



Ежедневный мониторинг СМИ

14 МАЯ 2021

СОДЕРЖАНИЕ

ТАСС; 2021.05.14; В РОССИИ В 2021 Г. ОТРЕМОНТИРУЮТ 16 ТЫС. КМ ДОРОГ В РАМКАХ НАЦПРОЕКТА.....	4
КОММЕРСАНТЪ; АЙГУЛЬ АБДУЛЛИНА; 2021.05.14; САМОЛЕТЫ ЗОВУТ НА РОДИНУ; ОТРАСЛЬ ПРОСЯТ ОЦЕНИТЬ ПОТЕРИ ОТ ОТКАЗА РЕГИСТРАЦИИ БОРТОВ ЗА РУБЕЖОМ.....	5
РОССИЯ 24; 2021.05.13; ПЕРВЫЙ ЭШЕЛОН ВОЕННЫХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ ОТПРАВИЛСЯ НА БАМ ИЗ КОМСОМОЛЬСКА-НА-АМУРЕ. НОВОСТИ НА «РОССИИ 24»	7
ТАСС; 2021.05.13; РОССИЯ НАСТАИВАЕТ НА ПОРЯДКЕ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ СЕВМОРПУТИ НА ОСОБЫХ УСЛОВИЯХ.....	7
ТАСС; 2021.05.14; НА РЕМОНТ ДОРОГ В НОВОСИБИРСКЕ ДОПОЛНИТЕЛЬНО НАПРАВЯТ 278 МЛН РУБЛЕЙ.....	7
ТАСС; 2021.05.13; ЮЖНУЮ ЧАСТЬ САХАЛИНА ВКЛЮЧИЛИ В ПРОЕКТ ПО ОЦИФРОВКЕ ДОРОЖНЫХ ДЕФЕКТОВ.....	8
ТАСС; 2021.05.13; КАБМИН ПРЕДВАРИТЕЛЬНО ПОДДЕРЖАЛ ЧЕТЫРЕХ ПРЕТЕНДЕНТОВ НА ИНФРАСТРУКТУРНЫЕ КРЕДИТЫ..	9
ТАСС; 2021.05.13; СТРОИТЕЛЬСТВО ЗАПАДНОГО ОБХОДА РОСТОВА-НА-ДОНУ ПЛАНИРУЮТ НАЧАТЬ В 2022 ГОДУ	10
РИА НОВОСТИ; 2021.05.13; ГУБЕРНАТОР ЯМАЛА ПРЕДСТАВИЛ ВИЦЕ-ПРЕМЬЕРУ ПРОЕКТ СЕВЕРНОГО ШИРОТНОГО ХОДА.....	10
ТАСС; 2021.05.13; ПРОЕКТ РЕДЕВЕЛОПМЕНТА ЦЕНТРА НИЖНЕГО НОВГОРОДА ПОЗВОЛИТ СОЗДАТЬ 20 ТЫС. РАБОЧИХ МЕСТ	11
ПРАЙМ; 2021.05.13; ГРЕЦИЯ ВОЗОБНОВЛЯЕТ ТУРИЗМ	12
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – СТОЛИЧНЫЙ ВЫПУСК; ВЛАДИМИР КУЗЬМИН; 2021.05.14; КАНИКУЛЫ С ВОЗВРАТОМ; МИХАИЛ МИШУСТИН: ПРОГРАММА КЕШБЭКА НА ДЕТСКИЙ ОТДЫХ ОБОЙДЕТСЯ В 5 МЛРД РУБЛЕЙ.....	14
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; АЛЕКСЕЙ ЛЮБОВЕЦКИЙ; 2021.05.14; НЕБО ПОД ПРИЦЕЛОМ; МОГУТ ЛИ ПОЛНОСТЬЮ ОСТАНОВИТЬСЯ ПОЛЕТЫ НАД ИЗРАИЛЕМ	16

ИЗВЕСТИЯ; ЕЛЕНА ЕРЕМИНА; 2021.05.14; БЕСПИЛОТНИК НА УДАЛЕНКЕ: ТАКСИ ПОЕДУТ БЕЗ ВОДИТЕЛЕЙ; ДЛЯ АВТОНОМНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ ГОТОВЯТ НОВЫЕ ПРАВИЛА	18
ВЕДОМОСТИ; ЕЛЕНА ВЕДЕРИНА; 2021.05.14; ЭКОНОМИСТЫ РАСКРИТИКОВАЛИ НОВУЮ СТРАТЕГИЮ СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКОГО РАЗВИТИЯ; ТЕПЕРЬ ВМЕСТО СТРАТЕГИИ ПРАВИТЕЛЬСТВО ГОТОВИТ «ШИРОКИЙ ПЕРЕЧЕНЬ НОВЫХ ИНИЦИАТИВ».....	21
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ЭКОНОМИКА ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА; ТАТЬЯНА МИШИНА; 2021.05.14; ПРАВИЛА ЗАЩИТЫ; ПРИМОРСКИЙ ФИЛИАЛ ВЕДОМСТВЕННОЙ ОХРАНЫ В СФЕРЕ ТРАНСПОРТА ВЫШЕЛ В ЛИДЕРЫ.....	23
КОММЕРСАНТЪ; АЛЕКСАНДРА МЕРЦАЛОВА; 2021.05.14; ОТКРЫТОСТЬ НЕ ПРИВИВАЕТСЯ; ГРАЖДАНЕ НЕ ГОТОВЫ ДЕЛИТЬСЯ МЕДИЦИНСКИМИ ДАННЫМИ ДАЖЕ РАДИ ПУТЕШЕСТВИЙ	25
КОММЕРСАНТЪ; АНГЕЛИНА ДАВЫДОВА, ПОЛИНА СМЕРТИНА; 2021.05.14; ТУШИ СВЕТА, САДИСЬ В ЭЛЕКТРОМОБИЛЬ; МИНЭКОНОМИКИ РАЗРАБОТАЛО НОВЫЙ ПЛАН ПОВЫШЕНИЯ ЭНЕРГОЭФФЕКТИВНОСТИ.....	27
ПРАЙМ; 2021.05.13; В КАБМИНЕ СЧИТАЮТ НЕДОСТАТОЧНОЙ ТРАНСПОРТНУЮ ДОСТУПНОСТЬ ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА	29
РИА НОВОСТИ; 2021.05.13; «АЭРОФЛОТ» НАЧИСЛИТ БОНУСНЫЕ МИЛИ ПАССАЖИРАМ, ПРИВИВШИМСЯ ОТ КОРОНАВИРУСА	30
РБК; 2021.05.14; ФРИДМАН С ПАРТНЕРАМИ ПРОДАЛИ ЛИЗИНГОВУЮ КОМПАНИЮ ИЗ-ЗА ПАНДЕМИИ	31
РГ; 2021.05.13; КАБМИН НАПРАВИТ 450 МЛН РУБЛЕЙ НА ВОССТАНОВЛЕНИЕ ДОРОГ В ДВУХ РЕГИОНАХ	31
РИА НОВОСТИ; 2021.05.13; В СОВФЕДЕ ОЦЕНИЛИ ИДЕЮ ОГРАНИЧИТЬ СКОРОСТЬ САМОКАТОВ	31
ТАСС; 2021.05.13; ПЕРВУЮ АВТОЗАПРАВОЧНУЮ СТАНЦИЮ ОТКРЫЛИ НА ТРАССЕ «ТАВРИДА» В КРЫМУ К КУРОРТНОМУ СЕЗОНУ	32
КОММЕРСАНТЪ FM; 2021.05.13; МОТОЦИКЛЫ ПРИБАВИЛИ АВАРИЙНОСТИ; ПОЧЕМУ В АПРЕЛЕ ТРАДИЦИОННО РАСТЕТ ЧИСЛО ДТП С ДВУХКОЛЕСНЫМ ТРАНСПОРТОМ.....	33

КОММЕРСАНТЪ ПЕРМЬ; ЕКАТЕРИНА АРТЕМОВА; 2021.05.14;
СОЕДИНЯЙ, НО ПРОВЕРЯЙ; КОНТРОЛИРОВАТЬ РАБОТЫ НА
ЧУСОВСКОМ МОСТУ БУДЕТ СПЕЦИАЛЬНАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ 34

РБК ПЕРМЬ; 2021.05.13; СТОИМОСТЬ СТРОИТЕЛЬСТВА
ЧУСОВСКОГО МОСТА В ЭТОМ ГОДУ ДОСТИГНЕТ Р6,5 МЛРД 36

ТАСС; 2021.05.13; ПОСОЛ РФ: В РЕШЕНИИ О ПЕРЕВАЛКЕ
БЕЛОРУССКИХ НЕФТЕПРОДУКТОВ ЧЕРЕЗ ПОРТЫ РОССИИ НЕТ
ПОЛИТИКИ..... 38

ПУБЛИКАЦИИ

ТАСС; 2021.05.14; В РОССИИ В 2021 Г. ОТРЕМОНТИРУЮТ 16 ТЫС. КМ ДОРОГ В РАМКАХ НАЦПРОЕКТА

В рамках нацпроекта «**Безопасные качественные дороги**» (БКД) в 2021 году приведут порядка 5,3 тыс. дорожных объектов общей протяженностью порядка 16 тыс. км. Более 5% работ уже завершены, говорится в сообщении **Минтранса России**.

Как отмечают в министерстве, во многих регионах удалось начать дорожные работы раньше запланированных сроков благодаря заблаговременной контрактации. Однако дорожная деятельность носит ярко выраженный сезонный характер. **«В большинстве субъектов дорожные работы невозможны до апреля-мая»**, – пояснили в **Минтрансе**. Первые итоги реализации нацпроекта в 2021 году министерство планирует подвести в IV квартале.

В этом году в первую очередь в программы ремонтных работ субъекты включают дороги, ведущие к социально значимым объектам, в том числе – к больницам, поликлиникам, медицинским центрам. **«Так, в текущем году в российских регионах отремонтируют 423 участка трасс и магистралей, ведущих к медицинским учреждениям. Их общая протяженность составит порядка 1,1 тыс. км.»**, – пояснили в **Минтрансе**. Также в рамках нацпроекта ремонтируют дороги, ведущие к туристическим объектам. По данным **Минтранса**, в этом году приведут в нормативное состояние более 300 таких объектов общей протяженностью порядка 1,5 тыс. км.

Кроме того в федпроект «Региональная и местная дорожная сеть» (составная часть нацпроекта, – прим. ТАСС) включено приведение в нормативное состояние аварийных и предаварийных мостов: 100 тыс. пог. м. до 2024 года и 290 тыс. – до 2030 года, строительство путепроводов через железную дорогу (121 шт. до 2024 года и 291 до 2030), а также строительство наиболее важных региональных и местных дорог (свыше 150 км до 2024 года и 1200 км до 2030 года). В рамках федпроекта «Модернизация пассажирского транспорта в городских агломерациях» (составная часть нацпроекта, – прим. ТАСС) 13 городских агломераций, которые в 2021 году получают 412 новых транспортных средств – 305 автобусов и 107 троллейбусов. При этом в **Минтрансе** отмечают, что прорабатывается возможность увеличения этой программы.

Как отмечал вчера **премьер-министр Михаил Мишустин**, отвечая на вопросы депутатов после ежегодного отчета правительства в Госдуме, правительство РФ выделит дополнительно 100 млрд рублей из резервного фонда на строительство автомобильных дорог в РФ в 2021-2022 годах. «Из них около 54 млрд рублей будет направлено в 69 регионов в рамках реализации нацпроекта «БКД». Эти средства позволят субъектам повысить интенсивность работ на важных для их социально-экономического развития объектах, а также ускорят реализацию проектов в рамках исполнения поручений президента и правительства», – отметили в **Минтрансе**.

