



## Ежедневный мониторинг СМИ

26 ФЕВРАЛЯ 2021

### СОДЕРЖАНИЕ

ТАСС; 2021.02.26; В «АЭРОФЛОТЕ» ЗАЯВИЛИ, ЧТО ВОПРОС ВВЕДЕНИЯ НОВОГО ТИПА АВИАБИЛЕТОВ НЕ РАССМАТРИВАЕТСЯ .....	4
ВЕДОМОСТИ; АНАСТАСИЯ ЛЬВОВА; 2021.02.26; «АЭРОФЛОТ» ПРЕДЛОЖИЛ ПРОДАВАТЬ В РОССИИ БИЛЕТЫ НА НЕГАРАНТИРОВАННЫЕ ПЕРЕЛЕТЫ; ЭТО НОВЫЙ СПОСОБ ПОВЫСИТЬ МАРЖИНАЛЬНОСТЬ БИЗНЕСА ЗА СЧЕТ САМЫХ «ДЕШЕВЫХ» КЛИЕНТОВ, ГОВОРЯТ ЭКСПЕРТЫ.....	4
КОММЕРСАНТЬ; ИВАН БУРАНОВ, ЕВГЕНИЯ КРЮЧКОВА; 2021.02.26; ПРАВИТЕЛЬСТВО ПРОЯВИЛО ТЕХОСМОТРИТЕЛЬНОСТЬ; РЕФОРМУ ТО ПЕРЕНЕСЛИ ЗА ТРИ ДНЯ ДО ЕЕ НАЧАЛА .....	5
ГАЗЕТА.РУ; ВИКТОР ПАВЛОВ; 2021.02.25; МИШУСТИН ПЕРЕНЕС НА 1 ОКТЯБРЯ РЕФОРМУ ТЕХОСМОТРА.....	7
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ВЛАДИМИР БАРШЕВ; 2021.02.25; ЭКСПЕРТ: ПЕРЕНОС РЕФОРМЫ ТЕХОСМОТРА – РАДОСТНАЯ НОВОСТЬ.....	8
КОММЕРСАНТЬ; ЮЛИЯ СТЕПАНОВА; 2021.02.26; ОБЛАЧНО, С РАСХИЩЕНИЯМИ; ХАКЕРСКИЕ АТАКИ НА СИСТЕМЫ ГОСОРГАНОВ НА БАЗЕ LINUX УЧАСТЯТСЯ .....	9
КОММЕРСАНТЬ; ДИАНА ГАЛИЕВА; 2021.02.26; СПОСОБЫ НЕ ДУМАТЬ О НАЖИТОМ; БОРЬБЕ С КОНФЛИКТОМ ИНТЕРЕСОВ ЧИНОВНИКОВ ИЩУТ НОВЫЕ ИНСТРУМЕНТЫ .....	10
ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ЛЕСНЫХ; 2021.02.26; «НОВАТЭК» ЗАКРЕПЛЯЕТСЯ НА КИТАЙСКОМ ГАЗОВОМ РЫНКЕ; КОМПАНИЯ ЗАКЛЮЧИЛА ДОЛГОСРОЧНЫЙ КОНТРАКТ НА ПОСТАВКУ СЖИЖЕННОГО ГАЗА С КИТАЙСКОЙ SHENERGY GROUP .....	12
КОММЕРСАНТЬ; ДИАНА ГАЛИЕВА; 2021.02.26; «НАМ СРОЧНО НЕОБХОДИМА ЛЮБАЯ ИНФРАСТРУКТУРА, ПОЗВОЛЯЮЩАЯ ПОСТАВЛЯТЬ ГАЗ»; ГЛАВА WINTERSHALL DEA МАРИО МЕРЕН О «СЕВЕРНОМ ПОТОКЕ-2» И РОССИЙСКОМ ГАЗЕ.....	13
КОММЕРСАНТЬ; ЕВГЕНИЙ ЗАЙНУЛЛИН; 2021.02.26; ЧУЖИМ СЮДА ЛУЧШЕ И НЕ КОКСОВАТЬСЯ; КАК «РОСТЕХ» И АЛЬБЕРТ АВДОЛЯН СОЗДАЛИ ЛИДЕРА УГЛЕДОБЫЧИ .....	16
КОММЕРСАНТЬ; ЕВГЕНИЙ ЗАЙНУЛЛИН; 2021.02.26; СЕГОДНЯШНЯЯ КОМАНДА ЭЛЬГИ ОТЛИЧНО ЗНАЕТ «СИБАНТРАЦИТ»»; СЕРГЕЙ СТЕПАНОВ, БЫВШИЙ ВИЦЕ-ПРЕЗИДЕНТ EVRAZ .....	19
ЛЕНТА.РУ; КОНСТАНТИН ЛЯПУНОВ; 2021.02.25; «ПЛАНИРУЕМ РАСТИ И РАЗВИВАТЬ БИЗНЕС»; ВЛАДЕЛЕЦ ГК «МАКСИМУМ» О ПЕРСПЕКТИВАХ РЫНКА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕВОЗОК .....	20
ГУДОК; АЛЕКСАНДР ЗУБОВ; 2021.02.25; СТАНДАРТЫ ПЕРЕХОДЯТ В «ЦИФРУ» .....	24
ИЗВЕСТИЯ; МАКСИМ ХОДЫКИН; 2021.02.26; ДАЛЬНИЙ ПРИТОК: ПАНДЕМИЯ ВСКРЫЛА ПРОБЛЕМЫ И ВОЗМОЖНОСТИ ТУРИЗМА В ДФО; ДИКИЕ ПУТЕШЕСТВИЯ, ПРОБЛЕМЫ С ТРАНСПОРТОМ И ОТСУТСТВИЕ КОМФОРТА ОБСУДИЛИ НА КАМЧАТКЕ .....	25
РИА НОВОСТИ; 2021.25.02; ВЛАДИМИР СОЛОДОВ: ВАЖНО ПОВЫСИТЬ ДОСТУПНОСТЬ ТУРИЗМА НА КАМЧАТКЕ.....	27

---

МОРСКИЕ НОВОСТИ; 2021.02.25; ГОСДУМА ОТКЛАДЫВАЕТ РАССМОТРЕНИЕ ЗАКОНОПРОЕКТОВ ПО ВНУТРЕННЕМУ ВОДНОМУ ТРАНСПОРТУ .....	32
РИА НОВОСТИ; 2021.02.25; ГЛАВГОСЭКСПЕРТИЗА ОДОБРИЛА ПРОЕКТ РЕКОНСТРУКЦИИ АЭРОПОРТА ПОЛЯРНЫЙ .....	33
ИНТЕРФАКС; 2021.25.02; «АЭРОПОРТЫ КАМЧАТКИ» ОТКЛОНИЛИ ЗАЯВКИ НА РЕКОНСТРУКЦИЮ АЭРОПОРТА УСТЬ-КАМЧАТСКА ЗА 1,6 МЛРД РУБ. ....	34
ПРАЙМ; 2021.02.25; ПРАВИТЕЛЬСТВО ВЫДЕЛИТ РЕГИОНАМ ЕЩЕ 100 МИЛЛИАРДОВ РУБЛЕЙ НА ДОРОГИ .....	34
ТАСС; 2021.02.25; КАЗАНЬ ПОЛУЧИТ 40 АВТОБУСОВ НА ГАЗЕ ОТ ГТЛК ПО «ДОРОЖНОМУ» НАЦПРОЕКТУ В 2021 ГОДУ .....	35
ТАСС; 2021.02.26; РЕМОНТ ДОРОГ ПО НАЦПРОЕКТУ В ЯКУТИИ В 2021 ГОДУ УВЕЛИЧАТ ПОЧТИ НА 10% .....	35
НАЦИОНАЛЬНЫЕ ПРОЕКТЫ РОССИИ; 2021.02.25; КАБАРДИНО-БАЛКАРИЯ ЗА ГОД ОТРЕМОНТИРУЕТ БОЛЕЕ 100 КМ ДОРОГ .....	36
НАЦИОНАЛЬНЫЕ ПРОЕКТЫ РОССИИ; 2021.02.25; В УЛАН-УДЭ КАПИТАЛЬНО ОТРЕМОНТИРУЮТ ДОРОГУ НА УЛИЦЕ ПАВЛОВА .....	36
НАЦИОНАЛЬНЫЕ ПРОЕКТЫ РОССИИ; 2021.02.25; В МАРИЙ ЭЛ ОТРЕМОНТИРУЮТ 186 КМ ДОРОГ .....	36
КОМСОМОЛЬСКАЯ ПРАВДА # НОВОСИБИРСК; АНАСТАСИЯ ФЕДОРЧЕНКО; 2021.02.26; СГУПС ВОШЕЛ В ЧИСЛО ВУЗОВ, ОБЪЯВЛЕННЫХ ФЕДЕРАЛЬНЫМИ ИННОВАЦИОННЫМИ ПЛОЩАДКАМИ .....	37
ИНТЕРФАКС; 2021.25.02; ИЗВЕСТНЫЙ В ТАТАРСТАНЕ «ВОЛГАДОРСТРОЙ» ПОСТРОИТ УЧАСТОК М-12 В 41 КМ ЗА 24,851 МЛРД РУБ. ....	38
ИНТЕРФАКС; 2021.25.02; ВВЕДЕНИЕ В РФ НОВОГО ПОРЯДКА ТЕХОСМОТРА АВТОМОБИЛЕЙ БУДЕТ ПЕРЕНЕСЕНО С 1 МАРТА НА 1 ОКТЯБРЯ – МИШУСТИН .....	38
ИНТЕРФАКС; 2021.25.02; РСА РАСЦЕНИВАЕТ СИТУАЦИЮ С ПОДГОТОВКОЙ К НОВОМУ ПОРЯДКУ ПРОВЕДЕНИЯ ТО КАК НАПРЯЖЕННУЮ .....	39
РИА НОВОСТИ; 2021.02.25; ЭКСПЕРТ ОЦЕНИЛ СИТУАЦИЮ С ПЕРЕХОДОМ НА НОВЫЙ ПОРЯДОК ТЕХОСМОТРА .....	40
СПУТНИК; 2021.02.25; «ЕСТЬ ПРЕТЕНЗИИ». ЭКСПЕРТ О ПЕРЕНОСЕ ВВЕДЕНИЯ НОВЫХ ПРАВИЛ ТЕХОСМОТРА .....	41
ТАСС; ИРИНА ЛИ; 2021.25.02; В МОСКВЕ ИСПЫТЫВАЮТ ЛЕТАЮЩЕЕ ТАКСИ. МЫ НА НЕМ ПРОКАТИЛИСЬ .....	41
ТАСС; 2021.25.02; ВИДЕОКАМЕРЫ В ЭКРАНАХ НА СТАНЦИЯХ МЕТРО В МОСКВЕ НЕ БУДУТ РАСПОЗНАВАТЬ ЛИЦА .....	43
ИНТЕРФАКС; 2021.02.25; НА ПРЕДСТОЯЩЕЙ ВСТРЕЧЕ АБАШИДЗЕ-КАРАСИН МОЖЕТ БЫТЬ ОБСУЖДЕНО ВОЗОБНОВЛЕНИЕ АВИАСООБЩЕНИЯ МЕЖДУ РФ И ГРУЗИЕЙ .....	44
АГЕНТСТВО МОСКВА; 201.02.25; ГЛАВГОСЭКСПЕРТИЗА ОДОБРИЛА ПРОЕКТ ПО СТРОИТЕЛЬСТВУ АНГАРА ДЛЯ ОБСЛУЖИВАНИЯ AIRBUS И BOEING В ШЕРЕМЕТЬЕВО .....	44
ИНТЕРФАКС; 2021.25.02; ФАС ПОТРЕБОВАЛА ОТРЕГУЛИРОВАТЬ ЦЕНЫ ТОПЛИВНЫХ ОПЕРАТОРОВ В АЭРОПОРТУ ВОРОНЕЖА .....	45
ТАСС; 2021.25.02; S7 ОТКРОЕТ ГРУЗОПАССАЖИРСКИЕ РЕЙСЫ В КАТАНИЮ, ПУЛУ, ДУБРОВНИК И НЕАПОЛЬ .....	45
ТАСС; 2021.24.02; СЕРИЙНОЕ ПРОИЗВОДСТВО МС-21 МОЖЕТ НАЧАТЬСЯ В 2022 ГОДУ .....	46
АГЕНТСТВО МОСКВА; 2021.02.25; МИНСТРОЙ РОССИИ ПЕРЕСМОТРЕЛ ПРАВИЛА ПРОЕКТИРОВАНИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ВОКЗАЛЬНЫХ КОМПЛЕКСОВ .....	46

---

---

ПРАЙМ; 2021.02.25; РЖД ГОТОВЯТСЯ К ПЕРЕВОЗКАМ ВО ВРЕМЯ ЧЕ ПО ФУТБОЛУ .....	47
ИНТЕРФАКС; 2021.25.02; ОПЕРАТОР Ж/Д ПЕРЕВОЗОК В КРЫМ В МАЕ ЗАПУСКАЕТ ПОЕЗД ИЗ МУРМАНСКА .....	48
РИА НОВОСТИ; 2021.25.02; ГУБЕРНАТОР КАМЧАТКИ РАССКАЗАЛ О СРОКАХ ПОДЪЕМА ЗАТОНУВШИХ СУДОВ.....	48
РИА НОВОСТИ; 2021.25.02; НА КУБАНИ НАЗВАЛИ ДАТУ ВОЗОБНОВЛЕНИЯ КРУИЗОВ ПО ЧЕРНОМУ И АЗОВСКОМУ МОРЯМ .....	49
ИНТЕРФАКС; 2021.25.02; ПЛАВУЧИЕ ХРАНИЛИЩА СПГ ВНЕСУТ В РЕЕСТР СУДОВ РФ ДЛЯ ПОЛУЧЕНИЯ ТАМОЖЕННЫХ И НАЛОГОВЫХ ЛЬГОТ .....	49
ИНТЕРФАКС; 2021.25.02; ПРОКУРАТУРА ПОТРЕБОВАЛА ОТ ТЕРМИНАЛА «КОЛМАР» УСТАНОВИТЬ ДОПОБОРУДОВАНИЕ ДЛЯ ПОДАВЛЕНИЯ УГОЛЬНОЙ ПЫЛИ .....	50
ПРАЙМ; 2021.02.25; НЕВСКИЙ ССЗ ПЕРЕДАЛ ГТЛК ТРЕТИЙ СУХОГРУЗ ДЛЯ СУДОХОДНОЙ КОМПАНИИ «ПОЛА РАЙЗ».....	50
ТАСС; 2021.25.02; В ЦЕНТРАЛЬНУЮ БУХТУ ВЛАДИВОСТОКА ПО ОШИБКЕ РАБОТНИКА ВЫЛИЛИСЬ 200 Л МАЗУТА .....	50
КОММЕРСАНТЪ; НИКИТА КОРОЛЕВ; 2021.02.26; В РОСРЕЕСТР НЕ ЗАГРУЖАЕТСЯ КАРТА; РАЗРАБОТКА ИНФОРМАЦИОННОЙ СИСТЕМЫ О ЗЕМЛЕ И НЕДВИЖИМОСТИ ЗАДЕРЖИВАЕТСЯ .....	51
КОММЕРСАНТЪ ЕКАТЕРИНБУРГ; ЕВГЕНИЯ ЯБЛОНСКАЯ; 2021.02.26; ВЫВЕЗЛИ КОЛЕСА; КАК РАЗВИВАЛСЯ УРАЛЬСКИЙ РЫНОК ЛИЗИНГА В 2020 ГОДУ .....	52

## ПУБЛИКАЦИИ

### **ТАСС; 2021.02.26; В «АЭРОФЛОТЕ» ЗАЯВИЛИ, ЧТО ВОПРОС ВВЕДЕНИЯ НОВОГО ТИПА АВИАБИЛЕТОВ НЕ РАССМАТРИВАЕТСЯ**

Вопрос о введении нового тарифа на авиабилеты, который позволит авиакомпаниям самостоятельно пересадить пассажира на другой - более ранний или поздний - аналогичный рейс, сейчас не рассматривается. Об этом ТАСС сообщил официальный представитель «Аэрофлота» Михаил Демин.

По его словам, этот вопрос был актуальным во время массовой отмены рейсов из-за пандемии.

«В настоящий момент в актуальной повестке такая инициатива не значится, - сказал он. - Она действительно прорабатывалась в период пандемии как одна из инициатив по приданию пассажирам большей уверенности в периоды массового изменения расписания, возможных изменений типов воздушных судов, неопределенности со сроками снятием ограничений. Инициатива по сути состоит в создании еще одной тарифной опции наряду с другими, уже существующими».

<https://tass.ru/ekonomika/10787263>

### **ВЕДОМОСТИ; АНАСТАСИЯ ЛЬВОВА; 2021.02.26; «АЭРОФЛОТ» ПРЕДЛОЖИЛ ПРОДАВАТЬ В РОССИИ БИЛЕТЫ НА НЕГАРАНТИРОВАННЫЕ ПЕРЕЛЕТЫ; ЭТО НОВЫЙ СПОСОБ ПОВЫСИТЬ МАРЖИНАЛЬНОСТЬ БИЗНЕСА ЗА СЧЕТ САМЫХ «ДЕШЕВЫХ» КЛИЕНТОВ, ГОВОРЯТ ЭКСПЕРТЫ**

Предложение ввести в России тариф, при котором авиаперевозчик сможет сам пересадить пассажира на другой, более ранний или поздний, аналогичный рейс, «Аэрофлот» направил президенту Ассоциации эксплуатантов воздушного транспорта (в нее входят крупнейшие авиакомпании страны) Владимиру Тасуну 11 февраля. Предложение оформлено в виде проекта федерального закона о внесении изменений в Воздушный кодекс и авиационные правила. Копия документа есть в распоряжении «Ведомостей».

Как сообщил Тасун «Ведомостям», рассмотрение инициативы отложено до конца февраля – для сбора мнений всех авиакомпаний.

Согласно документу, «Аэрофлот» предлагает разрешить авиакомпаниям самостоятельно менять условия перевозки пассажира, который купил билет по такому тарифу, – дату, рейс, маршрут (например, заменить прямой рейс на стыковочный) и класс обслуживания – в одностороннем порядке, т. е. без согласия самого пассажира. При этом компания будет обязана выплатить ему компенсацию, но не во всех случаях. Например, если уведомление о невозможности предоставить место на рейсе пришло пассажиру за две недели до вылета, то компенсация не выплачивается. Максимальный размер выплаты составит 30 000 руб. При этом у пассажира останется возможность купить билет на этот же рейс по обычному тарифу – с гарантированным перелетом.

«Использование новых тарифов позволит снизить среднюю стоимость билета на 2%», – прогнозирует «Аэрофлот» в пояснительной записке к проекту.

«По сути, это завуалированная легализация овербукинга – когда компания продает билетов больше, чем кресел в салоне. В среднем авиакомпании продают 110% авиабилетов на каждый рейс. По статистике ряда перевозчиков, как раз около 10% пассажиров не появляется на рейс. Но когда приходят все, то возникает конфликт, нужно убеждать кого-то отложить перелет», – говорит председатель Общероссийского объединения пассажиров Илья Зотов.

Сегодня овербукинг никак не регламентирован в России, по закону российские авиакомпании обязаны перевезти клиента именно тем рейсом, на который он приобрел билет.

Эксперт Центра инфраструктурных проектов Высшей школы экономики Андрей Крамаренко согласен, что проект закона предлагает институционализировать овербукинг. Но из-за пространных формулировок толковать и использовать его можно будет очень широко – он буквально разрешает компаниям отменять рейсы, пересаживая пассажиров с недозагруженных и нерентабельных рейсов на другие за компенсации, добавляет эксперт. Для авиакомпаний в России уже сейчас обычной практикой стали отмены рейсов из-за недозагрузки, хотя Воздушным кодексом это запрещено, продолжает эксперт.

Список причин, по которым перевозчик может отказать в перевозке пассажиру, сегодня строго ограничен: нарушение норм перелета, отказ выполнять требования авиакомпании, состояние здоровья пассажира (если оно требует особых условий перевозки или угрожает другим пассажирам), отказ пассажира платить за багаж, за провоз ребенка, нарушение правил поведения на борту и наличие в ручной клади или багаже запрещенных предметов. «Мне не известно ни одной юрисдикции, в которой авиакомпании получили бы такое право – на изменение в одностороннем порядке существенных условий договора, – добавляет Крамаренко. – Предложенный механизм предполагает повышение маржинальности авиакомпании. Каждый случай отказа в посадке будет для нее прибыльным, потому что пересаживать на другой рейс будут самых «дешевых» пассажиров и компенсация им (которая привязана к стоимости билета; см. таблицу), будет минимальной».

«Аэрофлот» между тем утверждает, что уже отказался от этой инициативы: по словам представителя компании Михаила Демина, «в настоящий момент в актуальной повестке такая инициатива не рассматривается». Демин объясняет: «Она прорабатывалась в период пандемии как одна из инициатив по приданию пассажирам большей уверенности в периоды массового изменения расписания, возможных изменений типов воздушных судов, неопределенности со сроками снятия ограничений».

**Представитель Минтранса также сказал «Ведомостям», что предложение не будет рассматриваться «до полноценного восстановления авиасообщения». S7, «Уральские авиалинии» и Utair не прокомментировали инициативу.** Представитель Red Wings (подконтрольна «Ростеху») считает, что появление такого тарифа позволило бы снизить цены для пассажиров. «Определенные направления и даты пользуются повышенным спросом и потенциально могут продаваться с загрузкой свыше 100%. Часть пассажиров готова будет покупать билеты дешевле в обмен на риск, что на конкретный рейс им не хватит места и придется лететь следующим».

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2021/02/25/859346-aeroflot-predlozhi>

На ту же тему:

<https://www.rbc.ru/business/26/02/2021/603830fc9a7947331926b6ff>

### **КОММЕРСАНТЪ; ИВАН БУРАНОВ, ЕВГЕНИЯ КРЮЧКОВА; 2021.02.26; ПРАВИТЕЛЬСТВО ПРОЯВИЛО ТЕХОСМОТРИТЕЛЬНОСТЬ; РЕФОРМУ ТО ПЕРЕНЕСЛИ ЗА ТРИ ДНЯ ДО ЕЕ НАЧАЛА**

Действие диагностических карт, необходимых автомобилистам для приобретения полиса ОСАГО, с 1 марта будет продлено на семь месяцев. Соответствующее постановление правительства, по данным “Ъ”, будет подписано в ближайшее время. Таким образом, выяснил “Ъ”, будет оформлено заявление премьера **Михаила Мишустина** о необходимости отсрочки вступления в силу новых правил ТО. «Разного рода накладки» и очереди недопустимы в условиях распространения COVID, пояснил глава кабмина. К запланированному через три дня старту реформы отрасли власти и бизнес готовились несколько лет. Теперь операторы ТО говорят о «катастрофических» последствиях: если на



пунктах техосмотра не будет клиентов, рынок не выживет, осенью техосмотр пройти будет негде, случится коллапс.

«Как и в любом деле, на начальном этапе неизбежны разного рода накладки, например, неравномерное распределение нагрузки, очереди, – заявил премьер **Михаил Мишустин** в ходе заседания правительства. – В условиях когда ситуация с коронавирусом пока далека от идеальной, это несет определенные риски, в том числе и для здоровья людей. Необходимо отложить срок введения нового порядка техосмотра до 1 октября». К этому сроку, обещал господин **Мишустин**, система должна работать «без сбоев», а для граждан «не должно быть никаких неудобств».

Напомним, цель задуманной несколько лет назад реформы ТО – исключить факты покупки диагностических карт без предоставления автомобиля на проверку. Госдума приняла в связи с этим поправки к закону о ТО, КоАП и УК. **Минтранс** и МВД выпустили ряд подзаконных актов, вступающих в силу с 1 марта. Для борьбы с «покупным ТО» вводится, в частности, фотографирование машины в пункте осмотра, усиленная электронная подпись при оформлении диагностических карт, новые требования к материально-технической базе участников и т. д.

По данным “Ъ”, в начале года на закрытых совещаниях с участием ГИБДД, Российского союза автостраховщиков (РСА), операторов звучали заявления о неготовности рынка к новым правилам.

