для запрета на полеты таких воздушных судов нет оснований. Российские авиакомпании используют воздушные суда модификации Boeing 777-300ER, оборудованные двигателями General Electric GE90-115B. А на самолете Boeing 777-222 авиакомпании United Airlines, с которым произошел инцидент в США, был установлен совершенно другой двигатель – Pratt & Whitney PW4000-112. Этот двигатель разрушился во время полета. К моменту инцидента он уже наработал около 37 тысяч летных часов. Самолет же находился в эксплуатации с 29 сентября 1995 года, то есть более 25 лет, отметили в **Росавиации**. Различные авиакомпании в мире эксплуатируют 59 воздушных

судов модификации Boeing 777-200 с двигателями Pratt & Whitney PW4000-112. Федеральная авиационная администрация США (FAA) приостановила эксплуатацию модификации воздушных судов Boeing именно с такими двигателями. А вот приостанавливать эксплуатацию самолетов Boeing 777 с двигателями General Electric GE90-115B, по информации **Росавиации**, FAA не предполагает. Инциденты с самолетами Boeing всегда приковывают к себе особое внимание. Для многих авиакомпаний эти воздушные суда составляют основу парка. В воздушном парке магистральных воздушных судов российских авиакомпаний, по данным открытых источников, самолеты Boeing составляют около половины всех судов. Десятка крупнейших авиаперевозчиков страны эксплуатирует около 250 самолетов Boeing. Из них воздушные суда собственно модификации Boeing 777 составляют примерно 17%. Приостановка эксплуатации этих самолетов, конечно, отразилась бы на российском рынке авиаперевозок. Сейчас подавляющее большинство направлений международного авиасообщения по-прежнему закрыты из-за пандемии. Так что выбывшие временно из эксплуатации Boeing 777 нашлось бы чем заменить. К тому же в вопросах безопасности сами авиакомпании предпочитают проявить осторожность. Осторожно действует и **Росавиация**. Эксплуатацию другой модификации – Boeing 737 MAX после катастроф, произошедших в октябре 2018-го над Яванским морем и в марте 2019 года в Эфиопии, в России пока не возобновили. В **Росавиации** в январе 2021 года заявили, что самолет еще проходит сертификацию в России. В октябре 2020 года Европейское агентство авиационной безопасности признало Boeing 737 MAX после проведенной модернизации безопасным для возобновления полетов.

### **РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА, ОЛЬГА ИГНАТОВА; 2021.02.25; КАК ПУТЕШЕСТВОВАТЬ В ПОЕЗДЕ С СОБАКОЙ ИЛИ КОШКОЙ; НОСЫ ПО ВЕТРУ**

С 1 сентября меняются правила перевозки животных в поездах, но только при транспортировке грузовыми составами, то есть сельхозживотных, редких, диких и цирковых. При их перевозке грузоотправитель обязан обеспечить безопасные корма, а перевозчик и проводник – воду и уборку во время стоянок поездов.

Они же должны оповещать ветеринарный надзор о случаях заболевания, а также об отказе от еды и воды. Для домашних питомцев все основные правила сохраняются.

1. В скоростных «Сапсанах» нельзя перевозить крупных собак. Исключение – собаки-проводники для инвалидов. Кошек и собак мелких пород в «Сапсане» можно перевозить в переноске. За животных предусмотрена доплата к стоимости билета – 400 руб.

2. В поездах дальнего следования перевозить животных можно в вагонах «Люкс», СВ, купе, плацкартных и общих вагонах, а также в вагонах с местами для сидения. «Перевозка крупных собак всегда осуществляется только в купейных вагонах, СВ и «Люкс» с выкупом целого купе. Перевозка мелких домашних (комнатных) животных, мелких собак, птиц в зависимости от класса обслуживания возможна как с выкупом купе, так и без такой необходимости. Собак-поводырей маломобильные пассажиры могут провозить с собой в вагонах всех категорий», – рассказали в **РЖД**.

3. В вагоне могут находиться разные животные в неограниченном количестве. За ними следит хозяин. Нельзя допускать прогулок животных по вагону.

4. При покупке билета на **РЖД** вагон, в котором разрешена перевозка животных, помечается пиктограммой в виде лапы животного. Аналогичная пиктограмма проставляется и на стандартном бланке билета пассажира при оформлении билета в кассе. Ветеринарных документов предоставлять не нужно.

5. Размер переноски для мелких домашних животных по сумме трех измерений не должен превышать 180 см. В одной переноске может размещаться не более двух животных или птиц. Крупные собаки перевозятся в намордниках и с поводком.

6. Можно отправить без сопровождения мелких домашних и других животных, например, ежа или норку, если они спокойные, чистые и здоровые. Стоимость услуги начинается от 820 рублей. В течение всей поездки животное будет находиться в закрытой опломбированной клетке (контейнере) в багажном купе под присмотром проводника. Вместе с питомцем можно отправить в конверте сопроводительные документы (ветеринарный паспорт, метрику, родословную, паспорт), поилку с водой, кормушку и корм, одну игрушку, абсорбент.

<https://rg.ru/2021/02/24/kak-puteshestvovat-v-poezde-s-sobakoj-ili-koshkoj.html>

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; СВЕТЛАНА МЕНТЮКОВА; 2021.02.25; В РОССИИ РАЗРАБОТАЮТ ВЫСОКОСКОРОСТНОЙ ПОЕЗД

ОАО «Российские железные дороги» заключили контракт с компанией «Уральские локомотивы» на разработку поезда для высокоскоростных магистралей, развивающего скорость более 400 километров в час. Об этом в интервью телеканалу «Россия 24» сообщил заместитель главы Минпромторга РФ Александр Морозов. Максимальная конструкционная скорость поезда «Сапсан» составляет 300 км в час.

«Особенно запомнился в прошлом году большой контракт, заключенный в инновационном направлении между «Российскими железными дорогами» и компанией «Уральские локомотивы» (ООО «Уральские локомотивы» – совместное предприятие Группы «Синара» и концерна «Сименс АГ», созданное в 2010 году с целью партнерства в области железнодорожного машиностроения – прим. «РГ») на разработку высокоскоростного поезда», – сообщил Морозов.

Он напомнил, что уже ставшие привычными российским пассажирам «Сапсаны», «Ласточки», и «Иволга» производятся в РФ по полному циклу производства. Это полностью локализованные машины, являющиеся скоростными поездами.

Он уточнил, что в новой разработке речь идет о высокоскоростном поезде, который будет развивать скорость более 400 км в час. «Это новые подходы, в том числе к безопасности пассажиров. Эта работа запущена, и мы надеемся, что в ближайшее время наши производители сумеют с учетом уже имеющихся компетенций представить отечественные высокоскоростные поезда. Для нашей страны это тоже является важной вехой в данном направлении», – подчеркнул Александр Морозов. Он также отметил в железнодорожном машиностроении прорывные проекты, которые позволили этому сектору в 2020 году осуществить достаточно бурный рост по некоторым сегментам. «Например, предприятия «Трансмашхолдинга», в том числе «Тверской вагоностроительный завод», сумели получить достаточно большой экспортный контракт. Это более 1300 вагонов, пассажирских вагонов локомотивной тяги для железных дорог Египта. Благодаря этому заказу, который будет исполняться в течение нескольких лет, производство в этом сегменте у нас выросло почти на 30%», – сказал представитель Минпромторга.

Он также сообщил, что в плане железнодорожного машиностроения, говоря о выпуске грузовых вагонов или локомотивов, отрасль подстраивается под планы основных партнеров. «По локомотивам это, конечно, ОАО «Российские железные дороги», оно для нас является драйвером, поставщиком задач по инновационности, по производительности локомотивов. Что касается объемов грузовых вагонов, то они следовали прямо за объемом грузоперевозок», – уточнил Морозов.

<https://rg.ru/2021/02/24/v-rossii-razrabotaiut-vysokoskorostnoj-poezd.html>

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ЭКОНОМИКА ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА; ИНЕССА ДОЦЕНКО; 2021.02.25; ТЕПЕРЬ НЕ ПРОКАТИТ; ГОТОВЫ ЛИ В ДФО ПРОВОДИТЬ ТЕХОСМОТР ПО-НОВОМУ

С 1 марта в России начнут действовать новые правила технического осмотра автомобилей. Уйдет в прошлое выдача липовых диагностических карт: машину придется обязательно загонять на станцию ТО, где во время процедуры ее будут дважды фотографировать с указанием координат. Вся информация о состоянии железного коня (по новым условиям придется учесть свыше 80 требований к его безопасности) и данные о техосмотре окажутся в цифровой карте за электронной подписью специалиста, а в итоге – в общей базе ЕАИСТО. Доступ к ней получают МВД и страховые компании.