КОММЕРСАНТЪ; АЙГУЛЬ АБДУЛЛИНА; 2021.05.14; САМОЛЕТЫ ЗОВУТ НА РОДИНУ; ОТРАСЛЬ ПРОСЯТ ОЦЕНИТЬ ПОТЕРИ ОТ ОТКАЗА РЕГИСТРАЦИИ БОРТОВ ЗА РУБЕЖОМ

Росавиация вновь подняла вопрос об обязательной регистрации иностранных самолетов в российском реестре уже с 2023 года. По данным “Ъ”, агентство уведомило крупнейшие авиакомпании о подготовке соответствующего регулирования и призвало за сутки оценить возможные последствия. Отрасль оценивает идею крайне негативно: ее реализация, по оценкам экспертов, существенно увеличит лизинговые платежи или даже заставит авиакомпании отказаться от иностранных самолетов.

Росавиация направила авиакомпаниям письмо о подготовке нормативно-правового акта, запрещающего регистрировать самолеты в реестрах иностранных государств. Запрет коснется воздушных судов, ввезенных после 31 декабря 2022 года. Как следует из письма с пометкой «срочно» за подписью заместителя главы **Росавиации** Алексея Новгородова от 11 мая (есть в распоряжении “Ъ”), до 12 мая компаниям нужно дать оценку возможных финансово-экономических последствий, иначе «вопрос запрета будет считаться согласованным». По данным “Ъ”, среди адресатов более десяти авиакомпаний, в том числе группа «Аэрофлот», «Уральские авиалинии», S7, Utair, Smartavia и RedWings.

Сейчас подавляющее большинство самолетов в РФ зарегистрировано за рубежом.

Росавиация давно хочет заставить авиакомпании регистрировать их в РФ. Отрасль выступает против, указывая, что российские правила эксплуатации и поддержания летной годности воздушных судов не гармонизированы с международными. По словам источников “Ъ”, по меньшей мере три авиакомпании из числа получивших письмо уже направили свои возражения.

«Нам непонятна тональность этого письма **Росавиации**, которое взбудоражило всю авиационную общественность, – говорит президент Ассоциации эксплуатантов воздушного транспорта Владимир Тасун. – Такая поспешность выглядит несвоевременной, поскольку в первую очередь

регистрация в российском реестре должна стать такой же конкурентоспособной, как в иностранных, чего о ней пока сказать нельзя. Это требует продолжительной подготовительной работы, и начинать стоит с обучения специалистов, определения языка, на котором будет вестись документация, проработки законодательной базы: например, гарантий возврата судна лизингодателю в случае банкротства авиакомпаний».

В Минтрансе заявили “Ъ”, что **«перевод воздушных судов предполагается осуществить путем создания привлекательных и конкурентоспособных условий нахождения в российском реестре»**, добавив, что «Росавиация совместно с авиакомпаниями детально анализируют возможность перевода в обозначенные сроки».

Один из собеседников “Ъ” предположил, что **Минтранс**, инициировав обсуждение вопроса, может готовить почву для моратория на обязательный перевод самолетов в госреестр, а также для продления таможенных льгот. Напомним, освобождение от НДС при ввозе иностранных самолетов, зарегистрированных вне РФ, действует до 2023 года. В **Росавиации** сказали, что не комментируют служебную переписку.

Опрошенные “Ъ” авиакомпании в основном отказались от **комментариев**. В Red Wings отметили, что их российские суда – SSJ 100 и Ту-204 – и так зарегистрированы в России. «При этом страну регистрации определяет владелец самолета, все наши иностранные суда – Airbus 320/321 и Boeing 777 – получены в лизинг от зарубежных компаний и зарегистрированы на Бермудских островах, – добавил представитель компании. – Лизингодатели могут отказаться регистрировать самолеты в России, и авиакомпании не смогут повлиять на это решение и вынуждены будут прекратить или сократить аренду иностранных судов». Один из источников “Ъ” говорит, что иностранные лизингодатели в случае запрета на регистрацию самолетов за рубежом «не уйдут с российского рынка, но поднимут сумму резервных отчислений (взимается, чтобы по окончании лизинга провести дефектацию самолета. – “Ъ”) на 25–30%».

Постановка судов иностранного производства в госреестр означает снижение ликвидности таких бортов на вторичном рынке, подчеркивает гендиректор «ВТБ Лизинга» Дмитрий Ивантер.

«Большинство потенциальных покупателей не рассматривают приобретение воздушных судов, не соответствующих международным стандартам ICAO, FAA или EASA. Этот фактор также приведет к удорожанию стоимости лизинга и, следовательно, стоимости услуг для конечного потребителя», – говорит он. Лизингодатели вынуждены будут переложить эти издержки на авиакомпании, согласен директор департамента по работе с крупнейшими клиентами «Сбербанк Лизинга» Павел Пискун. «В связи с длительным

периодом возврата воздушных судов из лизинга и необходимостью приведения документации к требованиям других регистров издержки вполне могут составить 5–10% от стоимости воздушного судна и более», – оценивает он.

<https://www.kommersant.ru/doc/4804761>

РОССИЯ 24; 2021.05.13; ПЕРВЫЙ ЭШЕЛОН ВОЕННЫХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ ОТПРАВИЛСЯ НА БАМ ИЗ КОМСОМОЛЬСКА-НА-АМУРЕ. НОВОСТИ НА «РОССИИ 24»

Первый эшелон военных железнодорожников отправился на БАМ из Комсомольска-на-Амуре. Там они займутся строительством второй ветки магистрали. Она нужна, чтобы увеличить грузооборот с Дальним Востоком.

<https://www.vesti.ru/video/2297332>

ТАСС; 2021.05.13; РОССИЯ НАСТАИВАЕТ НА ПОРЯДКЕ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ СЕВМОРПУТИ НА ОСОБЫХ УСЛОВИЯХ

Россия настаивает на использовании Северного морского пути в своих интересах, так как он пролегает по российской территории. Об этом сообщил командующий Северным флотом адмирал Александр Моисеев на брифинге для российских и иностранных журналистов на атомном ракетном крейсере «Петр Великий».

«В настоящее время весьма интенсивно обсуждаются вопросы о свободе навигации по Северному морскому пути и интернационализации управления им. Позиция Российской Федерации в этом вопросе неоднократно высказывалась руководством государства, в том числе руководством военного ведомства. Суть ее заключается в том, что **Севморпуть** практически везде пролегает либо в российских территориальных водах, либо в экономической зоне страны, находится в сложных ледовых условиях, что требует организации безопасного плавания. Поэтому Россия настаивает на особом порядке использования данной коммуникации», – сказал адмирал.

<https://tass.ru/armiya-i-opk/11367505>

ТАСС; 2021.05.14; НА РЕМОНТ ДОРОГ В НОВОСИБИРСКЕ ДОПОЛНИТЕЛЬНО НАПРАВЯТ 278 МЛН РУБЛЕЙ

Областные власти направят дополнительные 278 млн рублей на ремонт дорог в Новосибирске, где остро стоит проблема автомобильных пробок, в том числе из-за плохого состояния дорог после зимы, а недофинансирование

дорожной отрасли оценивается 1,2 млрд рублей. Об этом сообщил на своей официальной странице в Facebook мэр Новосибирска Анатолий Локоть.

Ранее он оценил недофинансирование дорожной отрасли города в полтора раза. По его словам, на все виды деятельности направляется 2,6 млрд рублей вместо необходимых 3,8 млрд рублей.

«В Новосибирске 13 млн кв. м автодорог. Из-за недостаточного финансирования последние 10 лет ремонт улично-дорожной сети проводился на 5-6% от общей площади. <...> Решение губернатора о выделении 278 млн рублей позволит отремонтировать наиболее проблемные участки», – написал Локоть.

Мэр отметил, что многие крупные автодороги в городе не обновлялись 10-15 лет, город своими ресурсами не сможет поддерживать их в нормативном состоянии.

В конце марта губернатор Новосибирской области Андрей Травников раскритиковал состояние дорог в областном центре, потребовал приступить к ямочному ремонту. По его словам, в городе «впору» объявлять режим повышенной готовности – «по состоянию дорог».

Глава Минтранса региона Анатолий Костылевский отмечал, что мэрия должна наладить контроль за качеством выполнения дорожных работ, которое «оставляет желать лучшего». Также, по мнению министра, необходимо выстроить структуру управления: в настоящее время глава района города не подчиняется заместителю мэра в области дорожного хозяйства, поэтому у последнего нет рычагов управления.

<https://tass.ru/sibir-news/11362489>

ТАСС; 2021.05.13; ЮЖНУЮ ЧАСТЬ САХАЛИНА ВКЛЮЧИЛИ В ПРОЕКТ ПО ОЦИФРОВКЕ ДОРОЖНЫХ ДЕФЕКТОВ

Губернатор Сахалинской области Валерий Лимаренко распорядился включить в проект по оцифровке дорожных дефектов, действующий на территории Южно-Сахалинска, еще пять районов на юге Сахалина, сообщается в Telegram-канале главы региона.

Ранее Лимаренко распорядился, чтобы уже к 1 июня этого года в городе не осталось ни одной ямы на дорогах. За короткий срок в апреле все дорожные дефекты были нанесены на цифровую карту, чтобы при ремонте ни один участок не был пропущен. Планировалось, что в дальнейшем этот опыт может быть распространен и на другую территорию региона.

«К проекту присоединяются еще пять муниципальных образований. Наносить на интерактивную карту точки, где есть ямы и выбоины, будут в

Холмском, Невельском, Долинском, Анивском и Корсаковском районах», – говорится в сообщении.

По информации правительства региона, в Южно-Сахалинске реализация проекта проходит успешно. На дорогах выявили более 2,5 тыс. ям. К ремонту приступили незамедлительно, уже более 2 тыс. дефектов на дорогах устранено.

Проводимая в Южно-Сахалинске работа во многом способствует достижению целей национального проекта **«Безопасные и качественные автомобильные дороги»**. Сначала он был рассчитан на 2019-2024 гг., но затем был продлен до 2030 года вместе с остальными нацпроектами. Ожидаемые результаты для Сахалинской области – доля региональных трасс, соответствующих нормативу, должна превысить 55 процентов, а доля дорожной сети Южно-Сахалинской городской агломерации – возрасти до 85 процентов.

<https://tass.ru/obschestvo/11360973>

ТАСС; 2021.05.13; КАБМИН ПРЕДВАРИТЕЛЬНО ПОДДЕРЖАЛ ЧЕТЫРЕХ ПРЕТЕНДЕНТОВ НА ИНФРАСТРУКТУРНЫЕ КРЕДИТЫ

Правительство предварительно поддержало проекты из четырех регионов, претендующие на финансирование за счет инфраструктурных кредитов, это проекты из Нижегородской, Челябинской, Курской областей и Ямало-Ненецкого автономного округа, сообщил **вице-премьер Марат Хуснуллин**, отметив, что они были представлены в четверг на заседании правительственной комиссии по региональному развитию.

«Челябинск: завершение строительства метро с интеграцией в трамвайную сеть, обновление троллейбусов, трамваев и обновление инфраструктуры для их функционирования. Нижний Новключевой проект – это строительство новых станций 3-го по величине метрополитена в стране. Ямал: железнодорожная линия – СШХ. Курск: инфраструктура для жилищного строительства за счет облигаций, жилье – внебюджет. Концептуально эти проекты мы поддерживаем, будем продолжать проработку этих проектов совместно с Минфином», – написал Хуснуллин в Instagram по итогам заседания.

В ходе заседания правительственной комиссии губернатор Курской области Роман Старовойт отметил, что за счет инфраструктурных кредитов на сумму более 14 млрд рублей в регионе планируется строительство дорог, детских садов, школы, поликлиники. Также новые механизмы финансирования инфраструктуры планируется использовать для развития жилищного строительства в области.