РСА даже предлагал временно разрешить оформлять ОСАГО без диагностических карт, опасаясь нехватки пунктов ТО для удовлетворения спроса (“Ъ” рассказывал об этом). Опасения частично разделяло и руководство ГИБДД России.

Заявление премьера стало шоком для ряда операторов техосмотра и чиновников, готовивших нововведения в области ТО. Дело в том, что за три дня до старта реформу перенести невозможно – она предусмотрена новой редакцией закона о ТО (подписана президентом, вступает в силу). Дата закреплена в многочисленных утвержденных ведомственных приказах и постановлениях.

Разъяснений слов господина **Мишустина** от **пресс-службы** правительства, **Минэкономики**, **Минтранса** и **МВД** в четверг не последовало до позднего вечера. По данным “Ъ”, решили выйти из положения таким образом: действие диагностических карт (срок которых заканчивается после 1 марта) продлено до 30 сентября 2021 года – таким образом, водителям просто не надо будет ехать на пункты ТО. Диагностическая карта, напомним, необходима для заключения договора ОСАГО. В 2020 году таким образом продлевалось действие водительских прав, срок которых заканчивался в период с 1 февраля по 15 июля, – до 31 декабря. Решение по диагностическим картам оформят поправками к постановлению правительства №440 от 3 апреля 2020 года «О продлении действия разрешений и иных особенностях в отношении разрешительной деятельности в 2020 и 2021 годах», пояснил собеседник “Ъ”. Этим же документом дадут полугодовую отсрочку для автовладельцев, которые впервые проходят ТО.

«Это временный режим, связанный с ограничениями из-за ковида, он позволит автовладельцам после окончательного снятия ограничений, которое ожидается к октябрю, проходить ТО в нормальном режиме без риска остаться без полиса ОСАГО», – заявил **президент РСА Игорь Юргенс**.

Последствия такого решения будут катастрофическими, предупреждает **председатель совета директоров группы компаний «Техностайл» Раппа Ахьядов**. «Рынок с трудом пережил последствия пандемии, когда многие пункты не работали и закрылись. Тогда операторов государство не поддержало, – говорит он. – Оставшиеся на рынке игроки готовились к новым правилам – закупали оборудование, перестраивали помещения, нанимали экспертов-техников, оформляли электронные подписи. Общие инвестиции в подготовку к реформе оцениваются в десятки миллиардов рублей». Теперь, говорит господин Ахьядов, вложения невозможно окупить, проходить ТО в ближайшие семь

месяцев никто не будет. «Большая часть операторов обанкротятся и уйдут с рынка, и непонятно, где автовладельцу проходить ТО после 1 октября, – прогнозирует **гендиректор компании «Услугиавто» Юрий Пархоменко.**–

Осенью, скорее всего, случится коллапс, ведь одномоментно техосмотр нужно будет пройти миллионам автовладельцев, а умирающий рынок переварить этот спрос просто не сможет».

В октябре реформа будет невозможна без увеличения тарифов на техосмотр до «вменяемых величин», которые позволят окупить инвестиции в оборудование, ремонт помещения, добавляет **вице-президент Национального автомобильного союза Антон Шапарин.** Федеральная антимонопольная служба, напомним, с лета 2020 года обещает представить новую методику формирования тарифов на ТО, но проекта пока никто не видел. «Если тариф не будет изменен, то в конце сентября мы увидим новый перенос сроков», – считает господин Шапарин. В любом случае, по мнению эксперта, значительная часть автопарка в России техосмотр «самостоятельно» не пройдет. По данным ГИБДД, 17,5% автопарка России составляют 10–15-летние автомобили, 28% – автомобили старше 15 лет.

<https://www.kommersant.ru/doc/4704652>

### ГАЗЕТА.РУ; ВИКТОР ПАВЛОВ; 2021.02.25; МИШУСТИН ПЕРЕНЕС НА 1 ОКТЯБРЯ РЕФОРМУ ТЕХОСМОТРА

Правительство перенесло реформу техосмотра автомобилей с 1 марта на 1 октября. По словам главы кабмина **Михаила Мишустина**, причиной этому стало стремление избежать неравномерного распределения нагрузки из-за неготовности к новым требованиям ряда операторов ТО, а также других потенциальных сбоев. Премьер обратил внимание глав министерств и ведомств на то, что осенью вся система предприятий ТО в России должна работать без сбоев.

**Председатель правительства РФ Михаил Мишустин** распорядился перенести вступление в силу нового порядка технического осмотра автомобилей с 1 марта на 1 октября.

Как напомнил глава кабмина на заседании правительства в четверг, 25 февраля, новшества в правилах ТО касаются введения электронных диагностических карт, фотофиксации, а также других процедур, которые влияют на работу профильного бизнеса.

«Как и в любом деле, на начальном этапе неизбежны разного рода накладки. Например, неравномерное распределение нагрузки, очереди. В условиях, когда ситуация с коронавирусом хоть и улучшается, но пока далека от идеальной, это несет определенные риски, в том числе и для здоровья людей. Считаю, мы не должны этого допустить», – пояснил премьер.

Он также обратил внимание глав соответствующих министерств и ведомств на необходимость проведения реформы так, что с 1 октября вся система предприятий ТО в России заработала без сбоев.

«Никаких неудобств для граждан быть не должно. В нашей стране миллионы автолюбителей. Сделать все надо по-человечески. Проект постановления о переносе срока прошу мне представить на подпись в ближайшее время», – поручил **Мишустин.**

**Автоэксперт Игорь Моржаретто** считает, что перенос призван дать время операторам ТО для переоборудования своих пунктов согласно новым нормам, в противном случае в крупных городах могли бы образоваться очереди на прохождение осмотра, передает РИА «Новости».

«Слишком много вопросов возникает, и самый главный из них – есть ли такое количество пунктов техосмотра, которые готовы работать по новым правилам? Ответа на этот вопрос на сегодняшний день нет. Называют разные цифры: от 15 до 50 процентов пунктов якобы готовы работать, но эти цифры не окончательны.

Он также описал систему фотофиксации, как слишком строгую, и в целом допустил еще один перенос вступления в силу новых правил, поскольку через полгода ситуация может не полностью располагать к предъявлению повышенных требований к операторам ТО.

Три дня назад стало известно, что **Минтранс России** с 1 сентября намерен упростить требования к пунктам прохождения техосмотра – проект соответствующего приказа главы ведомства **Виталия Савельева** для общественного обсуждения опубликован на портале нормативно-правовых актов.

Изменения, вносимые в приказ №232 от 9 июля 2020 года «Об утверждении требований к производственно-технической базе оператора технического осмотра и перечня документов в области стандартизации», позволят весомой части операторов ТО оказаться от глубокой перестройки своих мощностей и остаться на рынке.

Согласно новой редакции, пункты ТО должны включать в себя производственные помещения с диагностическими линиями техосмотра различных категорий транспорта, которые определяются техническим регламентом Таможенного союза, сети инженерно-технического обеспечения, а также системы водоснабжения, канализации, отопления, вентиляции, электроснабжения, связи.

Кроме того, в случае невозможности применения осмотровой канавы или подъемника допускается применение осмотровой эстакады, размеры которой должны соответствовать нормативным требованиям. Несущая способность эстакады должна соответствовать максимальной массе проверяемого транспорта с учетом установленного на эстакаду оборудования и возникающих при проведении ТО дополнительных нагрузок.

В новой редакции документа смягчается ряд требований, например, в пунктах, где проверяют грузовики до 3,5 т или автобусы до 5 т, при наличии смотровой канавы допустимая высота здания может быть 3,3 м вместо 3,5 м. Уменьшается, соответственно, высота въездных и выездных ворот.

Для мест, проверяющих тяжелые грузовики или автобусы, минимальная ширина помещения сокращается с 6 до 5,5 м. Кроме того, в ряде случаев уменьшается допустимая глубина осмотровой канавы – с 1,5 м до 1,3-1,1 м.

В новой версии приказа также уточняется, что пункт ТО может иметь по одному дымомеру, люфтомеру, течемеру, устройству для замера светопропускания.

[https://www.gazeta.ru/auto/2021/02/25\\_a\\_13491560.shtml](https://www.gazeta.ru/auto/2021/02/25_a_13491560.shtml)

### **РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ВЛАДИМИР БАРШЕВ; 2021.02.25; ЭКСПЕРТ: ПЕРЕНОС РЕФОРМЫ ТЕХОСМОТРА – РАДОСТНАЯ НОВОСТЬ**

**Премьер-министр** России **Михаил Мишустин** поручил перенести новый порядок проведения техосмотра на 1 октября. Операторы техосмотра остро отреагировали на это предложение. Региональные представители этого бизнеса собираются закрываться.

Напомним, с 1 марта обязана была стартовать реформа техосмотра. Диагностические карты должны были стать электронными, а сам техосмотр проводиться с обязательным фотографированием машин. Все делалось для того, чтобы граждане не покупали диагностические карты, как сейчас, а действительно проходили ТО.

Понятно, что перенос сроков выльется в то, что большинство автовладельцев до 1 октября на пункты ТО не поедут.

Пока нет ясности, что будет с техосмотром автобусов. Он регулируется отдельными правилами. С 1 марта ТО автобусов должен проходить с участием сотрудников Госавтоинспекции. И, скорее всего, этот порядок переносить не будут.

– Мы просто закроемся, – сообщил «РГ» гендиректор одного из операторов техосмотра, Александр Сердюков. – Проводить ТО автобусов нам невыгодно. Приезжает пять автобусов в месяц. При этом стоимость этого ТО – копеечная. На что мне содержать



пункт ТО, из чего платить зарплату экспертам? Средний расход на пункт ТО – 200 тысяч в месяц. С пяти автобусов я столько не получу. Будем перепрофилироваться.

Если большинство операторов ТО уйдет с рынка, то 1 октября техосмотр проводить будет некому. Их и сейчас на весь транспорт не хватает.

Как сообщил «РГ» гендиректор испытательной лаборатории Юрий Пархоменко, перенос срока – это радостная новость.

– Сейчас пунктов ТО и их пропускной способности не хватит на весь транспорт, – говорит Пархоменко. – Мы считали, что их не хватит даже на автобусы. Автобусы не смогут пройти ТО, в очереди станут грузовики, что уж говорить о легковых машинах частных лиц. Автомобилисты могут поехать на каршеринге. А автобусам за непройденный ТО запретят эксплуатацию. При их нехватке на маршрутах это и вовсе подорвет общественный транспорт. Я вообще считаю, что прохождение техосмотра для легковых машин физлиц надо отменить.

В этом решении есть один нюанс, связанный с нестыковкой правовых актов. Дело в том, что с 1 марта вступают в силу поправки в закон о техосмотре. Постановлением правительства определяется порядок его проведения. То есть закон вступит в силу, а подзаконный акт нет.

При этом применять устаревший порядок проведения ТО будет невозможно по той причине, что он не соответствует тем положениям закона, которые вступят в силу 1 марта. Таким образом, до 1 октября вообще любой техосмотр оказывается вне закона, кроме техосмотра автобусов.

<https://rg.ru/2021/02/25/ekspert-perenos-reformy-tehosmotra-radostnaia-novost.html>

### **КОММЕРСАНТЪ; ЮЛИЯ СТЕПАНОВА; 2021.02.26; ОБЛАЧНО, С РАСХИЩЕНИЯМИ; ХАКЕРСКИЕ АТАКИ НА СИСТЕМЫ ГОСОРГАНОВ НА БАЗЕ LINUX УЧАСТЯТСЯ**

В 2021 году вырастет число атак на операционные системы (ОС) и облачную инфраструктуру на базе Linux, ожидают в ИВМ. Проблема затронет в том числе российские госорганы, которые в рамках импортозамещения переходят на отечественные ОС на Linux, предупреждают эксперты. Бизнесу же, который начал активно использовать облака на фоне пандемии, грозит увеличение расходов: злоумышленники могут взламывать их облачные среды и использовать их для майнинга криптовалют и DDoS-атак.

“Ъ” ознакомился с отчетом ИВМ об основных рисках информационной безопасности в 2021 года. В соответствии с ним в этом году вырастет число атак на облачные среды и ОС на базе открытого кода Linux. Так, уже в 2020 году появилось 56 семейств вирусов, атакующих программное обеспечение на базе Linux, что на 40% больше, чем в 2019 году, говорится в исследовании. Пострадать могут и пользователи российских ОС на Linux, пояснил “Ъ” ведущий советник по вопросам информационной безопасности ИВМ в России Олег Бакшинский.

Злоумышленники начали использовать расширяемые вычислительные мощности облачных сред на базе Linux, рассказал господин Бакшинский.

Заказчик может включить услугу в настройках своего облака, и в моменты пиковых нагрузок его ресурсы будут расширены за дополнительную плату. Злоумышленники пользуются этим, получая несанкционированный доступ к облачной среде жертвы, увеличивая затраты компании на оплату облачных сервисов.

Власти уже признали проблему: для проверки безопасности операционных систем на базе ядра Linux Федеральная служба по техническому и экспортному контролю за 300 млн руб. создаст исследовательский центр (см. “Ъ” от 11 февраля). Эксперты по кибербезопасности также подтвердили рост интереса хакеров к системам на Linux. В Check Point фиксируют

около 20 атак на облачные среды на базе Linux в России, что составляет 3,45% от общего числа таких атак по миру, рассказали в компании.

Linux – свободно распространяемая для разработчиков операционная система, которая легла в основу «семейства» Linux. Системы на основе Linux обычно распространяются бесплатно в виде различных дистрибутивов – заархивированных файлов, готовых для установки. Почти все российские операционные системы созданы на базе Linux, в их число входит Alt Linux, Astra Linux, Ред ОС, Rosa Linux. Отечественную ОС Astra Linux используют, например, в МВД и госкорпорации «Росатом».

Главные цели злоумышленников, по словам технического директора Check Point в России Никиты Дурова, финансовая отрасль и правительство. Кроме фактора импортозамещения повлияла и пандемия, которая ускорила миграции в облака компаний и госорганов, поясняет эксперт. На этом фоне более 80% предприятий обнаружили, что их инструменты безопасности не работают или имеют ограниченные возможности в облаке, говорит господин Дуров. Многие компании, по его мнению, забывают, что облачный провайдер отвечает за доступность сервисов, а вопросы целостности и контроля доступа ложатся уже на пользователя.

Пока лишь немногие специалисты разбираются в защите облаков, поэтому компании обычно работают практически без защиты, говорит независимый эксперт по информационной безопасности Денис Батранков. По его мнению, злоумышленники это понимают и постоянно ищут возможности заработать. Чаще всего они используют облачные ресурсы своих жертв для майнинга криптовалют и DDoS-атак, добавляет господин Бакшинский.

Участники облачного рынка и разработчики Linux, впрочем, призывают не преувеличивать масштаб проблемы.

Для DDoS-атак гораздо выгоднее взламывать домашние устройства с доступом в интернет, например Wi-Fi-роутеры или веб-камеры, возражает гендиректор ActiveCloud в России (входит в ГК Softline) Дмитрий Яшин. Для майнинга, по его мнению, больше подходят персональные компьютеры, которые в отличие от облачных серверов оснащены мощной видеокартой.

Для защиты облачных сред применяются профессиональные средства кибербезопасности, и, чтобы добраться до Linux-сервера, злоумышленнику придется вручную преодолеть множество рубежей защиты, заверяет Дмитрий Яшин.

Прежде чем хакерская группировка сможет воспользоваться уязвимостью Linux, ей необходимо будет «пробить» собственный механизм защиты ОС Astra Linux, что, по словам главного научного сотрудника ГК Astra Linux Петра Девянина, «непростая задача». Руководитель отдела разработки программного обеспечения Cross Technologies Александр Тюрников убежден, что атаки на облачные среды «будут не настолько масштабны, чтобы привести к краху государственных и коммерческих систем».

<https://www.kommersant.ru/doc/4704758>

### **КОММЕРСАНТЪ; ДИАНА ГАЛИЕВА; 2021.02.26; СПОСОБЫ НЕ ДУМАТЬ О НАЖИТОМ; БОРЬБЕ С КОНФЛИКТОМ ИНТЕРЕСОВ ЧИНОВНИКОВ ИЩУТ НОВЫЕ ИНСТРУМЕНТЫ**

Действующий в РФ механизм доверительного управления активами чиновников при их трудоустройстве на госслужбу является неэффективным для устранения конфликта интересов, следует из рабочих материалов Антикоррупционного центра Высшей школы экономики. Альтернативу эксперты видят в применении специальных форм такого управления — слепых трастов, однако отмечают необходимость детальной проработки инициативы на экспертном и государственном уровне.

Антикоррупционный центр НИУ ВШЭ предлагает пересмотреть действующий в РФ механизм доверительного управления — передачи должностными лицами активов

доверительным управляющим для устранения конфликта интересов, следует из рабочих материалов «Доверительное управление как инструмент предотвращения и урегулирования конфликта интересов». Авторы работы — Ольга Маскалева и Алексей Конов — указывают, что в РФ применяются «традиционные» формы такого управления, нацеленные в первую очередь на повышение его эффективности, а не на снижение коррупционных рисков. Так, госслужащие по-прежнему обладают информацией о состоянии, количестве и стоимости своих активов и распоряжаются ими — хоть и через указания управляющему, что не снимает конфликта интересов и не снижает вероятности принятия ими решений «в свою пользу».

Альтернативу эксперты видят в использовании специальных механизмов доверительного управления — слепых трастов.

В таком случае госслужащий не знает об изменениях в составе активов, а управляющий не может согласовывать действия с чиновником (только получать общие указания по инвестированию), однако для антикоррупционных нужд первоначальный состав активов (известный владельцу) потребует их полной или частичной замены. Еще две разновидности слепого траста — соглашения о слепом управлении и диверсифицированные трасты. В первом случае собственник устанавливает ограничения на действия с активами (вплоть до запрета продажи), в остальном управляющий может проводить любые действия с пакетом, однако для разрешения конфликта интересов придется применять меры уже к владельцу (отвод, дисквалификация и пр.). Во втором случае в траст помещаются диверсифицированные активы, что увеличивает количество компаний, на которые придется влиять недобросовестному чиновнику для извлечения выгоды, тем самым снижая такой риск. Но применение этого механизма ограничено требованием высокой ликвидности переданных в траст активов.

Внедрение эффективной модели такого доверительного управления затруднено и требует детальной проработки, указывают авторы.

Готовой модели эксперты не предлагают, ссылаясь на необходимость обозначить ключевые аспекты разработки нового механизма, но подробно анализируют достоинства и недостатки зарубежной практики передачи активов — вопросы распространения этого механизма (по иерархическому принципу с разной степенью жесткости требований или на широкий круг лиц, как в РФ: от федеральных до муниципальных чиновников и служащих госкорпораций), состава активов и условий их передачи, выбора доверительного управляющего (по решению рынка или государства), ограничений на взаимодействие чиновников и управляющих.

Важным, по мнению авторов, является участие в процессе уполномоченных госорганов, которые бы и оценивали целесообразность передачи активов в доверительное управление, их соответствие нормативным требованиям, независимость управляющих и эффективность их работы. Однако сложность в том, что придется гарантировать и независимость таких госорганов, а если это невозможно, то отказаться от трастов в пользу других инструментов регулирования конфликта интересов.

Даже при наличии добросовестно проработанного режима... сама по себе передача активов в слепой траст обычно не приводит к урегулированию конфликта интересов» и требует комплексного подхода к решению проблемы, говорится в работе.

Отметим, что ранее Антикоррупционный центр предлагал в целом пересмотреть подходы к борьбе с проявлениями конфликта интересов — вплоть до разработки отдельного закона о нем (см. “Ъ” от 13 декабря 2019 года). Публично власти пока не обсуждали соответствующие инициативы. Вчера на запрос “Ъ” о необходимости корректировки механизмов доверительного управления в Минэкономике не ответили.

<https://www.kommersant.ru/doc/4704801>

### **ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ЛЕСНЫХ; 2021.02.26; «НОВАТЭК» ЗАКРЕПЛЯЕТСЯ НА КИТАЙСКОМ ГАЗОВОМ РЫНКЕ; КОМПАНИЯ ЗАКЛЮЧИЛА ДОЛГОСРОЧНЫЙ КОНТРАКТ НА ПОСТАВКУ СЖИЖЕННОГО ГАЗА С КИТАЙСКОЙ SHENERGY GROUP**

Китайская Shenergy Group в течение 15 лет закупит более 3 млн т сжиженного природного газа со строящегося завода «Арктик СПГ 2», сообщил «Новатэк».

По словам главы компании Леонида Михельсона, выход на быстрорастущие рынки Азиатско-Тихоокеанского региона является одним из ключевых элементов стратегии компании и запуск завода «Арктик СПГ 2» мощностью 19,8 млн т сжиженного газа в год сыграет важную роль «для достижения долгосрочной цели «Новатэка» по бесперебойному обеспечению наших клиентов доступным и экологичным природным газом на протяжении многих десятилетий».

Среди азиатских стран Китай действительно может стать одним из главных рынков сбыта для компании, поскольку потребление газа в стране стремительно растет, но возможности нарастить собственную добычу топлива настолько, чтобы отпала необходимость в импортном топливе, у КНР нет физически.

«К 2040 г. объем газового рынка Китая, по оценкам МЭА, составит 500–650 млрд куб. м, хотя сейчас страна потребляет порядка 330 млрд, – объясняет директор по исследованиям Yugon Consulting Мария Белова. – Несмотря на рост объемов внутреннего производства газа, в основном благодаря действующей с 2018 г. программе господдержки добычи «нетрадиционного газа» (газа плотных пород, сланцевого газа и метана угольных пластов), к 2040 г. страна будет добывать только порядка 300 млрд куб. м. Так что в обозримой перспективе спрос не будет покрыт собственной добычей».

Способствовать наращиванию закупок газа будет и провозглашенный прошлой осенью правительством КНР план по достижению углеродной нейтральности экономики к 2060 г., для чего стране придется отказаться от использования в энергетике угля, доля которого в прошлом году составила порядка 57%. Так что «Новатэк» имеет все шансы для расширения своего присутствия на рынке страны, даже несмотря на то что Пекин будет придерживаться стратегии диверсификации источников импортного топлива. Как напоминает руководитель аналитического департамента Amarkets Артем Деев, сейчас ключевыми поставщиками СПГ в Поднебесную остаются США, Австралия, Катар, а также Тринидад и Тобаго. «Россия в рейтинге стран по производству СПГ занимает 9-е место – наши экспортные объемы в 10 раз ниже, чем у лидеров», – констатирует эксперт.

Но эта ситуация скоро должна измениться. «Себестоимость производства СПГ на заводе «Арктик СПГ 2» будет одной из самых низких в мире – порядка \$3/МБТЕ, – отмечает Белова. – Если сравнивать его стоимость и стоимость американского газа с учетом транспорта до Шанхая, то российский СПГ будет на 35% дешевле».

Старший аналитик ИАЦ «Альпари» Анна Бодрова отмечает, что грамотный подход менеджмента «Новатэка» к формированию долгосрочных планов продаж газа положительно сказывается на инвестиционной привлекательности акций компании: с марта прошлого года находятся в восходящем тренде. «При этом в сравнении с добывающими компаниями со схожими мультипликаторами цена акций «Новатэка» сейчас ниже, чем бумаг конкурентов, что подразумевает потенциал роста на 5–8% в среднесрочной перспективе», – отмечает она.

Основатель «Школы практического инвестирования» Федор Сидоров тоже уверен, что, хотя заключенный с китайской компанией долгосрочный контракт в целом нельзя считать крупным (примерно 0,2 млн т СПГ в год), долгосрочные инвестиции в «Новатэк» имеют смысл, поскольку в мировом энергобалансе доля природного газа постепенно будет расти, отнимая часть рынка у нефти и угля.

«При этом динамика финансовых показателей «Новатэка» будет сильно зависеть от ценовой конъюнктуры, – отмечает Сидоров. – На фоне сильных холодов в Азии и Европе

в этом году цены на природный газ на крупнейших хабах выросли в 10–15 раз. В дальнейшем, по мере наступления тепла и заполнения хранилищ, ситуация будет меняться».