Звучит все это очень хорошо. Если не учитывать почти панические настроения, овладевшие игроками рынка. О неготовности многих станций техосмотра перейти на новый режим работы говорят не только их владельцы, но и страховщики, и сотрудники ГИБДД. Чем может обернуться ситуация для Дальнего Востока?

Помигайте фарами

Блицопрос автолюбителей, проведенный корреспондентом «РГ» среди знакомых в разных регионах округа, выявил удручающий факт. Больше половины владельцев личного транспорта получают диагностические карты, обходясь без техосмотра. Конечно, выборка не совсем корректна, но результаты «исследования» уж очень ожидаемы. Вишенкой на торте стал ответ одного из респондентов:

– Последний раз я проходил техосмотр в 1990-е. Работники страховых компаний и сотрудники ГИБДД ни разу не интересовались диагностической картой. В суровых дальневосточных условиях большинство авто с переделками, в заводском виде по нашим дорогам на них не поездишь.

Регион, в котором остались такие нелюбопытные страховщики, знакомый слезно попросил не называть, хотя подозрения, что с 1 марта вольница закончится, у него уже появились.

Впрочем, людей, честно доставляющих машину на ТО, тоже немало. И с особыми сложностями получение карты не связано.

– Прохожу осмотр регулярно. Происходит это так: «Посигнальте. Покажите аптечку, аварийный знак. Помигайте фарами. Ну все, до свидания», – говорит хабаровчанка Илона. Стоит ли удивляться, что добросовестные операторы техосмотра в целом реформу поддерживают.

– Решение очень нужное, – говорит владелец одной из хабаровских станций Илья Одегов.

– То, что происходило в последние годы, иначе как беспределом и не назовешь. Весь техосмотр «ушел» в продажу карт. Я честный оператор и меня такое задевает. Почему кто-то за год спокойно «делает» 11 тысяч карт, если реально можно выдать лишь от двух до трех тысяч? Одна машина проходит проверку 20-30 минут. Если станция обслуживает больше 30-35 авто в день – значит, это липовая диагностика. Не секрет, что часто в жульническом бизнесе замешаны страховые – нет, не компании – агенты. Например, региональный тариф на осмотр легковой машины – 528 рублей. Они покупают карты у недобросовестных операторов за 300 и продают за тысячу. Спекулянты.

Ряды поредеют

Теперь продавцам липовых карт делать на рынке будет нечего. Следует ли ожидать появления очередей из приехавших на на осмотр машин? Не исключено: сертифицированных станций станет меньше и они будут ограничены по количеству автомобилей, которые могут пройти ТО в течение суток. Российский союз автостраховщиков (РСА) уже объявил, что из пяти с лишним тысяч станций, числящихся в реестре операторов, половина даже не ответила на запрос, готовы ли они продолжить работу по новым требованиям!

Но недобрые сюрпризы получили и добросовестные игроки рынка. Начнем с оборудования – для съемки машины обычный фотоаппарат не подойдет, можно использовать только поверенные в Росстандарте устройства. Это затратно. Проверку тех самых 80 пунктов безопасности тоже нужно обеспечить специальной и дорогой аппаратурой. Кстати, первые эксперименты с геолокацией вдруг показали, что в местах плотной застройки координаты определяются ошибочно. В **минтрансе** в связи с этим собираются увеличить допустимую погрешность (сейчас она составляет 15 метров).

– РСА обеспокоен складывающейся ситуацией, предвидит затруднения для водителей с прохождением ТО при нехватке операторов, отвечающих новым требованиям закона, – рассказал «Интерфаксу» президент союза Игорь Юргенс.

Он сообщил, что автостраховщики уже предложили Центробанку отвязать диагностические карт от полисов «автогражданки» при оформлении договора ОСАГО, чтобы избежать возможной дестабилизации своего сегмента. Но о каких-то решениях на этот счет не слышно.

Илья Одегов считает, что некоторые проблемы – например, с геолокацией – надуманные.

– У меня подозрение, что в таком случае речь идет об обычных гаражах. Под землей у них бункер для проведения ТО. В бункере, конечно сигнал не «возьмет». В хабаровской ассоциации операторов техосмотра у добросовестных компаний таких проблем не возникло, – говорит он.

Зато изменение требований к производственно-технической базе ударило по всем.

По словам Одегова, минимальные вложения, необходимые для приведения в порядок одной станции, – от двух миллионов рублей.

– Заводы «задрали» цены на оборудование. Мне непонятно: разве нельзя на государственном уровне как-то ограничить их аппетиты? – задается он вопросом.

Тарифы ниже разумного

Деньги – большая тема. Средств на реорганизацию у добросовестных станций не хватает. Остается брать кредиты.

– Под льготный процент банки давать не хотят, а обычный для нас непосилен, – сетует Одегов. – Государственных программ на перевооружение станций ТО не предусмотрено. Изменение правил и требований техосмотра есть. А программ, помогающих внедрить эти новшества, нет.

– Нам не хватает ресурсов, – рассказывает руководитель отраслевой компании из Уссурийска Юлия Поленок. – Потребовалась закупка нового оборудования, нужно было переобучать специалистов. Готовим потихоньку, по одному. Затрат много, а дохода, чтобы все их перекрывать, нет.

Последняя фраза не должна удивлять. Все упирается в тарифы, низкие до смешного, – так считают специалисты.

– Предельные размеры ниже реальных затрат. Иногда в три-четыре раза, – объясняет генеральный директор ассоциации «Техосмотр ДВ» Виктор Шпаков.

По словам общественника, новая методика установления предельного размера оплаты необходима. Пока ФАС только обещает ее разработать, власти в регионах начинают понимать: стоимость техосмотра поднимать нужно. Ведь обеспечение достаточного количество пунктов ТО возложено именно на правительства территорий. Но попробуй обеспечить, если это невыгодно бизнесу. В том же Хабаровском крае отраслевому сообществу удалось убедить соответствующие ведомства, и в марте цена немного увеличится.

– Методика установления тарифов по стране уравнивает Дальний Восток, где восемь месяцев длится зима, с Сочи, – горячится Илья Одегов. – У нас все стоит больших денег: само оборудование, его обслуживание, отопление. Если б здесь зимой была плюсовая температура, я поставил бы на улице шатер и был бы очень доволен полученными 500 рублями за осмотр одной машины. А ведь еще и налоги платить надо, и зарплату людям!

Системный подход

На взгляд Виктора Шпакова, при реформировании системы техосмотра необходимо правильно расставить приоритеты.

– Надо четко определить, для чего все это делается. В принятой правительством страны стратегии безопасности дорожного движения заложена цель – нулевая смертность в ДТП к 2030 году, – говорит он.

А поэтому нужно говорить о системных преобразованиях. Именно они должны быть итогом масштабных перемен, а не просто ликвидация «левых» диагностических карт.

– По статистике четыре процента всех ДТП у нас происходит по вине неисправности транспортного средства, – напоминает Виктор Шпаков. – Они проанализированы? Почему все эти машины в негодном состоянии вышли на трассу? Какова в этом вина станций техосмотра? Как нужно изменить технологию проведения ТО?

Перечень нормативных документов, связанных с реформой, в основном касается, по мнению общественника, производственно-технической базы. Это опять же фотоаппараты, геолокация, размеры ворот и канав, высота помещения и так далее.

– Это важно, но это вторично! Главное – соблюдение технологии проведения техосмотра, – убеждает Шпаков. – Смотрите, геолокацию мы зафиксируем, а как зафиксировать параметры состояния автомобиля? Как сделать это автоматически, минимизировав человеческий фактор? Недостаток реформы в том, что упор в ней сделан не на том, на чем нужно. Да, проблему с левыми картами сейчас, наверное, решат. А проблему качества техосмотра? Где прописано в качестве обязательного элемента повышение квалификации специалистов? Где хотя бы программы по обучению работы с ЕАИСТО? Где включено изменение методики установления тарифов? Где прописаны возможные льготные условия для добросовестных операторов?

А еще, как считает генеральный директор ассоциации «Техосмотр ДВ», в каждом регионе должна быть подписанная губернатором программа развития станций ТО. В ней следует предусмотреть развитие производственно-технической базы, работу центров безопасности, подготовку кадров. И вот тогда реформа будет полной.