«Активно прорабатываются четыре проекта жилищного строительства в Курске с использованием инфраструктурных облигаций, это даст региону более 1 млн кв. м жилья и раскроет горизонт для дальнейшей работы в этом направлении. Все проекты включают в себя строительство необходимой инженерной и социальной инфраструктуры», – цитирует Старовойта **пресс-служба** администрации региона.

<https://tass.ru/ekonomika/11367889>

ТАСС; 2021.05.13; СТРОИТЕЛЬСТВО ЗАПАДНОГО ОБХОДА РОСТОВА-НА-ДОНУ ПЛАНИРУЮТ НАЧАТЬ В 2022 ГОДУ

Строительство так называемой Западной хорды – участка кольцевой автодороги вокруг Ростова-на-Дону – планируется начать летом 2022 года, сообщил губернатор Ростовской области Василий Голубев, которого цитирует его **пресс-служба**.

Западная хорда является одной из наиболее протяженных частей Ростовского транспортного кольца. Ее длина должна составить 13,5 км.

«Один из составляющих кольцо объектов – Западная хорда. Мы ведем сейчас ее проектирование и делаем это с опережением графика. Рассчитываем завершить проект в июле следующего года, и тогда же можно будет приступить к его реализации», – сказал Голубев.

В **пресс-службе** добавили, что вопрос строительства участка кольцевой автодороги обсуждался в четверг на заседании президиума правительственной комиссии по региональному развитию РФ. Заседание прошло под председательством **вице-преьера РФ Марата Хуснуллина**, который поручил проработать этот вопрос.

<https://tass.ru/v-strane/11366349>

РИА НОВОСТИ; 2021.05.13; ГУБЕРНАТОР ЯМАЛА ПРЕДСТАВИЛ ВИЦЕ-ПРЕМЬЕРУ ПРОЕКТ СЕВЕРНОГО ШИРОТНОГО ХОДА

Губернатор Ямало-Ненецкого автономного округа (ЯНАО) Дмитрий Артюхов представил **вице-премьеру Марату Хуснуллину** проект Северного широтного хода, сообщает в четверг **пресс-служба** главы региона.

«Тринадцатого мая состоялось заседание президиума правительственной комиссии по региональному развитию под руководством заместителя председателя правительства России **Марата Хуснуллина**. На заседании рассматривались проекты, которые предлагается реализовать с использованием нового финансового механизма бюджетных кредитов. Его анонсировал **президент России Владимир Путин** во время ежегодного послания Федеральному Собранию. Глава государства сообщил, что одним из пилотов станет строительство Северного широтного хода на Ямале.

Сегодня губернатор округа Дмитрий Артюхов представил модель проекта **вице-премьеру**», – говорится в сообщении.

Глава региона подчеркнул, что строительство этой железнодорожной магистрали даст значительный эффект для экономики и промышленного развития Ямала и всей Арктической зоны. Северный широтный ход планируется к реализации на условиях федеральной концессии, заключенной в 2018 году.

«Считаю, что Северный широтный ход для страны – значимый проект. Он важен для развития региона. Необходимо в кратчайшие сроки принять все решения и приступить к его реализации», – приводятся в сообщении слова Хуснуллина.

Он подчеркнул хорошую проработку проекта и рекомендовал его к реализации с использованием инфраструктурных кредитов.

В свою очередь губернатор ЯНАО отметил, что один из элементов Северного широтного хода – мост через реку Надым – уже введен в эксплуатацию. До конца этого года завершится проектирование другого ключевого участка – моста через реку Обь.

«Северный широтный ход – сложный проект. Но он имеет стратегическое значение для дальнейшего развития всей Арктической зоны. Необходимо сформировать на Ямале надежный транспортный каркас. Его основой как раз и станет СШХ. В перспективе это позволит обеспечить выход к Северному морскому пути. Понимая значимость проекта, регион делает все необходимое, чтобы как можно скорее приступить к его реализации», – подчеркнул Артюхов, которого цитирует его **пресс-служба**.

Северный широтный ход протяженностью 707 километров свяжет западную и восточную части Ямало-Ненецкого автономного округа, а также Северную и Свердловскую железные дороги.

<https://ria.ru/20210513/proekt-1732124952.html>

ТАСС; 2021.05.13; ПРОЕКТ РЕДЕВЕЛОПМЕНТА ЦЕНТРА НИЖНЕГО НОВГОРОДА ПОЗВОЛИТ СОЗДАТЬ 20 ТЫС. РАБОЧИХ МЕСТ

Реализация проекта по редевелопменту исторического квартала Започаинье в центре Нижнего Новгорода позволит создать около 20 тыс. рабочих мест. Об этом говорится в сообщении, распространенном в четверг **пресс-службой** правительства Нижегородской области.

По словам Никитина, еще один проект, для реализации которого планируется использовать инфраструктурные кредиты, – это развитие южных территорий Нижнего Новгорода, где ввод жилья достигнет 3,4 млн кв. м. Также благодаря новому механизму финансирования планируется реформировать в

регионе систему общественного транспорта, в том числе построить новые станции метрополитена.

«Во-первых, это «Сенная». Во-вторых, строительство метро до Сормова в заречной части города. Новые станции позволят существенно улучшить транспортное обслуживание для более чем 160 тыс. жителей города. Одновременный ввод всех четырех станций качественно перераспределит пассажирские потоки в пользу общественного транспорта», – отметил Никитин, добавив, что при получении инфраструктурного кредита регион готов приступить к этой работе в 2022 году.

<https://tass.ru/v-strane/11369501>

ПРАЙМ; 2021.05.13; ГРЕЦИЯ ВОЗОБНОВЛЯЕТ ТУРИЗМ

Греция с 14 мая открывает границы для туристов – отменяются ограничения на въезд иностранных туристов, в том числе российских, на карантин их помещать не будут. Министерство туризма обещает им безопасный отдых.

Снимается также большинство ограничений, полгода назад введенных из-за пандемии коронавируса.

Правительство Греции оценивает открытие туризма как чрезвычайно важный шаг для общества и для экономики. Вместе с открытием туризма снимается запрет на передвижение между регионами страны, и в этот же день откроются музеи.

РОССИЙСКИМ ТУРИСТАМ ВЪЕХАТЬ МОЖНО, НО НЕ НА ЧЕМ

Туристы из России, несмотря на разрешение, пока не могут отдохнуть в Греции – российские авиационные власти пока не дали разрешение на регулярные и чартерные рейсы.

Российские туристы не посещали Грецию больше года – российский «Аэрофлот» и греческая авиакомпания Aegean Airways с конца марта 2020 года приостановили полеты из России в Грецию и обратно из-за распространения коронавируса.

Сейчас летают в основном так называемые грузопассажирские рейсы, которые не предназначены для туризма.

«Регулярное сообщение лишь частично возобновлено. До пандемии было разрешено совершать 24 регулярных рейса Москва-Афины в неделю, были рейсы в столицу Греции из других российских городов, множество рейсов по другим маршрутам, в Салоники, на острова. В соответствии с решением оперативного штаба возобновлено воздушное сообщение по маршруту Москва – Афины. Два регулярных рейса в неделю выполняются авиакомпаниями «Аэрофлот» и Aegean, а грузопассажирские рейсы выполняет «Аэрофлот» по маршруту Москва – Афины один раз в неделю, и

разрешены ещё четыре рейса в неделю по другим маршрутам другим компаниям», – рассказал РИА Новости один из работников туристической индустрии.

По его словам, из-за пандемии пассажиров стало меньше в сотни раз – в 2019 году регулярными рейсами было перевезено более 520 тысяч пассажиров, а в 2020 году примерно 2,3 тысячи пассажиров. Нерегулярными рейсами перевезли в 2019 году более 558 тысяч человек, а в 2020 году менее 400 пассажиров.

Помимо этого, до 14 мая действовало введённое Грецией ограничение на въезд до 4 тысяч российских граждан в неделю. Власти Греции обещают отменить квоту, но в 0.00 14 мая новое министерское решение еще не было опубликовано.

Россия и Греция согласуют дату начала регулярного авиасообщения на следующей неделе, сообщил МИД Греции после прошедшей 11 мая внеочередной телеконференции сопредседателей смешанной российско-греческой комиссии первого замглавы МИД Греции Милтиадиса Варвициотиса и **министра транспорта РФ Виталия Савельева**.

Туроператоры заявляют о значительном интересе российских граждан к отдыху в Греции, однако бронировать поездки туристы опасаются из-за неопределенной ситуации.

Министр туризма Греции Харис Теохарис на пресс-конференции в связи с открытием 14 мая туризма сообщил, что Греция и Россия пока не достигли окончательного соглашения об открытии авиасообщения, обсуждения продолжаются. Он пояснил это тем, что требуются очень сложные юридические шаги, и процесс требует времени. «Все стараются бороться с кризисом в здравоохранении, есть опасения врачей, и надо завершить разные процедуры», – сказал Теохарис, высказав умеренный оптимизм.

Таким образом санитарные власти хотят контролировать пассажирский поток, чтобы не допустить вспышки коронавируса.

В случае возобновления полетов для въезда в Грецию из России надо или быть вакцинированным, или иметь отрицательный тест на коронавирус, или иметь антитела к коронавирусу после выздоровления.

Теохарис подтвердил, что Греция будет принимать туристов, привитых российской вакциной «Спутник» или китайской вакциной.

«Российский рынок – очень интересный рынок», – сказал он.

«ПОДНИМАЕМ ПАРУСА»

Туристы смогут отдохнуть в Греции в этом году безопасно, страны принимают все меры для этого, заверил министр.

«Мы поднимаем паруса! Мы открываем греческую туристическую отрасль, возвращая Грецию на передовые позиции в Европе и мире как место, известное гостеприимством и безопасностью», – заявил Теохарис на пресс-конференции, которую он под лозунгом «Поднимаем паруса!» провел в предместьях Афин, на фоне мыса Сунион и колонн храма Посейдона.

По словам министра, будет действовать комплексный план защиты здоровья с пятью уровнями безопасности. Это протокол въезда; работа системы целевой выборки для проверки на коронавирус; сеть карантинных гостиниц; внедрение новых санитарных протоколов; ускорение вакцинации.

Теохарис перед открытием сезона посетил Великобританию, Германию, Польшу, США, Россию, Сербию, Румынию, и всюду, по его словам, есть большой интерес к греческому туризму.

Санитарные протоколы по приему туристов не будут сильно отличаться от прошлогодних, сообщили РИА Новости туроператоры, сославшись на телеконференцию туроператоров и отельеров Крита с министрами туризма Харисом Теохарисом и защиты граждан Михалисом Хрисохоидисом, состоявшуюся 8 мая.

Министр защиты граждан Хрисохоидис рассказал, что направят дополнительно полицейских в аэропорты, чтобы быстрее проходили контроль граждане третьих стран, в основном России, Израиля и Великобритании, очередей не будет.

Масочный режим будет действовать в местах общественного пользования, как и везде. На пляже маска не потребуется. Питание будет организовано так же, как и в прошлом году. Буфеты, шведский стол будут работать, накладывать еду будут сотрудники гостиницы.

Власти обещают, что вскоре уберут ПЦР-тест и заменят его на экспресс-тест.

<https://1prime.ru/business/20210514/833658387.html>

На ту же тему:

<https://tass.ru/obschestvo/11368855>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – СТОЛИЧНЫЙ ВЫПУСК; ВЛАДИМИР КУЗЬМИН; 2021.05.14; КАНИКУЛЫ С ВОЗВРАТОМ; МИХАИЛ МИШУСТИН: ПРОГРАММА КЕШБЭКА НА ДЕТСКИЙ ОТДЫХ ОБОЙДЕТСЯ В 5 МЛРД РУБЛЕЙ

На реализацию инициативы президента по возврату родителям половины стоимости детской путевки в летний лагерь правительство направит пять миллиардов рублей.