Что касается конкуренции на китайском рынке, «Новатэк» вряд ли сможет заметно подвинуть других поставщиков, считают опрошенные «Ведомостями» эксперты. Деев напоминает, что по газопроводу «Сила Сибири» «Газпром» уже в этом году согласно проекту должен поставить порядка 10 млрд куб. м. газа в Китай, а суммарная экспортная мощность трубопровода составляет 50 млрд куб. м, что эквивалентно примерно 36 млн т СПГ.

Отнять существенную долю китайского рынка у американских поставщиков СПГ «Новатэк» тоже вряд ли сможет, даже учитывая намерение действующего президента США Джо Байдена бороться с добычей сланцевых углеводородов на территории страны. «Что касается намерений Джо Байдена по снижению добычи сланцевого газа, то даже если это случится, СПГ-проекты, ориентированные на поставки газа на внешние рынки, скорее всего, продолжат получать необходимые ресурсы, а внутренние потребители будут вынуждены искать альтернативы, прежде всего ВИЭ», – считает Белова.

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2021/02/25/859347-novatek-zakreplyaetsya>

На ту же тему:

<https://www.kommersant.ru/doc/4704762>

### **КОММЕРСАНТЪ; ДИАНА ГАЛИЕВА; 2021.02.26; «НАМ СРОЧНО НЕОБХОДИМА ЛЮБАЯ ИНФРАСТРУКТУРА, ПОЗВОЛЯЮЩАЯ ПОСТАВЛЯТЬ ГАЗ»; ГЛАВА WINTERSHALL DEA МАРИО МЕРЕН О «СЕВЕРНОМ ПОТОКЕ-2» И РОССИЙСКОМ ГАЗЕ**

Немецкая Wintershall Dea, предоставившая «Газпрому» кредит на €730 млн для строительства газопровода «Северный поток-2», пока не видит для себя существенных санкционных рисков. О том, почему Германии нужен трубопроводный газ из России, “Ъ” рассказал председатель правления Wintershall Dea Марио Мерен.

— Вы сообщили, что завершили инвестиции в строительство «Северного потока-2», направив в общей сложности €730 млн. Изначально сообщалось, что инвестиции каждой из пяти европейских компаний составят €950 млн. Почему сумма снизилась? Связано ли это с тем, что до завершения инвестиций были внесены изменения в санкционный закон США CAATSA?

Мне кажется, возникло недопонимание. Я не сказал, что мы завершили финансирование, я сказал, что мы предоставили финансирование на сумму €730 млн. Все заявки на предоставление денежных средств в соответствии с контрактом на финансирование мы удовлетворили. И естественно, мы и в дальнейшем готовы соблюдать взятые на себя обязательства. €950 млн — это максимальная сумма, которую мы обязались предоставить, но к данному моменту было запрошено только €730 млн. И на сегодняшний день нет никаких предпосылок для того, что в этом году необходимо будет предоставить дополнительные средства, поэтому мы не учитывали этот пункт в нашем планировании на 2021 год.

— Увеличилась ли общая стоимость проекта из-за задержки строительства «Северного потока-2»? Можете ли оценить потери из-за того, что Wintershall Dea пока не получает процентов по кредитам, выданным проекту?

— Я не могу ответить на этот вопрос, поскольку мы являемся финансирующей организацией, а не активно реализующей данный проект и не отвечаем за ведение бюджета. Так что вопрос следует адресовать проектной организации Nord Stream 2 AG.

— В теории, если «Газпром» все-таки обратится к вам с запросом на дополнительное финансирование, вы готовы будете предоставить его в текущей ситуации?



— Как вы сами сказали, это пока теоретический вопрос. До сих пор ни «Газпром», ни Nord Stream 2 AG к нам с таким запросом не обращались. Если они это сделают, мы сверимся с нашим договором и выполним все свои контрактные обязательства. Мы всегда придерживаемся своих обязательств.

— Вы не входили в капитал газопровода, но получили в качестве залога по кредиту 10% акций «Северного потока-2». У вас в залоге по-прежнему 10% в проекте или доля снижена из-за меньшего объема инвестиций?

— Совершенно верно, мы не являемся совладельцем проекта, мы лишь заимодавец. И мы в свое время взяли на себя обязательства по финансированию проектных затрат в объеме максимум 10% от общей стоимости, или в абсолютном выражении максимум €950 млн. С тех пор ничего, по сути, не изменилось — ни в наших обязательствах, ни в том залоге, который был согласован.

— То есть у вас в залоге по-прежнему находятся 10% в проекте «Северный поток-2»?

— Я, естественно, не могу комментировать детали контракта.

— Существенны ли для Wintershall Dea риски полной потери или заморозки уже инвестированных средств в «Северный поток-2» в случае введения новых санкций США?

— Этот вопрос сейчас занимает всех. Мы предоставили Nord Stream 2 AG финансирование в размере €730 млн, и ни санкции США, ни санкции ЕС на него не распространяются, поэтому мы чувствуем себя уверенно. Что касается возможности дальнейших санкций, то это вопрос политический, как сказали канцлер Германии Ангела Меркель и президент Франции Эмманюэль Макрон. Этот вопрос должны решать политики и дипломаты, а не бизнес. Поэтому я настроен оптимистично.

— Тем не менее строительство «Северного потока-2» задерживается. Осенью в Германии сменится правительство, Ангела Меркель уйдет со своего поста. Есть точка зрения, что если проект не будет завершён к этому времени, то исчезнут политические гарантии, данные прежним правительством. Согласны ли вы, что после смены правительства в Германии завершить проект будет гораздо сложнее?

— Что касается смены правительства и предстоящих выборов в ФРГ, то пока что это сфера домыслов и спекуляций. Каким будет состав правительства, предсказать достаточно трудно, поэтому я бы не стал здесь давать никаких прогнозов. Но я хотел бы подчеркнуть, что данный проект, как и наше финансирование, был согласован и запланирован в полном соответствии с законодательством ЕС. Поэтому я уверен, что вопрос, какое правительство в какой стране придет к власти, несущественен, поскольку данный проект полностью соответствует европейскому праву.

— Даже в случае запуска газопровода остаются риски распространения на него действий Третьего энергопакета. Если загрузка трубы будет неполной, скажется ли это на сроках окупаемости проекта?

— Что касается сроков возврата инвестиций, окупаемости и рентабельности проекта, то хочу подчеркнуть, что не могу комментировать детали. Что касается Третьего энергопакета, то это решение, которое принимается на европейском уровне. Я думаю, что в этой связи гораздо важнее отметить другой вопрос, его значимость в последние месяцы в очередной раз показала европейская погода. Поскольку собственная добыча газа в Европе продолжает неуклонно снижаться, нам срочно необходима любая инфраструктура, позволяющая поставлять газ из России, Норвегии и других стран в Северо-Западную Европу. Только лишь из-за остановки добычи на месторождении Гронинген (в Нидерландах.— “Ъ”) был утерян объем примерно от 30 млрд до 50 млрд кубометров, еще 10 млрд кубометров (из Норвегии.— “Ъ”) будут перенаправлены по новому Балтийскому газопроводу в Польшу, в обход Северо-Западной Европы. Все это уже существенно скажется на необходимых объемах.

Нам дополнительные объемы газа необходимы по двум причинам. Во-первых, для достижения европейских целей по защите климата, а именно по снижению выбросов, что

предполагает замещение угля газом. Во-вторых, если мы хотим, чтобы цены на энергию в Европе оставались доступными, а наша промышленность оставалась конкурентоспособной.

— Но альтернативой может стать СПГ.

— Конечно, СПГ тоже может быть альтернативой, но в определенных конкурентных условиях. И здесь есть два момента. При нормальных рыночных условиях СПГ дороже газа, который поступает из России или Норвегии, и мы заинтересованы в том, чтобы иметь доступ к более дешевому, более конкурентоспособному газу. Кроме того, трубопровод — это сильное и реально существующее связующее звено между потребителем и производителем, в то время как судно может в любой момент развернуться и уйти туда, где ему предложат более высокую цену.

В 2020 году в Европу поступали достаточно большие объемы СПГ из США, а в 2021 году, когда была холодная зима в Азии и США и, соответственно, очень высокими были цены в этих регионах, в Северо-Западной Европе мы его почти не видели. Поэтому мы не можем строить свою стратегию обеспечения газом только на СПГ, нам необходим трубопроводный газ. И нынешняя зима это в очередной раз доказала. Этой зимой, так же как это было в 2018 году, дефицит газа был как раз закрыт трубопроводным газом из России, благодаря которому у нас в Европе были отопление, горячая вода и продолжала работать вся промышленность.

— Оправдались ли ваши ожидания от разработки ачимовских залежей Уренгойского месторождения? Сколько вы планируете еще инвестировать в этот проект?

— Я очень доволен результатами по разработке ачимовских отложений, которых мы достигли в наших совместных с «Газпромом» проектах. Например, на совместном предприятии «Ачимгаз», которое занимается разработкой ачимовских отложений на участке 1А Уренгойского месторождения, мы уже вышли на проектную мощность и к середине прошлого года добыли 50 млрд кубометров газа.

Что касается участков 4А и 5А Уренгойского месторождения, которые мы разрабатываем в рамках предприятия «Ачим Девелопмент», я очень горжусь тем, чего мы смогли там достичь. Из-за пандемии я не был в Новом Уренгое с сентября 2019 года, но тот факт, что, несмотря на все ограничения, связанные с коронавирусом, в январе мы смогли начать производство на участке 4А,— действительно огромное достижение. В ближайшие месяцы мы введем в эксплуатацию участок 5А, добудем первый газ и первый конденсат и продолжим разработку обоих лицензионных участков с целью последующего выхода на проектную мощность 14 млрд кубометров газа в год. Опять же это после того, как мы проинвестировали несколько сотен миллионов евро в рамках доли участия Wintershall Dea, это 25%.

— Рассматриваете ли вы участие в проекте по ачимовским залежам Ямбургского месторождения с «Газпром нефтью»?

— В настоящий момент мы достаточно плотно загружены. Мы находимся в постоянном контакте с «Газпромом» по нашим текущим проектам и, конечно, обсуждаем возможные новые проекты в России, в том числе и с «Газпром нефтью». Если такой проект будет в планах, мы обязательно об этом сообщим.

— Планируете ли участвовать в водородных проектах в России? Может ли это быть сотрудничество с «Газпромом» или с другими партнерами?

— Водород — модная тема и, конечно же, важное тематическое направление взаимодействия между Wintershall Dea и «Газпромом». В рамках нашей программы научно-технического сотрудничества мы, в частности, обсуждаем различные методы производства водорода, основной упор делается на пиролиз метана. Помимо этого, и «Газпром», и Wintershall Dea сотрудничают с университетами и научными институтами по данной тематике. Мы также являемся партнерами в различных газотранспортных

проектах, поэтому совместно рассматриваем перспективы закачки водорода в действующие газотранспортные сети.

Интервью взяла Татьяна Дятел

<https://www.kommersant.ru/doc/4704708>

### **КОММЕРСАНТЬ; ЕВГЕНИЙ ЗАЙНУЛЛИН; 2021.02.26; ЧУЖИМ СЮДА ЛУЧШЕ И НЕ КОКСОВАТЬСЯ; КАК «РОСТЕХ» И АЛЬБЕРТ АВДОЛЯН СОЗДАЛИ ЛИДЕРА УГЛЕДОБЫЧИ**

Всего за два года бизнесмен Альберт Авдолян создал крупнейшего в России производителя металлургических углей. Это стало возможным за счет приобретения нескольких крупных качественных активов, владельцы которых попали в сложное положение. Новый игрок выходит на рынок с широким использованием заемного финансирования от госбанков и помощью «Ростеха», необычной для угольной отрасли РФ, которая исторически после распада СССР была полностью частной. По мнению аналитиков, момент для консолидации выбран удачно: конъюнктура рынка выглядит благоприятной для заявленных партнерами планов по резкому росту добычи.

Прошло более 30 лет с первой забастовки на междуреченской шахте имени Шевякова в июле 1989 года, которая дала толчок к таким же выступлениям по всей стране и стала одним из факторов, повлиявших на распад СССР. С тех пор угольная отрасль России, пройдя болезненную трансформацию с закрытием 203 нерентабельных предприятий, полностью перешла в частные руки. Лучшие добывающие активы оказались в составе крупных вертикально-интегрированных холдингов. Обновление оборудования обеспечило почти непрерывный рост добычи угля, которая в 2018 году достигла пика в 439,3 млн тонн.

Отрасль оставалась почти полностью частной до самого недавнего времени, в отличие, например, от нефтегазовой, где государство за последние 15 лет восстановило прямой или косвенный контроль над большей частью добывающих активов.

Но теперь ситуация начинает меняться — по крайней мере, в сегменте металлургических углей. Благодаря нескольким последовательным крупным сделкам бизнесмен Альберт Авдолян при поддержке «Ростеха» и с помощью финансирования со стороны в основном государственных банков создает крупнейшего в стране производителя металлургических углей, объединяя Эльгинское и Сугондинско-Огоджинское угольные месторождения, а также активы «Сибантрацита».

Загнанные в уголь

Крупнейшие покупки «А-Проперти» в угольном бизнесе характеризует то, что продавцы активов по разным причинам в момент сделки находились в сложном положении, а Альберту Авдоляну, в отличие от них, удавалось привлечь деньги госбанков.

Так, основа угольной империи бизнесмена — крупнейшее в стране Эльгинское месторождение коксующегося угля — в свое время было жемчужиной «Мечела». Добыча там началась в 2011 году, и «Мечел» рассчитывал получать 11,7 млн тонн угля в год с дальнейшим увеличением до 20–30 млн тонн.

Но планам не было суждено сбыться. Инвестиции в Эльгу стали одной из причин увеличения кредитной нагрузки «Мечела». Компания за 70 млрд руб. построила 321 км железной дороги от месторождения до БАМа. Для роста добычи до 20 млн тонн предполагалось привлечь кредит ВЭБа на \$2,5 млрд. Однако «Мечел» успел выбрать лишь \$170 млн, а для получения остальной суммы ему нужно было снизить долговую нагрузку, чего не произошло. В 2016 году 49% Эльги купил Газпромбанк за 34,4 млрд руб., у «Мечела» было право обратного выкупа через три года.

Поиски инвестора шли с начала 2019 года силами крупнейших кредиторов «Мечела» — Сбербанка, ВТБ и Газпромбанка. Как писали «Ведомости», рассматривался вариант, при котором 100% Эльги мог купить консорциум инвесторов, в котором были бы «Ростех»,

«Востокуголь» Дмитрия Босова и Александра Исаева, а также «Коулстар» Эдуарда Худайнатов. Но к середине мая 2019 года Дмитрий Босов и Эдуард Худайнатов вышли из переговоров — им не понравились финансовые условия. Кроме того, для прибыльности Эльга требовала \$2,5 млрд инвестиций.

В итоге только «А-Проперти» смогла собрать необходимую сумму, и в течение 2020 года выкупила доли «Мечела» и Газпромбанка, консолидировав Эльгу за 142 млрд руб. В «А-Проперти» говорили, что сделка профинансирована за счет собственных и заемных средств. При этом сразу после ее закрытия в декабре 2020 года большая часть Эльгинского угольного комплекса была отдана в залог Россельхозбанку и Газпромбанку.

«А-Проперти» планирует вложить 130 млрд руб. в увеличение добычи с 5 млн тонн угля до 45 млн тонн к 2023 году. Программа развития проекта предполагает также расширение провозной способности железнодорожного пути Эльга—Улак до 30 млн тонн (инвестиции оценивались аналитиками в \$1 млрд) и строительство перевалочных мощностей в акватории порта Ванино.

Основным рынком сбыта эльгинского угля, по плану, станет Китай. «Эльгауголь», входящая в «А-Проперти», уже объявила о создании СП с китайской Guohang Ocean Shipping (GH Shipping). Согласно планам, объемы поставок должны будут увеличиться с 1–1,5 млн тонн в 2020 году до 15–18 млн тонн угля в 2021 году, 20–24 млн тонн в 2022 году и 30 млн тонн начиная с 2023 года.

Что плохо лежало

Вторую часть угольного бизнеса «А-Проперти», видимо, составят ключевые активы империи Дмитрия Босова, погибшего в мае 2020 года. В данном случае ситуация опять сложилась удачно для Альберта Авдоляна — судебные споры между наследниками господина Босова, а также его бывшим партнером Александром Исаевым усиливали переговорную позицию покупателя.

Первой — в конце января — состоялась сделка по покупке у группы «Аллтек» Дмитрия Босова 50% в Сугодинско-Огоджинском месторождении угля (Амурская область) и порту Вера на Дальнем Востоке. Порт должен служить для вывоза угля с месторождения с ресурсами в 1,5 млрд тонн. Покупателями доли в месторождении выступили «Ростех» и «Ера-добыча» Екатерины Лапшиной (управляла активами Альберта Авдоляна и его партнера Сергея Адоньева), получившие 25% и 75% соответственно. Порт был консолидирован консорциумом «Ростеха» (25%), компании Екатерины Лапшиной «Амур-Логистика» (37,5%) и президента «Росинжиниринга» Дмитрия Новикова (37,5%).

В этой сделке «Ростех» впервые официально выступает как один из бенефициаров создающегося промышленного концерна. Но в целом связь Альберта Авдоляна и госкорпорации просматривается на многих этапах карьеры бизнесмена.

Господин Авдолян и его партнер Сергей Адоньев выступают сооснователями Yota Devices, где в 2013–2017 годах «Ростех» владел пакетом. В 2018 году Альберт Авдолян стал владельцем «Гидрометаллургического завода», который, кроме удобрений, производит алюминиево-скандиевую лигатуру для нужд Минобороны, «Роскосмоса» и «Ростеха». В сентябре 2019 года «А-Проперти» получила контроль над крупнейшей газовой компанией Якутии ЯТЭК после ареста ее прежнего владельца, основателя группы «Сумма» Зиявудина Магомедова. В январе 2021 года опорный банк «Ростеха» Новикомбанк, который прежде кредитовал ЯТЭК, получил 21% в компании.

«Ростех», вероятно, предоставил финансирование партнерам для сделок по консолидации Огоджи и порта Вера. Во всяком случае, их доли в начале февраля были заложены структуре госкорпорации «РТ-развитие бизнеса» (см. “Ъ” от 24 февраля). В «Ростехе» не стали комментировать причины возникновения залога. В «А-Проперти» неоднократно говорили, что Огоджа и порт Вера войдут в формируемый ими промышленный кластер на Дальнем Востоке, но как именно это произойдет, не объяснялось и не вполне ясно до сих пор.



Представители «А-Проперти», госпожа Лапшина и Новиков обсуждать ситуацию вокруг угольного холдинга отказались. В «Ростехе» сообщили “Ъ”, что партнеры по проекту порта Вера прорабатывают долгосрочное развитие проекта с возможным поэтапным ростом мощности до 20 млн тонн в год. Также, уточнили в госкорпорации, речь идет о дальнейшем долгосрочном развитии и наращивании объемов добычи на Сугодинско-Огоджинском месторождении (добыча началась в 2020 году и составила, по данным «Ростеха», 0,2 млн тонн). ««Ростех» и партнеры госкорпорации видят большой потенциал проектов в долгосрочной перспективе, поэтому это инвестиция стратегического горизонта. Среднесрочных целей по выходу из проектов нет»,— говорят в «Ростехе».

Холдинг твердой марки

Вторая часть сделки между наследниками Дмитрия Босова и структурами Альберта Авдоляна должна включать продажу «Сибантрацита» — одного из ведущих российских производителей коксующихся углей. О намерении провести сделку было объявлено в середине февраля. При этом говорилось, что «Сибантрацит» останется самостоятельным, а с его топ-менеджерами будут подписаны долгосрочные контракты, предусматривающие в том числе их участие в капитале компании. Сумма сделки не указывалась, аналитики АКРА в 2020 году оценивали компанию в 80 млрд руб. «Сибантрацит» еще не публиковал результаты за 2020 год, но по итогам 2019 года компания добыла 23,7 млн тонн, из которых антрацит UHG — 14,1 млн тонн, уголь марки Т (PCI) — 9,6 млн тонн. Выручка в 2019 году составила 125,5 млрд руб.

Если сделка произойдет, то «А-Проперти», с учетом добычи на Эльгинском месторождении, станет крупнейшим производителем металлургического угля в России. Даже при текущем уровне добычи на Эльге «А-Проперти» в целом будет выпускать около 35,7 млн тонн угля.

По мнению аналитиков, всплеск консолидации угольных активов в последние годы вполне объясним. Борис Сеницын из «ВТБ Капитала» поясняет, что в 2020 году цены на все виды углей находились на минимальных за четыре года значениях, что благоприятствовало скупке угольных активов. «На текущий момент цена на коксующийся уголь на базисе FOB Австралия составляют около \$140 за тонну, что все еще на 10% ниже прошлогоднего значения в это же время года. Это крайне сильно контрастирует со взрывным ростом производства стали в Китае в 2020 году. Препятствия для импорта угля из Австралии на фоне сильного спроса на него в Китае привели к рекордной премии между импортной ценой угля в Китае на базисе CFR к экспортной FOB Австралия — почти \$80, хотя ранее ее практически не было»,— добавляет эксперт (см. также график). Он подчеркивает, что такая ценовая конъюнктура «открывает окно возможностей для российских экспортеров».

«А-Проперти» на этом фоне может оказаться в наиболее выигрышном положении. Борис Сеницын отмечает, что пока в составе промышленного кластера «А-Проперти» и «Ростеха» три крупных добывающих актива — «Сибантрацит», Эльгинское и Сугодинско-Огоджинское месторождения, в которых преобладает антрацит (около 50% всех объемов). Однако Эльга и Огоджинский проект содержат твердые марки коксующихся углей, и именно на этих месторождениях объявлены амбициозные планы кратного роста производства.

По мнению аналитика, если планы будут выполнены, через несколько лет в структуре производства на Эльге и Огодже будут преобладать твердые марки коксующихся углей экспортного качества (60%), в то время как остальное может быть поровну поделено между полумягкими марками коксующихся углей и антрацитом. Твердые коксующиеся угли в среднем за последние несколько лет были на 45% дороже антрацита и на 70% дороже полумягких марок, так что изменение структуры «положительно скажется на рентабельности, дополняя кратный рост выручки из-за объемов».



Следующим возможным направлением развития холдинга станет транспортная логистика. Глава «Infoline-аналитики» Михаил Бурмистров говорит, что для крупных грузоотправителей с несколькими точками отправок большую актуальность приобретает создание экзотических транспортных компаний, которые способны обеспечить повышение эффективности логистических операций за счет консолидации закупок операторских услуг и реализации эффекта масштаба, а также оптимизации вагонопотоков и сокращения порожней загрузки. При этом для «А-Проперти» логистическая проблема осложняется тем, что основной объем отгрузок на экспорт осуществляется через порты Дальнего Востока, железнодорожные перевозки в направлении которых ограничены возможностями инфраструктуры.

<https://www.kommersant.ru/doc/4704677>

### **КОММЕРСАНТЬ; ЕВГЕНИЙ ЗАЙНУЛЛИН; 2021.02.26; СЕГОДНЯШНЯЯ КОМАНДА ЭЛЬГИ ОТЛИЧНО ЗНАЕТ «СИБАНТРАЦИТ»»; СЕРГЕЙ СТЕПАНОВ, БЫВШИЙ ВИЦЕ-ПРЕЗИДЕНТ EVRAZ**

Об основных вопросах, которые встанут перед «А-Проперти» Альберта Авдоляна при создании крупнейшего в РФ игрока на рынке металлургических углей, “Ъ” рассказал бывший вице-президент и экс-руководитель дивизиона «Уголь» Evraz Сергей Степанов.

— «А-Проперти» приобрела Эльгинское месторождение и собирается купить «Сибантрацит». Возможна ли синергия между этими двумя активами и в чем она может заключаться?

— Теоретически возможны синергии в области продаж. Чем больше марок в портфеле, тем с большим количеством клиентов выстраиваются доверительные отношения. Во-вторых, синергии в области производства. Сегодняшняя команда Эльги отлично знает «Сибантрацит», так как многие руководители провели в компании много лет (сейчас освоением Эльги руководит Александр Исаев, бывший член совета директоров «Сибантрацита».— “Ъ”). Конечно, им не потребуется много времени, чтобы понять текущую ситуацию. Кроме того, в большой производственной системе всегда появляются возможности по оптимизации: использование техники, инвестиционные проекты, логистика, экспертные команды.