<https://rg.ru/2021/02/25/reg-dfo/gotovy-li-v-dfo-provodit-tehosmotr-po-novomu.html>

### **КОММЕРСАНТЪ; НИКИТА КОРОЛЕВ; 2021.02.25; РАЗБРОД И ШАТАНИЯ СНИМУТ С ЭКРАНОВ; В МОСКОВСКОМ МЕТРО ПОЯВИТСЯ НОВАЯ СИСТЕМА СЛЕЖКИ**

Власти Москвы установят на 85 станциях метрополитена специальные мультимедийные экраны с камерами видеонаблюдения. Они смогут распознавать, например, быстрые движения, пересечения линий и «праздношатания». В самом метро внедрение системы объясняют необходимостью дополнительного информирования пассажиров и трансляции рекламы. Но камеры на экранах смогут также собирать данные о людях для маркетинговых целей, предупреждают эксперты.

Власти Москвы потратят 932 млн руб. на покупку и установку 316 мультимедийных экранов с камерами, оснащенными функцией распознавания лиц, на 85 станциях Московского метрополитена, обнаружил “Ъ” на портале госзакупок. Из тендерной документации следует, что экраны будут транслировать рекламу, сообщения метрополитена, а также наблюдать за пассажирами. Победителя выберут 4 марта, все работы он должен завершить в декабре.

В ГУП «Московский метрополитен» пояснили “Ъ”, что экраны нужны для информирования в экстренных ситуациях, оповещения об изменениях в работе транспорта, новых сервисах, а также демонстрации справочной и коммерческой информации. «Видеокамеры в экранах не предназначены для распознавания лиц и поиска конкретных людей», – заверили в ГУПе.

Однако в техническом задании говорится, что каждая из камер должна иметь автофокус, снимать в высоком разрешении Full HD и поддерживать интеллектуальные модули, в числе которых, например, «детектирование лиц», подсчет людей и распознавание их скопления.

Самый продвинутый функционал должен обеспечить «модуль определения поведения объектов». С его помощью планируется фиксировать «пересечение линии», «быстрое движение», а также «праздношатания». Разрабатываемая система должна интегрироваться с IT-системами метрополитена для передачи «метаданных от камеры о распознанном объекте».

Все вычисления будут происходить не в центре обработки данных, а непосредственно в камерах, в которых необходимы 2 Гб оперативной памяти и жесткий диск объемом 4 Гб, следует из документа. Доступ к комплексу получают сотрудники метрополитена и Центра организации дорожного движения Москвы (ЦОДД), а также служащие управления по гражданской обороне и чрезвычайным ситуациям. Также к системе подключат внешнюю рекламную платформу, чья принадлежность не уточняется.

Столичные власти начали активно развивать в метро систему видеонаблюдения полтора года назад: в ноябре 2019 года мэрия заказала 258 серверов, 105 компьютеров и систему хранения данных общей емкостью 9 петабайт на 1,2 млрд руб. В январе 2020 года был объявлен конкурс на 1,9 млрд руб. на поставку оборудования для системы распознавания лиц на транспорте. В августе 2020 года стало известно, что оператор сети Wi-Fi в метро «МаксимаТелеком» выиграл тендер стоимостью почти 1,4 млрд руб. на поставку 12 тыс. камер с функцией распознавания лиц, которые будут установлены в вагонах (см. «Ъ» от 5 августа 2020 года). Система должна была заработать уже в сентябре, но проект забуксовал, поскольку тендер провели позже запланированных сроков (см. «Ъ» от 2 сентября 2020 года).

Более серьезные планы по цифровизации метрополитена намечены на весну: проездную карту «Тройка» власти планируют сделать персонализированной, а проходить в метро можно будет в том числе по биометрии лица через систему распознавания лиц, которая до сих пор использовалась для отслеживания и задержания преступников.

По мнению экспертов, новая мультимедийная система, которую заказывает Московский метрополитен, предназначена в первую очередь для фиксирования и анализа поведения людей.

«Например, это нужно для оперативного реагирования на опасные ситуации», – объясняет источник на телекоммуникационном рынке. Решения, использующие аналитику непосредственно на камерах, по его словам, набирают популярность во всем мире, но в России пока широко не применяются. Судя по техническим документам, система нужна, чтобы в том числе собирать данные о пассажирах и предоставлять их рекламным агентствам для маркетинговых целей, добавляет глава юридической практики «Роскомсвободы» Саркис Дарбинян. Он сомневается, что у пассажиров будут получать согласие на сбор таких данных.

<https://www.kommersant.ru/doc/4704068>

### **ПРАЙМ; 2021.02.24; НАВИГАЦИЯ НА ЮГЕ РФ К 2024 ГОДУ МОЖЕТ БЫТЬ ПРОДЛЕНА С 8 ДО 9 МЕСЯЦЕВ – РОСМОРРЕЧФЛОТ**

Навигационный период работы Волго-Донского и Азово-Донского бассейнов может быть продлен с восьми до девяти месяцев к 2024 году, сообщил **заместитель руководителя Росморречфлота Константин Анисимов**.

«В рамках разработки (транспортной – ред.) стратегии серьезно рассматривается вопрос о продлении навигационного периода работы Волго-Донского и Азово-Донского бассейнов к 2024 году до девяти месяцев. Сегодня примерно восемь месяцев работает эта система», –

рассказал Анисимов в ходе вебинара «Легенда о контейнерах: будущее перевозок по Волге и Енисею».

Навигация на участках внутренних водных путей Волго-Донского и Азово-Донского бассейнов начинается 1 апреля и заканчивается 27 ноября.

Как сообщал ранее в феврале замминистра транспорта РФ Александр Пошивай, к 2030 году планируется организовать круглогодичную навигацию в Каспийском и Черном морях, а также в Волго-Донском бассейне. По его словам, организация круглогодичной навигации является одной из ключевых задач, поскольку вопрос сезонности судоходства в РФ мешает развитию внутренних водных путей страны.

### **КОММЕРСАНТЪ; 2021.02.24; МИНТРАНС РФ И РОСАВИАЦИЯ СОГЛАСОВАЛИ ТЕХЗАДАНИЕ НА ПРОЕКТ ВТОРОГО ЭТАПА РЕКОНСТРУКЦИИ БОЛЬШОГО САВИНО**

Министерство транспорта РФ и Росавиация предварительно согласовали техническое задание на проект второго этапа реконструкции международного аэропорта «Пермь». Об этом сообщает «Новый компаньон» со ссылкой на краевой минтранс. Теперь ФГУП «Администрация гражданских аэропортов» должно рассмотреть проект и передать его на утверждение в Главгосэкспертизу. Кроме того, в Минтранс и Аналитический центр при правительстве РФ была направлена заявка на включение проекта в **Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры РФ до 2024 года**, что позволит получить средства на реконструкцию пермского аэропорта из федерального бюджета.

Напомним, реконструкция аэровокзального комплекса Большого Савино началась в апреле 2018 года и оценивается в 5,5 млрд руб. На первом этапе реконструкции были отремонтированы аванперрон, рулежная дорожка и перрон для стоянки трех самолетов. Второй этап должен был начаться в 2020 году. Он оценивается в 4,9 млрд руб. На эти средства планируется провести ремонт взлетно-посадочной полосы, остальных рулежных дорожек, светосигнального оборудования и ограждения для возможности приема без ограничения воздушных судов класса А321, А330, В777 и уменьшения времени подготовки самолетов к вылету и занятию ВПП, а также для выполнения в полном объеме требований транспортной авиационной безопасности. Реализация проекта позволит увеличить количество авианаправлений до 55, а пассажиропоток – до 3 млн человек в год.

<https://www.kommersant.ru/doc/4703871>

### **ТАСС; 2021.02.24; ЗАПУСК АЭРОПОРТА УВЕЛИЧИТ ТУРПОТОК НА КАМЧАТКУ ДО 800 ТЫС. ЧЕЛОВЕК В ГОД – ВЛАСТИ**

Запуск нового аэровокзального комплекса на Камчатке в 2023 году позволит увеличить турпоток на полуостров до 800 тыс. человек в год, сообщил в среду директор Корпорации развития Камчатки Константин Коротов на первом деловом форуме «Дальний Восток – зима открытий».

«В настоящий момент на стадии реализации находятся несколько инвестиционных проектов, которые будут способствовать увеличению туристического потока на полуостров. Один из крупнейших – строительство аэровокзального комплекса в Елизово. Его сдача в 2023 году позволит увеличить количество гостей, посещающих Камчатку, до 800 тыс. человек в год», – сказал Коротов.

Он добавил, что среди других приоритетных проектов, которые способствуют развитию туризма на Камчатке, – морской вокзал с **пунктом пропуска** через госграницу и Камчатская краевая больница. «Туроператоры ставят перед нами задачу обеспечить безопасность наших гостей, в том числе оказывать им квалифицированную медпомощь, если это потребуется. Поэтому краевая больница – еще один важный проект для развития туризма в регионе», – пояснил Коротов.