В Послании Федеральному Собранию глава государства призвал уделять особое внимание здоровью детей. В прошлом году из-за карантинных ограничений, введенных на волне пандемии коронавируса, многие из них не смогли поехать на летний отдых к морю и в оздоровительные лагеря. «Во время этих каникул им нужно наверстать упущенное», – подчеркнул вчера **премьер-министр Михаил Мишустин** на заседании кабмина. «Мы выделим пять миллиардов рублей на программу поддержки доступных поездок внутри страны для организации летнего детского отдыха, – сообщил он. – Речь идет о возврате половины стоимости путевки в летний лагерь на карту «Мир». Рассчитываем, что воспользоваться этой программой до конца текущего года смогут более 370 тысяч человек».

Ростуризму, министерству финансов и министерству просвещения поручено оперативно подготовить правила предоставления субсидий на эти цели. В правительстве рассчитывают, что мера также будет способствовать развитию внутреннего туризма и даст многим ребятам возможность отдохнуть с пользой для здоровья.

Туристической отрасли кабинет министров подготовил дополнительную прямую поддержку. Один миллиард рублей получают туроператоры, занимавшиеся возвратными авиарейсами из Турции и Танзании. Авиасообщение с этими странами было практически полностью остановлено из-за вспышки коронавируса. «Необходимо возместить потери туроператоров, которые вывозили наших граждан, отдохнувших там. Это свыше 50 тысяч человек», – заметил **премьер-министр**. Финансирование также получают туроператоры, которые организуют внутренние чартерные программы по России. Для компенсации половины расходов на такие перевозки по направлениям, перечень которых определит Ростуризм, будет направлено 1,2 миллиарда рублей.

На утверждение министрам представили законопроект, корректирующий процедуру банкротства, чтобы помочь предпринимателям спасти свое дело. Это в интересах не только самого должника, уверен **Михаил Мишустин**. «За прошлый год только пять процентов требований кредиторов были удовлетворены, а работники предприятий-банкротов за это время потеряли около полутора миллиардов рублей, и это в первую очередь зарплатные выплаты. Практика банкротств такова, что в большинстве случаев ликвидация бизнеса растягивается на годы», – подчеркнул председатель правительства.

Поправки максимально учитывают интересы всех участников механизма банкротства. «Для этого отказываемся от таких процедур, как наблюдение, финансовое оздоровление, внешнее управление. Они себя не оправдали. Мы предлагаем применять реабилитационную и ликвидационную процедуры», – рассказал премьер. Кредитор или должник смогут обратиться в суд не только

с заявлением о банкротстве, но и с просьбой о реструктуризации долгов. «Если бизнес уже невозможно спасти, то ликвидация должна проходить как можно быстрее, а проведение торгов по продаже активов должника – по четким правилам», – уверен **Мишустин**. Узнать о таких аукционах можно будет через новую информационную систему, которая станет работать как платформа электронной коммерции, чтобы повысить прозрачность процедуры и снизить риски со стороны недобросовестных арбитражных управляющих.

Правительство также рассмотрело доклад о реализации в 2021-2022 годах мероприятий по помощи обманутым участникам долевого строительства и завершении проблемных объектов. Системная работа ведется соответствующим фондом, который гарантирует получение жилья или возврат вложенных средств. «На финансирование фонда в трехлетнем бюджете предусмотрено более 50 миллиардов рублей, половина из них уже направлена», – напомнил глава кабмина. Несмотря на все трудности, с которыми столкнулась строительная отрасль, в прошлом году были восстановлены права 45 тысяч обманутых дольщиков, указал премьер. «Важно и дальше не допускать, чтобы добросовестные покупатели недвижимости оставались без крыши над головой. Ведь многие из них вкладывают в строящееся жилье практически все свои средства», – подчеркнул он.

<https://rg.ru/2021/05/13/pravitelstvo-napravit-5-mlrd-rublej-na-kompensaciiu-detskogo-otdyha.html>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; АЛЕКСЕЙ ЛЮБОВЕЦКИЙ; 2021.05.14; НЕБО ПОД ПРИЦЕЛОМ; МОГУТ ЛИ ПОЛНОСТЬЮ ОСТАНОВИТЬСЯ ПОЛЕТЫ НАД ИЗРАИЛЕМ

Обострение палестино-израильского конфликта и последовавшие за ним ракетные обстрелы с обеих сторон поставили под угрозу безопасность авиаперелетов над регионом. Некоторые авиакомпании отменили рейсы в Тель-Авив, а аэропорт Бен-Гурион в четверг начал перенаправлять все прибывающие судна на юг страны. Тем не менее говорить о полной приостановке полетов в Израиль пока рано, считают опрошенные «РГ» эксперты.

С понедельника в южных израильских городах не смолкают сирены воздушной тревоги – за это время палестинские группировки и Армия обороны Израиля обменялись десятками ракетных ударов. Несмотря на эффективную работу системы противоракетной обороны «Железный купол», которая перехватила большинство снарядов, некоторые из них все же достигли цели и привели к разрушениям и человеческим жертвам.

Во вторник тель-авивский аэропорт Бен-Гурион приостановил полеты из-за ракетного обстрела города, однако позже его работа возобновилась. На следующий день три американские авиакомпании – American Airlines, United Airlines и Delta Air Lines – отменили рейсы в Тель-Авив на фоне напряженности в регионе.

В четверг утром все пребывающие в Тель-Авив самолеты начали перенаправлять в международный аэропорт Рамон на юге Израиля. Согласно данным онлайн-табло аэропорта Бен-Гурион, 13 мая отменены рейсы из Амстердама, Парижа, Лондона, Торонто, Киева, Нью-Йорка, Стамбула, Вены и других городов. При этом отмена касается как прилета, так и вылета из Тель-Авива.

В связи с ограничениями в работе аэропорта «Аэрофлот» также принял решение отменить оборотный рейс между Москвой и Тель-Авивом 14 мая. Пассажирам предложили изменить дату вылета или вернуть билет без применения штрафных санкций. Согласно данным на сайте компании, улететь в Израиль в ближайшее время можно будет лишь 17 мая – цена билетов начинается от 243 евро. Альтернативный вариант – рейс авиакомпании Nordwind 18 мая с вылетом из Санкт-Петербурга стоимостью от 17 378 рублей.

В **Росавиации** не стали комментировать возможность временного запрета полетов в Израиль. При этом ведомство опубликовало рекомендации к российским авиакомпаниям, призвав их обеспечить постоянный мониторинг аэронавигационной информации, издаваемой государствами региона, а также предусмотреть возможность оперативного принятия решения о прекращении полетов над возникшей зоной вооруженного конфликта или вблизи нее.

Активное применение средств ПРО израильской стороной действительно может создать угрозу для безопасности полетов, считает глава аналитической службы агентства «АвиаПорт» Олег Пантелеев. «В случае обострения конфликта и продолжения регулярных интенсивных обстрелов принятие решения о приостановке полетов было бы оправданным», – добавил он.

Говорить о полной приостановке полетов в Израиль пока преждевременно, отметил главный редактор портала Avia.ru Роман Гусаров. По его словам, ограничения действительно могут ввести, но только в случае, если будет реальная угроза воздушному пространству над Тель-Авивом. «Аэропорт Бен-Гурион находится довольно далеко от эпицентра событий. Пока реальной угрозы нет, полеты будут продолжаться», – подытожил Гусаров.

<https://rg.ru/2021/05/13/mogut-li-polnostiu-ostanovitsia-polety-nad-izrailem.html>

ИЗВЕСТИЯ; ЕЛЕНА ЕРЕМИНА; 2021.05.14; БЕСПИЛОТНИК НА УДАЛЕНКЕ: ТАКСИ ПОЕДУТ БЕЗ ВОДИТЕЛЕЙ; ДЛЯ АВТОНОМНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ ГОТОВЯТ НОВЫЕ ПРАВИЛА

В России планируют использовать для коммерческой перевозки людей беспилотные транспортные средства. В случае успеха испытаний в салоне будут лишь пассажиры – весь контроль предполагается осуществлять удаленно. Где уже сейчас можно покататься на такси без водителя и кто будет виноват в ДТП с роботизированными автомобилями, разбирались «Известия».

Эксперимент без испытателя

На днях на федеральном портале regulation.gov.ru был опубликован текст проекта поправок в постановление правительства РФ о беспилотном транспорте. Этот документ регламентирует передвижение машин с автопилотами по дорогам общественного пользования.

Поправки предлагают разрешить использование беспилотных ТС для перевозки пассажиров, пока в экспериментальном режиме. На первом этапе опытной эксплуатации инженер-испытатель страхует автопилот, находясь на пассажирском сиденье, а на втором присутствия контролирующего поведение машины человека в салоне вообще не предполагается. На этом же этапе рассматривается возможность использования автомобилей без водителя на дорогах общего пользования.

На сегодняшний день разработкой беспилотного транспорта в России занимаются несколько компаний. Самые активные – Skyline, «СберТех» и «Яндекс». Российский IT-гигант первым запустил в нашей стране тестирование беспилотников в 2018 году. Сейчас по столице передвигаются более 140 его автономных транспортных средств. С момента начала тестирования они уже проехали более 12 млн км.

Так что же изменится в случае согласования поправок? Во-первых, эксперимент по опытной эксплуатации на автомобильных дорогах общего пользования продлится до 1 марта 2025 года. В список регионов, в которых будут ездить беспилотники, добавятся Мурманская и Новосибирская область. Это важно для их проверки в условиях зимы.

Во-вторых, официально будет введено определение человека, контролирующего беспилотник: «Оператор высокоавтоматизированного транспортного средства – физическое лицо, назначенное собственником высокоавтоматизированного транспортного средства, осуществляющее мониторинг/контроль за его движением посредством удаленного доступа и имеющее возможность вмешательства в функционирование высокоавтоматизированного транспортного средства». Все действия оператора должны соответствовать Правилам дорожного движения.

Проще самому?

Предложенная законодателем трактовка вызвала удивление у экспертов. Например, главный редактор журнала «За рулем» Максим Кадаков сетует, что при таких правилах проще и безопаснее самому сесть за руль, нежели удаленно управлять автопилотом:

– Невозможно полноценно оценивать дорожную ситуацию, когда мы не сидим за рулем автомобиля. У водителя работает сферическое зрение, и он оценивает ситуацию со всех сторон. Ни одна камера такого не повторит и не сможет заменить человеческий глаз. Тогда проще уж самому отвезти пассажира. А если у меня два автопилота: в одном ребенок едет в школу, в другом – жена в магазин? Как я услежу за всеми сразу? Мы же не можем управлять двумя автомобилями одновременно.

В пресс-службе «Яндекса» разъяснили, зачем понадобилось управлять беспилотником удаленно:

– Этот пункт вводит новый термин для определения человека, имеющего возможность управления автомобилем, но находящегося вне транспортного средства. Он может осуществлять не постоянный контроль, а помощь в определенных ситуациях, например если автомобиль должен пересечь сплошную при перекрытой полосе или объехать ДТП. При таком сценарии искусственный интеллект может обратиться за помощью к оператору, чтобы уже он принял решение о дальнейших действиях. Человек видит дорожную ситуацию посредством камеры и данных с лидаров, и дает автомобилю разрешение на пересечение сплошной для этого маневра, а автомобиль уже сам выбирает подходящий момент, когда сделать это можно будет безопасно.