— Можно ли сказать, что компания владеет наиболее качественными активами по металлургическим углям в РФ?

— Угли марки А «Сибантрацита», безусловно, являются стандартом качества в своей категории. Марка Т из Кузбасса — хороший продукт, но по этой марке первенство по объемам у «Кузбассразрезугля». Эльгинское месторождение уникально низким коэффициентом вскрыши и огромными запасами, но по качеству кузбасские марки Ж и ГЖ точно не хуже. И если у угля «Сибантрацита» понятный набор клиентов и устоявшаяся репутация, то углям Эльги еще предстоит сформировать свой рынок. Наконец, по коксующимся маркам (ОС, КС, КО) у новой компании нет производства. А эта категория составляет 55% в шихте металлургов.

— Активы компании находятся в Кузбассе и в Якутии. С точки зрения железнодорожных перевозок это плюс или минус?

— При транспортировке углей Якутии в порты Дальнего Востока провозные ограничения, которые существуют на восточном направлении, как правило, не такие жесткие, как для Кузбасса. Но сегодня Эльга везет в основном «рядовку» (рядовой, то есть разный по размеру отдельных кусков уголь.— “Ъ”), что снижает эффективность логистики. Компания развивает обогатительные мощности. На сегодня по логистике положение группы примерно одинаковое с другими крупными игроками.

— Как банки относятся к кредитованию производителей металлургических углей?

— Факт таких крупных сделок говорит о том, что руководству «А-Проперти» удается убедить банки в перспективах антрацитов и коксующихся углей.

— Есть ли необходимость пополнять список активов энергетическими углями или сейчас такие активы не являются привлекательными?

— На сегодня активы «А-Проперти» производят примерно половину марок, потребляемых металлургами. Другими словами, возможности для расширения сортамента остаются. В отношении энергетических углей у меня более осторожная позиция. В моменты падения цены на такие угли затраты на их логистику часто равны цене в порту, и предприятия в итоге останавливаются или снижают добычу. А инвестируя в «экспортные» энергетические марки, надо быть готовым к периодическим потерям и высокой волатильности результатов.

Интервью взял Евгений Зайнуллин

<https://www.kommersant.ru/doc/4702654>

### **ЛЕНТА.РУ; КОНСТАНТИН ЛЯПУНОВ; 2021.02.25; «ПЛАНИРУЕМ РАСТИ И РАЗВИВАТЬ БИЗНЕС»; ВЛАДЕЛЕЦ ГК «МАКСИМУМ» О ПЕРСПЕКТИВАХ РЫНКА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕВОЗОК**

Что сейчас происходит на рынке железнодорожных перевозок, как отрасль справляется с пандемией и какие у нее перспективы. Об этом «Лента.ру» поговорила с **владельцем группы компаний «Максимум» Николаем Фалиным**.

О компании, пандемии и отрасли

«Лента.ру»: Для экономики России железнодорожные перевозки всегда имели стратегическое значение, но бизнес этот сложный. Ваша компания давно работает в отрасли, расскажите о ней, текущих проектах, объемах и загрузке.

Фалин: Группа компаний «Максимум» работает в сфере грузовых железнодорожных перевозок. Мы владеем и управляем примерно 10 тысячами единиц подвижного состава различных типов, нашими заказчиками являются российские и зарубежные промышленные предприятия, торговые компании и потребители перевозимой продукции. Предприятия, входящие в ГК «Максимум», работают по всей России. Это операторы подвижного состава, экспедиторские компании, грузовые терминалы. Мы активно инвестируем в покупку парка подвижного состава, создаем новые объекты транспортной инфраструктуры.

А каковы успехи компании с точки зрения финансовых результатов?

Консолидированная выручка компании составляет около 10 миллиардов рублей в год. Мы не стремимся стать крупнейшими, но хорошо делаем свою работу в рамках выбранных направлений и специализации.

Мы развиваемся не так быстро, как хотелось бы, потому что внимательно следим за уровнем своей долговой нагрузки. ГК «Максимум» имеет хорошую кредитную историю практически во всех крупных российских банках, и мы очень дорожим своей репутацией надежного заемщика.

Как пандемия и связанные с ней ограничения повлияли на вашу компанию и отрасль?

В целом погрузка на **сети РЖД** за 2020 год снизилась на 2,7 процента. Это весьма ощутимое падение. Однако в традиционных для нас сегментах операторского рынка тенденции были разнонаправленными. Например, объемы перевозок контейнерных грузов за этот непростой 2020 год на **сети РЖД** выросли аж на 16,5 процента! Еще больше выросли перевозки зерновых грузов – на невероятные 28,7 процента.

В то же время заметно (на 3 процента) упала погрузка пиломатериалов в лесные и универсальные платформы. Это вызвано торможением спроса в странах, которые традиционно импортируют российский лес: Китай, Азербайджан, Узбекистан и некоторые другие.

Но с каждым месяцем негативные тенденции ослабевают. Наша компания с оптимизмом смотрит в 2021 год, подтверждая это своей инвестиционной программой.

Каков прогноз на результаты ГК «Максимум» в ближайший год?

Безусловно, мы ожидаем роста, восстановления экономики и всей страны, и компании в частности. В планах нарастить численность подвижного состава в нашей собственности и в управлении на 10-15 процентов. Мы рассчитываем на 20-процентный рост консолидированной выручки, а показатели рентабельности, я надеюсь, вернуться к комфортным значениям «допандемийного» 2019 года.

К сожалению, события 2019-2020 годов несколько сбили нас с привычного темпа развития. Последние полтора года нам пришлось заниматься не столько развитием бизнеса и созданием новых рабочих мест, сколько борьбой с рейдерами и защитой собственных прав в нескольких юрисдикциях.

О борьбе за бизнес

Можете рассказать подробнее о тех событиях?

В 2019 году одно из новых подразделений ГК «Максимум» – ООО «Железнодорожные активы» – подверглось рейдерской атаке. Это был захват компании по всем канонам. В нем были и фальшивые нотариальные документы, и подделка реестра акционеров, и «перекупленный» рейдерами директор. А также несколько десятков судебных исков на миллиарды рублей и уголовное дело.

Рейдеры оформили все таким образом, как будто меня никогда и не было среди владельцев ООО «Железнодорожные активы». Как выяснилось, дирижером всей этой атаки был известный финансист Дмитрий Зотов. Сейчас его имя гремит на всю страну в рамках другой истории – уголовного дела по факту хищения имущества на 3 миллиарда рублей у лизинговой компании «Трансфин-М», в которой Зотов до 2018 года занимал пост генерального директора.

Наш конфликт с Зотовым не освещался в СМИ и не предавался огласке. В этой истории не были замешаны такие громкие имена, как, например, бизнес-омбудсмен Борис Титов, к которому я, кстати, отношусь с большим уважением и на имени которого сейчас спекулирует Зотов.

Да и мне лично не хотелось превращать это спор в спектакль, выносить сор из избы. Я знал, что правда на моей стороне, и действовал сугубо в рамках правового поля. Но теперь конфликт уже позади, поэтому можно рассказать про него несколько слов.

Вы упомянули Бориса Титова, который защищает права предпринимателей, в том числе от незаконного уголовного преследования и давления со стороны силовых структур.

Я и мои коллеги по цеху благодарны Борису Юрьевичу за то, что он ведет работу в этом направлении, предпринимательское сообщество действительно нуждается в такой защите. Благодаря этому в отношении того же Зотова была изменена мера пресечения с ареста на подписку о невыезде. Я только приветствую подобную практику.

Но вот такая коллизия – мы с вами говорим именно о предпринимателях, у которых есть собственный законный бизнес, которые платят налоги государству, создают рабочие места, а применительно к Зотову я так сказать не могу, он был обычным наемным работником. По отношению к моей компании он действовал как рейдер, и я не единственный, кто пострадал от его мошеннических действий.

Бывший работодатель ПАО «ТрансФин-М» обвиняет его в крупном мошенничестве, хищении вагонов и выводе средств на офшорные компании. Насколько мне известно из СМИ, Зотова также подозревали в мошенничестве, но ему удалось избежать последствий.

Да, Зотов работал как наемный топ-менеджер в таких известных компаниях, как «Уралсиб-Лизинг», «ТрансФин-М», но можно ли называть это предпринимательством? Или предпринимательством можно считать ту рейдерскую атаку, которую он организовал против меня?

Давайте вернемся к вашей истории о захвате компании «Железнодорожные активы».

Это довольно громкое заявление. И заявление, и вся история уже получили свою правовую оценку в суде.

В 2019 году я неожиданно узнал, что был исключен из реестра акционеров зарубежной компании Belfast Services, на которую, в свою очередь, замыкалась вся корпоративная вертикаль владения ООО «Железнодорожные активы». Это было совершенно незаконно, ведь с декабря 2018 года я являлся единоличным владельцем компании Belfast.

Зотов, прикрываясь различными номинальными собственниками, был предыдущим владельцем компании Belfast Services. Тем самым он и его люди ранее контролировали ООО «Железнодорожные активы». К слову, контроль над этой фирмой Зотов получил в 2013-2014 годах тоже путем обмана, но это уже совсем другая история.

ГК «Максимум», так получилось, со временем стала крупнейшим арендатором вагонов у этой компании. Поэтому когда Зотов в 2018 году предложил мне купить у него контроль над ООО «Железнодорожные активы», то мы довольно быстро пришли к согласию. Этот бизнес был мне близок и понятен.

К сожалению, подписав все бумаги и получив оговоренное вознаграждение, Зотов через несколько месяцев передумал и решил вернуться обратно к управлению ООО «Железнодорожные активы», но уже на плечах рейдерской команды. Это ему удалось.

Началась череда судебных разбирательств. 27 ноября 2020 года Арбитражный суд Британских Виргинских Островов (БВО) восстановил законную версию реестра акционеров головной компании Belfast Services, которая была подделана рейдерами. Справедливость была восстановлена.

То есть можно сказать, что данный конфликт позади?

Безусловно, позади.

Мы восстановили всю корпоративную вертикаль в ООО «Железнодорожные активы». В конце декабря 2020 года мы завершили этот процесс, заменив непорядочного гендиректора, действовавшего в интересах Зотова, на более профессионального. Теперь наводим порядок в компании. Выявлены многомиллионные злоупотребления и вывод денежных средств, которые имели место за время «правления» команды Зотова в компании.

Сейчас Зотов и его команда продолжают махать кулаками после драки, предпринимая отчаянные противоправные шаги. Например, Зотов и уволенный директор (Редина Т.В.) полностью игнорируют передачу дел новому легитимному директору, спамят банки и контрагентов, предоставляя им заведомо ложную информацию. Даже в ФНС и другие государственные органы летят от них письма с фальшивым содержанием. Они пытались вернуть «к власти» предыдущего директора, несмотря на безоговорочную законность прекращения его полномочий.

Я не могу сказать, что эта ситуация создает нам много проблем. Скорее поражает цинизм и поведение конкретного человека. Но мы относимся к этому философски: собака лает, а караван идет. Оценку действиям Зотова пусть дают правоохранительные органы и суд.

А как реагируют контрагенты на его действия?

В целом они понимают, что происходит в компании и кто является ее легитимным собственником, поэтому не идут на поводу у провокаторов. Зотову все же удалось на основании предоставленной недостоверной информации заблокировать работу расчетных счетов ООО «Железнодорожные активы» в некоторых банках. Уверен, что скоро эти банки разберутся в ситуации и примут единственное правильное решение. Пока что есть определенные сложности с обслуживанием обязательств и выплатой заработной платы сотрудникам компании, потому что на заблокированных счетах заморожены десятки миллионов рублей. Но компания справляется и с этой задачей.

Сотрудники ЖДА понимают, что происходит внутри компании? Как вы им объясняете текущую ситуацию?

За время безраздельного контроля над ООО «Железнодорожные активы» Зотов назначил себя на звучную должность «первый советник директора» и трудоустроил в штат многочисленных родственников: жену, сына и приближенных ему людей. Чем они

занимаются, какие у них должностные обязанности – мы совсем не понимаем. После восстановления управления мы приглашали всех сотрудников на общую встречу, но никто не пришел. Компания будет выполнять свои обязательства перед работниками, но вечно так продолжаться не может.

Хотя, наверное, в планах Зотова как можно дольше получать заработную плату в ООО «Железнодорожные активы». Для этих целей он даже организовал профсоюз осенью прошлого года. И сам же его возглавил.

Это удивительная модель управления, когда топ-менеджер воспринимает бюджет компании как свой личный. Любопытная деталь: даже трактор, чтобы чистить снег в своем рублевском поместье и на принадлежащем его жене подмосковном рынке, Зотов купил за счет ООО «Железнодорожные активы». В этом весь он!

Но еще раз подчеркиваю, для меня данная тема закрыта. Я даже не испытываю никаких негативных эмоций по отношению к этому человеку. Более того, если рассуждать о его профессиональных качествах, я могу сказать, что Зотов действительно сильный финансист, хорошо разбирающийся в железнодорожной отрасли. К тому же он хороший организатор, способный сплотить вокруг себя команду лояльных сотрудников. Но, к сожалению, он выбрал нечестный путь.

О планах на будущее

Оглядываясь на эту ситуацию и конфликт, каковы ваши дальнейшие планы по развитию компании?

ГК «Максимум» всегда развивалась поступательно, ежегодно увеличивая свой операционный парк на 10-20 процентов в год. Корпоративный конфликт уж позади, поэтому в ближайшие годы мы будем придерживаться этой же стратегии.

Традиционно, мы избегаем самых массовых секторов операторского бизнеса, таких как управление парками полувагонов и цистерн. Там много сильных конкурентов, а коммерческая маржа невысокая. Мы сфокусированы на развитии своих компетенции в управлении парками зерновозов, лесовозов, контейнерных и универсальных платформ. Это ограниченные и непростые рынки, но наша компания чувствует себя в них весьма уверенно.

Вы не смотрите в сторону диверсификации портфеля и бизнеса в целом?

Одним из приоритетов нашей инвестиционной программы является создание новых грузовых терминалов, которые осуществляют погрузку на железнодорожный транспорт контейнеров и продукции лесоперерабатывающей промышленности. Мы стараемся быть ближе к клиенту и предлагаем ему не только перевозку по **сети РЖД**, но и дополнительные услуги в начале и в конце перевозочного процесса.

В периметр ГК «Максимум» уже входят терминалы, расположенные в Перми и Красноярском крае, в Подмосковье и на Дальнем Востоке. Это новые транспортные объекты, новые рабочие места для указанных регионов. В 2021-2022 годах мы запланировали построить еще два аналогичных терминала в Сибири, идут проектные работы. Также мы ищем площадку для строительства современного склада класса А в Московском регионе.

Планируете ли вы в ближайшее время модернизировать вагонный парк?

Этот процесс уже идет. Прямо сейчас мы получаем инновационные зерновозы и лесовозы с Тихвинского ВСЗ, а на днях готовимся подписать сделку по приобретению новых контейнерных платформ.

В целом мы наметили на 2021 год приобретение 1-1,3 тысячи единиц нового подвижного состава в традиционных для нас сегментах операторского бизнеса. Финансовыми партнерами выступают лизинговые компании, входящие в периметр банковских групп ВТБ и «Открытие», а также наши давние банки-партнеры: Банк Финсервис, ЮниКредит Банк и другие.

На рынке говорят о международных планах ГК «Максимум». Поделитесь?



Да, это не секрет. Сегодня перед топ-менеджментом стоит задача зарубежной экспансии. Одна из компаний – «МаксКонтейнер» – успешно работает на китайском рынке. Там у нас стабильно растет портфель заказов на перевозку контейнеров из Китая в Россию, а также транзитом в страны ЕС. Пришло время аналогичным образом представить себя на логистическом рынке Евросоюза.

Кстати, рассуждая про рынки, что нового в плане трендов и новаций в грузоперевозках можно ожидать сейчас?

Железная дорога в целом, как и операторский бизнес в частности, – это давно устоявшая экономическая система. В ней сложились понятные правила игры и традиции. Эта система довольно консервативна, инновации внедряются не так часто, как хотелось бы.

Но есть и яркое исключение – рынок контейнерных перевозок. На протяжении последних трех лет объемы контейнерных перевозок на **сети РЖД** растут с темпом примерно 15 процентов в год. Пандемия на нем практически не сказалась, а дальнейшие прогнозы вполне позитивные.

Именно поэтому контейнерный бизнес привлекает всеобщее внимание. Появляются новые амбициозные игроки, происходят громкие сделки (например, приватизация «ТрансКонтейнера»), разворачиваются интриги, активно внедряются новые транспортные технологии. Убежден, что в 2021 году рынок контейнерных перевозок даст нам всем много новых тем для обсуждения!

<https://lenta.ru/articles/2021/02/25/maxx/>

### **ГУДОК; АЛЕКСАНДР ЗУБОВ; 2021.02.25; СТАНДАРТЫ ПЕРЕХОДЯТ В «ЦИФРУ»**

В этом году будет завершен пилотный проект создания цифровой экосистемы стандартизации жизненного цикла колесной пары железнодорожного подвижного состава. Об этом было заявлено на прошедшем в конце минувшей недели ежегодном заседании технического комитета по стандартизации (ТК 045) «Железнодорожный транспорт». Реализация проекта снизит время и затраты на проектирование и эксплуатацию комплектующих подвижного состава.

Технические комитеты по стандартизации объединяют предприятия, организации, органы исполнительной власти, экспертов, занимающихся на добровольной основе проведением работ в области национальной, региональной и международной стандартизации в отдельных отраслях. ТК, в частности, принимают участие в формировании программ стандартизации и проведении контроля за реализацией этих программ, в проведении экспертизы проектов стандартизации на государственном и межгосударственном уровнях. Как заявил на прошедшем в онлайн-формате заседании руководитель Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии Антон Шалаев, ТК045 входит в число трех лучших экспертных комитетов из более 280 ТК, работающих в РФ.

В 2020 году ТК045 проведена экспертиза 49 документов по стандартизации, 42 из которых имеют статус межгосударственных ГОСТ, шесть – национальных ГОСТ Р, один – предварительного национального стандарта (ПНСТ). Заместитель руководителя ФБУ «Регистр сертификации на федеральном железнодорожном транспорте» Наталья Агафонова отметила наметившийся в стране тренд развития разработки и использования машиночитаемых стандартов (машиночитаемый стандарт – текст, включающий в себя графические элементы, таблицы, математические формулы и числовые значения и подходящий для чтения компьютерными программами), что требует новых подходов к работе.

«С ноября прошлого года мы приступили к формированию цифровой экосистемы управления нормативной технической документацией продукции железнодорожного назначения на основе машиночитаемых стандартов», – сообщил председатель ТК 045,

президент НП «Объединение производителей железнодорожной техники» (ОПЖТ) Валентин Гапанович.

Работы ведутся при участии специалистов АО «Информационная компания «Кодекс». Создание цифровой экосистемы предполагает использование цифровых версий технических регламентов Евразийского экономического союза, межгосударственных и национальных стандартов, нормативных и нормативно-правовых документов, применяемых в отрасли, конструкторской и эксплуатационной документации производителей.

Начать формирование эко – системы, называемой также смарт-стандартом, решено с перевода в нее жизненного цикла колесной пары железнодорожного подвижного состава, включающего проектирование, изготовление, испытания, подтверждение соответствия, эксплуатацию, ремонт, вывод из обращения и утилизацию. Колесная пара состоит из подшипников, корпусов буксы, оси, колес. К каждой детали имеются свои требования, которые будут объединены смарт-стандартом. Обратившись к нему, можно быстро найти в электронной базе необходимые параграфы регулирования в отношении выбранной детали.

В целом проект включает 8 нормативно-правовых актов (таких как Правила эксплуатации железных дорог, руководства по ремонту, утвержденные приказами **Минтранса России**), 17 межгосударственных и национальных стандартов, 35 документов конструкторской, эксплуатационной, ремонтной базы.

«Согласно нашему проекту, создается связь нормативного документа с первоисточником. И в случае изменения каких-то параметров основного документа информация об этом автоматически отразится в электронном стандарте», – говорит главный специалист Дирекции по ключевым проектам АО «Кодекс» Михаил Никитенко.

По данным НП «ОПЖТ», в настоящее время на сети РЖД находятся в эксплуатации не менее 5 млн колесных пар, используемых в грузовых и пассажирских вагонах, моторвагонном и тяговом подвижных составах, в специализированной технике. Еще более 1 млн составных частей колесных пар ежегодно поступают в обращение.

«По нашим подсчетам, не менее 15 тыс. специалистов могут стать потенциальными пользователями создаваемой цифровой экосистемы управления нормативной технической документацией колесных пар», – рассказывает Валентин Гапанович.

По его мнению, смарт-стандарт будет востребован конструкторами, производителями подвижного состава, изготовителями элементов колесных пар, органами по сертификации и испытательными центрами, эксплуатантами подвижного состава, рядом других структур.

Внедрение смарт-стандартов снизит время и затраты на проектирование, эксплуатацию, позволит точнее соблюдать нормативы, учитывая самые последние требования, повысит точность формирования бюджета при изготовлении изделий и их обслуживании.

### **ИЗВЕСТИЯ; МАКСИМ ХОДЫКИН; 2021.02.26; ДАЛЬНИЙ ПРИТОК: ПАНДЕМИЯ ВСКРЫЛА ПРОБЛЕМЫ И ВОЗМОЖНОСТИ ТУРИЗМА В ДФО; ДИКИЕ ПУТЕШЕСТВИЯ, ПРОБЛЕМЫ С ТРАНСПОРТОМ И ОТСУТСТВИЕ КОМФОРТА ОБСУДИЛИ НА КАМЧАТКЕ**

Прошлый год был сложным для туристической отрасли Камчатского края, однако он задал ряд новых трендов, рассказали «Известиям» в профильном министерстве региона. Влияние пандемии на эту сферу отметили также представители власти, бизнеса и экспертного сообщества, участвовавшие в форуме «Дальний Восток – зима открытий», который прошел с 24 по 25 февраля в Петропавловске-Камчатском. Одной из основных проблем остается транспортная доступность субъектов Дальневосточного федерального округа (ДФО), отмечают специалисты. Тем не менее этот вопрос постепенно решается, заверили «Известия» представители региона в парламенте.

Жемчужина Востока

В Петропавловске-Камчатском прошел деловой форум «Дальний Восток – зима открытый», где представители власти, бизнеса и эксперты обсудили проблемы развития туризма не только в регионе, но и на всем Дальнем Востоке. Два дня работали многочисленные площадки, где поднимались вопросы экологического туризма, строительства новых объектов инфраструктуры и приоритеты делового туризма в ДФО.

Однако в центре внимания оказалось развитие этой сферы на Камчатке, что неудивительно, учитывая потенциал региона. В 2019 году на Восточном экономическом форуме **президент России Владимир Путин** отмечал: «Камчатка вообще, конечно, бриллиант наш, природный заповедник в целом, все там заповедное. Я ничего более красивого в мире не видел, чем Камчатка». За последние годы полуострову удалось поймать позитивный тренд в привлечении путешественников. Если туристический поток в 2017 году составил 199,3 тыс. человек, то в 2019-м он достиг 241,5 тыс. 2020 год региональные власти назвали аномальным и сложным, но отметили новые тренды и большой потенциал в развитии туризма.

– Прошлый год был интересным. Мы видим, что появились новые целевые аудитории. У нас туроператоры смогли переориентироваться и сделать акцент на местного жителя. У нас появился запрос на долгие путешествия. Порядка 30% нашего населения перешли на удаленную работу и готовы совмещать отдых и работу, – рассказала «Известиям» министр туризма Камчатского края Наталия Максименко.

Она также обратила внимание на сложности транспортной доступности внутри региона и отметила необходимость развития автонаправлений, малой авиации и круизного сообщения. «Это в планах есть, пока не загадываем, это в процессе», – добавила министр. Актуальность развития транспортной доступности межрегионального туризма отмечали и специалисты, приглашенные на форум с разных уголков ДФО.