Зампред краевого правительства Роман Василевский отметил, что власти Камчатки планируют к 2025 году ежегодно привлекать на юг полуострова до 40 тыс. туристов. Это станет возможным после реализации проекта «Заповедная Камчатка: земля людей, вулканов и лососей», который в 2020 году стал победителем первого всероссийского конкурса по развитию экотуризма.

По данным краевого Минтуризма, в 2019 году турпоток на Камчатку составлял около 240 тыс. человек в год. В 2020 году он сократился до 60 тыс. человек.

Форум «Дальний Восток – зима открытий» проходит на Камчатке 24-25 февраля в рамках зимнего фестиваля «Берингия – 2021». В нем принимают участие представители федеральных и региональных органов власти, туристических компаний, эксперты сферы гостеприимства, инвесторы. Первый день форума посвящен развитию экологического туризма, созданию новых инвестиционных площадок под объекты туристической инфраструктуры. Во второй день эксперты обсудят МICE-туризм (область делового туризма, связанная с проведением выставок, конференций и прочих корпоративных мероприятий) на Дальнем Востоке и Камчатке, гастрономический, спортивный и экстремальный туризм на Дальнем Востоке.

Об аэропорте

Проект модернизации главного аэропорта Петропавловска-Камчатского (Елизово) предусматривает строительство нового четырехэтажного пассажирского терминала внутренних и международных рейсов площадью около 45 тыс. кв. метров, оснащенного четырьмя телескопическими трапами. В состав аэровокзального комплекса также войдут гостиница на 131 номер и деловой центр общей площадью более 14 тыс. кв. метров. Порядка 2,3 млрд рублей будет предусмотрено в федеральном бюджете на строительство перрона для нового аэропорта.

Реконструкция аэропортового комплекса на Камчатке реализуется по государственной программе «Развитие транспортной системы» и **комплексному плану модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года**. По инициативе **президента России Владимира Путина** в госпрограмму «Развитие транспортной системы» внесен раздел по опережающему развитию Дальнего Востока, который включает реконструкцию аэропортов.

### **РЖД-ПАРТНЕР; НАТАЛЬЯ ГУСАЧЕНКО; 2021.02.25; В ПРОШЛОМ ГОДУ ИЗ-ЗА НЕЭФФЕКТИВНОГО ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ПРОПУСКНОЙ СПОСОБНОСТИ ВОСТОЧНОГО ПОЛИГОНА БЫЛО ПОТЕРЯНО 10 МЛН Т ПОТЕНЦИАЛЬНОГО ГРУЗА**

Из-за пандемии коронавируса пассажиропоток на железных дорогах в прошлом году снизился на 27,2% и составил 872 млн человек, по данным ОАО «РЖД». Главную роль в такой динамике сыграла отмена ряда пассажирских поездов, в том числе на Байкало-Амурской и Транссибирской магистралях. Но, по словам участников грузоперевозок, высвободившиеся инфраструктурные и локомотивные мощности на Восточном полигоне использовались неэффективно.

Как снизится, так и погрузится

В 2020 году на фоне ограничительных мер ОАО «РЖД» изменило расписание более 200 поездов внутреннего сообщения. На этом фоне Союз операторов железнодорожного транспорта (СОЖТ) в начале апреля в письме генеральному директору ОАО «РЖД» Олегу Белозерову предложил активизировать грузовые перевозки на восточном направлении, ссылаясь на рост спроса на них и ограниченные возможности инфраструктуры. По подсчетам операторов, это могло увеличить пропускную способность грузовых перевозок до 10 поездов в сутки и технический план на восток до 600 вагонов. Как следствие – вырос бы спрос на вагоны на 15 тыс. ед., что позволило бы

операторам задействовать под погрузку временно простаивающий парк, а самим РЖД – увеличить показатели погрузки и грузооборота в такой непростой период.

В ОАО «РЖД» тогда заявили в ответ, что операторы переоценили потенциал вывоза дополнительных грузов в восточном направлении, возникающий в результате отмены пассажирских поездов. Более того, отметили, что пассажирское движение на наиболее востребованных участках БАМа и Транссиба осталось прежним.

В итоге за прошлый год погрузка в целом на сети сократилась на 2,7%. На Восточном же полигоне (Красноярская, Западно-Сибирская, Восточно-Сибирская, Дальневосточная и Забайкальская железные дороги) итоги грузовой работы разноречивы как по общему объему, так и по номенклатуре.

Суммарная провозная способность Восточного полигона, по данным **Минтранса России**, по итогам 2020-го обеспечена на уровне 144 млн т. Таким образом, провозная способность БАМа и Транссиба на востоке страны возросла на 16,7% по отношению к базовому значению начала 2018 года. Суммарная пропускная способность на Восточном полигоне также увеличилась, достигнув уровня в 101 пару грузовых поездов ежедневно (95 пар по состоянию на 2019 г.).

От перестановки слагаемых сумма меняется?

Оптимизация пассажирского движения в целях повышения пропускной способности Восточного полигона – вопрос не новый, и возник он не с пандемией.

Оценивая необходимость и эффективность принятых мер, эксперты ИПЕМ отмечают неуклонный рост перевозок грузов в восточном направлении на протяжении многих лет, несмотря на инфраструктурные ограничения. Отмена части пассажирских поездов в условиях распространения пандемии могла бы стать одним из направлений по увеличению пропускной способности. Но это не гарантирует возможности проезда грузовых поездов.

Старший эксперт-аналитик отдела исследований железнодорожных грузовых перевозок ИПЕМ Ольга Джаран обращает внимание на то, что пассажирские и грузовые нитки графика существенно отличаются. У них разное время хода на перегонах и скорость движения, остановки и др. Кроме того, потребовалась бы существенная корректировка и переработка графика движения поездов, который разрабатывается ОАО «РЖД» и ежегодно утверждается Росжелдором. Но необходимо добавить, что есть еще нерегулярные и сезонные нитки, которые совпадают в нормативном графике с грузовыми нитками. Их можно было бы использовать под пропуск грузовых поездов в регулярном режиме.

В СОЖТ, комментируя грузовые итоги 2020 года, напоминают, что для РЖД пассажирские перевозки являются весомой составляющей производственного процесса. И принятие решений о распределении грузового и пассажирского потоков связано, в том числе, и с возложенной на компанию социальной функцией. «В период пандемии РЖД постарались задействовать все резервы в части обеспечения погрузки и перевозки грузов, в том числе на Восточном полигоне», – говорят в СОЖТ.

Вместе с тем на практике, как отмечает представитель пресс-службы Первой грузовой компании (ПАО «ПГК»), сокращение количества пассажирских поездов по большому счету не оказало положительного влияния на пропускную способность Восточного полигона в прошлом году. «Несмотря на дополнительные мощности, ситуация осталась сложной, инфраструктура РЖД была перегружена. Вагонопоток, вместе с тем, рос достаточно интенсивно, вагоны простаивали из-за массового неприема груза», – отметили в компании.

В самом же ОАО «РЖД» заявили, что значительных изменений графика движения пассажирских поездов по Восточному полигону в 2020 году не было.

«В случае изменения периодичности курсирования пассажирских поездов нитки графика используются для пропуска грузовых поездов. Это обычная практика», – заверили в пресс-службе компании.

В свою очередь, грузоотправители напоминают, что РЖД в течение всего года своими действиями доставили много сложностей, например, в согласовании перевозок по Восточному полигону и их суммарной стоимости.

Другие грузовладельцы отмечают, что, сократив пассажирские перевозки, ОАО «РЖД» использовало высвободившиеся инфраструктурные мощности для грузовых перевозок на напряженных направлениях. И это решило проблему, но лишь временно. «На мой взгляд, подобные колебания загрузки инфраструктуры стоит использовать не столько для провоза дополнительных объемов груза, сколько для решения долгосрочных задач по модернизации инфраструктуры. Сокращение пассажирских перевозок позволило бы сформировать график окон, комфортный для ремонтных подразделений. Проведенный объем ремонтных или строительных работ уже в долгосрочной перспективе скажется на пропускной и провозной способности лимитирующих участков», – говорит генеральный директор ABC-Rail Артур Нурмухамедов.

В 2020 году увеличение провозной способности Восточного полигона зависело не только от состояния инфраструктуры, но и от наличия тягового подвижного состава, способного водить поезда весом 7100 т.

Не первый год подвязка локомотивов и локомотивных бригад с технологической точки зрения являлась при отмене пассажирских поездов одной из основных препон. У грузовых и пассажирских локомотивов разные технические характеристики, и главная особенность грузовых локомотивов – большая сила тяги, в то время как у пассажирских – скорость.