Беспилотные такси уже в России

Еще один пункт поправок разрешит использовать беспилотное транспортное средство для перевозки пассажиров на возмездной основе. На сегодняшний день единственное в Европе беспилотное такси – это снова автомобили от «Яндекса», перевозящие пассажиров на территории Иннополиса (Татарстан) бесплатно. Сейчас местный беспилотный флот насчитывает семь автомобилей.

В каждом есть специальный экран для пассажиров, на котором можно посмотреть, как машина видит других участников и как планирует свой маршрут. Уведомления на экране сообщают о причинах тех или иных маневров: например, что автомобиль сейчас останавливается, чтобы пропустить пешехода. Разработчики отмечают, что люди очень быстро привыкают к отсутствию водителя за рулем и уже в течение первой поездки перестают обращать внимание на руль и экран.

«Поездки на беспилотных такси быстро стали привычной частью городской жизни. Пассажиры ездят на работу, в университет, в кафе или на стадион, возвращаются домой. Подавляющая часть пассажиров говорит, что привыкли к отсутствию водителя за рулем в течение первых минут. И если сначала такие поездки вызвали восторг и удивление, то сейчас пассажиры зачастую даже не смотрят на самостоятельно вращающийся руль и продолжают в дороге заниматься своими делами, не отвлекаясь на происходящее. Кроме того, в прошлом году к беспилотным такси в городе присоединились автономные роботы-доставщики. Они доставляют заказы из местных ресторанов в жилые дома и общежитие университета», – комментирует «Яндекс».

Кто будет виноват

В случае ДТП с участием беспилотного такси ответственность будет лежать на перевозчике. Аналогичная система работает в авиации: компенсацию выплачивает компания-перевозчик, а затем можно обратиться к оператору за регрессом. Разбор подобных ДТП упростит еще одна поправка в положение, предусматривающая обязательную видеофиксацию всего, что происходит как внутри, так и снаружи автомобиля. Храниться записи будут до конца эксперимента, то есть до 2025 года. Видеоматериал должен фиксировать 30 секунд до момента дорожно-транспортного происшествия.

Страховщики также озабочены правовой стороной вопроса.

«Сейчас в страховании многое завязано на действиях именно водителя, которого в новом виде транспорта не будет. Необходимо как минимум законодательно отрегулировать статус владельца беспилотника, прописать его права и обязанности. Оценить влияние на страховые тарифы пока сложно: по любым транспортным средствам, включая беспилотные, сначала нужно собрать статистику и понять убыточность. Сейчас тарифный коридор, установленный указанием ЦБ, не предполагает использования автомобиля без водителя, а для страховщика это, очевидно, будет весомым фактором при определении премии», – рассказали в **пресс-службе** Российского союза автостраховщиков (РСА).

Также поправки вводят понятия «рабочих условий» и «сценариев». Условия включают в себя время суток, диапазон допустимых скоростей движения транспортного средства, дорожно-климатические и другие факторы, в которых автопилот может ездить по дорогам без участия водителя. Сведения о них вносятся в руководство опытной эксплуатации.

Сценарий – это перечень дорожных ситуаций, которые будут воспроизводиться в испытательных лабораториях. Все это сделает передвижение на беспилотниках более безопасным и предсказуемым.

<https://iz.ru/1162646/elena-eremina/bespilotnik-na-udalenske-taksi-poedut-bez-voditelei>

ВЕДОМОСТИ; ЕЛЕНА ВЕДЕРИНА; 2021.05.14; ЭКОНОМИСТЫ РАСКРИТИКОВАЛИ НОВУЮ СТРАТЕГИЮ СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКОГО РАЗВИТИЯ; ТЕПЕРЬ ВМЕСТО СТРАТЕГИИ ПРАВИТЕЛЬСТВО ГОТОВИТ «ШИРОКИЙ ПЕРЕЧЕНЬ НОВЫХ ИНИЦИАТИВ»

На 14 мая планировалось внесение Министерством экономического развития в правительство новой стратегии социально-экономического развития РФ до 2030 г. По замыслу председателя правительства РФ **Михаила Мишустина** документ должен стать четким ориентиром для работы кабинета министров, руководителей федеральных органов власти и губернаторов российских регионов и определить пути решения задач, поставленных в июльском указе **президента России** от 21 июля 2020 г. № 474 «О национальных целях развития Российской Федерации на период до 2030 г.». Однако планы изменились, причем радикально: теперь речь идет не о стратегии, а о «широком перечне новых инициатив социально-экономического развития Российской Федерации, направленных на достижение национальных целей развития». А срок их представления правительству сдвинут на 16 июня 2021 г.

Одной из возможных причин эксперты считают жесткую критику, которой подвергся проект стратегии со стороны ученых-экономистов, которые пришли к выводу, что этот документ «продолжит традицию регулярно нарушаемых планов». Свои претензии к новой стратегии социально-экономического развития страны ученые высказали на научно-практической конференции «Абалкинские чтения», прошедшей на базе РЭУ им. Плеханова. С одной стороны, экономисты согласились, что стратегия достижения назначенных президентом целей национального развития жизненно необходима. С другой – напомнили, что в России уже имеется множество разных стратегий, принятых в том числе и на более долгие сроки. Только число документов стратегического планирования, разработанных на муниципальном и региональном уровне, сегодня превышает 54 000, подсчитали эксперты. И практически все они никак не увязаны друг с другом, хоть и формировались на базе действующего в России с 2014 г. закона № 172-ФЗ «О стратегическом планировании в Российской Федерации».

В частности, президент Вольного экономического общества России Сергей Бодрунов среди актуальных отраслевых и локальных стратегий выделяет четыре, по его мнению, важнейших: стратегию национальной безопасности страны до 2030 г., стратегию научно-технологического развития до 2035 г., стратегию экономической безопасности страны до 2030 г. и принятую в 2019 г. стратегию пространственного развития до 2025 г. «У них и сроки разные, и

цели по большому счету не увязаны друг с другом, при этом они порой дублируют отдельные элементы друг друга, – отмечает Бодрунов. – Но главное – все они приняты, как это ни покажется странным, и без базовой теоретически продвинутой концепции нашего развития, и без основополагающей и целеопределяющей стратегии развития страны в целом».

Руководитель научно-исследовательского объединения РЭУ им. Плеханова Сергей Валентей, в свою очередь, считает, что все эти стратегии на самом деле таковыми не являются. «Были, возможно, очень хорошие намерения, но стратегии не было, – уверен он. – А если взять стратегию пространственного развития РФ, то, на мой взгляд, это стратегия разрушения пространства».

Но главное – все уже принятые стратегии регулярно не выполняются. «Они все время дорабатываются, и чаще всего – под какие-нибудь краткосрочные, сиюминутные и не особо предвиденные при исходной разработке цели», – отмечает Бодрунов, напоминая, что попытки создать глобальную стратегию развития страны уже предпринимались в 2017 и 2019 гг., но не были доведены до реального результата. Скорее всего, и новую стратегию ждет аналогичная судьба, поскольку в сегодняшних условиях российское правительство прежде всего ориентируется на короткие цели, пытаясь противостоять текущим кризисам и обеспечивать поддержку занятости, доходов населения, обеспечить быстрое восстановление экономической активности, считает директор Института экономики РАН Елена Ленчук.

«В принципе, у нас сейчас отсутствует методология последовательной разработки цепочки документов стратегического планирования, отсутствуют взаимоувязанные целевые индикаторы, – указывает она. – Таким образом, у нас сейчас не реализуется главный принцип целевого планирования – принцип системности». Сегодня в России уровень целеполагания перенесен на президентский уровень в виде указов президента и реализуемых нацпроектов, констатирует директор Института экономики РАН. По ее мнению, новая стратегия социально-экономического развития страны призвана скорее «вписать цели указов и нацпроектов, хотя должно быть ровно наоборот: стратегия должна определять содержание указов и нацпроектов».

«Указ президента не может заменить полноформатную стратегию долгосрочного развития страны, – отмечает Ленчук. – Заявленные в указах цели важны, но вряд ли достаточны, чтобы обеспечить динамичный рост экономики в будущем. Указы затрагивают главным образом бюджетные сферы деятельности, за которые несут ответственность органы госвласти, а это не более 40% ВВП страны. Кроме того, указ не содержит обоснования основных реформ и программ, механизмов и мероприятий, необходимых для достижения поставленных национальных целей». Что касается национальных

проектов, то, по мнению Ленчук, они практически не касаются задач развития производственного потенциала национальной экономики, которые создают основу экономической динамики и глобальной конкурентоспособности страны.

Кроме того, директор Института экономики РАН считает, что новая стратегия социально-экономического развития России разработана «вне логики закона «О стратегическом планировании». «Согласно закону стратегия должна опираться на научно обоснованный прогноз, давать точную оценку того, где мы находимся, и быть увязанной со стратегией национальной безопасности, которая как раз сейчас корректируется, вследствие чего эти два важных документа не совпадают, – указывает Ленчук. – В результате страна опять не будет иметь четких приоритетов развития, в том числе связанных с возрождением реального сектора экономики».

Другие эксперты также признают, что в последние годы понятие стратегии российские чиновники массово подменяют тем, что принято называть планированием. «Иногда кажется, что у нас в правительстве термин «стратегия» понимают как-то по-своему, не в общепринятой трактовке. Отождествление плана (пусть даже на несколько лет, но по сути оперативного плана) и стратегии некорректно с точки зрения теории и практики управления», – отмечает Даниил Петухов, преподаватель школы бизнеса «Синергия».

С другой стороны, эксперты признают, что экономическая стратегия – это во многом политический документ. «Очень серьезное влияние на нее оказывают политические факторы, так что стратегия во многом является инструментом политической риторики, – отмечает управляющий партнер BMS Group Алексей Матюхов. – Соответственно, при декларируемой задаче достижения определенных показателей благополучия страны и населения реальной целью выступает укрепление позиций власти». С учетом такого подхода значение новой стратегии для развития экономики России преувеличено, констатирует Матюхов.

<https://www.vedomosti.ru/economics/articles/2021/05/13/869660-ekonomisti-raskritikovali>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ЭКОНОМИКА ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА; ТАТЬЯНА МИШИНА; 2021.05.14; ПРАВИЛА ЗАЩИТЫ; ПРИМОРСКИЙ ФИЛИАЛ ВЕДОМСТВЕННОЙ ОХРАНЫ В СФЕРЕ ТРАНСПОРТА ВЫШЕЛ В ЛИДЕРЫ

По итогам 2020 года **Приморский филиал ФГУП «УВО Минтранса России»** признан лучшим подразделением федерального государственного унитарного предприятия, он занял первое место по результатам служебной и финансово-хозяйственной деятельности. На выездном совещании директоров

филиалов со всей страны, состоявшемся в марте в Геленджике, генеральный директор госпредприятия Алексей Ковыршин вручил дальневосточникам награду – кубок и почетную грамоту за достижение высоких показателей.

Эта победа стала возможной благодаря усердной и добросовестной работе всех сотрудников Приморского филиала. Ежедневно более 1300 профессионалов из 42 отделений несут службу на 90 объектах транспортного комплекса Дальневосточного федерального округа от Находки до Чукотки.

Ведомственная охрана в сфере транспорта функционирует уже на протяжении века. А подразделению ФГУП «УВО Минтранса России» на Дальнем Востоке 6 мая исполнилось 16 лет.

– За это время пройден большой трудовой путь по организации охраны и защиты на объектах транспорта, – подчеркивает директор филиала Виталий Пехота. – Работу мы делаем важную и значимую, ведь ведомственная охрана создана для обеспечения безопасности объектов, имеющих серьезное значение для жизнедеятельности государства.

Согласно российскому законодательству в перечень таких объектов входят воздушные, морские и речные порты и их инфраструктура, организации морского и речного транспорта, судоходные гидротехнические сооружения, мосты, тоннели и районы строительства федеральных дорог, предприятия автомобильного транспорта и транспортные средства с пассажирами и опасными грузами. Все это находится «под крылом» ведомственной охраны.