– Рейс Южно-Сахалинск – Петропавловск-Камчатский не является для властей приоритетным, поэтому сейчас его отменили, и приходится добираться с пересадками. Пока у нас не будет стабильных транспортных перевозок, туроператоры не смогут говорить о глубине продаж, что очень важно для туристического бизнеса, – рассказала на форуме **заместитель министра** туризма Сахалинской области Наталия Пахолкова.

Она отметила, что все регионы уникальны и могут предложить путешественникам оригинальные продукты. При этом представители субъектов на панели форума словно конкурировали между собой и отмечали свои преимущества. Например, **замминистра** туризма Бурятии Туяна Дугарова рассказала о том, что именно ее регион первым в России был открыт для путешественников. О наследии коронавируса рассказала и представитель Амурской области, руководитель туристско-информационного центра региона Наталья Храмова.

– У нас начало развиваться новое направление – появился турист-исследователь, который ищет труднодоступные места, чтобы побыть в одиночестве, уединиться. Сейчас людей не пугает отсутствие комфорта, дорог и инфраструктуры. Пандемия стала стимулом развития новых направлений, – рассказала специалист.

Планы на будущее

Туризм на Камчатке только развивается, и в этом направлении предстоит еще много работы, отметила в разговоре с «Известиями» заместитель председателя Госдумы, депутат от Камчатки Ирина Яровая.

– Конечно, развитие туризма на Камчатке и на Дальнем Востоке напрямую зависит от транспортной доступности. Благодаря президенту парламент и правительство проводят большую работу и уже принят ряд важных решений: плоские тарифы, субсидированные перелеты. Сейчас стоит задача увеличивать объем перевозок и количество выполняемых рейсов, – отметила парламентарий.

В профильном думском комитете «Известиям» рассказали и о других проблемах, с которыми сталкиваются туристы на Дальнем Востоке.

– Проблемы по России одинаковы: инфраструктура слабо развита. Второе – мы не умеем презентовать наши территории и общение с дикой природой. Кроме того, транспортная составляющая тоже не отвечает определенным требованиям. Перебраться в населенный пункт из центра субъекта очень тяжело, – отметил первый зампред комитета по региональной политике и проблемам Севера и Дальнего Востока Сергей Каргинов.

Действительно, успешный визит в дикие земли Камчатки – дело чрезвычайно сложное. До большинства мест можно добраться только летом и на вертолете. Одно из мест, куда возможно попасть в зимний период, – поездка на Авачинский перевал, куда и отправились «Известия».

Путь до точки обзора вулканов и сопки выглядит так: сначала едем на автобусе, а потом нужно пересаживаться на ратраки – самоходную технику на гусеничном ходу, наиболее пригодную для передвижения по неразработанным снежным дорогам. Спустя примерно час поездки по кочкам самоотверженный турист доезжает до «базы», где ему предлагают чай и бутерброды. После небольшого привала путь продолжается уже до смотровой площадки, где опытные экскурсоводы обещают виды на местные природные достопримечательности.

Хорошая видимость здесь большая удача. Корреспонденту «Известий», увы, не повезло: туман и снегопад не позволили увидеть ни одну из гордостей «дикой Камчатки». Ориентируясь на слова экскурсовода, туристы фотографировались на фоне «белой тьмы» – там, где, предположительно, и располагались знаменитые сопки и вулканы. После возвращения на базу сложности продолжились – на этот раз разрядился аккумулятор у машины, которая должна была возвращаться до Петропавловска. После часового поиска замены ратрак все-таки пришел в норму и привез путешественников обратно к благам цивилизации.

Именно в дикой природе ценность Камчатки отмечал недавно в интервью «Известиям» глава региона Владимир Солодов. «Наших посетителей привлекают экстремальный туризм, встречи с дикими животными, разные природные явления, которые происходят зимой и летом», – подчеркивал губернатор. Тем не менее, по его словам, уровень сервиса, который можно назвать «непредсказуемым», накладывает определенный негативный отпечаток на впечатления от экскурсий по полуострову.

<https://iz.ru/1129142/maksim-khodykin/dalnii-pritok-pandemiia-vskryla-problemy-i-vozmozhnosti-turizma-v-dfo>

### **РИА НОВОСТИ; 2021.25.02; ВЛАДИМИР СОЛОДОВ: ВАЖНО ПОВЫСИТЬ ДОСТУПНОСТЬ ТУРИЗМА НА КАМЧАТКЕ**

Камчатский край подходит к снятию введенных из-за коронавирусной инфекции ограничений, уже начали работу организации дополнительного образования для детей, также снято ограничение на работу общепита. О том, как ситуация с коронавирусом повлияла на рыбопромышленный сектор региона, ожидается ли в этом году удачная лососевая путина, а также о том, какой эффект для развития туризма на Камчатке окажет создание единой дальневосточной авиакомпании, и как в целом повысить доступность и комфорт туризма на полуострове, рассказал в интервью РИА Новости губернатор региона Владимир Солодов. Беседовала Светлана Задера. \*\*\*

– Большая тема для всех дальневосточных регионов в последние недели – ситуация с поставками топлива. Как обстоят дела на Камчатке, были ли какие-то проблемы с доступностью бензина и ценами, остаются ли они?

– Мы с настороженностью отслеживаем ситуацию. К счастью, Камчатка она не коснулась, потому что из-за того, что мы находимся на изолированном положении, мы формируем достаточно большие запасы для обеспечения потребности наших потребителей.

Необходимые запасы были заблаговременно сформированы, и перебоев с доступностью топлива у наших жителей нет и не предвидится.

– Как продвигается работа по усилению перерабатывающих мощностей в рыбопромышленном секторе Камчатки?

– На самом деле сейчас это главная тема. Камчатка – это самый рыбный регион Российской Федерации. Мы даем треть от общего объема улова страны и 45% от дальневосточных уловов. Это базовая отрасль экономики, где занято больше всего людей. Также эта отрасль дает основной вклад с точки зрения формирования поступлений в бюджет Камчатского края.

Конечно, мы сейчас с большой настороженностью отслеживаем эту ситуацию, которая сложилась из-за турбулентности на внешних рынках, из-за того, что традиционный основной потребитель минтая – Китай – закрыл поставки на свой рынок, ссылаясь на коронавирусную инфекцию и новые случаи заболеваний. При этом новых правил досмотра или контроля за поступающей продукцией не установлено. Сейчас рыбаки находятся в патовой ситуации. Постепенно заполняются холодильные мощности, проработаны вопросы задействования холодильных мощностей сопредельных государств, в частности Японии, для того чтобы затем можно было осуществлять реэкспорт.

В любом случае нужно готовиться к разным сценариям, потому что непонятно, когда китайский рынок будет вновь открыт, поэтому в моменте прорабатываются вопросы переноса части квот на осеннюю путину. Здесь нужно сделать отсылку, что минтаевая путина состоит из двух частей. Основная, ее еще называют «Путина-А» или «Сезон-А», происходит сейчас. И вторая – «Сезон-Б». Так вот, те квоты, которые не будут выловлены в текущую путину, будут перенесены на осень 2021 года. Это частично позволит сnivelировать недополученные доходы, которые сформируются по итогам этой неблагоприятной ситуации. Кроме того, принципиально правительством Российской Федерации принято решение о субсидировании железнодорожных перевозок. Сейчас мы ждем его утверждения на уровне правительства Российской Федерации для того, чтобы больше продукции могло быть перенаправлено в центральные регионы России для хранения на время поиска последующих направлений сбыта. Стратегически мы понимаем, что эта ситуация в очередной раз подталкивает нас к тому, что нам необходимо наращивать собственный объем переработки.

Мы считаем, что основной акцент здесь должна играть береговая переработка, потому что она создает рабочие места и является более эффективной с точки зрения и энергоемкости, и себестоимости итоговой продукции. Сейчас в соответствии с поручениями **вице-премьеров** Юрия Петровича Трутнева и Виктории Валерьевны Абрамченко мы прорабатываем конкретные инвестиционные проекты береговых заводов, которые позволят этот избыток минтая перерабатывать на территории Камчатки. Это ослабит зависимость от экспорта в Китай и поможет сформировать возможность поставки минтая напрямую на конечные рынки сбыта – европейские государства. Китай основную часть продукции реэкспортирует в Евросоюз.

Эта задача стоит на перспективу двух лет. В итоге мы нарастим мощности из расчета дополнительно примерно 500 тысяч тонн ежегодной переработки.

Предметно проекты сейчас прорабатываются. Безусловно, будем обращаться к правительству Российской Федерации за поддержкой таких проектов, чтобы они в ускоренном режиме могли быть реализованы. Это возможная инфраструктурная поддержка, кредитование, возможно, выделение инвестиционных квот для реализации проектов по прибрежной переработке, по строительству холодильных мощностей и по строительству флота, который сможет в связке с береговыми предприятиями функционировать в минтаевую путину.

– Вы сказали про хранение рыбы в Японии. Переговоры уже ведутся или это только планы?



- Переговоры уже ведутся в достаточно продвинутой стадии. Там не очень большой объем хранения, но принципиальное подтверждение есть.
- Вы говорили про поставки по железной дороге, а Северный морской путь рассматриваете?
- Северный морской путь стратегически это, конечно, наша ставка. Мы видим, что он становится главной артерией. Этот коридор уже сейчас оказывается вполне конкурентоспособным.
- Мы примерно за две недели можем доставить продукцию из Петропавловска-Камчатского до Санкт-Петербурга. Цена сейчас примерно 14-16 рублей за килограмм. Мы продолжаем отработывать это направление, потому что чем больше поставок, тем ниже будет цена. Уже сейчас мы видим, что это вполне конкурентоспособный канал доставки продукции, в том числе рыбной, в Центральную часть России. Что важно, это и доставка к нам на Камчатку тех грузов, которые потребляются в достаточно большом объеме.
- Но мы понимаем, что не можем сейчас быстро организовать такие рейсы в силу специфики организации навигации Северным морским путем. Необходимы ледовые проводки, есть требования к ледовому классу судов. Мы сейчас планируем рейсы 2021 года, ориентировочно будет два-четыре рейса. В прошлом году состоялся один рейс.
- Мы наращиваем объемы. СМП приобретает особую актуальность с учетом наших планов береговой переработки и поставки рыбы на европейский рынок. Но это все-таки стратегия, а в тактике мы рассматриваем железнодорожный канал, субсидированные тарифы как механизм поддержки наших рыбопромышленников в текущей непростой ситуации.
- Ищет ли Камчатка новые зарубежные рынки сбыта на фоне закрытия портов КНР? В прошлом году был серьезный прирост экспорта рыбы в США с Дальнего Востока. Рассматриваете ли США в этом плане?
- Основные точки сбыта США находятся в достаточном отдалении от нас. Это вопрос к мировым рынкам. В каждой стране свои предпочтения по продукции. Не секрет, что глобальные рынки достаточно закрытые сейчас. Безусловно, эта работа ведется, основной акцент сейчас ставится на европейский рынок, который потребляет основную часть российского минтая после ее обработки на территории Китая.
- Но здесь я хочу сказать, что на Камчатке основной рынок сформирован крупными производителями, которые формируют свою собственную систему сбыта от корабля до прилавка. Я считаю, что это правильное направление, которое мы, безусловно, будем поддерживать, чтобы максимальная добавленная стоимость оставалась именно у нас и создавалась на территории Российской Федерации.
- Планируются ли бизнес-миссии в европейские страны для продвижения рыбной продукции?
- Я хочу еще раз подчеркнуть, что рыбный рынок специфичный и достаточно профессиональный. В этом смысле крупные производители рыбы и крупные потребители имеют давно сложившиеся устойчивые контакты. Здесь вопрос отличается от бизнес-миссий, которые направлены на широкий круг товаров общего потребления, скорее, здесь речь идет о нишевых отраслевых рынках и отраслевых площадках для коммуникаций. Мы, безусловно, их задействуем максимально.\*\*\*
- Как скажется на жителях Камчатки создание дальневосточной авиакомпании? Улучшит ли это транспортную доступность региона?
- Для Дальнего Востока в целом и Камчатки в частности главный вызов и главная проблема – это транспортная доступность. Мы удалены от основных центров Российской Федерации. Билеты дорогие, быстро заканчиваются. Часто проще между столицами дальневосточных регионов перемещаться через Москву, что, конечно, нонсенс. Это существенно усложняет логистику, поэтому мы связываем большие надежды с

выполнением поручений президента Российской Федерации, которые были даны в начале 2020 года и сейчас переходят в практическую плоскость реализации.

Первое – это создание дальневосточной авиакомпании. Мы видим перспективу увеличения интенсивности перелетов. Мы надеемся, что у нас получится решить вопрос, связанный с получением дополнительных субсидий из федерального бюджета, потому что сейчас субсидии на межрегиональные перевозки распределяются на конкурсной основе и между дальневосточниками, и между Центральной Россией. А в качестве фактора распределения берется количество перевозимых пассажиров и объем софинансирования бюджетов.

Мы понимаем, что на коротком транспортном плече в густонаселенных районах с хорошей бюджетной обеспеченностью можно перевезти гораздо больше пассажиров, чем на отдаленных территориях Дальнего Востока. Мы не конкурентоспособны и получаем очень мизерную часть от общего объема средств.

После создания единой дальневосточной авиакомпании можно будет говорить о выделении отдельной подпрограммы для субсидирования именно этих перелетов. Исходя из решения главной задачи – повышение транспортной доступности дальневосточников. Но второй компонент поручения президента, который должен следовать за созданием авиакомпании, это, безусловно, субсидирование перелетов внутри регионов.

Сейчас зачастую перелет по территории Камчатки стоит дороже, чем перелет Петропавловск – Москва. Это выступает существенным фактором недовольства и требует очень больших расходов региональных бюджетов. Например, на Камчатке мы выделяем примерно 1 миллиард рублей ежегодно для компенсации этих транспортных расходов по территории.

– Еще одна отрасль, которая может стать драйвером развития экономики Камчатки, это туризм. Об этом уже много говорилось. На какие проекты или направления вы возлагаете наибольшие надежды?

– Потенциал Камчатки в туризме очень большой, но при этом сказать, что у нас решены все вопросы с туризмом, конечно, нельзя. У нас реализована лишь малая толика той перспективы, которая у нас есть. 2020 год поставил под удар туристическую отрасль по всему миру. Камчатка не стала исключением. У нас больше чем в два раза сократился общий поток туристов. В первые полгода он был вообще нулевым и, по сути, был обнулен зарубежный туризм, который приносил значительный вклад в прошлые годы.

Мы, конечно, надеемся, что сможем как можно скорее преодолеть последствия коронавируса. Основная проблема развития туризма связана с инфраструктурными ограничениями. Это реконструкция аэропорта, которая уже сейчас происходит и будет завершена к 2023 году. Это развитие опорной транспортной инфраструктуры, в первую очередь строительство дорог.

И это реализация ряда якорных инвестиционных проектов. Здесь можно выделить проект «Три вулкана», который переходит в практическую стадию реализации. В 2021-м и частично в 2022 году будет завершено проектирование. И до 2025 года будет построена полноценная горная деревня с курортами мирового уровня, примерно 40 километров горнолыжных трасс и разветвленная сеть маршрутов на наших домашних вулканах, которые являются одной из точек притяжения на Камчатке уже сейчас.

Это абсолютно уникальные места, которые позволяют не только с большим комфортом и уникальными видами покататься на горных лыжах, но и, например, съехать на лыжах в кратер действующего вулкана, а затем спуститься к берегу океана и насладиться океанским видом за один спуск. Это абсолютно беспрецедентные возможности, которых нигде в мире нет. Развитие базовой инфраструктуры позволит их открыть для наших туристов.

Основная проблема у нас связана с тем, что, к сожалению, на сегодняшний день туризм на Камчатке имеет ярко выраженный сезонный характер. У нас есть февраль-апрель, когда

зимние виды спорта и экстремального отдыха привлекают большое количество туристов. И летний сезон: июль-сентябрь, когда любители природы, экологического туризма приезжают на Камчатку. Наша задача, во-первых, сделать туризм круглогодичным и, во-вторых, расширить возможности и доступность для разных целевых групп.

– **Вице-премьер** Юрий Трутнев на совещании по развитию Дальнего Востока говорил о разработке новых льгот для привлечения туристов. Что планируют предложить власти Камчатки?

– Действительно, сейчас идет финальная стадия разработки национального проекта развития внутреннего въездного туризма, в рамках которого, уверен, Камчатка станет модельной территорией для отработки и льготных программ, и программ развития туризма в отдельно взятом регионе.

Мы знаем, что уже запущена программа кэшбека, когда каждый турист может вернуть определенную часть затраченных средств. Думаю, что ее расширение станет важным шагом для того, чтобы повысить привлекательность Камчатки. Говоря о расширении аудитории, важно подчеркнуть, что мы говорим не только о въездном туризме, но и о внутреннем туризме, потому что, к сожалению, на сегодняшний день ключевые туристические направления, знаменитые во всем мире, остаются малодоступными для жителей Камчатки. Мне важно повысить именно эту доступность и сделать отдых комфортным для жителей Камчатки. Уверен, это тоже сможет сгладить сезонные пики. Это повысит качество жизни для жителей Камчатки и обеспечит закрепление населения на полуострове.

– В январе на заседании наблюдательного совета ТОР «Камчатка» рассматривался вопрос о дополнительных критериях для потенциальных резидентов туристско-рекреационного кластера «Паратунка». С чем связана необходимость введения новых критериев?

– У нас целый ряд территорий опережающего развития сформированы на территории Камчатки. Один из них – туристско-рекреационный кластер «Паратунка», на котором сейчас ведется строительство инфраструктуры. Это водоснабжение, водоотведение и, самое главное, обеспечение термальной минеральной водой, которая имеет вулканическое происхождение и тоже привлекает, так скажем, своей спецификой бальнеологического туризма.

Сейчас мы интенсифицируем наши планы. Но чтобы, так сказать, структурировать привлечение инвесторов, мы предлагаем ввести некоторое соотношение между объемом инвестиций и объемом выделяемой территории, чтобы соотнести объем проекта с той площадью земельного участка или объемом потребления термальной воды, которую инвестор запрашивает. Собственно, в этом и заключается суть этой инициативы, которой мы предлагаем сделать привлечение инвесторов в эту сферу более упорядоченным. Мы хотим вести более ясные правила игры, которые позволят инвесторам сделать обоснованный выбор с точки зрения размещения их проектов. \*\*\*

– Когда шло обсуждение ситуации на побережье, вы говорили, что одна из экологических проблем Камчатки – это затонувшие суда. Как вы планируете решать этот вопрос?

– Затонувшие суда – еще один фактор, который неблагоприятно влияет на прибрежную экологию. По поручению **председателя правительства России** Михаила Владимировича **Мишустина** разработан план подъема судов. В первоочередных планах – подъем четырех затонувших судов, которые у нас находятся в акватории. Всего нужно поднять более 80 судов. Мы прорабатываем возможность привлечения частного инвестора, чтобы большой объем поднимаемых судов сделать более целесообразным и окупаемым за счет металлолома. Сейчас осуществляем детальные расчеты, но исходим из того, что первоочередная задача – это подъем четырех судов, которые находятся в границах нашего порта.

– Подъем судов будет осуществлен в этом году?

– Мы рассчитываем сделать все в 2021 году, но там все упирается в целый ряд нормативных актов в правительстве Российской Федерации. Подъему судна предшествует проведение и разработка проекта, экологическая экспертиза. Судно может содержать большие объемы топлива и иные потенциально опасные вещества. Рассчитываем на 2021 год. \*\*\*

<https://ria.ru/20210225/solodov-1598788458.html>

### **МОРСКИЕ НОВОСТИ; 2021.02.25; ГОСДУМА ОТКЛАДЫВАЕТ РАССМОТРЕНИЕ ЗАКОНОПРОЕКТОВ ПО ВНУТРЕННЕМУ ВОДНОМУ ТРАНСПОРТУ**

Ассоциация портов и судовладельцев речного транспорта (АПСРТ) считает необходимым рассмотрение законопроектов, касающихся развития внутреннего водного транспорта. Однако, программой законопроектной работы Государственной Думы в период весенней сессии 2021 г. в части законопроектов, подлежащих первоочередному рассмотрению (в части транспорта), рассмотрение проектов законов по данным вопросам не предусматривается. Об этом сообщается в письме Ассоциации в адрес президента Союза транспортников России Виталия Ефимова, опубликованном на сайте АПСРТ.

Между тем, ранее Ассоциация портов и судовладельцев речного транспорта направляла предложения в Комитет по транспорту и строительству о включении в рассматриваемые проекты законов Государственной Думой «О внесении изменений в статью 11 водного Кодекса Российской Федерации»:

– за № 1078989-7 по включению поправки в статью 65 водного Кодекса по исключению пункта 8 части 15, предусматривающей запрет в границах водоохраных зон производить «разведку» и добычу общераспространенных полезных ископаемых;

– в проект закона № 1051647-7 «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в связи с принятием Федерального закона «О государственном контроле (надзоре) и муниципальном контроле в Российской Федерации» по исключению из статьи 22 проекта закона портовых гидротехнических сооружений. Проект закона был рассмотрен в первом чтении;

– в проект Федерального закона «О внесении изменений в Федеральный закон от 9 февраля 2007 г. № 16-ФЗ «О транспортной безопасности», в части совершенствования отдельных положений, касающихся персонала (экипажей) транспортных средств и подразделений ведомственной охраны» в части освобождения от учета и аттестации членов экипажей судов с численностью не более трех человек.

При этом, в письме подчеркивается, что в План законопроектной деятельности Правительства Российской Федерации на 2021 год, утвержденного распоряжением Правительства РФ от 31.12.2020 г. № 3683-р, включены следующие проекты, касающиеся внутреннего водного транспорта:

– «О включении изменений в Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации (в части обеспечения безопасности судоходства при проведении массовых мероприятий на внутренних водных путях)». Данный проект рассматривался дважды на заседании рабочей группы по реализации механизма «регуляторной гильотине» в сфере водного транспорта и не был согласован.

– «О внесении изменений в Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации (в части установления границ речных портов, в которых осуществляется или планируется осуществлять пропуск через государственную границу Российской Федерации лиц, транспортных средств, грузов, товаров и животных)». Проект закона должен быть подготовлен **Минтрансом России** в апреле 2021 года.

А в План законопроектной деятельности **Министерства транспорта России** на 2021 год включены следующие законопроекты, по которым **Министерство транспорта** определено головным исполнителем:

– «О внесении изменений в статью 10 Кодекса внутреннего водного транспорта Российской Федерации и статьи 39 33 и 39 34 Земельного кодекса РФ (в целях устранения пробелов правового регулирования вопросов пользования береговой полосой в пределах внутренних водных путей Российской Федерации)». Зарегистрирован в Государственной Думе под № 1056823-7. Проект закона согласован с АПСРТ.

– «О прямых смешанных (комбинированных) перевозках». **Минтранс** представлен в Правительство РФ 13.06.2019 г. Планируется направить в Государственную Думу в июле 2021 г.

– «О внесении изменений в Кодекс внутреннего водного транспорта и Федеральный закон «О приватизации государственного и муниципального имущества». Планируется направить в Правительство в декабре 2021 г.

– «О внесении изменений в Федеральный закон «О транспортной безопасности», в части совершенствования отдельных положений, касающихся персонала (экипажей) транспортных средств и подразделений ведомственной охраны». Планировалось представить в Правительство в январе 2021 г., в Государственную Думу в 2021 г. Ассоциация портов и судовладельцев речного транспорта и Российская палата судоходства неоднократно на всем периоде подготовки и согласования этого проекта включили предложение по исключению обучения и аттестации экипажей судов с численностью не более 3-х человек по аналогии с автомобильным и пригородным железнодорожным транспортом, но не получили поддержки в **Минтрансе**.

«Убедительно предлагаем рассмотреть этот вопрос на Комитете по транспорту и строительству Государственной Думы и поддержать эти предложения», – говорится в письме.

В Ассоциации также подчеркнули, что **Минтранс** не были включены в План законотворческой деятельности на 2021 год ряд принципиальных предложений АПСРТ: переработка Правил плавания по внутренним водным путям; внесение изменений в Постановление Правительства РФ от 12 августа 2010 г. № 623 «Об утверждении технического регламента о безопасности объектов внутреннего водного транспорта; внесение изменений в статью 164 Налогового Кодекса РФ по установлению ставки НДС в размере 0 % за услуги по перевозке пассажиров внутренним водным транспортом.