Кроме того, в прошлом году систематически не хватало электровозов «Ермак» с поосным регулированием для увеличения ниток 7100 т, в том числе из Кузбасса.

На Восточный полигон уже не первый год отправляется усовершенствованный электровоз ЗЭС5К «Ермак» с поосным регулированием силы тяги – один из массовых локомотивов на сети РЖД. Именно этот электровоз необходим сейчас на Транссибе для вождения поездов весом 7100 т.

Эпизод 2021 года: новая надежда

Официальное число заболевших коронавирусом неуклонно снижается, и в связи с этим спрос на поездки растет, постепенно возобновляется международное железнодорожное сообщение. Но в январе по сети было перевезено 63,5 млн пассажиров, что почти на треть (29%) меньше, чем за аналогичный месяц прошлого года, из них в дальнем следовании – 5,9 млн (-34,6%).

В ИПЕМ это объясняют эффектом высокой базы сравнения с доковидными январем и февралем прошлого года. На этом фоне в феврале РЖД ожидают снижения погрузки на 2,8% к уровню аналогичного периода предыдущего года, до 96,6 млн т.

В текущей ситуации увеличение пассажирских перевозок напрямую зависит от развития ситуации с коронавирусом. Пока сохраняется высокий риск заболеть, часть пассажиров предпочтет остаться дома или использовать личный автотранспорт. По мнению О. Джаран, увеличение пассажирских перевозок с восстановлением до уровня 2019 года не несет в себе каких-либо дополнительных ограничений для грузового сообщения.

В то же время в пресс-службе ПГК отмечают, что наращивание пассажирского движения приведет к снижению пропускной способности Восточного полигона: чем больше ниток пассажирских поездов, тем меньше грузовых. В условиях профицита парка нагрузка на инфраструктуру будет только расти.

Но угольщики восточных регионов сейчас беспокоит другая ситуация: они заговорили о необходимости заключения подобных соглашений на вывоз угольной продукции между регионами и ОАО «РЖД». Последний пример: в конце января Якутия попросила о гарантии вывоза своей добычи. Регион хочет пойти по стопам Кузбасса и заключить с

холдингом соглашение о гарантированном вывозе фиксированных объемов угля на восток.

Участники перевозочного процесса и эксперты рынка, оперируя накопленным опытом, настаивают на том, что расширять мощности Восточного полигона необходимо вне зависимости от динамики пассажирского движения и экономики региона и согласно ранее принятым планам, нужно строить, не допуская очередных переносов.

Объем пассажирских перевозок в 2020 году сократился на фоне пандемии, но при этом перевозка грузов на восток легче не стала. Другими словами, на повестке – неправильно расставленные приоритеты в вывозе грузов в период пандемии, говорят грузовладельцы.

По данным экспертов, из-за неэффективного использования пропускной способности ввиду узких мест потеряно 10 млн т потенциального груза.

<https://www.rzd-partner.ru/zhd-transport/comments/v-proshlom-godu-iz-za-neeftivnogo-ispolzovaniya-propusknoy-sposobnosti-vostochnogo-poligona-bylo-/>

### **ТАСС; 2021.02.24; В 2021 ГОДУ В МАРИЙ ЭЛ В РАМКАХ НАЦПРОЕКТА ОТРЕМОНТИРУЮТ 186 КМ ДОРОГ**

Власти республики Марий Эл планируют отремонтировать в 2021 году 186 км региональных дорог в рамках **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**. Об этом сообщила **пресс-служба** правительства региона по итогам заседания комиссии Госсовета РФ по направлению «Транспорт».

«Планируется привести в нормативное состояние более 186,71 км автомобильных дорог общего пользования республиканского значения и 11,9 км автомобильных дорог местного значения, входящих в Йошкар-Олинскую городскую агломерацию», – говорится в сообщении.

Уточняется, что на ремонт в этом году планируется затратить более 2,8 млрд рублей. Это почти на 600 млн рублей меньше, чем в прошлом году. При этом за 2020 год властям удалось привести в нормативное состояние около 152 км региональных дорог и 18,5 км местных дорог Йошкар-Олинской городской агломерации.

Ранее **пресс-служба** главы региона сообщала, что работы по строительству и реконструкции дорог ведутся с опережением графика. При этом на данный момент заключены почти все контракты на модернизацию дорожной сети. Уточняется, что из 30 запланированных в 2021 году контрактов в настоящее время уже заключено 25.

Согласно индивидуальной программе социально-экономического развития Республики Марий Эл, в 2018 году более 97% дорог региона не соответствовали нормативным требованиям. Как сообщили ТАСС в министерстве промышленности, экономического развития и торговли региона, на данный момент этот показатель снизился и составляет 89,3%.

### **НАЦИОНАЛЬНЫЕ ПРОЕКТЫ РОССИИ; 2021.02.24; НА СТАВРОПОЛЬЕ СОЗДАЕТСЯ ИНТЕЛЛЕКТУАЛЬНАЯ ТРАНСПОРТНАЯ СИСТЕМА**

В Ставропольском крае в рамках реализации национального **проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»** ведутся работы по внедрению интеллектуальной транспортной системы.

Система начнет свою работу в краевом центре – городе Ставрополе. Она включает в себя интеллектуальную систему видеонаблюдения и видеофиксации. Проект внедрения уже разработан и рассчитан на три года реализации – с 2021 по 2023 год. «Функционирование интеллектуальной транспортной системы предполагает создание единой платформы управления транспортной системой. Благодаря этой системе станет возможным снизить количество аварийно опасных участков на автодорогах, уменьшить количество погибших в дорожно-транспортных происшествиях, постепенно устранить загруженность дорог и

свести на нет ущерб, наносимый дорогам большегрузным транспортом», – прокомментировал министр дорожного хозяйства и транспорта Ставропольского края Евгений Штепа.

<https://национальныепроекты.пф/news/na-stavropole-sozdaetsya-intellektualnaya-transportnaya-sistema>

### **ТАСС; 2021.02.24; РОССИЯ ДОГОВОРИЛАСЬ С ТУРЕЦКИМ СУДОВЛАДЕЛЬЦЕМ О БУКСИРОВКЕ СУДНА APRIL**

**Росморречфлот** подписал соглашение с турецким судовладельцем о буксировке иностранного судна April, моряки которого были эвакуированы с отравлением в порт Кавказ. Как сообщили ТАСС в **Федеральном агентстве морского и речного транспорта (Росморречфлот)**, ожидается поступление соглашения от компании-судовладельца.

«**Росморречфлот** достиг договоренности с турецким владельцем аварийного судна April о его буксировке. С судовладельцем согласованы все параметры по буксировке, ожидаем поступления подписанного договора компании-судовладельца», – сказали в пресс-службе. Как отметили в **Росморречфлоте**, водолазы завтра с утра осмотрят подводную часть судна на предмет его готовности к буксировке. «После завершения подготовки к буксировке в зависимости от погодных условий завтра или послезавтра начнется буксировка судна в Турцию», – добавили в ведомстве.

Ранее сообщалось, что буксир «Меркурий» 20 февраля снял пятерых пострадавших моряков с борта April, они были переданы береговым службам, госпитализированы в Темрюкскую центральную районную больницу, предварительный диагноз – отравление неясной этиологии. Как отметили в **Росморречфлоте**, причиной отравления моряков с судна April могли стать химикаты, которые они перевозили. Тело умершего моряка пока остается на судне, по предварительным данным, это гражданин Турции. В министерстве здравоохранения Краснодарского края сообщали, что состояние моряков удовлетворительное.

**Росморречфлот** ранее сообщил, что на судне April под панамским флагом, которое, по предварительной информации, принадлежит турецкому судовладельцу, предположительно, отравились шесть членов команды. На борту находились пятеро граждан Турции, один из которых умер, двое граждан Грузии и один гражданин Украины.

<https://tass.ru/proisshestiya/10774139>

### **ТАСС; 2021.02.24; ВЫПУСК ЛОКОМОТИВОВ НА ВОДОРОДЕ МОГУТ НАЛАДИТЬ В РОССИИ В 2024 ГОДУ**

Выпуск локомотивов на водородном топливе может быть налажен в России в 2024 году, общественного транспорта, а также тракторов и комбайнов – в 2023 году. Об этом в интервью телеканалу «Россия-24» сообщил замглавы Минпромторга РФ Александр Морозов.

«Мы сегодня очень активно вместе с нашим государством и научным центром ФГУП НАМИ, с нашими машиностроителями работаем над созданием техники на водороде. Более того, мы уверены, что выполним поручение президента и к 2023 года выпустим образцы общественного транспорта, работающие на водороде. Мы выпустим трактора, комбайны, работающие на водороде. Что интересно, мы выпустим, наверное, к 2024 году локомотивы, работающие тоже на водороде», – отметил он.