– Коллектив филиала на территории ДФО достойно выполняет возложенные на него задачи в непростых условиях. За период существования нашего филиала не допущено ни одного теракта в отношении транспортной инфраструктуры и транспортных средств. Только за 2020 год задержаны за различные правонарушения 433 человека, а в первом квартале 2021-го – 99, – перечисляет Виталий Пехота.

В апреле в ведение Приморского филиала перешел очередной объект – международный аэропорт «Сокол» в Магадане. Отныне сотрудники в круглосуточном режиме пресекают попытки проникновения в зону транспортной безопасности этой воздушной гавани, выявляют подозрительные предметы и предотвращают акты незаконного вмешательства.

– Я считаю важным, что объект федерального значения теперь находится под защитой государственного предприятия. Анализ рынка охранных услуг на транспорте показывает, что работа ведомственной охраны **Минтранса России**, в сравнении с деятельностью частных подразделений транспортной безопасности, является более эффективной и востребованной, – констатирует директор Приморского филиала. – В связи с этим важно отметить, что все

наши работники в обязательном порядке проходят специальную подготовку и имеют аттестацию по транспортной безопасности.

В филиале действуют собственные учебный центр и отдел аттестации. Только за 2020 год более 1100 сотрудников Приморского филиала ФГУП «УВО Минтранса России» прошли курс повышения квалификации. В ходе занятий они обновили свои знания о методах предупреждения провоза запрещенных предметов, получили самую актуальную информацию и закрепили новые навыки на практических занятиях.

Филиал обладает серьезной материальной базой. Есть свой отдел технических средств охраны, подразделение по разработке планов транспортной безопасности и по оценке уязвимости объектов, кинологическая служба – собаки обучены обнаруживать взрывчатые вещества и наркотические средства. Группы быстрого реагирования передвигаются на современном автотранспорте, контролируемые дальневосточниками объекты оснащены высокотехнологичными средствами охраны.

– Организовано должное взаимодействие со всеми правоохранительными органами и органами государственной безопасности, что способствует успешному выполнению возложенных на нас задач. Ведомственная охрана **Минтранса России** имеет бесценный опыт по охране и защите особо важных объектов транспортной инфраструктуры, который, безусловно, станет драйвером развития, – уверен Виталий Пехота. – За годы успешной работы наше предприятие стало мощнейшим в области защиты и охраны объектов транспортного комплекса России. Мы ставим перед собой большие цели и полны решимости внести достойный вклад в обеспечение транспортной безопасности страны, впереди у нас много работы и новых задач, которые мы вместе будем эффективно решать.

<https://rg.ru/2021/05/13/reg-dfo/primorskij-filial-vedomstvennoj-ohrany-v-sfere-transporta-vyshel-v-lidery.html>

КОММЕРСАНТЪ; АЛЕКСАНДРА МЕРЦАЛОВА; 2021.05.14; ОТКРЫТОСТЬ НЕ ПРИВИВАЕТСЯ; ГРАЖДАНЕ НЕ ГОТОВЫ ДЕЛИТЬСЯ МЕДИЦИНСКИМИ ДАННЫМИ ДАЖЕ РАДИ ПУТЕШЕСТВИЙ

Россияне настороженно относятся к идее появления паспортов вакцинации, призванных расширить возможности для путешествий на фоне пандемии, показал опрос Ipsos. Почти 75% граждан не готовы делиться данными о своих прививках с авиакомпаниями и отелями. В среднем по миру эта цифра значительно ниже – 60%. Однако туроператоры отмечают, что реализовать идею паспортов вакцинации будет проще, чем сейчас справиться с необходимостью двойного ПЦР-тестирования после поездок за рубеж и постоянной сменой правил даже для путешествий внутри России.

Только 25% россиян согласны предоставлять частным предприятиям, например авиакомпаниям и отелям, данные о личном здоровье и вакцинации, в то время как среднемировое значение оценивается в 40%. Такие данные приводятся в исследовании Ipsos об отношении к паспортам вакцинации жителей разных стран.

По расчетам аналитиков, по готовности граждан делиться данными о вакцинации с компаниями Россия – на 25-м месте из 28 рассматриваемых стран.

Меньше всего предоставлять сведения готовы жители Нидерландов – 19%, наиболее открыты граждане Индии – 68%.

Перспектива введения паспортов с данными о вакцинации обсуждается с середины 2020 года в первую очередь в странах еврозоны. Стандарт документа не утвержден, но в марте Еврокомиссия представила проект цифровых «зеленых сертификатов», которые смогут получить привитые, переболевшие или сдавшие отрицательный тест на COVID-19. В апреле вопрос о взаимном признании паспортов вакцинации странами СНГ предлагал рассмотреть глава Сената парламента Казахстана Маулен Ашимбаев. В РФ сейчас после прививки можно оформить сертификат на английском языке через портал госуслуг.

Россияне не хотят делиться данными о вакцинации и с властями: на это согласны только 28% жителей РФ, опрошенных Ipsos.

Среднемировой показатель составляет 50%, самый высокий зарегистрирован в Китае – 86%. Внедрения паспортов вакцинации в РФ до конца года ждут 32% респондентов, в мире – 66%.

Ключевая цель внедрения паспортов – расширение возможностей для туризма на фоне пандемии COVID-19. По данным Ipsos, 73% респондентов по всему миру верят в эффективность таких сертификатов для обеспечения безопасности путешествий, в РФ – 53%. По этому показателю страна также оказалась в числе аутсайдеров, меньше значение только в Венгрии – 52%. Самое высокое в Китае и Аргентине – 84%.

Вице-президент Ассоциации туроператоров России Дмитрий Горин сомневается, что требование о наличии документа об иммунном статусе в условиях существующего отложенного спроса сможет ограничить турпоток. Так, по его словам, на доступных сейчас для россиян европейских направлениях – в Хорватии, Греции, Болгарии и на Кипре – требуется справка о вакцинации либо наличии антител или ПЦР-тест. «Для туристической индустрии это стало обыденным. Очевидно, что в ближайшие два года условия выезда за рубеж принципиально не упростятся», – прогнозирует господин Горин. С ним соглашается представитель «Интуриста» Дарья Домостроева, отмечающая, что у европейских стран есть своя устоявшаяся

аудитория. «Она сформирована людьми, которые готовы для оформления визы сдавать отпечатки пальцев, требования о вакцинации их вряд ли смутят», – рассуждает она.

Намного больше ограничений для массового туризма, по мнению господина Горина, сейчас создает требование о двойном ПЦР-тестировании при возвращении в Россию, что увеличивает финансовую нагрузку для туристов.

Дарья Домостроева добавляет, что на такие туры приходится 90–95% продаж туроператоров. Одновременно, по ее словам, сложности возникают и с дополнительным тестированием за рубежом.

Гендиректор туроператора «Дельфин» Сергей Ромашкин добавляет, что обязательное ПЦР-тестирование сейчас влияет и на поездки внутри страны. В качестве примера он приводит Ивановскую область, где накануне майских праздников ввели для жителей других регионов требование о наличии сертификата о вакцинации или отрицательного результата теста при заселении в отели. В итоге, поясняет топ-менеджер, пришлось оперативно поменять программы.

<https://www.kommersant.ru/doc/4804789>

КОММЕРСАНТЪ; АНГЕЛИНА ДАВЫДОВА, ПОЛИНА СМЕРТИНА; 2021.05.14; ТУШИ СВЕТ, САДИСЬ В ЭЛЕКТРОМОБИЛЬ; МИНЭКОНОМИКИ РАЗРАБОТАЛО НОВЫЙ ПЛАН ПОВЫШЕНИЯ ЭНЕРГОЭФФЕКТИВНОСТИ

Минэкономки разработало и отправило на согласование коллегам по правительству новую версию комплексного плана повышения энергоэффективности (ЭЭ). Среди ключевых предложений документа – поддержка развития когенерации и парогазовых технологий, стимулирование предприятий использовать вторичные энергетические и материальные ресурсы, обновление требований к ЭЭ в строительстве, поддержка электротранспорта, внедрение механизма белых сертификатов и развитие энергосервиса. Эксперты поддерживают документ, но отмечают его недостаточную амбициозность и неопределенность источников финансирования заявленных мер.

Разработка нового комплексного плана повышения энергоэффективности российской экономики ведется уже почти год (см. “Ъ” от 11 августа) с целью снизить ее энергоемкость и углеродоемкость, перезапустив инициативы, начатые еще в президентство Дмитрия Медведева.

Новая версия плана содержит более 40 мер по совершенствованию регулирования, использованию ЭЭ-технологий, внедрению рыночных механизмов и финансовых инструментов поддержки ЭЭ, а также просвещению и развитию отраслевых профессиональных компетенций.

Так, в энергетике план предполагает изменение правил отбора проектов модернизации генерирующих объектов тепловых электростанций с целью поддержки внедрения высокоэффективных парогазовых технологий на электростанциях и развитие когенерации. В промышленности документ предлагает стимулировать использование в производственных циклах вторичных энергетических и материальных ресурсов. В жилищном секторе (по подсчетам Минэкономки, он использует 16% первичной энергии, но более половины всех многоквартирных домов неэффективны и потребляют вдвое больше энергии, чем современные аналоги) предлагается обновить требования к ЭЭ в строительстве (на уровне материалов и инженерных систем). В транспортном секторе предлагаются меры по развитию зарядной инфраструктуры для электротранспорта и стимулированию его развития в целом. Наконец, упоминаются и меры по дальнейшей поддержке сектора энергосервиса и развитию механизма «белых сертификатов» – способа торговли «избыточной ЭЭ» (продать их можно проектам, неспособным самостоятельно выполнить требования к ЭЭ, сертификаты будут учитываться в общей оценке их ЭЭ).

«Можно приветствовать комплексный характер плана: в нем есть энергетика, промышленность, транспорт, строительство и ЖКХ, пересечения с климатической повесткой, развитием инфраструктуры для электротранспорта, наилучшими доступными технологиями и управлением вторичными материальными ресурсами», – говорит юрист Baker McKenzie Роман Ишмухаметов. По его словам, важно, что «в плане упоминаются и налоговые, и другие стимулы для энергосервисных компаний, потенциал механизма энергосервиса существенно недооценен рынком».

Директор «Центра энергоэффективности – XXI век» Игорь Башмаков также отмечает, что план хорош как «набор необходимых условий» для перезапуска борьбы за ЭЭ, но эксперт не считает его достаточно амбициозным и масштабным.

На протяжении последних десяти лет энергоемкость экономики РФ практически не меняется (сейчас в РФ потребляется практически половина производимых в стране энергоресурсов), и нужны существенные сдвиги в области ЭЭ: РФ нужен не комплексный план, а федеральная целевая программа или нацпроект по этой теме, полагает эксперт. По его мнению, «по-прежнему нет ясности, кто будет финансировать сектор, откуда придут эти ресурсы и как именно государство будет стимулировать это направление».

«Госпрограмма повышения ЭЭ – традиционно один из инструментов, на которые возлагают особо большие надежды на пути продвижения России к достижению целей Парижского соглашения. Для страны, которая входит в тройку самых энергоинтенсивных экономик мира, повышение ЭЭ

предоставляет существенные возможности для снижения выбросов. Но мировой опыт показывает, что госпрограммы в этой области работают слабо: так, энергоинтенсивность России в киловатт-часах на доллар ВВП с 2008 по 2019 год увеличилась на 6%, несмотря на программы повышения ЭЭ. Только экономические стимулы – экономически обоснованные тарифы на энергоресурсы и введение цены на выбросы CO₂ – являются действенными для экономических агентов делать инвестиции в эту область целенаправленно», – размышляет Владимир Скляр из «ВТБ Капитала». По мнению эксперта, «в условиях, когда российские цены на электроэнергию являются одними из самых низких в мире, а ожидания по квотированию или налогообложению выбросов парниковых газов достаточно призрачны, надеяться на заметный вклад таких программ будет оптимистично».