<http://morvesti.ru/news/1679/88377/>

### **РИА НОВОСТИ; 2021.02.25; ГЛАВГОСЭКСПЕРТИЗА ОДОБРИЛА ПРОЕКТ РЕКОНСТРУКЦИИ АЭРОПОРТА ПОЛЯРНЫЙ**

Главгосэкспертиза РФ выдала положительное заключение на реконструкцию аэропорта Полярный в Якутии, в ходе обновления искусственной взлетно-посадочной полосы аэродрома полеты не будут прекращены, сообщается на сайте Главного управления государственной экспертизы.

Эксперты Главгосэкспертизы России рассмотрели проектно-сметную документацию на реконструкцию аэропорта в городе Удачный Мирнинского района Якутии. «По итогам проведения государственной экспертизы выдано положительное заключение», – рассказали в управлении.

Отмечается, что аэропорт Полярный обеспечивает региональные рейсы, а также внутренние прямые рейсы в Красноярск, Новосибирск и Москву. Кроме того, он служит запасным аэродромом на трансконтинентальных маршрутах из Северной Америки в Азию.

«Для эксплуатации расчетных типов воздушных судов – Ил-76ТД (по габаритам) и Boeing 737-800 (по нагрузке на покрытие) – требуется реконструкция всех элементов аэродрома Полярного, усиление искусственной взлетно-посадочной полосы, устройство новых покрытий рулежных дорожек и перрона. Кроме того, сооружения летного поля исчерпали



свой эксплуатационный ресурс, не соответствуют требованиям современных авиационных правил и не обеспечивают возможности приема современных воздушных судов, в связи с чем принято решение об их демонтаже», – говорится в сообщении.

Проектом предусмотрена последовательная реконструкция участков искусственной взлетно-посадочной полосы Полярного. Общая длина обновленной ИВПП составит 2500 метров. «Реконструкцию планируется провести в условиях действующего аэродрома без прекращения полетов воздушных судов. Генеральная проектная организация – АО «Проектно-изыскательский и научно-исследовательский институт воздушного транспорта «Ленаэропроект». Застройщик – ФКП «Аэропорты Севера», – добавили в ведомстве.

Ранее сообщалось о том, что по **комплексному плану модернизации и расширения магистральной инфраструктуры** в Якутии в этом году завершится реконструкция аэропортовых комплексов Олекминска и Жиганска, а в 2022 году – городов Нерюнгри, Вилюйск и селах Сангар, Белая Гора, Депутатский, Хандыга.

<https://ria.ru/20210225/polyarnyy-1598943186.html>

### **ИНТЕРФАКС; 2021.25.02; «АЭРОПОРТЫ КАМЧАТКИ» ОТКЛОНИЛИ ЗАЯВКИ НА РЕКОНСТРУКЦИЮ АЭРОПОРТА УСТЬ-КАМЧАТСКА ЗА 1,6 МЛРД РУБ.**

ФКП «Аэропорты Камчатки» признало не соответствующими требованиям заявки участников конкурса на реконструкцию аэропорта «Усть-Камчатск» с начальной ценой контракта 1,58 млрд рублей.

По данным сайта госзакупок, всего на конкурс было подано две заявки – от ООО «Устой – М» (Камчатский край) и ООО «ЕРСМ Сибири» (Красноярск). Но оба претендента на контракт не смогли подтвердить опыт выполнения аналогичных работ.

Первая компания предоставила информацию о выполнении госконтракта на сумму 199,1 млн рублей, что ниже 20% от начальной максимальной цены конкурса.

Красноярская компания предоставила на конкурс информацию о 6 ранее выполненных договорах, 5 из которых не относятся «к особо опасным, технически сложным или уникальным объектам капитального строительства», а последний не соответствует по цене (21 млн рублей).

Признав заявки не соответствующими требованиям конкурса, «Аэропорты Камчатки» продлили сроки проведения закупки. Так, прием заявок продлен до 9 марта, подведение итогов перенесено на 17 марта.

### **ПРАЙМ; 2021.02.25; ПРАВИТЕЛЬСТВО ВЫДЕЛИТ РЕГИОНАМ ЕЩЕ 100 МИЛЛИАРДОВ РУБЛЕЙ НА ДОРОГИ**

Регионы России получают дополнительные 100 миллиардов рублей на ускорение работ в рамках **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**, сообщил **вице-премьер РФ Марат Хуснуллин**.

Соответствующий вопрос был рассмотрен в четверг на заседании правительства России.

«Регионам будет предоставлено дополнительное финансирование на дорожные работы. Всего в регионы будет направлено 100 млрд рублей, 27 млрд из которых предназначены на ремонт существующего дорожного полотна в 58 регионах», – приводит слова **Хуснуллина** его **пресс-служба**.

Как отметил **вице-премьер**, оставшаяся часть финансирования будет направлена на строительство конкретных дорожных объектов в 2021-2022 годах в 45 регионах России.

«Среди таких объектов Северный обход Лобни в Московской области, реконструкция автодороги Улан-Удэ-Турунтаево-Курумкан-Новый Уоян в Республике Бурятия, Южный подъезд к Краснодару», – добавил зампред правительства РФ.

Ранее **Хуснуллин** сообщал, что в 2021 году в России будут построены и отремонтированы более 22 тысяч километров автодорог.

Уже в первом квартале текущего года по поручению вице-премьера должна быть сформирована опорная сеть всех дорог страны.

[https://1prime.ru/state\\_regulation/20210225/833118136.html](https://1prime.ru/state_regulation/20210225/833118136.html)

### ТАСС; 2021.02.25; КАЗАНЬ ПОЛУЧИТ 40 АВТОБУСОВ НА ГАЗЕ ОТ ГТЛК ПО «ДОРОЖНОМУ» НАЦПРОЕКТУ В 2021 ГОДУ

Государственная транспортная лизинговая компания (ГТЛК) поставит Казани 40 автобусов на компримированном природном газе для муниципальных перевозок в рамках **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**. Об этом сообщается на сайте ГТЛК.

«АО «Государственная транспортная лизинговая компания» заключило договор на поставку в лизинг 40 автобусов муниципальному унитарному предприятию города Казани «Пассажирское автотранспортное предприятие № 2» (МУП «ПАТП №2»). Контракт направлен на реализацию мероприятий **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» (БКАД)** по обновлению подвижного состава городского пассажирского транспорта», – говорится в сообщении.

Городские автобусы большого класса «Нефаз», работающие на компримированном природном газе, будут переданы до конца июля 2021 года. Как уточнили в компании, на 1 февраля текущего года объем инвестиций ГТЛК в пассажирский транспорт составил более 43 млрд рублей, из которых 29,4 млрд рублей приходятся на энергоэффективный транспорт.

С 2020 года ГТЛК является исполнителем мероприятия **нацпроекта** по обновлению подвижного состава наземного общественного пассажирского транспорта в городских агломерациях. За прошлый год в лизинг по **нацпроекту** было передано 654 единицы техники в 14 агломераций. Для участия в программе в 2021 году отобрано 13 агломераций: Воронежская, Екатеринбургская, Ивановская, Казанская, Кемеровская, Красноярская, Нижегородская, Новосибирская, Омская, Пермская, Самарско-Тольяттинская, Саратовская и Череповецкая. В 2021 году местные городские перевозчики получают в лизинг 305 автобусов и 107 троллейбусов.

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/10784791>

### ТАСС; 2021.02.26; РЕМОНТ ДОРОГ ПО НАЦПРОЕКТУ В ЯКУТИИ В 2021 ГОДУ УВЕЛИЧАТ ПОЧТИ НА 10%

Протяженность дорог, которые в 2021 году отремонтируют в Якутии по **нацпроекту «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**, превысит 258 км – на 24,33 км больше чем в прошлом году, сообщили в пятницу ТАСС в региональном **Минтрансе**.

«В 2021 году в рамках **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»** в Республике Саха (Якутия) планируется привести в нормативное состояние 258,03 км, из них 209,82 км – по региональным автодорогам, 48,21 км – по городской агломерации Якутска. Общий объем финансирования на 2021 год составит 4,2 млрд рублей, из них 496 млн рублей – из федерального бюджета», – сказали в министерстве.

Одним из наиболее сложных объектов является начало капитального ремонта проспекта Ленина в Якутске – одной из старейших улиц и главной транспортной «артерии» города. Капитальный ремонт проспекта Ленина разделен на два пусковых комплекса. В настоящее время ведется контракция объектов, работы по которым планируется начать в 2021 году, добавили в министерстве.

«По итогам 2020 года нам удалось обеспечить достижение целевых индикаторов **нацпроекта**. Приведено в нормативное состояние 210,2 км региональных автодорог при

плане 183,3 км и 23,5 км улично-дорожной сети в городской агломерации Якутска при плане в 22,3 км», – сказали в **Минтрансе** региона.

### **НАЦИОНАЛЬНЫЕ ПРОЕКТЫ РОССИИ; 2021.02.25; КАБАРДИНО-БАЛКАРИЯ ЗА ГОД ОТРЕМОНТИРУЕТ БОЛЕЕ 100 КМ ДОРОГ**

Дорожные работы по **нацпроекту «Безопасные и качественные автомобильные дороги»** в 2021 году проведут в Кабардино-Балкарии на 20 объектах регионального значения, сообщили Интерфаксу в **минтрансе** КБР.

«В целом запланирован ремонт на дорогах общей протяженностью 101 км. В частности, вновь устроить асфальтобетонное покрытие планируется в границах 15 населенных пунктов. Также отремонтируют объезды Терека и Майского, дорогу между Урванью и Нарткалой. Кроме того, капремонт запланирован на объездной Нальчика, связывающей микрорайон Вольный Аул с Хасанью, и на других объектах», – сказал сотрудник **министерства транспорта** и дорожного хозяйства КБР.

Также в 2021 году по **нацпроекту** линиями наружного электроосвещения планируется обустроить 42 км региональных трасс.

В рамках работы по обустройству пешеходных переходов около социально значимых объектов установят 50 автономных светофоров с импульсной индикацией и 2 тыс. пог. м перильных ограждений.

<https://национальныепроекты.рф/news/kabardino-balkariya-za-god-otremontiruet-bolee-100-km-dorog>

### **НАЦИОНАЛЬНЫЕ ПРОЕКТЫ РОССИИ; 2021.02.25; В УЛАН-УДЭ КАПИТАЛЬНО ОТРЕМОНТИРУЮТ ДОРОГУ НА УЛИЦЕ ПАВЛОВА**

В 2021 году в Улан-Удэ отремонтируют участок дороги на улице Павлова от улицы Зои Космодемьянской до улицы Сахьяновой по **нацпроекту «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**, сообщили в управлении по информационной политике администрации Улан-Удэ.

В ходе ремонтных работ уберут старое асфальтобетонное покрытие, выровняют дорогу и полностью заменят дорожные бортовые камни. Установят предупреждающие знаки, нанесут разметку, построят тротуар.

«Дорога располагается в густонаселенном секторе, обеспечивает подъездной путь к республиканской клинической больнице имени Семашко. Контракт на строительство этой дороги заключен. Подрядчик «Доринвест» приступит к работам в конце апреля текущего года», – рассказал начальник управления дорожного строительства комитета по строительству Павел Малых.

Ремонтные работы завершатся до 1 сентября 2021 года. Кроме того, в этом году в городе будет построено 25 участков дорог в рамках национального **проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**.

<https://национальныепроекты.рф/news/v-ulan-ude-kapitalno-otremontiruyut-dorogu-na-ulitse-pavlova>

### **НАЦИОНАЛЬНЫЕ ПРОЕКТЫ РОССИИ; 2021.02.25; В МАРИЙ ЭЛ 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.

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. 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.

<https://национальныепроекты.рф/news/v-mariy-el-otremontiruyut-186-km-dorog>

### **КОМСОМОЛЬСКАЯ ПРАВДА # НОВОСИБИРСК; АНАСТАСИЯ ФЕДОРЧЕНКО; 2021.02.26; СГУПС ВОШЕЛ В ЧИСЛО ВУЗОВ, ОБЪЯВЛЕННЫХ ФЕДЕРАЛЬНЫМИ ИННОВАЦИОННЫМИ ПЛОЩАДКАМИ**

Как в новосибирском университете внедряют новые технологии – в нашем материале.

Каждый год в феврале отмечают День российской науки, который для Новосибирска – города ученых – особенно важен. Начавшийся 2021 год, кстати, тоже объявлен Годом науки и технологий, что подтверждает их важность и в жизни страны. СГУПС уже с первых дней года ведет активную работу по внедрению новых технологий и развитию научной деятельности. Об этом – в материале «КП» – Новосибирск».

Инновации в образовании В начале февраля СГУПС вошел в число вузов, объявленных федеральными инновационными площадками. Такой статус присваивается только тем образовательным организациям, которые внедряют значимые для развития образования инновационные проекты и программы. СГУПС на своей площадке реализует проект «Университет начинается здесь». Его цель: с первого курса дать студентам возможность максимально раскрыть свои способности с использованием новых технологий.

Ко Дню науки с учеными университета в онлайн-формате встретился **министр транспорта России Виталий Савельев**. Мероприятие получилось масштабным: в нем дистанционно участвовали представители правления ОАО «РЖД», железных дорог, морских и авиатранспортных организаций, вузов **Росжелдора**. На встрече обсуждались планы на будущее, а также работа программы «РЖД» по оснащению вузов оборудованием. Ректор университета Алексей Манаков рассказал об участии в развитии Восточного полигона «РЖД». Он отметил работу ученых над проектами по снятию ограничений пропускной способности, по модернизации железнодорожной автоматики и искусственных сооружений, по развитию тяжеловесного движения, а также по рациональному использованию топливно-энергетических ресурсов. Ректор пояснил, как использование цифрового контроля, интеллектуальных систем диагностики, летательных аппаратов и ВМ-технологий повышает точность работ и увеличивает их скорость на всех этапах.

Передовые технологии Февраль стал месяцем, богатым на события. Следуя курсу развития и инноваций, директор – председатель правления ОАО «РЖД» Олег Белозеров торжественно провел в СГУПСе онлайн-открытие лекционной брендированной аудитории. Первым событием в ее стенах стало совещание по видеоконференции с ректорами девяти отраслевых университетов. На связи с Москвой находились начальник Западно-Сибирской железной дороги Александр Грицай, ректор СГУПСа и студенты университета.

Аудитория оборудована по последнему слову техники специально для проведения внешних и внутренних мероприятий.

Она оснащена современной системой видеотрансляции, телевизором touch-skrin, доской для заметок. Камеры записывают мероприятие и в режиме реального времени транслируют его в интернет и РЖД-связь. Здесь можно в очном и дистанционном режимах проводить лекции, конференции, собрания, защиту дипломов. При входе в аудиторию оборудована лофт-зона, где студенты могут общаться с одногруппниками и готовиться к занятиям. Аудитория и лофт-зона уже пользуются большой популярностью у студентов.

Сотрудничество с «РЖД»

Между СГУПСом, ОмГУПСом и Западно-Сибирской железной дорогой несколько лет действует соглашение о взаимном сотрудничестве. Оно направлено на поддержку транспортного образования, использование ресурсов и материально-технической базы, обеспечивает рост высококлассных кадров для «РЖД». Недавно стороны подписали дополнительное соглашение и обсудили особенности подготовки студентов-целевиков. Главная совместная задача – воспитать ученых и специалистов, готовых плодотворно работать на развитие железной дороги в Сибирском регионе. Задача непростая, но СГУПС с ней справляется на отлично!

### **ИНТЕРФАКС; 2021.25.02; ИЗВЕСТНЫЙ В ТАТАРСТАНЕ «ВОЛГАДОРСТРОЙ» ПОСТРОИТ УЧАСТОК М-12 В 41 КМ ЗА 24,851 МЛРД РУБ**

ООО «Волгадорстрой», известное выполнением дорожных подрядов для Минтранса Татарстана, стало единственным участником конкурса «Автодора» на проектирование и строительство 41-километрового участка скоростной платной автомагистрали М-12 стоимостью 24,851 млрд руб., следует из данных системы «Интерфакс-Маркер».

Этот участок проходит по территории Чувашии и Татарстана и входит в состав 77-километрового седьмого этапа М-12 (586-663 км), конкурс на проектирование и строительство которого с начальной ценой в 42,7 млрд руб. объявлялся «Автодором» еще в июле 2020 года, но осенью был отменен. Председатель правления госкомпании Вячеслав Петушенко говорил журналистам, что «Автодор» намерен строить седьмой этап М-12 своими силами.

«Есть большой пул небольших предприятий, которые мы можем привлечь, «разбив» этот этап на несколько участков. В моей практике по реализации некоторых объектов были случаи, когда разбивка шла на небольшие участки от 2 до 7 километров. Мы полагаем, что за счет того, что мы привлечем ряд средних, второй-третьей руки, предприятий, мы сумеем каждому дать работу и организовать ее так, чтобы можно было построить эти этапы достаточно эффективно», – отмечал Петушенко.

Из материалов закупки следует, что «Волгадорстрою» предстоит спроектировать и построить участок от северной границы села Большие Кайбицы в Чувашии до пересечения с автомобильной дорогой федерального значения Р-241 на территории Татарстана. Согласно техническому заданию, предполагается создание четырехполосной дороги технической категории 1Б с расчетной скоростью движения 120 км/ч протяженностью 40,9 км, включая строительство 14 мостов и путепроводов.

Начальная (максимальная) цена контракта с учетом НДС – 24,851 млрд руб.

Сроки выполнения работ – со дня заключения договора до 31 декабря 2023 года.

### **ИНТЕРФАКС; 2021.25.02; ВВЕДЕНИЕ В РФ НОВОГО ПОРЯДКА ТЕХОСМОТРА АВТОМОБИЛЕЙ БУДЕТ ПЕРЕНЕСЕНО С 1 МАРТА НА 1 ОКТЯБРЯ – МИШУСТИН**

Премьер-министр РФ Михаил Мишустин сообщил, что введение нового порядка техосмотра автомобилей будет перенесено с 1 марта на 1 октября.

В ходе заседания правительства в четверг **Мишустин** напомнил, что новый порядок должен был вступить в силу с 1 марта, предполагалось ввести электронные



диагностические карты, фотофиксацию, запустить другие процедуры, которые влияют на работу профильного бизнеса.

«Как и в любом деле, на начальном этапе неизбежны разного рода накладки, например, неравномерное распределение нагрузки очереди в условиях, когда ситуация с коронавирусом, хоть и улучшается, но пока далека от идеальной», – сказал премьер.

Он подчеркнул, что это несет определенные риски, в том числе для здоровья людей. «Считаю, что мы не должны этого допустить. В сложившейся ситуации необходимо отложить срок введения нового порядка техосмотра до 1 октября», – сказал **Мишустин**.

Глава правительства поручил министерствам и ведомствам сделать все, чтобы система с 1 октября заработала без сбоев, в том числе еще раз посмотреть на процедуры и их техническую реализацию.

«Никаких неудобств для граждан быть не должно. В нашей стране миллионы автолюбителей, сделать все надо по-человечески. Проект постановления о переносе срока прошу мне предоставить на подпись в ближайшее время», – сказал он.

На ту же тему:

<https://tass.ru/obschestvo/10779041>

### **ИНТЕРФАКС; 2021.25.02; РСА РАСЦЕНИВАЕТ СИТУАЦИЮ С ПОДГОТОВКОЙ К НОВОМУ ПОРЯДКУ ПРОВЕДЕНИЯ ТО КАК НАПРЯЖЕННУЮ**

**Президент Российского союза автостраховщиков (РСА) Игорь Юргенс** считает обоснованной инициативу правительства о переносе вступления в силу новых правил прохождения техосмотра (ТО) на автотранспорте с 1 марта на 1 октября 2021 года.

РСА оценивает сложившуюся в настоящее время ситуацию с подготовкой к реализации нового закона о техосмотре как напряженную, подчеркнул он.

«Участники рынка, в первую очередь операторы ТО, ожидают появления важных подзаконных актов, которые в том числе влияют на финансовую составляющую их бизнеса», – сказал Юргенс «Интерфаксу». В числе важнейших – методика расчета стоимости проведения техосмотра на автотранспорте, которую разрабатывает ФАС России. На основании этой методики будут строиться дальнейшие расчеты, определяться цена проведения ТО в разных регионах РФ.

«Сам РСА готов работать по условиям нового закона, вчера состоялось подключение РСА к системе ГИБДД в рамках установленного порядка межведомственного электронного взаимодействия», – сообщил Юргенс.

Вместе с тем в долгосрочной перспективе, продолжил он, союз будет инициировать «разрыв ныне действующей «связки» – зависимость оформления водителем полиса ОСАГО от наличия своевременно оформленной диагностической карты».

«Появление затруднений с оформлением диагностических карт автоматически влечет невозможность заключения договора ОСАГО, а это значит, что водители не смогут выехать на дорогу», – пояснил «Интерфаксу» заместитель исполнительного директора РСА Сергей Ефремов. Поэтому гипотетические сложности с подтверждением прохождения ТО беспокоят страховщиков ОСАГО.

О переносе сроков техосмотра по новым правилам и выходе соответствующего постановления правительства в ближайшее время заявил премьер **Михаил Мишустин** на заседании правительства в четверг. Министерством и ведомствам, по его словам, необходимо еще раз «посмотреть на процедуры и техническую реализацию закона», чтобы исключить неудобства для граждан. Премьер напомнил, что новый порядок проведения ТО предполагает введение электронных диагностических карт, фотофиксацию, запуск других процедур, которые влияют на работу профильного бизнеса. Контроль за правилами проведения ТО по новому закону возложен на ГИБДД, РСА отвечает за аккредитацию операторов техосмотра. Также союз автостраховщиков должен проверить в течение года с момента старта нового закона всех операторов ТО на

соответствие реального положения дел в пунктах осмотра тому, что было заявлено при получении аккредитации. Проверки РСА пройдут по всей стране, в союзе заявили, что готовы к их проведению.

Новый закон о техосмотре определяет требования к экспертам, оборудованию, инженерным системам и оснащению пунктов ТО, устанавливается контроль за их пропускной способностью. ГИБДД разработан перечень дополнительных требований к порядку проведения ТО по новому закону.

Штрафы за эксплуатацию автомобиля без «свежего» ТО по новому закону определены для водителей в размере 2 тыс. рублей.

Новый порядок проверки технического состояния автомобиля устанавливается законом о техосмотре для повышения безопасности на дорогах, в том числе для исключения возможности покупки документа о прохождении ТО без осмотра автомобиля экспертами.

На ту же тему:

<https://www.bfm.ru/news/465910>

<https://ria.ru/20210225/tekhosmotr-1598992122.html>

### **РИА НОВОСТИ; 2021.02.25; ЭКСПЕРТ ОЦЕНИЛ СИТУАЦИЮ С ПЕРЕХОДОМ НА НОВЫЙ ПОРЯДОК ТЕХОСМОТРА**

Решение о переносе сроков ввода нового порядка техосмотра машин в России с 1 марта на 1 октября ожидаемо, но оно не будет работать без увеличения тарифов на процедуру, которое позволит окупить инвестиции, заявил РИА Новости **вице-президент Национального автомобильного союза Антон Шапарин**.

**Премьер-министр Михаил Мишустин** 25 февраля заявил, что в сложившейся ситуации на фоне пандемии необходимо отложить срок введения нового порядка техосмотра до 1 октября и сделать так, чтобы с этого времени система работала без сбоев и не создавала неудобств для автолюбителей. Новый порядок техосмотра автомобилей должен был вступить в силу с 1 марта: предполагалось ввести электронные диагностические карты, фотофиксацию и другие процедуры.

«Реформу техосмотра (перенести – ред.) на октябрь – ожидаемо. **Мишустин** попросил профильные органы власти сделать всё по-человечески. Вероятно, потому что сейчас хотели как лучше, а получилось как всегда. Но и в октябре реформа будет невозможна без увеличения тарифов на техосмотр до вменяемых, рыночных величин, которые позволят окупить инвестиции в оборудование, ремонт помещения и другое. Полагаю, это не менее 2-3 тысяч рублей вместо 800 нынешних», – считает эксперт.