В конце декабря **президент России Владимир Путин** поставил задачу к 2023 году сделать городские автобусы на водородном топливе, а в дальнейшем и локомотивы.

«Из направлений, которые мы будем продолжать в следующих годах, – это вопросы, связанные с развитием беспилотного движения. В прошлом году комбайн

«Ростсельмаша» начал работать на полях самостоятельно, без комбайнеров», – добавил Морозов.

<https://tass.ru/ekonomika/10769115>

### **ТАСС; 2021.02.24; НОВАК ЗАЯВИЛ, ЧТО РОССИЯ ОЖИДАЕТ УДВОЕНИЯ РЫНКА СПГ К 2050 ГОДУ**

«В чем рынок и аналитики точно едины – это рост рынка СПГ как минимум в два раза к 2050 году, при этом, по прогнозам, доля СПГ в общемировой торговле превысит долю трубопроводных поставок», – сказал Новак.

По его словам, газ – наиболее перспективный и экологичный вид углеводородного топлива, запасы которого в России – одни из самых значительных в мире. Наряду с инфраструктурой для поставок трубопроводного газа наращивается потенциал на рынке СПГ. Уже сегодня Россия находится на 4-м месте среди крупнейших мировых производителей.

Новак напомнил, что к 2035 году Россия намерена нарастить производство с текущих 29 млн т до 120-140 млн т СПГ в год и занять до 15-20% рынка. При этом параллельно страна уделяет значительное внимание расширению использования газа в качестве моторного топлива.

«В развитие рынка ГМТ (газомоторного топлива – прим. ТАСС) уже активно включились ведущие российские компании – «Газпром», «Роснефть», «Новатэк», – заметил он.

<https://tass.ru/ekonomika/10769687>

### **ТАСС; 2021.02.24; ПУТИН ПОДПИСАЛ ЗАКОН О ЗАПРЕТЕ НА ВЫСАДКУ ДЕТЕЙ-БЕЗБИЛЕТНИКОВ ИЗ ОБЩЕСТВЕННОГО ТРАНСПОРТА**

**Президент России Владимир Путин** подписал закон, который запрещает высаживать из общественного транспорта пассажиров младше 16 лет, не оплативших проезд. Документ опубликован в среду на официальном портале правовой информации.

Законом вносятся изменения в устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта. Действовавшие до сих пор положения допускали высадку лиц младше 16 лет, если они не оплатили проезд и при этом их никто не сопровождал. Подписанный закон вводит на это запрет.

Также поправки изменяют порядок контроля и подтверждения оплаты проезда в общественном транспорте. Теперь регионам разрешается самостоятельно вводить контролирующие механизмы. Согласно закону, 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.

Кроме того, согласно закону, должностное лицо, занимающееся контролем оплаты проезда, вправе требовать у пассажира документ, удостоверяющий личность. В новой редакции федерального закона определяются лица, уполномоченные проводить такие проверки, – это представители перевозчика, а также должностные лица органов исполнительной власти субъекта РФ, местного самоуправления, подведомственных учреждений.

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

<https://tass.ru/obschestvo/10769821>

На ту же тему:

<https://www.vesti.ru/article/2527871>

### **РИА НОВОСТИ; 2021.02.24; АВТОЭКСПЕРТЫ ПРОКОММЕНТИРОВАЛИ ЗАПРЕТ НА НЕСТАНДАРТНЫЕ ДОРОЖНЫЕ ЗНАКИ**

Запрет повсеместного применения уменьшенных и объединенных знаков без разрешения ГИБДД поможет сократить число нарушений правил дорожного движения, однако необходимо было изучить их опыт применения и включить в ГОСТ экспериментальные знаки с положительным заключением, считают опрошенные РИА Новости автоэксперты.

Ранее «Коммерсантъ» сообщил, что Росстандарт принял решение об отмене ГОСТа, который разрешал установку уменьшенных, объединенных и других нестандартных дорожных знаков. Так, экспериментальные дорожные знаки теперь будут применяться только с разрешения ГИБДД. Уточняется, что такое решение было принято по жалобе Научного центра безопасности дорожного движения МВД, по словам которого, ГОСТ противоречит Венской конвенции о дорожном движении.

«Я считаю, что и предыдущие размеры дорожных знаков-то не все автовладельцы видели. А уж когда их уменьшили, стало совсем незаметно, поэтому изначально был против этой идеи. Больше – их нужно делать, я согласен. А то, что меньше, я никогда не соглашался. То, что сейчас очередные телодвижения – это скорее хорошо, и действительно может поспособствовать снижению нарушений правил дорожного движения», – сказал РИА Новости координатор общественного проекта «Движение» Андрей Орел.

Однако действительно, по словам автоэксперта, с учетом местности и обстановки с разрешения ГИБДД можно ставить уменьшенные или совмещенные с табличками знаки при необходимости и соответствующем заключении специалистов. При этом член общественного совета министерства транспорта и дорожной инфраструктуры Московской области Андрей Мухортиков заявил, что перед принятием подобного решения ГИБДД должны были провести анализ опыта применения подобных экспериментальных дорожных знаков, и оставить те знаки, которые имеют положительные заключения.

«На мой взгляд, решение об отмене было бы поспешным... Это ограничит возможности регионов применять экспериментальные знаки, в том числе подтвердивших свою эффективность, поскольку получить разрешение ГИБДД... и не так просто. На мой взгляд, то, что следовало бы сделать, это комиссии Росстандрата, который занимается основными ГОСТами в сфере организации дорожного движения, совместно с **министерством транспорта** и с ГИБДД сесть и провести анализ опыта применения экспериментальных знаков. И рассмотреть каждый знак по включению его в действующий ГОСТ. И уже проведя эту работу, можно говорить об отмене», – заключил Мухортиков.

Так, говоря о Венской конвенции о дорожном движении, которой якобы противоречил ГОСТ, автоэксперт отметил, что «это рамочный документ, который не ограничивает национальное государство в введении новых дорожных знаков и типов разметки», и в странах Европы можно обнаружить огромное количество знаков, которых нет в Венской конвенции нет.

«То, что содержится в ГОСТе по экспериментальным знакам, не нарушает Венскую конвенцию. Если изучить этот ГОСТ, можно заметить, что там все сделано вполне по логике, там принципиально новых революционных знаков практически нет, там все на интуиции и на сложившихся случаях применения», – подытожил Венской конвенции о дорожном движении.

<https://ria.ru/20210224/doroga-1598779407.html>

### **ТК ЗВЕЗДА; ВИКТОРИЯ ИВАШЕЧКИНА; 2021.02.24; АВТОЭКСПЕРТ РАЗЪЯСНИЛ ОТМЕНУ ГОСТА НА УСТАНОВКУ УМЕНЬШЕННЫХ ДОРОЖНЫХ ЗНАКОВ**

По словам Владимира Сажина, правый поворот на красный светофор также нужно отменить, потому что он запрещен Венской конвенцией от 1968 года.

Автоэксперт Владимир Сажин прокомментировал «Звезде» сообщения о том, что в России отменят ГОСТ на установку уменьшенных дорожных знаков.

Ранее стало известно, что вступивший в силу в 2019 году ГОСТ, который разрешает установку уменьшенных и других нестандартных дорожных знаков, а также разрешающих поворот на красный свет указателей, отменят по решению комиссии Росстандарта по апелляциям.

«Этот ГОСТ, о котором идет речь, дублирует ранее изданные ГОСТы. И, соответственно, это делается, для того, чтобы навести порядок в документации. Что касается ГОСТов, они не должны противоречить другому документу. Потому что ПДД должны быть понятны не только гражданам и жителям РФ, но и иностранцам, которые приезжают в Россию и используют транспортное средство для передвижения», – объяснил Сажин.

По словам эксперта, правый поворот на красный светофор нужно отменить, потому что он запрещен Венской конвенцией о дорожных знаках и сигналах 1968 года.

«Что касается дорожных знаков уменьшенных размеров, то это делается, в частности, чтобы не портить исторический облик города. В принципе идея имеет место быть в тех местах там, где парковка запрещена или работает эвакуация», – подчеркнул Сажин.

При этом ранее в Центре организации дорожного движения изданию пояснили, что малые знаки в Москве останутся на месте, так как были установлены по ГОСТ 52 289. То же самое касается и знаков в Санкт-Петербурге, отметили в городском комитете по развитию транспортной инфраструктуры города.