<https://www.kommersant.ru/doc/4804883>

ПРАЙМ; 2021.05.13; В КАБМИНЕ СЧИТАЮТ НЕДОСТАТОЧНОЙ ТРАНСПОРТНУЮ ДОСТУПНОСТЬ ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА

Вице-премьер, полпред президента на Дальнем Востоке Юрий Трутнев заявил, что правительстве РФ считают недостаточной транспортную доступность на Дальнем Востоке, нужно продолжать работу по ее улучшению.

Ранее глава Минвостокразвития Алексей Чекунков заявил, что правительство РФ может выделить дополнительные 2,5 миллиарда рублей на субсидирование авиаперелетов на Дальний Восток.

«Жители края справедливо были недовольны тем, что в методику **министерства транспорта**, по которой распределялись эти субсидии, очень важные для дальневосточников, не попал востребованный маршрут из Читы в Москву. Мы провели работу с **министерством транспорта**. Они корректируют свою методику, и сейчас в правительстве уже находится на рассмотрении решение. Во-первых, о выделении дополнительного объема субсидирования, который, по нашим расчетам, должен составить порядка 2,5 миллиардов рублей», – сказал Чекунков.

«В целом, правительство Российской Федерации считает, что сегодня транспортная доступность на Дальнем Востоке недостаточная, и продолжает работу, чтобы создать лучшие условия для возможности перемещения жителей Дальнего Востока в те территории, которые они хотят, съездить к родственникам, отдохнуть, лечиться и так далее», – сообщил Трутнев журналистам.

<https://1prime.ru/transport/20210513/833654371.html>

РИА НОВОСТИ; 2021.05.13; «АЭРОФЛОТ» НАЧИСЛИТ БОНУСНЫЕ МИЛИ ПАССАЖИРАМ, ПРИВИВШИМСЯ ОТ КОРОНАВИРУСА

«Аэрофлот» начислит по 10 тысяч бонусных миль первым 10 тысячам пассажиров, прошедших вакцинацию от коронавируса в период действия акции и совершивших перелет, сообщили в компании.

«Аэрофлот» запускает масштабную программу поощрения для прошедших вакцинацию от коронавирусной инфекции. Первые 10 000 пассажиров – участников программы Аэрофлот Бонус, прошедших вакцинацию в период действия акции и совершивших перелет, смогут получить 10 000 миль на счет», – говорится в сообщении.

В соответствии с информацией на сайте перевозчика, на 10 тысяч миль можно приобрести билет класса эконом в одну сторону на рейс Москва-Петербург или, например, Москва-Сочи.

Всего в рамках программы «Мили вакцинации» участникам будет начислено 100 000 000 миль. «Мы реализуем программу в рамках государственной инициативы по продвижению массовой вакцинации. Планируем и в дальнейшем предпринимать шаги, которые помогут сохранить здоровье наших пассажиров и работников и, в конечном итоге, остановить пандемию COVID-19», – приводятся в сообщении слова гендиректора «Аэрофлота» Михаила Полубояринова.

Программа реализуется с 15 мая 2021 года, и будет действовать до 31 декабря или до израсходования выделенного лимита миль. Принять участие в акции смогут участники программы «Аэрофлот Бонус» старше 18 лет (кроме работников «Аэрофлота»). В соответствии с правилами программы, первый этап вакцинации должен быть произведен после начала акции, при этом для участия обязательно прохождение полной вакцинации.

Сертификат о вакцинации российского образца с портала «Госуслуги» с QR-кодом и подписанное согласие на обработку персональных данных пассажиру необходимо предъявить до перелета в офисе собственных продаж/представительстве «Аэрофлота» или в электронном виде через форму обратной связи на сайте компании, а при покупке билета внести номер участника в бронирование. После перелёта мили будут начислены автоматически.

Компания разработала также спецпрограмму поощрения вакцинации для персонала, в том числе, для членов лётных и кабинных экипажей. Каждому работнику, который пройдет полную вакцинацию от коронавируса, компания предоставляет дополнительный оплачиваемый день отпуска.

<https://ria.ru/20210513/bonusy-1732147500.html>

РБК; 2021.05.14; ФРИДМАН С ПАРТНЕРАМИ ПРОДАЛИ ЛИЗИНГОВУЮ КОМПАНИЮ ИЗ-ЗА ПАНДЕМИИ

LetterOne Михаила Фридмана продала лизинговую компанию AltitudeOne Aviation, в которую вместе с партнерами собиралась вложить \$250 млн. Из-за пандемии коронавируса и падения перевозок она списала почти все инвестиции в этот проект

LetterOne Treasury Services (входит в LetterOne Holdings Михаила Фридмана, Германа Хана и Алексея Кузьмичева) продала 97,5% лизинговой компании AltitudeOne Aviation, которую создала в сентябре 2018 года вместе с ирландской Airborne Capital. Об этом говорится в отчете LetterOne TS за 2020 год. Кто выступил покупателем, в документах не указано.

LetterOne и Airborne Capital (получила 2,5% AltitudeOne Aviation) создали совместное предприятие, чтобы сдавать в лизинг самолеты коммерческим авиакомпаниям. Стороны взяли на себя обязательства инвестировать в AltitudeOne Aviation \$250 млн, а также привлечь банковское финансирование. Предполагалось, что Airborne Capital будет управлять активами новой компании, а LetterOne – оказывать ей финансовую поддержку. РБК направил запросы в **пресс-службы** партнеров.

https://www.rbc.ru/business/14/05/2021/609ba5399a794708fcd557fd?from=from_main_1

РГ; 2021.05.13; КАБМИН НАПРАВИТ 450 МЛН РУБЛЕЙ НА ВОССТАНОВЛЕНИЕ ДОРОГ В ДВУХ РЕГИОНАХ

Премьер-министр Михаил Мишустин распорядился выделить Иркутской области и Республике Коми 450 миллионов рублей на восстановление региональных, межмуниципальных и местных автомобильных дорог, пострадавших после паводков.

В 2019 году вода размывала дорожную инфраструктуру в Иркутской области, а в прошлом году – в Коми.

Оказать помощь двум регионам в рамках ликвидации последствий чрезвычайных ситуаций поручил президент. Правительство зарезервировало необходимые средства при подготовке федерального бюджета.

<https://rg.ru/2021/05/13/reg-sibfo/kabmin-napravit-450-mln-rublej-na-vostanovlenie-dorog-v-dvuh-regionah.html>

РИА НОВОСТИ; 2021.05.13; В СОВФЕДЕ ОЦЕНИЛИ ИДЕЮ ОГРАНИЧИТЬ СКОРОСТЬ САМОКАТОВ

Введение ограничений на скорость самокатов – абсолютно правильная и необходимая мера, заявил РИА Новости сенатор Александр Башкин.

«Ограничение скорости самокатов – абсолютно правильная и необходимая людям мера. Увеличившееся количество разных средств передвижения – самокатов, велосипедов, гироскутеров – уже привело к росту травматизма как пешеходов, так и самих владельцев этих средств», – сказал Башкин.

Он не исключил, что такое ограничение может появиться на федеральном уровне.

«Сейчас ряд регионов уже вводят ограничения скорости самокатов, думаю, что на их опыт можно будет посмотреть как на пилотный проект и внедрить это уже на федеральном уровне», – подчеркнул сенатор.

Ранее комитет по транспорту Санкт-Петербурга определил, что скорость движения самокатов в Петербурге ограничат 15 километрами в час, а их парковка на пути следования горожан у метро будет запрещена.

<https://ria.ru/20210513/samokat-1732121945.html>

ТАСС; 2021.05.13; ПЕРВУЮ АВТОЗАПРАВОЧНУЮ СТАНЦИЮ ОТКРЫЛИ НА ТРАССЕ «ТАВРИДА» В КРЫМУ К КУРОРТНОМУ СЕЗОНУ

Техническое открытие первого автозаправочного комплекса состоялось в четверг на трассе «Таврида» в районе Трудовского сельского поселения Крыма, сообщил журналистам глава республики Сергей Аксенов.

Новая главная транспортная артерия Крымского полуострова во время строительства в течение нескольких лет функционировала в ограниченном двухполосном режиме, при этом на маршруте в сотни километров практически не было придорожной инфраструктуры. Летом 2020 года было запущено движение по всем четырем полосам трассы «Таврида» от Крымского моста до Севастополя. В правительстве Крыма сообщали, что комплексы придорожной инфраструктуры, включающие АЗС и СТО, начнут вводить в эксплуатацию с 2021 года.

«Это поручение президента, которое реализуется в части того, чтобы дорога соответствовала всем федеральным стандартам для удобства крымчан и гостей Крыма, которые приезжают сюда на отдых. Комплекс самый современный, от раздельного сбора мусора, солнечных батарей и так далее, много таких ноу-хау, которые я тоже впервые вижу. Качество топлива – это другой вопрос, я думаю, здесь будет соответствовать всем критериям», – сказал Аксенов.

Он уточнил, что планируется строительство 11 подобных комплексов на трассе «Таврида». «Семь заправочных и четыре многофункциональных. По трассе «Таврида» где-то 700 рабочих мест будет создано, более 3 млрд рублей – объем инвестиций. Это придорожная инфраструктура, без нее никак», – добавил глава Крыма.

Председатель Госсовета республики Владимир Константинов рассказал, что в ближайший месяц планируется открытие еще одной АЗС на трассе «Таврида» в районе Керчи. «Очень важной [автозаправочной станции]. Потому что жаловались очень многие, кто ездил из Крыма, что заправиться можно только на той стороне (Крымского моста), а там очереди. Переезжаете и долгое время автомобиль без заправки», – сказал Константинов.

Спикер отметил, что на новой АЗС предусмотрена зона отдыха, в том числе для матерей с детьми.

<https://tass.ru/obschestvo/11365197>

КОММЕРСАНТЪ FM; 2021.05.13; МОТОЦИКЛЫ ПРИБАВИЛИ АВАРИЙНОСТИ; ПОЧЕМУ В АПРЕЛЕ ТРАДИЦИОННО РАСТЕТ ЧИСЛО ДТП С ДВУХКОЛЕСНЫМ ТРАНСПОРТОМ

Открытие мотосезона резко увеличило количество аварий на российских дорогах. ГИБДД в апреле насчитала 258 ДТП с участием мотоциклистов. Это в шесть раз больше, чем было в марте, пишет “Ъ”. После таких происшествий на дорогах погибли 27 человек, 262 были ранены. Больше всего аварий с двухколесным транспортом инспекторы выявили в Центральном федеральном округе. На Москву и Подмоскowie пришлось 29 дорожных происшествий с участием мотоциклов. Почему так выросли показатели аварийности?

Председатель Движения автомобилистов России Виктор Похмелкин убежден, что в первую очередь всему виной лихачество мотоциклистов: «Автомобилисты за зиму отвыкают от мотоциклов, а мотоциклисты ездят так, как будто их все видят, и далеко не всегда соблюдают правила и скоростной режим. Мне не нравится, когда они мчатся со сверхзвуковой скоростью. А езда между рядами – их преимущество. Понятно, что опытный автомобилист, конечно, должен всегда рассчитывать на появление мотоцикла. При этом в правилах стоило бы указать, как мотоциклисту нужно ездить между рядами, и как их пропускать».

В столичном Центре организации дорожного движения (ЦОДД) в свою очередь назвали растущую аварийность с участием двухколесного транспорта ежегодным и естественным процессом, который происходит с наступлением тепла.