По его словам, бизнес пойдет в эту сферу только тогда, когда появятся внятные экономические стимулы, однако в такой плоскости пока никто из лиц, принимающих решения, проблему техосмотра не обсуждал, так что необходимо решение Федеральной антимонопольной службы по данному вопросу.

«Второй фактор – сроки. Даже если все решения будут приняты оперативно, в том числе по тарифам, бизнесу нужно будет как минимум полгода на заказ оборудования (а что-то нужно будет заказывать с доставкой из-за рубежа), подготовку помещений и документов», – поясняет Шапарин.

Эксперт ожидает, что, если тариф не будет изменён, то в конце сентября будет новый перенос сроков. «Единственная альтернатива – создание системы техосмотра на базе ГИБДД, что потребует значительных инвестиций, против чего будет активно выступать Минфин. Да и старшее поколение водителей помнит, как конкретно проходили техосмотр в ГАИ», – отмечает он.

<https://ria.ru/20210225/tekhosmotr-1598958291.html>

### **СПУТНИК; 2021.02.25; «ЕСТЬ ПРЕТЕНЗИИ». ЭКСПЕРТ О ПЕРЕНОСЕ ВВЕДЕНИЯ НОВЫХ ПРАВИЛ ТЕХОСМОТРА**

С 1 марта техосмотр автомобилей должен был проводиться по новым правилам, но премьер-министр России Михаил Мишустин отложил вступление изменений в силу до 1 октября. Как отмечается, решение о переносе сроков было принято из-за продолжающейся пандемии коронавирусной инфекции.

«Предполагалось ввести электронные диагностические карты, фотофиксацию, запустить другие процедуры, которые влияют на работу профильного бизнеса. Как и в любом деле, на начальном этапе неизбежны разного рода накладки. Например, неравномерное распределение нагрузки, очереди. В условиях, когда ситуация с коронавирусом хоть и улучшается, но пока далека от идеальной, это несет определенные риски, в том числе и для здоровья людей. Считаю, мы не должны этого допустить», – сказал Михаил Мишустин.

Перенос оправдан, такое мнение высказал в интервью радио Sputnik автоэксперт Игорь Моржаретто. Ведь очереди могут образовываться в том числе и из-за нехватки пунктов техосмотра, оборудованных должным образом.

«Эксперты давно говорили, что система не совсем готова к запуску с 1 марта. Слишком много вопросов возникает, и самый главный из них – есть ли такое количество пунктов техосмотра, которые готовы работать по новым правилам? Ответа на этот вопрос на сегодняшний день нет. Называют разные цифры: от 15 до 50 процентов пунктов якобы готовы работать, но эти цифры не окончательны. Надо понять, сколько из них уже оснащены новым оборудованием, есть ли у них возможность новое оборудование поставить. Потом, есть еще претензии к системе фотофиксации, говорят, она слишком строга», – объяснил он.

По мнению Игоря Моржаретто, не исключено, что введение изменений могут перенести еще раз.

«Это уже второй перенос. Система должна была заработать в прошлом году, но тогда ее перенесли из-за карантина. Я не знаю, будет ли все готово через полгода», – сказал автоэксперт.

<https://radiosputnik.ria.ru/20210225/tekhosmotr-1598963663.html>

### **ТАСС; ПРИНА ЛИ; 2021.25.02; В МОСКВЕ ИСПЫТЫВАЮТ ЛЕТАЮЩЕЕ ТАКСИ. МЫ НА НЕМ ПРОКАТИЛИСЬ**

В конце января российский стартап Hover начал тестировать летающее такси в Москве, на малой арене в «Лужниках». Корреспондент ТАСС в числе первых попробовала его в деле и разузнала про ближайшие перспективы транспорта будущего

Это большой дрон. Помещается два человека

Летающее такси – это, по сути, большой дрон. Работает по тому же принципу. Внешне напоминает что-то среднее между квадрокоптером и мотодельтапланом. Мы с еще одним пассажиром ждем на малой спортивной арене в «Лужниках». Команда из Hover готовит аппарат к полету, подзаряжая его от обычной розетки 220 вольт (таким способом он заряжается долго – восемь часов, на промышленном заряде – 40 минут). Параллельно нам рассказывают, что умеет этот аппарат: может поднять в воздух одновременно двух человек (до 300 кг). Взлетает вертикально, как вертолет, с неподготовленной площадки, например с автопарковки, и сам по себе занимает не больше парковочного места. Управлять им можно с помощью радиопульта, прям как обычным квадрокоптером. Так, нашим полетом разработчики будут управлять в ручном режиме. Есть и автоматический режим, где можно задать маршрут, определенную высоту и прочее.

Впереди и сзади аппарата мы видим восемь винтов. «А что если что-то выйдет из строя?» – предсказуемо интересуемся мы перед тем, как залезть в кабину. Если половина из

винтов перестанет работать в воздухе, долететь до земли можно на остальных четырех, объясняют нам. В случае более серьезной проблемы в аэротакси есть запасной парашют. Для тест-драйва нам выдали очки и наушники. Через несколько минут мы узнаем, что при полете в аэротакси довольно шумно, рядом сидящему пассажиру надо кричать, чтобы его услышали. Но первое, что бросается в глаза, когда оказываешься в салоне, здесь нет руля или каких-то других рычагов управления. Для автомобилистов – непривычно. И признаться, комфорта пока мало: тесно, высоким людям не выпрямиться. Следующие версии обещают сделать поудобнее. Вообще-то все, что есть в салоне аэротакси, – это сиденья и петля для открывания того самого баллистического парашюта, который приземлит дрон на землю в случае проблем.

Наш дрон отрывается от земли буквально на несколько секунд – больше нельзя. Создатели аэротакси объясняют это требованиями безопасности. Ну и взлетает невысоко – максимум на полметра, проскакав немного вперед. При этом не ощущалось тряски и не было страшно, хотелось полетать подольше и повыше для более ярких впечатлений.

Не готовое аэротакси, а летающая лаборатория

Сегодня аппарат способен взлетать на высоту до 150 м и разгоняться до скорости 200 км/ч. Долго летать не получится – батареи хватает на 20 минут (аккумуляторы вообще слабое место во многих технологиях). Помимо двигателей дрон оснащен лидаром для определения высоты, барометром, акселерометром и прочими датчиками. В следующей модификации будут использоваться камеры, чтобы аппарат видел и распознавал объекты. «Это даже не прототип, а летающая лаборатория, – говорит технический директор Hover Дмитрий Попов. – Мы тестируем аппарат с лета прошлого года, собрали много данных за это время и сейчас готовим новую версию дрона».

На данном этапе, по словам Дмитрия Попова, в первую очередь предстоит снять административные барьеры: «Дрон сейчас может долететь хоть до Кремля, но, понятное дело, нас не пустят. Поэтому тестирование может начаться вдоль рек и озер, где он может в случае чего безопасно сесть на воду, и в малых населенных пунктах. На полноценный сервис потребуется семь-восемь лет».

Кто инвестировал в Hover

В **пресс-службе** Национальной технологической инициативы (Hover – член ассоциации «Аэронет» НТИ) ТАСС рассказали, что в декабре во время очередного раунда инвестиций проект оценили в \$30 млн. Среди инвесторов – предприниматель Исмаил Ахметов, сооснователь QIWI Сергей Солонин, фонд Starta Ventures, бизнес-ангелы Николай Белых, Евгений Медведников, Максим Коробов. С 2016 года на создание дрона компания привлекла \$3 млн.

Сейчас на базе рабочей группы «Аэронет» при поддержке правительства РФ подготовлены изменения в законодательство, которые позволят беспилотникам участвовать в авиаработах, получать сертификаты, аналогичные авиакомпаниям, перевозить грузы, багаж, почту и, вполне возможно, в будущем и людей. «Эти проекты на рассмотрении в **Министерстве транспорта**. Думаю, в течение ближайших двух лет такие акты могут у нас появиться», – рассказал сотрудник Инфраструктурного центра «Аэронет» Национальной технологической инициативы (НТИ), член рабочей группы «Аэронет» Александр Хрипунов.

В большинстве стран использование беспилотников для коммерческих целей также либо запрещено, либо требует специальных разрешений. Нет и рекомендаций Международной организации гражданской авиации (ИКАО). При этом в США уже нашли применение для дронов в нескольких проектах сервисов по доставке. Так, еще в 2019 году компания UPS объявила о создании новой услуги – доставка медицинских образцов с помощью беспилотников. В Великобритании, Швеции и Бельгии использование беспилотников в коммерческих целях возможно либо по отдельному разрешению со стороны государства, либо при получении соответствующих сертификатов эксплуатанта.

«То, что производится Hover, делается в экспериментальном режиме, то есть это еще только обкатка технических возможностей беспилотников для такого использования. Необходимость в регулировании возникнет, когда это будет использоваться более широко», – отметил Хрипунов.

Аэротакси и летающий мотоцикл

Частное использование ховеера не подразумевается. Отдавать такие аппараты в руки обычным пользователям может быть опасно, говорит операционный директор компании Александр Скалов: «Аппарат требует навыков пилотирования. Если мы будем продавать его всем подряд, то люди могут пострадать сами либо навредить другим».

Помимо аэротакси стартап создает летающий мотоцикл HoverBike Scorpion S3. Сейчас на него есть 3,5 тыс. предзаказов по всему миру. Но компания тоже решила не продавать его обычным пользователям. Новая концепция – сконцентрироваться на специальных задачах. Например, в 2017 году компания заключила сделку с полицией Дубая, подарив ей первый серийный экземпляр хOVERбайка.

В случае с дроном компания хочет сделать свой сервис по вызову аэротакси по аналогии с Uber (в прошлом году Uber продал подразделение, которое создавало аэротакси) либо интегрировать его в другие приложения-агрегаторы. В компании рассчитывают, что в будущем, когда аэротакси станет повседневностью, они будут выгоднее обычных, стоимость полета может составить около 20 рублей за километр.

Когда небо заполнят беспилотные летающие машины, появятся и автоматизированные диспетчерские пункты, считает Скалов. «Можно делегировать задачи диспетчеризации программам, которые будут знать, куда летят одни дроны, и направлять их так, чтобы одни не сталкивались с другими. То есть полностью автоматический центр, который работает самостоятельно. Появятся и воздушные маршруты», – отметил он. В случае успешных испытаний серийное производство летающих такси стартует в конце этого года, а первые полеты над городом в таком случае могут начаться в 2023–2025 годах.

<https://tass.ru/ekonomika/10771607>

### **ТАСС; 2021.25.02; ВИДЕОКАМЕРЫ В ЭКРАНАХ НА СТАНЦИЯХ МЕТРО В МОСКВЕ НЕ БУДУТ РАСПОЗНАВАТЬ ЛИЦА**

Видеокамеры в новых экранах на станциях московского метрополитена не предназначены для распознавания лиц и поиска конкретных людей, а сами экраны будут использованы для информирования пассажиров. Об этом сообщили ТАСС в четверг в **пресс-службе** столичной подземки.

«Экраны нужны для информирования людей в экстренных случаях, а также чтобы рассказать об изменениях в работе транспорта, новых сервисах и для отображения полезной справочной и коммерческой информации. Видеокамеры в экранах не предназначены для распознавания лиц и поиска конкретных людей», – сообщили в **пресс-службе**.

Ранее на портале госзакупок была опубликована информация, согласно которой столичные власти планируют потратить более 932 млн рублей на установку 316 цифровых дисплеев различных типов на 85 станциях московского метрополитена. Заявки на участие в аукционе принимают до 4 марта, электронные торги назначены на 10 марта.

Как указано в техзадании, размещенном к тендеру, московский метрополитен приобретет оборудование для воспроизведения и управления видеоконтентом, состоящее из цифровых дисплеев с антивандальными корпусами и индивидуальными креплениями для установки на платформах, в вестибюлях и зонах попутного обслуживания пассажиров. В состав оборудования также войдут: вычислительный модуль и видеокамера для каждого цифрового дисплея, системы формирования контента и мониторинга.



Также в числе требований к видеокамерам цифровых дисплеев значатся встроенные модули распознавания скопления людей и их подсчета, детектирования лиц, определения поведения объектов.

По данным газеты «Коммерсантъ», мультимедийные экраны со встроенными камерами видеонаблюдения смогут распознавать, например, быстрые движения, пересечения линий и «праздношатания». Также уточняется, 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.

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. 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.

<https://tass.ru/moskva/10780095>

### **ИНТЕРФАКС; 2021.02.25; НА ПРЕДСТОЯЩЕЙ ВСТРЕЧЕ АБАШИДЗЕ-КАРАСИН МОЖЕТ БЫТЬ ОБСУЖДЕНО ВОЗОБНОВЛЕНИЕ АВИАСООБЩЕНИЯ МЕЖДУ РФ И ГРУЗИЕЙ**

Спецпредставитель премьер-министра Грузии по вопросам отношений с Россией Зураб Абашидзе не исключает, что на запланированной в марте встрече в пражском формате с членом Совета Федерации Григорием Карасиным может быть обсужден вопрос возобновления авиасообщения между двумя странами.

«Мы (грузинская сторона) всегда говорили, что выступаем за гуманитарные связи, за развитие туризма. Таков наш подход. Наша позиция заключалась в том, что, как только пандемия позволит нам это сделать, мы начнем летать в разные страны, включая Россию, если и у России будет такое желание. Пока с российской стороны мы еще не слышали о такой готовности», – сказал Абашидзе журналистам в четверг.

По его словам, очередная встреча в рамках существующего с Россией неформального диалога в пражском формате намечена на март.

«Предполагается, что в марте у нас будет встреча в этом формате, и возможно больше прояснится вопрос возобновления авиасообщения», – заявил спецпредставитель грузинского премьера.

### **АГЕНТСТВО МОСКВА; 201.02.25; ГЛАВГОСЭКСПЕРТИЗА ОДОБРИЛА ПРОЕКТ ПО СТРОИТЕЛЬСТВУ АНГАРА ДЛЯ ОБСЛУЖИВАНИЯ AIRBUS И BOEING В ШЕРЕМЕТЬЕВО**

Одобрена проектная документация и результаты инженерных изысканий на строительство ангара для технического обслуживания Airbus и Boeing в аэропорту Шереметьево, сообщили в **пресс-службе** ФАУ «Главное управление государственной экспертизы» (Главгосэкспертиза России).

«Главгосэкспертиза России повторно рассмотрела проектную документацию и результаты инженерных изысканий на строительство ангара для технического обслуживания воздушных судов Boeing-777 в западном секторе перрона «Шереметьево-1». По итогам проведения государственной экспертизы выдано положительное заключение», – говорится в сообщении.

В **пресс-службе** пояснили, что ангар №4 строят на участке между ангаром №3 ПАО «Аэрофлот» и территорией Государственного научно-исследовательского института гражданской авиации. «В состав комплекса входят ангарная секция для технического обслуживания воздушных судов типа Boeing-787-9 и 777-300ER, A-320F и A330-200/300,

производственная пристройка, крытая площадка для спецтранспорта на 11 машиномест, насосная станция пожаротушения и резервуары пожарного запаса воды, трансформаторные подстанции с дизель-генераторными установками, компрессорная и другие сооружения», – отметили в **пресс-службе**.

В ведомстве пояснили, что положительные заключения по объекту Главгосэкспертиза России выдавала в 2014 и в 2018 годах. «В ходе текущей корректировки из проекта было исключено здание для технического обслуживания и ремонта спецтранспорта, добавлены бетонная площадка канализационно-насосной станции и периметральное ограждение. Внесены изменения и в конструктив ангара, в состав его помещений и пристройки, в решения по электроснабжению, водоснабжению и водоотведению, связи и сигнализации, а также в другие разделы», – добавили в Главгосэкспертизе, уточнив, что застройщиком выступает ПАО «Аэрофлот – Российские авиалинии» (ПАО «Аэрофлот»).

<https://www.mskagency.ru/materials/3090487>

### **ИНТЕРФАКС; 2021.25.02; ФАС ПОТРЕБОВАЛА ОТРЕГУЛИРОВАТЬ ЦЕНЫ ТОПЛИВНЫХ ОПЕРАТОРОВ В АЭРОПОРТУ ВОРОНЕЖА**

Управление ФАС (УФАС) по Воронежской области потребовало отрегулировать ценообразование на услуги заправки и хранения авиатоплива в аэропорту Воронежа, осуществляющиеся без установленного тарифа, сообщил руководитель УФАС Денис Чушкин.

«У нас были обращения авиакомпаний по дороговизне услуг по заправке своих самолетов и вообще по хранению авиатоплива. Когда мы начали разбираться, установили, что там у нас несколько хозяйствующих субъектов работает в аэропорту и почему-то данные услуги они осуществляют без установленного тарифа, хотя должны были давно этот тариф утвердить», – сообщил Чушкин на пресс-конференции в агентстве «Интерфакс-Центр» в Воронеже в четверг.

По его словам, по итогам проверки ведомство выдало АО «Топливозаправочная компания «Интерджет-Воронеж» и ООО «ТЗК «Планета» предписание с требованием утвердить тариф и оказывать свои услуги по регулируемой цене.

«Они (топливные операторы – ИФ) уже приступили к исполнению предписания, подготовили необходимые документы по снижению тарифа. Тариф утверждает центральный аппарат ФАС. Сегодня мы еще окончательного решения не имеем», – отметил Чушкин.

### **ТАСС; 2021.25.02; S7 ОТКРОЕТ ГРУЗОПАССАЖИРСКИЕ РЕЙСЫ В КАТАНИЮ, ПУЛУ, ДУБРОВНИК И НЕАПОЛЬ**

Авиакомпания S7 в апреле-июне откроет грузопассажирские рейсы в итальянские Катанию и Неаполь, а также в хорватские Пулу и Дубровник, говорится в сообщении перевозчика.

«В соответствии с разрешением **Росавиации** S7 Airlines открыла продажу на еженедельные рейсы из Москвы в города Хорватии (Дубровник, Пула) и Италии (Катания, Неаполь). К перевозке на данных рейсах будут приниматься те категории пассажиров, кому разрешен перелет в условиях действующих ограничений», – отмечается в сообщении.

Полеты в Катанию начнутся с 20 апреля, Пулу – с 25 апреля, Дубровник – с 26 апреля, Неаполь – с 7 июня.

Перелет на чартерных грузопассажирских рейсах из Москвы в Европу разрешен гражданам страны назначения, стран Европейского союза и Шенгенского соглашения или с видом на жительство, напоминают в S7.

Ранее S7 уже открыла грузопассажирские рейсы во Францию (Париж и Ницца), Испанию (Аликанте, Барселона, Малага), Италию (Верона, Рим, Милан, Ольбия, Пиза, Бари),

Германию (Дюссельдорф, Мюнхен), Австрию (Вена), Болгарию (Бургас), Грецию (Салоники), на Кипр (Ларнака).

<https://tass.ru/ekonomika/10777937>

### **ТАСС; 2021.24.02; СЕРИЙНОЕ ПРОИЗВОДСТВО МС-21 МОЖЕТ НАЧАТЬСЯ В 2022 ГОДУ**

Серийное производство российских пассажирских самолетов МС-21 может начаться в 2022 году, сообщил глава госкорпорации «Ростех» Сергей Чемезов в интервью телеканалу телеканалу RT.

«Наша основная проблема (при создании и разработке МС-21 – прим. ТАСС) – композитные материалы для крыла, которые мы не могли производить. Ранее нам запретили поставку сырья, которое мы получали от одной из компаний Соединенных Штатов. Чтобы выйти из этой ситуации, было принято решение создать отечественный аналог, – сказал Чемезов. – В результате совместной работы с Росатомом и институтами Академии наук это сырье было создано. Сегодня крыло для МС-21 проходит сертификационные испытания. Я надеюсь, что до конца этого года мы их завершим, и в 2022 году начнем серийное производство машины».

Ранее министр промышленности и торговли РФ Денис Мантуров говорил, что в 2022 году планируется построить четыре самолета. По его словам, в конце следующего года, после того, как будет получен сертификат типа на самолет, начнутся его первые поставки.

<https://tass.ru/ekonomika/10774779>

### **АГЕНТСТВО МОСКВА; 2021.02.25; МИНСТРОЙ РОССИИ ПЕРЕСМОТРЕЛ ПРАВИЛА ПРОЕКТИРОВАНИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ВОКЗАЛЬНЫХ КОМПЛЕКСОВ**

Министерство строительства и жилищно-коммунального хозяйства (Минстрой) России пересмотрело правила проектирования железнодорожных вокзальных комплексов, сообщает **пресс-служба** ведомства.

Там пояснили, что Минстрой России актуализировал свод правил 417 «Здания железнодорожных вокзалов. Правила проектирования». Исходный документ был разработан на основе ведомственных норм технологического проектирования железнодорожных вокзалов дальнего и пригородного сообщения, изданных в 1998 и в 1987 годах соответственно, и требовал изменения с учетом современных технологий и принципов организации железнодорожных перевозок.

«В ходе работы над документом были учтены принципы проектирования вокзальных комплексов Чехии, Швеции, Нидерландов. В соответствии с мировыми трендами в организации мобильности, были разработаны новые разделы с требованиями к привокзальной площади, перронам, платформам, вспомогательным зданиям и сооружениям. И документ получил новое название – СП 417 «Железнодорожные вокзальные комплексы. Правила проектирования», – приводятся в материале слова замминистра строительства и жилищно-коммунального хозяйства РФ Дмитрия Волкова.

При этом в основу актуализации также был взят разработанный **Российским университетом транспорта** и утвержденный ОАО РЖД «Типовой технологический процесс работы железнодорожного вокзального комплекса», который является основой для разработки технологического процесса функционирования железнодорожных вокзальных комплексов сети ОАО «РЖД».

«В актуализированный документ включены планировочные требования к различным зонам привокзальной площади, требования к перронам, платформам, пешеходным переходам и турникетам. К передовым технологиям, учтенным положениями свода правил, относятся требования к различным видам кассового оборудования,

технологическому оснащению помещений полиции, к системам информации, адаптации оборудования железнодорожных вокзальных комплексов для маломобильных групп населения. Данные нормы проектирования применимы к объектам с расчетной вместимостью более 50 пассажиров», – подчеркнула главный специалист АО «ЦНИИПромздания» Юлия Кашулина, которую цитируют в сообщении.

Как поясняется, обновленный СП также дополнен положениями о составе железнодорожных вокзальных комплексов и их классификацией, требованием пожарной безопасности для помещений религиозного назначения и нормативами по размещению зала ожидания повышенной комфортности и зала ожидания официальных лиц и делегаций. В то же время, из СП исключены излишние ограничения, применяемые в настоящее время в неофициальных рекомендательных документах и инструкциях. Например, в нормах общесоюзного типового проектирования (ОНТП) было дано определение ширины платформы, где возможен безостановочный пропуск поездов со скоростями свыше 140 км/ч по пути смежному с платформой. В актуализированном СП 417 предусмотрена зависимость этого значения от вида платформы (низкая или высокая) и максимальной скорости проезда поездов. Для установления такой зависимости были проведены испытания на полигоне высокоскоростного обращения ОАО «РЖД».

«В документе установлены дополнительные требования к инженерным системам с учетом создания интегрированной информационной системы: построение звука, информационные стойки, статическая и динамическая навигации для пассажиров, Wi-Fi. Для информирования пассажиров предусматриваются: визуальная оперативная информация, стационарная информация на базе международных графических символов – пиктограмм, радио– и телеоповещение. Зоны обслуживания маломобильных групп населения оборудуются системами улучшения слышимости для людей с нарушением слуха – индукционными системами. Для инвалидов по зрению предусмотрено оборудование, дублирующее визуальную информацию аудиоинформацией», – цитирует **пресс-служба** директора ФАУ «ФЦС» Сергея Музыченко.

Кроме того, предусмотрены требования к геометрическим параметрам платформ с учетом доступности маломобильных групп населения, к зонам ожидания и прохода, наличию в зонах ожидания мест для зарядки мобильных устройств, размещению вендинговых автоматов, банкоматов и иных терминалов, визуальной доступности табло прибытия и отправления поездов из любой точки помещения. Дополнительно учтены обновленные эпидемиологические требования к организациям общественного питания по СанПиН.