[https://tvzvezda.ru/news/vstrane\\_i\\_mire/content/20212241028-H1i0h.html](https://tvzvezda.ru/news/vstrane_i_mire/content/20212241028-H1i0h.html)

### **ДУМА ТВ; 2021.02.24; ДЕПУТАТ ПРОКОММЕНТИРОВАЛ ОТМЕНУ ГОСТА НА УСТАНОВКУ УМЕНЬШЕННЫХ ДОРОЖНЫХ ЗНАКОВ**

Росстандарт решил отменить ГОСТ, разрешающий установку уменьшенных дорожных знаков, сообщает ТАСС со ссылкой на «Коммерсант».

Решение об отмене нового ГОСТ было принято на основе жалобы Научного центра безопасности дорожного движения МВД. Он противоречит Венской конвенции о дорожных знаках и сигналах 1968 года.

Депутат ГД Александр Васильев пояснил, что госстандарты дорожных знаков и разметки должны выполняться неукоснительно, они должны соответствовать Венской конвенции. Эксперименты в этой области не приведут ни к чему хорошему, считает депутат.

<https://dumatv.ru/news/deputat-prokommentiroval-otmenu-gosta-na-ustanovku-umenshennih-dorozhnikh-znakov>

### **ТАСС; 2021.02.24; В РОССИИ ПЛАНИРУЮТ УПРОСТИТЬ РЕГИСТРАЦИЮ ЧАСТНЫХ ДОМОВ НА ПРИАЭРОДРОМНЫХ ТЕРРИТОРИЯХ**

Росреестр разработал законопроект, по которому предлагается исключить согласование с операторами аэродромов строительства частных домов, гаражей, бань, недвижимости для садоводства и ведения личного подсобного хозяйства. Об этом сообщает в среду **пресс-служба** ведомства.

«Законопроектом предлагается указать, что ограничения в границах приаэродромных территорий не применяются в отношении «бытовой недвижимости» (садовых домов, жилых домов, бань, гаражей, других хозяйственных построек), а также исключить из законодательства требование о согласовании размещения таких объектов с операторами аэродромов», – приводятся в сообщении слова статс-секретаря – заместителя руководителя Росреестра Алексея Бутовецкого.

В Росреестре отмечают, что сегодня невозможно упрощенно оформить права на «бытовую недвижимость» на приаэродромных территориях по дачной амнистии, для строительства таких объектов нужно согласование **Росавиации** и положительное заключение Роспотребнадзора. При этом законопроект позволит оформить права на только

построенные и уже существующие дома в приаэродромных территориях. В ведомстве рассчитывают, что Госдума рассмотрит законопроект в весеннюю сессию.

Бутовецкий добавил, что особенно остро проблема регистрации частных домов и других видов «бытовой недвижимости» стоит в Московской области. Внесение поправок в закон позволит решить вопрос для более 60 тыс. объектов в Подмосковье.

Кроме того, Росреестр предлагает предоставить дольщикам возможность регистрировать права на свои квартиры в случае, если на землю, где расположен дом, наложен арест или запрет совершать определенные действия с недвижимостью.

<https://tass.ru/nedvizhimost/10770085>

### **ТАСС; 2021.02.24; ГРУППА «АЭРОФЛОТ» В ЯНВАРЕ СОКРАТИЛА ПЕРЕВОЗКИ НА 42,7%**

Группа «Аэрофлот» по итогам января 2021 года сократила перевозки на 42,7%, до 2,4 млн пассажиров, следует из сообщения компании.

«На операционные результаты января 2021 года повлияла динамика спроса и значительные ограничения на полеты, связанные с распространением коронавирусной инфекции в мире», – отметили в компании.

Уточняется, что сравнение показателей с аналогичным периодом прошлого года по группе «Аэрофлот» приводится по про-форме – исключая результаты авиакомпании «Аврора» в 2020 году, которая выходит из группы.

Согласно материалам компании, пассажирооборот снизился на 56% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года, предельный пассажирооборот снизился на 57,2%. Также авиакомпания «Победа» перевезла 928 тыс. пассажиров, что на 0,5% выше результата аналогичного периода прошлого года.

<https://tass.ru/ekonomika/10770185>

### **ТАСС; 2021.02.24; АВИАКОМПАНИЯ BRUSSELS AIRLINES НАМЕРЕНА ВОЗОБНОВИТЬ ПОЛЕТЫ В РОССИЮ В МАЕ**

Бельгийская национальная авиакомпания Brussels Airlines намерена возобновить полеты в Россию в начале мая. Об этом говорится в опубликованном в среду пресс-релизе авиакомпании о планах изменений в ее летнем расписании.

«С мая в наше расписание добавятся: Дубровник, Эдинбург, Ибица, Милан, Москва, Палермо, Пальма де Майорка, Родос и Вена. Начиная с июня Brussels Airlines также откроют рейсы в Бирмингем, Корфу, Флоренцию, Санкт-Петербург, Ереван», – говорится в сообщении авиакомпании.

Всего с апреля, когда начинает действовать летнее расписание, и по конец июня Brussels Airlines намерена открыть рейсы в 78 городов, которые были заморожены с марта 2020 года.

В настоящее время постоянные пассажирские рейсы Москва – Брюссель совершает в чартерном режиме только российская авиакомпания «Аэрофлот».

Объявление Brussels Airlines прозвучало в условиях остающегося в силе с конца января запрета в Бельгии на все необязательные поездки за границу. Пока правительство королевства не сообщает, когда эта карантинная мера может быть отменена.

<https://tass.ru/ekonomika/10773251>

### **ТАСС; 2021.02.24; UTAIR ОТКРЫВАЕТ ПРЯМЫЕ ПОЛЕТЫ ИЗ ЕКАТЕРИНБУРГА В ТЮМЕНЬ**

Авиакомпания Utair открывает прямые полеты из Тюмени в Екатеринбург с 5 марта. Об этом сообщили в пресс-службе перевозчика в среду.

«С 5 марта Utair начинает выполнять прямой рейс Тюмень – Екатеринбург по пятницам и воскресеньям», – говорится в сообщении.

Время в пути составит 1 час 10 минут, стоимость билета – от 1 485 рублей.

Согласно информации, опубликованной на официальном сайте екатеринбургского аэропорта Кольцово, на данный момент ни один перевозчик не выполняет прямые авиарейсы в Тюмень.

Utair – четвертая по величине авиакомпания в России после группы «Аэрофлот», S7 и «Уральских авиалиний». В 2019 году перевезла более 7,7 млн человек.

<https://tass.ru/ural-news/10769909>

### **ПРАЙМ; 2021.02.24; ЛИЗИНГ ПОПУЛЯРНЫХ САМОЛЕТОВ В 2020 ГОДУ ПОДЕШЕВЕЛ НА 35% НА ФОНЕ COVID**

Стоимость лизинга самолетов в мире по итогам 2020 года серьезно снизилась на фоне пандемии коронавируса, – так, лизинг наиболее популярных моделей A320neo и Boeing 737NG подешевел в среднем на 34-35%, рассказали опрошенные РИА Новости российские отраслевые эксперты.

«Аэрофлот» снизил зарплаты пилотам из-за снижения налета на фоне пандемии

«По вновь заключаемым договорам в операционном лизинге значительно просели ставки для наиболее популярных типов машин, таких как A320neo и Boeing 737NG (в среднем на 34-35% с начала года согласно данным международного агентства Cirium)», – рассказал гендиректор «ВТБ Лизинга» Дмитрий Ивантер.

Он отметил, что в 2020 году крупнейшие авиапроизводители были вынуждены продавать новые воздушные суда по всему миру с дисконтом в связи с большим количеством досрочных возвратов и падением спроса авиакомпаний на обновление флота. «Мы видели сделки, где скидка на новое воздушное судно достигала более 30% от привычных доковидных уровней. Это не могло не оказать влияния и на авиализинг», – рассказал Ивантер.

По словам главы «ВТБ Лизинга», в то же время ставки по самолетам нового поколения (семейство A320neo и B737max) упали не так серьезно – всего на 3-4%. «Наблюдается снижение лизинговых ставок и в сегменте широкофюзеляжных судов, например, для Boeing 787 – на 17-18% за год», – отметил топ-менеджер.

Что касается России, то здесь не все отраслевые компании вынуждены были снижать ставки. В частности, в «Государственной транспортной лизинговой компании» такой тенденции не наблюдается. «Лизинговые ставки ГТЛК остаются примерно на уровне прошлого года», – сообщили в компании.

Младший директор по банковским рейтингам агентства «Эксперт РА» Зоя Советкина напомнила, что ключевая ставка Банка России в прошедшем году значительно снизилась – с 6,25% до минимального исторического уровня в 4,25% годовых. Это повлекло за собой снижение банковских и лизинговых ставок.