Дмитрий Волков подчеркнул, что внедрение новых положений СП 417 даст возможность повышения эксплуатационных показателей зданий и сооружений железнодорожных вокзальных комплексов при обеспечении пользовательского удобства для пассажиров и персонала, обеспечит повышение пожарной и комплексной безопасности, включая транспортную безопасность и безопасность зданий и сооружений, позволит избежать спорных проектных решений.

<https://www.mskagency.ru/materials/3090739>

### **ПРАЙМ; 2021.02.25; РЖД ГОТОВЯТСЯ К ПЕРЕВОЗКАМ ВО ВРЕМЯ ЧЕ ПО ФУТБОЛУ**

РЖД приступили к подготовке инфраструктуры в Санкт-Петербурге к перевозкам пассажиров на игры предстоящего ЧЕ по футболу, сообщает корпоративное телевидение компании.

Чемпионат Европы, сохранивший название ЕВРО-2020, пройдет в 12 городах Европы, в том числе в Санкт-Петербурге, с 11 июня по 11 июля 2021 года.

«Матчи должны пройти этим летом. Подготовку ведут по всем направлениям – от состояния вокзальных комплексов до навыков персонала. Также в компании

прорабатывают план мероприятий по обеспечению безопасности совместно с транспортной полицией», – говорится в сюжете РЖД-ТВ.

По словам замгендиректора **РЖД**, курирующего вопросы корпоративной безопасности, Николая Федосеева, полным ходом в Санкт-Петербурге идет дополнительное оснащение вокзалов и тех мест, куда будут прибывать пассажиры.

«Но мы понимаем, что крупнейший транспортный пересадочный транзитный узел гостей чемпионата будет, конечно, проходить через Москву. Частично в Питер, но многие полетят через Москву. Поэтому обеспечить бесперебойную работу пассажирского транспорта здесь, в Москве, и тех людей, которые будут отсюда уезжать в Питер и обратно улетать через Москву, конечно, наша основная задача», – сообщил он РЖД-ТВ.

### **ИНТЕРФАКС; 2021.25.02; ОПЕРАТОР Ж/Д ПЕРЕВОЗОК В КРЫМ В МАЕ ЗАПУСКАЕТ ПОЕЗД ИЗ МУРМАНСКА**

АО «Транспортная компания «Гранд Сервис Экспресс» (ГСЭ, Москва) в конце мая текущего года запустит поезд по маршруту Мурманск-Симферополь, сообщила **пресс-служба** перевозчика.

«Компания «Гранд Сервис Экспресс» открывает новое направление на полуостров Крым и обратно», – говорится в пресс-релизе. Протяженность маршрута составит 4,5 тыс. км. В составе – купейные и плацкартные вагоны.

Поезд № 552/551 будет курсировать раз в 9 дней и следовать через Кандалакшу, Обозерск, Вологду, Данилов, Ярославль, Иваново, Ковров, Дзержинск, Арзамас, Пензу, Ртищево, Поворино, Ростов-на-Дону.

Первый состав отправится из столицы Крыма 24 мая в 1:15 мск и прибудет в Мурманск 27 мая в 22:50. Из Мурманска первый поезд выйдет 28 мая в 19:10 и прибудет в Симферополь 1 июня в 15:40.

Глубина продажи билетов на поезд составляет 90 суток.

Компания «Гранд Сервис Экспресс» создана в 2002 году, специализируется на перевозках в поездах повышенной комфортности, в том числе на направлении Москва – Санкт-Петербург.

Руководство ГСЭ в 2019 году обратилось в **Минтранс России** с предложением стать компанией-оператором железнодорожных перевозок в Крым, получило одобрение и запустило поезда на полуостров в третьей декаде декабря 2019 года: из Петербурга в Севастополь и из Москвы в Симферополь. ГСЭ в январе 2020-го подпал за это под санкции США, которые не признают российский статус Крыма.

В 2020 году компания расширила географию поездок в Крым, а также запустила рейс Москва-Адлер.

### **РИА НОВОСТИ; 2021.25.02; ГУБЕРНАТОР КАМЧАТКИ РАССКАЗАЛ О СРОКАХ ПОДЪЕМА ЗАТОНУВШИХ СУДОВ**

Четыре затонувших судна планируют поднять в 2021 году на Камчатке, всего в регионе нужно поднять более 80 судов, рассказал в интервью РИА Новости губернатор Владимир Солодов.

Летом 2020 года в ходе визита на Дальний Восток **премьер-министр РФ Михаил Мишустин** призвал провести там «генеральную уборку», расчистить территории от свалок и «кладбищ» кораблей, это откроет новые возможности для развития туризма. В феврале 2021 года **Мишустин** утвердил план мероприятий по подъему судов, затонувших в акватории Дальневосточного федерального округа (ДФО).

«Затонувшие суда – еще один фактор, который неблагоприятно влияет на прибрежную экологию. По поручению **председателя правительства России Михаила Владимировича Мишустина**, разработан план подъема судов. В первоочередных планах



подъем четырех затонувших судов, которые у нас находятся в акватории. Всего нужно поднять более 80 судов. Мы прорабатываем возможность привлечения частного инвестора, чтобы большой объем поднимаемых судов сделать более целесообразным и окупаемым за счет металлолома. Сейчас осуществляем детальные расчеты, но исходим из того, что первоочередная задача – это подъем четырех судов, которые находятся в границах нашего порта», – рассказал Солодов.

По его словам, власти рассчитывают сделать все в 2021 году.

«Но там все упирается в целый ряд нормативных актов в правительстве Российской Федерации. Подъему судна предшествует проведение и разработка проекта, экологическая экспертиза. Судно может содержать большие объемы топлива и иные потенциально опасные вещества. Рассчитываем на 2021 год», – отметил губернатор.

<https://ria.ru/20210225/kamchatka-1598864739.html>

### **РИА НОВОСТИ; 2021.25.02; НА КУБАНИ НАЗВАЛИ ДАТУ ВОЗОБНОВЛЕНИЯ КРУИЗОВ ПО ЧЕРНОМУ И АЗОВСКОМУ МОРЯМ**

Круизы по Черному и Азовскому морям отечественные лайнеры планируют возобновить в июне, сообщает администрация региона.

«Туристические компании анонсировали открытие морских путешествий в летнем сезоне. В июне теплоход «Князь Владимир» отправится в круиз по маршруту Сочи – Новороссийск – Ялта – Севастополь – Сочи. Теплоход «Мустай Карим» совершит шесть путешествий из Ростова-на-Дону и Анапы», – говорится в сообщении.

Отмечается, что второе судно также планирует выполнить три оборотных круиза со стоянками в Ростове-на-Дону, Азове, Новороссийске и Анапе.

«При благоприятной эпидемиологической ситуации в порты Краснодарского края зайдут зарубежные лайнеры. В планах международных круизов 12 заходов судов в Сочи и два – в Новороссийск. Иностранцы лайнеры не заходили в эти города с 2018 года», – добавляет **пресс-служба** администрации со ссылкой на минкурортов Кубани.

<https://ria.ru/20210225/kruizy-1598877291.html>

### **ИНТЕРФАКС; 2021.25.02; ПЛАВУЧИЕ ХРАНИЛИЩА СПГ ВНЕСУТ В РЕЕСТР СУДОВ РФ ДЛЯ ПОЛУЧЕНИЯ ТАМОЖЕННЫХ И НАЛОГОВЫХ ЛЬГОТ**

Плавающие хранилища сжиженного природного газа внесут в реестр судов РФ для получения таможенных и налоговых льгот.

Как сообщила **пресс-служба** правительства, на заседании 25 февраля кабинет министров рассмотрит проект изменений в ст. 33 Кодекса торгового мореплавания РФ и ст. 33 ФЗ «Об обязательном пенсионном страховании в РФ».

«Целью принятия законопроекта является включение плавучих хранилищ газа в перечень судов, которые могут регистрироваться в Российском международном реестре судов (РМРС), что позволит распространять на суда, используемые для хранения и перевалки сжиженного природного газа в морских портах Российской Федерации, налоговые льготы и преференции, предусмотренные для судов, зарегистрированных в реестре. Регистрация в РМРС предоставляет собственнику судна таможенные и налоговые льготы», – говорится в комментарии к законопроекту.

«НОВАТЭК» (МОЕХ: NVTK) планирует строительство комплексов перевалки и хранения СПГ (для перевалки продукции с газозовов ледового класса на обычные танкера) в Мурманской области и на Камчатке – мощностью по 20 млн тонн в год. Для камчатского хаба возможно увеличение мощности до 40 млн тонн в год. Суда хранения и перевалки строятся на южнокорейской верфи Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering. Готовность заказа ожидается до конца 2022 года.

### **ИНТЕРФАКС; 2021.25.02; ПРОКУРАТУРА ПОТРЕБОВАЛА ОТ ТЕРМИНАЛА «КОЛМАР» УСТАНОВИТЬ ДОПОБОРУДОВАНИЕ ДЛЯ ПОДАВЛЕНИЯ УГОЛЬНОЙ ПЫЛИ**

Ванинская транспортная прокуратура после проверки АО «ВаниноТрансУголь» (ВТУ, входит в группу «Колмар») потребовала установить дополнительное пылеподавляющее оборудование при перевалке угля в бухте Мучке, сообщает Дальневосточная транспортная прокуратура.

Генеральному директору компании внесено «представление с требованием принять меры по оснащению предприятия дополнительным оборудованием пылеподавления».

Проверка была инициирована надзорным органом после публикаций жителей Ванино в соцсетях видеозаписи, на которой видно сильное пыление во время перевалки груза.

Прокуратура установила, что стивидор «не в полной мере минимизирует негативное воздействие производственной деятельности на окружающую среду».

«В местах открытого хранения штабелей угля и его загрузки на судно отсутствуют ветрозащитные экраны, укладываемые и подающие сыпучие грузы устройства пылеподавляющим оборудованием не оснащены, уголь хранится на площадках, не имеющих твердого покрытия», – сообщает прокуратура.

По данным ведомства, материалы проверки были направлены в Дальневосточное межрегиональное управление Росприроднадзора и территориальный отдел Роспотребнадзора по Хабаровскому краю в Ванинском и Советско-Гаванском районах.

В итоге в отношении стивидорной компании возбуждены дела об административных правонарушениях по ч. 5 ст. 8.13 КоАП РФ (загрязнение ледяного покрова водных объектов вредными веществами) и ч. 1 ст. 6.3 КоАП РФ (нарушение законодательства в области санитарно-эпидемиологического благополучия населения).

В настоящее время проводится административное расследование.

### **ПРАЙМ; 2021.02.25; НЕВСКИЙ ССЗ ПЕРЕДАЛ ГТЛК ТРЕТИЙ СУХОГРУЗ ДЛЯ СУДОХОДНОЙ КОМПАНИИ «ПОЛА РАЙЗ»**

«Невский судостроительно-судоремонтный завод» (входит в Объединенную судостроительную корпорацию, ОСК) передал заказчику «Государственной транспортной лизинговой компании» (ГТЛК) третий сухогруз проекта RSD59 «Пола Гали» для судоходной компании «Пола Райз», сообщает пресс-служба предприятия.

«Невский ССЗ», ГТЛК и ООО «Пола Райз» подписали трехсторонний акт приема-передачи сухогруза «Пола Гали». Он стал третьим сданным судном в серии и будет эксплуатироваться компанией «Пола Райз».

Сухогруз построен в рамках договора между «Невским ССЗ», ГТЛК и «Пола Райз» на строительство и поставку пяти судов проекта RSD59. Головное судно «Пола Анатолия» было сдано в декабре 2018 года, второе – «Пола Анфиса» – в мае 2019 года.

«Судно предназначено для перевозки генеральных и навалочных грузов, пакетированных пиломатериалов, круглого леса, металлолома, металла в связках и рулонах, крупногабаритных, длинномерных и тяжеловесных грузов, угля, и опасных грузов. Проект RSD59 разработан «Морским Инженерным Бюро – Дизайн СПб», – говорится в релизе.

### **ТАСС; 2021.25.02; В ЦЕНТРАЛЬНУЮ БУХТУ ВЛАДИВОСТОКА ПО ОШИБКЕ РАБОТНИКА ВЫЛИЛИСЬ 200 Л МАЗУТА**

Транспортная полиция нашла причину загрязнения центральной бухты Владивостока Золотой Рог весной 2020 года. Как сообщает в четверг пресс-служба Управления на транспорте МВД России по ДФО, более 200 л мазута вылилось в воду из-за ошибки работника компании снабжения судов.

«В результате проведенных оперативно-разыскных мероприятий сотрудниками Владивостокского ЛУ МВД России на транспорте был установлен и задержан 34-летний сотрудник предприятия, занимающегося снабжением морских судов нефтепродуктами. Во время перекачки мазута с вагонов нефтебазы на борт морского судна, обвиняемый открыл приемные клапаны и покинул станцию, в результате чего произошло переполнение и разлив нефтепродуктов. Свыше 200 л топлива попали в бухту Золотой рог», – говорится в сообщении.

Как уточнили ТАСС в **пресс-службе**, инцидент произошел весной 2020 года. Уголовное дело было возбуждено по части 1 статьи 252 УК РФ («Загрязнение морской среды»). Сейчас оно направлено в прокуратуру для утверждения обвинительного заключения, а затем будет передано в суд. Максимальная санкция данной статьи предусматривает арест на срок до четырех месяцев.

<https://tass.ru/proisshestiya/10776543>

### **КОММЕРСАНТЪ; НИКИТА КОРОЛЕВ; 2021.02.26; В РОСРЕЕСТР НЕ ЗАГРУЖАЕТСЯ КАРТА; РАЗРАБОТКА ИНФОРМАЦИОННОЙ СИСТЕМЫ О ЗЕМЛЕ И НЕДВИЖИМОСТИ ЗАДЕРЖИВАЕТСЯ**

Федеральная антимонопольная служба (ФАС) потребовала отменить итоги тендера Федеральной кадастровой палаты на создание информационной системы, которая объединит все данные о земельных участках в стране. Жалобу подала IT-компания «Моризо Диджитал», которая посчитала избыточными требования по наличию у исполнителя лицензий Федеральной службы безопасности (ФСБ) и Федеральной службы по техническому и экспортному контролю (ФСТЭК). В ФАС согласились и предписали заказчику доработать документацию. Ведомства нередко ограничивают число потенциальных участников госзакупок с помощью избыточных требований, признают эксперты.

“Ъ” обнаружил на портале госзакупок, что Федеральная антимонопольная служба отменила итоги тендера подведомственной Росреестру Федеральной кадастровой палаты на создание федеральной государственной информационной системы «Единый информационный ресурс о земле и недвижимости» (ФГИС ЕИР).

Тендер стоимостью 394 млн руб. был объявлен 20 января (заявки принимались до 11 марта). Согласно предписанию ФАС, его документацию нужно привести в соответствие с требованиями законодательства и провести тендер повторно. Жалобу на закупку подала «Моризо Диджитал», которая посчитала избыточными предъявляемые к исполнителю требования. В Росреестре не ответили на запрос “Ъ”.

ФГИС ЕИР создается по поручению премьера **Михаила Мишустина** от 31 декабря 2020 года. Тестирование системы должно было начаться 1 января и продлиться до конца года в некоторых районах Краснодарского и Пермского краев, Татарстана и Иркутской области. Согласно требованию тендера, исполнитель должен иметь лицензии ФСТЭК и ФСБ на защиту конфиденциальной информации. «В техническом задании речь идет о разработке программного обеспечения, но заказчик требует лицензии, необходимые для разработки средств защиты», – пояснил гендиректор «Моризо Диджитал» Денис Царев. Смещение задач в тендере, по его мнению, ведет к сокращению числа компаний, которые потенциально могли бы участвовать:

Складывается ощущение, что подрядчик уже выбран и имеет все лицензии ФСТЭК и ФСБ, а розыгрыш тендера лишь формальность».

ФГИС ЕИР нужна для сбора и сопоставления на одной площадке данных о земле и недвижимости, которые сейчас разрознены и находятся в разных государственных информационных системах (ГИС), следует из тендерной документации. Система будет интегрирована с 17 ГИС, в том числе с электронной площадкой для проведения торгов и

Единой системой идентификации и аутентификации, которую курирует Минцифры. ФГИС ЕИР упростит процедуру поиска и предоставления участков для бизнеса и граждан, сопровождение инвестиционных и социальных проектов, рассчитывает Росреестр.

Упорядочить картографические и земельные данные хочет не только это ведомство. В ноябре прошлого года стало известно о проекте **Минтранса** по созданию национальной картографической платформы для навигации на дорогах (см. “Ъ” от 5 ноября 2020 года). Она, как и ФГИС ЕИР, должна собрать все государственные геоинформационные данные в общий IT-контур.

Госзаказчики нередко используют требования по лицензированию в качестве фильтра, отсеивающего нежелательных подрядчиков, говорят эксперты.

«Проблема произвольного установления преимущественных условий отдельному участнику госзакупок носит массовый характер, в том числе из-за отсутствия устоявшейся правоприменительной практики»,— считает руководитель направления коммерческих споров юридической фирмы «Рустам Курмаев и партнеры» Василий Малинин. Преимущественные условия, по его словам, могут создаваться и требованием от потенциального участника тендера членства в саморегулируемой организации или наличия у него свидетельства о допуске к определенному виду работ.

ФАС при рассмотрении таких жалоб ориентируется на перечень лицензируемой деятельности, который установлен законодательством, говорит директор компании «РТС-Тендер» Владимир Лишенков. Если ФАС учла также недопустимость объединения в одной закупке лицензируемых и нелицензируемых видов деятельности, добавляет он, это был бы важный для рынка вывод.

<https://www.kommersant.ru/doc/4704784>

### **КОММЕРСАНТЬ ЕКАТЕРИНБУРГ; ЕВГЕНИЯ ЯБЛОНСКАЯ; 2021.02.26; ВЫВЕЗЛИ КОЛЕСА; КАК РАЗВИВАЛСЯ УРАЛЬСКИЙ РЫНОК ЛИЗИНГА В 2020 ГОДУ**

В условиях экономического спада и недостатка средств для развития бизнеса лизинг может стать достойной альтернативой банковскому кредиту. Согласно данным подкомитета по лизингу совета ТПП РФ по финансово-промышленной политике, наиболее актуальны лизинговые услуги в Свердловской и Челябинской областях. За девять месяцев 2020 года в общей сложности на этих территориях было заключено почти 6,5 тыс. лизинговых договоров. Участники рынка уверены, что перспективность и привлекательность лизинговых услуг будет только расти как за счет доступности ставок, так и за счет расширения круга клиентов и предметов лизинга.

По предварительным данным агентства «Эксперт РА», объем нового бизнеса российского лизингового рынка по итогам 2020 года составил 1,4 трлн рублей. Темпы прироста впервые достигли отрицательных значений — минус 6%. Уменьшение спроса сильнее всего затронуло сегмент пассажирских авиа- и железнодорожных перевозок, недвижимости. «У игроков, в портфеле которых большую долю занимает авиация, недвижимость, объемы нового бизнеса к концу 2020 года могли снизиться на 30–40%»,— отметил генеральный директор «Сбербанк Лизинг» Вячеслав Спиров.

Самым напряженным временем для лизинговых компаний стали апрель–май 2020 года, когда были введены ограничения на перемещение и прямой запрет деятельности в отдельных регионах. «Это сильно повлияло на объем нового бизнеса во всех сегментах. Однако в Уральском федеральном округе нашей компании удалось увеличить количество сделок до 2,1 тыс. (+2%)»,— рассказал коммерческий директор ГК «ВТБ Лизинг» Евгений Татаринков.

О сложности этого периода говорят и другие участники рынка, однако отмечают, что третий квартал 2020 года дал предпосылки и надежду для улучшений финансовых показателей к концу года. «Наиболее тревожным для рынка был второй квартал прошлого

года, но уже в третьем квартале стало понятно, что год для рынка окажется лучше, чем можно было бы ожидать. Второй волны серьезных ограничений, подобных весенним, для бизнеса не случилось, и мы видим в целом незначительное проседание рынка по итогам девяти месяцев»,— пояснил Вячеслав Спиров.

Часть лизинговых компаний на Урале смогла выйти по итогам года в плюс. «Мы смогли обеспечить обычное функционирование компании в условиях пандемии и самоизоляции. По итогам года рост нового бизнеса составил более 10%»,— рассказал заместитель генерального директора по Уральскому региону компании «Сименс Финанс» Вадим Константинов. По его словам, таких результатов компания смогла достичь благодаря своевременной перестройке работы с клиентами по рассмотрению их заявок на лизинг в онлайн-режиме, включая подписание договоров с лизингополучателями и продавцами предметов лизинга через электронные цифровые подписи и системы электронного документооборота.

Повышенным спросом в 2020 году пользовались многие виды сельскохозяйственной, дорожно-строительной техники, оборудования для пищевой промышленности, машиностроения и металлургии, а также медтехника и фармацевтическое оборудование, отмечают участники рынка. Безусловным драйвером рынка стал автолизинг.

**Автолизинг в драйве**

На фоне общего падения участники рынка выделяют автолизинг как один из основных драйверов роста, который может остаться таковым и в 2021 году. Так, лизинговый портфель «Райффайзен-лизинга» за 2020 год вырос на 25%. «Весомый вклад в прирост нового бизнеса оказал автолизинг. Отдельно отмечу существенный, на несколько десятков процентов, прирост показателей нового бизнеса по Уралу, хотя он был в основном вызван несколькими крупными сделками, реализованными в 2020 году»,— рассказал генеральный директор компании «Райффайзен-лизинг» Виталий Милованов.

Существенный интерес к этому сегменту на Урале подтверждают и данные «ВТБ Лизинга». «В УрФО наши клиенты проявляли интерес именно к этому сегменту, его доля в новом бизнесе компании составила 73%. Несмотря на неблагоприятную ситуацию в некоторых регионах мы даже нарастили объемы продаж. Так, в Тюмени мы передали клиентам на 20% машин больше, чем годом ранее, в Нижневартовске рост составил 17%, в Кургане — 15%. Больше всего автомобилей юридические лица и индивидуальные предприниматели брали в Екатеринбурге, Тюмени и Челябинске»,— сообщил Евгений Татарин.

В пресс-службе лизинговой компании «Европлан» пояснили, что автолизинг в 2020 году стал закономерным ответом на растущие цены на автомобили, на сложности оформления автокредита, а также понимание того, что общая стоимость владения автотранспортом также растет. В течение года «Европлан» заключил более 52 тыс. лизинговых сделок. Самыми популярными моделями автомобилей у лизингополучателей стали Kia, Lada, Volkswagen. При этом показатели по итогу по автолизингу могли быть значительно выше, если бы не закрылись заводы-производители. «Сложилась экстраординарная ситуация: заводы остановили производство автомобилей, что привело к дефициту, когда уже ограничения были сняты»,— отметили в пресс-службе «Европлана».

По данным автоцентра «Восточный ветер», доли в физическом объеме отгруженных автомобилей по регионам в 2020 году составили лишь 8%, в объемах финансирования — 10%. «В силу того, что в наших автоцентрах представлены марки коммерческих автомобилей, мы работаем с большинством лизинговых компаний как регионального, так и федерального уровня. У каждой лизинговой компании есть свои преимущества, но основную долю рынка, конечно же, оставляют за собой гиганты»,— пояснил управляющий автоцентрами «Восточный ветер» Сергей Флягин. По его словам, объем сделок в лизинг в 2020 году по сравнению с 2019 годом значительно увеличился. «Количество сделок возросло на 11%, а объем сделок стал больше на 21%, что



неудивительно, так как весь 2020 год производители регулярно поднимали отпускные цены на автомобили»,— объяснил он.

По словам Евгения Татаринова, в последнее время наиболее значимое влияние для роста автолизинга оказывала господдержка. Целые отрасли переориентировались на лизинг с других форм приобретения автотранспорта благодаря программам Минпромторга, **Минтранса**, региональным субсидиям. «Однако мы видим, что рынок также могут драйвить и другие факторы, такие как смена клиентских предпочтений и изменение моделей потребления. Например, большую роль сыграло развитие рынка каршеринга: на финансировании таких сервисов и таксопарков некоторые игроки лизингового рынка сформировали взрывную динамику портфеля. Новым сегментом, который также будет стимулировать развитие автолизинга, может стать подписка на автомобили»,— отметил он.

<https://www.kommersant.ru/doc/4704484>