«Лизинг/аренда российских самолетов имеет достаточно мощную поддержку со стороны государства, которая выражается в том числе в субсидировании авансов и процентных ставок по лизинговым договорам, что также поддерживает невысокие средние ставки в авиализинге. Вместе с этим рост кредитных рисков в авиаотрасли ввиду действующих ограничений из-за COVID-19 сдерживали лизингодателей от еще большего снижения лизинговых ставок», – прокомментировала эксперт.

<https://1prime.ru/business/20210224/833102378.html>

### **ПРАЙМ; 2021.02.24; РОДНЫЕ ЖЕРТВ КРУШЕНИЯ А321 НАД СИНАЕМ «РАНО ИЛИ ПОЗДНО» ДОБЬЮТСЯ КОМПЕНСАЦИЙ – АДВОКАТ**

Решение апелляционного суда Каира вернуть на пересмотр иск родственников жертвы крушения самолета компании «Когалымавиа» над Синайским полуостровом в итоге

приведет к тому, что все семьи погибших получают компенсации, считает адвокат Мухаммад ат-Тахер.

О решении суда в Каире ранее РИА Новости рассказал другой представитель истцов Михаил Загайнов. Как говорится в полученной агентством копии решения суда, «дата рассмотрения дела назначена на 16 марта 2021 года». Указано также, что суд первой инстанции отклонил иск 28 июня 2018 года, он был подан вовремя и с соблюдением всех норм закона.

По словам ат-Тахера, это решение затрагивает первый из «нескольких десятков» исков от семей жертв авиакатастрофы, дело продвигается «в правильном направлении». «Рано или поздно эти семьи должны будут получить компенсацию», – заявил он РИА Новости.

«Согласно решению суда, иск должен быть возвращен в суд первой инстанции. В решении четко сказано, что суд первой инстанции не рассмотрел суть иска, они даже не углубились в детали иска – они отклонили иск из-за формальностей, по сути некорректных», – пояснил адвокат.

Ат-Тахер напомнил, что суд отклонил иск из-за довода о том, что не смог установить родственную связь между истцом и погибшим родственником. Египетскому суду нужен документ, который докажет родственную связь между жертвами и истцами. Такой документ выдается только в Египте на основании шариатского закона о наследстве и называется сертификатом наследования (Inheritance certificate), пояснил адвокат.

«Теперь дело будет рассмотрено по существу», – подчеркнул ат-Тахер.

Он ранее сообщал РИА Новости, что большинство исков поданы против египетского правительства, «Когалымавиа» и страховых компаний.

На ту же тему:

<https://www.rbc.ru/politics/24/02/2021/6035f29d9a7947f5255722ac>

### **РИА НОВОСТИ; 2021.02.24; РОССИЯНЕ СТАЛИ АКТИВНО ПОКУПАТЬ АВИАБИЛЕТЫ В АРМЕНИЮ**

Армения стала самым популярным зарубежным авианаправлением у россиян, после новостей о возобновлении регулярного авиасообщения поиски билетов в эту страну выросли в полтора раза по сравнению со средним уровнем за предыдущие два месяца, сообщает Туту.ру.

Аналитический центр сервиса поездок и путешествий изучил спрос на полеты за рубеж на первую половину 2021 года. Наиболее востребованной оказалась Армения. Сюда продано почти 20 процентов билетов (учитывались документы, оформленные с 1 января по 15 февраля, на вылеты с 1 января по 30 июня).

При этом средний чек на проездные документы из Москвы в Ереван вдвое выше, чем год назад. Он увеличился с 6 160 до 13 622 рублей за билет в одну сторону.

Второй по популярности оказалась Киргизия. Сюда также продается почти каждый пятый авиабилет за рубеж. Замыкает тройку Турция, доля этого направления у самостоятельных путешественников выросла в пять раз – с 3,4 до 17,6 процента.

В десятку по спросу входят Молдавия, Азербайджан, Белоруссия, Объединенные Арабские Эмираты, Египет и Украина.

<https://ria.ru/20210224/armeniya-1598769189.html>

### **МОСКОВСКИЙ КОМСОМОЛЕЦ; СТАНИСЛАВ ЮРЬЕВ; 2021.02.25; РОССИЙСКИМ ПИЛОТАМ ВЫДАВАЛИ ФАЛЬШИВЫЕ СЕРТИФИКАТЫ О ЗНАНИИ АНГЛИЙСКОГО ЯЗЫКА; МОШЕННИКАМ ВЫНЕСЕН ПРИГОВОР**

Черемушкинский суд Москвы вынес приговор мошенникам, которые искреннее пытались помочь российским летчикам стать полиглотами. Правда, сертификаты о знании английского языка были фальшивыми – как, впрочем, и лингвистические тесты, которые

сдавали коллеги Валико Мизандари. В грандиозную аферу оказались втянуты десятки пилотов, в основном, командиры экипажей.

Как стало известно «МК», двое жуликов действовали от имени Уральского учебно-тренировочного центра гражданской авиации. Собственно, «работали» они не наобум. Оба имели непосредственное отношение к гражданской авиации: один трудился в якутской авиакомпании, другой также был вхож в кабинеты авиачальников. По своим каналам приятели узнали, что учебный центр временно приостановил деятельность по переаттестации пилотов на знание английского языка. Хотя бы разговорный «инглиш» был необходим членам экипажей для полетов за рубеж. На этом друзья и стали зарабатывать. Они создали фальшивый сайт-аналог УТЦ и стали предлагать пилотам сдать лингвистический экзамен. Соискателям даже высылались вопросы на знание английского языка. Тест был самым примитивным, но доверчивые авиаторы «клевали» на эту удочку. Причем, большинство пострадавших уже много лет летали в разных авиакомпаниях на должностях командиров воздушных судов. Они перечисляли деньги, виртуально сдавали тест, после чего мошенники с курьером высылали соответствующие сертификаты. Довольные летчики относили документы в **Росавиацию**, где обман вскрывался, но найти махинаторов было уже практически невозможно. Общий ущерб от деятельности аферистов составил около 10 млн рублей.

Разоблачили хитрецов в феврале 2019 года сотрудники Главного управления МВД на транспорте. Задержанные утверждали, что пилоты якобы знали о дефекте сертификатов, но это заявление так и осталось голословным. Оба по приговору суда получили условные сроки – 2 и 2,5 года.

<https://www.mk.ru/social/2021/02/24/rossiyskim-pilotam-vydavali-falshivye-sertifikaty-o-znanii-angliyskogo-yazyka.html>

### **ТАСС; 2021.02.24; ЭКСПЕРТЫ: ТЕМП СНИЖЕНИЯ ОБЪЕМОВ ГРУЗОПЕРЕВОЗОК РЖД ЗАМЕДЛИТСЯ**

Объемы грузоперевозок «**Российских железных дорог**» (**РЖД**) в 2021 году продолжат снижаться, однако темп замедлится относительно прошлого года, говорится в комментарии рейтингового агентства «Национальные кредитные рейтинги» (НКР).

«Медленное восстановление российской экономики в 2021 году не позволит объемам погрузки **РЖД** перейти к росту. Однако, по мнению НКР, в текущем году падение замедлится до 1% с 2,7% в 2020 году», – считают в рейтинговом агентстве.

В НКР указывают на несколько факторов, влияющих на сниженный показатель. Во-первых, объемы потребления многих видов сырья не восстановятся до докризисных уровней. Во-вторых, **РЖД** теперь стремится не столько увеличить абсолютные показатели погрузки, сколько обеспечить соблюдение сроков доставки и вывоз всего объема грузов. Также компания изучает возможность уменьшить долю энергоресурсов (угля и углеводородов), на которые приходится более 50% грузов, с целью минимизировать риски привлечения финансирования с привязкой к показателям устойчивого развития. Последнее является скорее среднесрочным трендом, который повлияет на **РЖД** в будущем.

По ожиданиям аналитиков, объемы каменного угля – основного перевозимого **РЖД** товара с долей в грузообороте порядка 28% – упадут еще на 10%. Влияние окажет дальнейшее снижение экспортного спроса на западном направлении при сохранении инфраструктурных ограничений Восточного полигона (БАМа и Транссиба).

Объем перевозки строительных грузов, по мнению аналитиков, вырастет на 1%, несмотря на замедление относительно прошлого года, когда показатель прибавил 6,1%, это связано с вероятным охлаждением спроса в сфере жилищного строительства, если программа льготного ипотечного кредитования не будет продлена. В то же время в случае роста

## Министерство транспорта РФ

---

инфраструктурного строительства, требующего значительных объемов щебня и песка, перевозка стройматериалов тоже может сохранить рост, считают в агентстве.

<https://tass.ru/ekonomika/10776103>