Многие мотоциклисты в холодное время года действительно теряют навыки вождения, однако на показатели ДТП влияют и непростые дорожные условия в весенний период, говорит президент мотоклуба Z-brothers Олег Брэйтер: «Мотоцикл не всесезонный вид транспорта. Большинство мотоциклистов зимой не выезжают на дороги.

Большому приросту аварий в апреле виной, в том числе, неопытность. Кроме того, асфальт еще не прогрелся, соответственно, сцепление, так называемый «держак» на сленге, еще не достаточно уверен.

Зимой дороги у нас посыпают химическими смесями и песком. Это все остается на асфальте. Поэтому опытные мотоциклисты в апреле ездят очень аккуратно, стараясь не совершать резких маневров, перестроений, разгонов и торможения».

По данным ГИБДД, в апреле в пять раз по сравнению с мартом стало больше и ДТП с участием электросамокатов, и моноколес. Аварийность с пострадавшими велосипедистами выросла почти в 4,5 раза. Число аварий с двухколесным транспортом растет не только из-за пресловутого человеческого фактора, убеждена член правительственной комиссии по безопасности дорожного движения Наталья Агрэ: «В первую очередь нужно говорить о частоте использования этих видов транспортных средств. Понятно, что если идет активная стимуляция, как в крупных регионах, где как раз подталкивают к использованию средств индивидуальной мобильности, двухколесного транспорта. Естественно, это влияет и на количество ДТП. Второй момент – водитель при управлении автомобилем часто отвлекается на гаджеты. Каждый раз, когда он убирает глаза на скорости 60 км/ч, то за две-три секунды проезжает 60 м. Из-за этого постоянно перестраивающийся двухколесный транспорт и оказывается под колесами».

ЦОДД и опрошенные “Ъ FM” эксперты также объяснили растущую аварийность законодательными причинами. У электросамокатов и моноколес до сих пор нет четкого юридического статуса, их пользователи сегодня приравниваются к пешеходам. Минтранс еще в 2020 году предложил масштабные поправки к ПДД, чтобы урегулировать этот вопрос. Однако власти до сих пор не могут согласовать этот проект.

<https://www.kommersant.ru/doc/4804675>

<https://www.kommersant.ru/doc/4804194>

КОММЕРСАНТЪ ПЕРМЬ; ЕКАТЕРИНА АРТЕМОВА; 2021.05.14; СОЕДИНЯЙ, НО ПРОВЕРЯЙ; КОНТРОЛИРОВАТЬ РАБОТЫ НА ЧУСОВСКОМ МОСТУ БУДЕТ СПЕЦИАЛЬНАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ

Краевые власти прокомментировали процесс строительства Чусовского моста. В настоящий момент есть отставание по возведению семи из четырнадцати опор. Наибольшие затруднения возникли на трех опорах, которые будут находиться на местах концентрации скальных пород. В краевом минтрансе сообщают, что ситуация не критична и подрядчик сможет уложиться в сроки. По мнению экспертов, чтобы объект был готов вовремя,

необходима организация, которая будет контролировать ход работ. В настоящий момент прорабатывается возможность создания такого учреждения.

Вчера на площадке регионального отделения общероссийского общественного движения «Народный фронт „За Россию“» (ОНФ) состоялось тематическое совещание по вопросам строительства Чусовского моста. Ранее в ряде местных СМИ появилась информация о «заморозке» работ, издания сообщали, что готовность нового моста составляет около 6%. В краевом минтрансе эти данные опровергли.

На совещании замминистра транспорта Пермского края Александр Соломатин вновь подчеркнул, что эти сведения не соответствуют действительности: техническая готовность объекта составляет 22%, принято 5,8% работ. В октябре 2022 года мост будет введен в эксплуатацию, в 2023 году будут закончены подходы и транспортные развязки, а также проведена реконструкция старого Чусовского моста. До конца текущего года планируется завершить работы по всем 14 опорам.

Господин Соломатин подтвердил, что отставание от графика есть. В частности, по опорам №3, 12 и 13 из-за техногенных сложностей отставание составляет около 40 дней. «Были заминки по принятию технических решений, но эти процессы не критичны, так как строительство идет параллельно на нескольких участках», – заявил замминистра.

Руководитель дирекции «Пермский край» АО «Стройтрансгаз» (генподрядчик строительства моста) Максим Смагин уточнил, что проблемы со строительством этих опор возникли из-за того, что предыдущий подрядчик уперся в скальные породы и не мог их пробурить. «Подрядчика сменили, он уже приступил к работе. Процесс пошел», – сказал господин Смагин. Он также сообщил, что на десять дней отстает строительство опор №7, 8, 9 и 10. По словам Максима Смагина, до конца мая на них начнутся работы.

Глава регионального исполкома ОНФ Елена Шлыкова считает, что ощущение «заморозки» работ на мосту могло сложиться из-за того, что на объекте было мало рабочих. Максим Смагин сообщил, что в феврале на объекте было 230 рабочих, сейчас – 507, из них 400 человек связаны непосредственно со строительством и дорожными работами.

Председатель общественного совета при краевом минтрансе Павел Чумаков отметил, что изначально мост планировалось сдать в 2021 году. Он обратил внимание, что относительно аналогичных объектов на основе ГЧП в Новосибирске и Хабаровске новый переход через Чусовую по готовности находится на «непечетном третьем месте». «Мост будет делаться, если не обманывать друг друга по реальным срокам, а строить и контролировать

работы. Например, в Хабаровске и Новосибирске сразу создали организации, контролирующие работы, а у нас почему-то нет», – высказался господин Чумаков.

«Не секрет, что проблемы с объектом есть. Но сейчас ситуация нормализуется, проблемы начали решаться, и проект наконец вступает в нормальную строительную стадию. Возможно, будут определенные сдвиги по срокам. Но на этот раз подрядчик установил более реальные сроки, и будет стараться в них успевать», – ответила заместитель министра транспорта Прикамья Наталья Чазова.

Что касается контролирующей организации, то ее создание, по словам Александра Соломатина, сейчас прорабатывается. В ближайший месяц пройдет юридическое оформление. Строительным контролем, согласно законодательству, занимается концессионер, новое же учреждение будет проводить независимый контроль качества работ.

При этом с началом активного строительства моста возникают новые проблемы. Глава Добрянского городского округа Константин Лызов и первый заместитель главы администрации Орджоникидзевского района Вадим Казанцев сообщили, что от жителей поступает много обращений о пробках на подъезде к мосту с обоих берегов. Господин Лызов заявил также, что прилегающая к переходу дорожная сеть страдает из-за большого количества грузовых машин. «Мы не можем заниматься качественным содержанием этих участков, у нас просто нет ресурса», – сказал глава Добрянского округа.

Представители минтранса предложили решать эти вопросы в рабочем порядке.

По итогам совещания было решено повторно обсудить график работ на мосту в середине октября, чтобы оценить, как продвинулось строительство объекта.

Автомобильный мост через Чусовую возводится в рамках государственно-частного партнерства. Концессионером проекта является ООО «Пермская концессионная компания». Стоимость работ оценивается в 18,7 млрд руб.

<https://www.kommersant.ru/doc/4804736>

РБК ПЕРМЬ; 2021.05.13; СТОИМОСТЬ СТРОИТЕЛЬСТВА ЧУСОВСКОГО МОСТА В ЭТОМ ГОДУ ДОСТИГНЕТ Р6,5 МЛРД

Подрядчик строительства нового Чусовского моста и реконструкции старого заявил, что все работы будут завершены к юбилею Перми в 2023 году. Строительство моста вошло в интенсивную фазу. Данные на площадке регионального отделения ОНФ озвучил представитель краевого минтранса.

По словам подрядчика, на сегодня на объекте задействовано 500 рабочих. В феврале количество было вдвое меньше. Это зимой концессионер, региональные власти и подрядчик «Стройтрансгаз» согласовали график работ на 2021 год. Намерения стороны подтверждают и сейчас, утверждая, что в этом году подрядчик выйдет на строительство всех опор нового моста. В планах также увеличить количество рабочих. Ориентировочная стоимость работ в этом году с учетом прошлых затрат оценивается в 6,5 млрд руб.

«Мы планируем выйти на эти цифры – это основные объемы по мосту через реку Чусовая, плюс дорожная часть, плюс мы приступили к строительству путепровода по улице Цимлянской, также планируем выйти на путепровод на улице Корсуньская и планируем переключать движение на путепроводе Пальники, чтобы приступить к строительству второй очереди», – рассказал главный инженер дирекции «Пермский край» АО «Стройтрансгаз» Максим Смагин.

На совещании озвучили опасения, что объект не сдадут в срок, так как стройка сильно отстала от первичного графика. По словам генподрядчика, готовность объекта на сегодняшний день составляет 22%, принято 5,86% работ. Принято решение в ближайшее время создать организацию для контроля строительства Чусовского моста. Параллельно необходимо решать возникающие инфраструктурные проблемы – заняться содержанием прилегающих дорог.

«Со стороны Полазны по направлению к мосту поток транспорта в выходные дникратно увеличивается, водители начинают искать пути объезда пробки и проезжают через Залесную, выезжают на Пальники, этим самым создают в Залесной ужасную ситуацию, связанную с пылью, грязью и с интенсивностью движения, а те дороги не предусмотрены для такой интенсивности, там нет тротуаров, люди попадают в небезопасную ситуацию. Я предложил, чтобы ГИБДД взяли это на особый контроль и, возможно, закрыли эти участки дорог для проезда», – глава Добрянского ГО Константин Лызов.

Пока в планах генподрядчика закончить строительство нового моста к концу 22-го года, а завершить реконструкцию старого – в апреле 2023-го. Отдельный вопрос – цена за проезд. В перспективе два моста через Чусовую станут платными для большегрузов.

Строительство объекта ведет ООО «Пермская концессионная компания» – концессионное соглашение с ней было заключено в июне 2017 года сроком до 2032 года. 12 из них – срок эксплуатационного периода, за который концессионер будет возмещать инвестированные в проект средства.

Общая стоимость проекта на начальном этапе оценивалась в порядка 14 млрд рублей. Предполагалось, что более 9,5 млрд рублей будут направлены из

федерального бюджета, еще 1,4 млрд рублей будет выделено из региональной казны, 3,1 млрд рублей – средства концессионера. В ноябре 2019 года стало известно, что за 2019 – 2021 годы из федеральной казны на проект будет выделено 13,1 млрд рублей.

Ранее РБК Пермь сообщало, что по данным на середину апреля из 14 опор моста готово уже 3 – две береговых и одна русловая. Параллельно продолжается работа еще на трех русловых опорах. На май 2021 года запланирован первый этап надвигки пролетного строения основного моста с левого берега. Для возможности работы одновременно по 5-ти опорам в русле реки Чусовая будет мобилизован флот.

<https://perm.rbc.ru/perm/freenews/609d0b399a79477a3f8a05fd>

ТАСС; 2021.05.13; ПОСОЛ РФ: В РЕШЕНИИ О ПЕРЕВАЛКЕ БЕЛОРУССКИХ НЕФТЕПРОДУКТОВ ЧЕРЕЗ ПОРТЫ РОССИИ НЕТ ПОЛИТИКИ

Новый посол России в Белоруссии Евгений Лукьянов заявил, что решение о перевалке белорусских нефтепродуктов на экспорт через морские порты РФ продиктовано экономическими соображениями, и в этом не стоит искать политической подоплеки. Об этом сообщило в четверг агентство БелТА.

«Беларусь сама приняла это решение. И, более того, всякое экономическое решение основано прежде всего на экономических выгодах. Тут не надо искать лишней политики. Бизнес, как и деньги, любит тишину, предсказуемость, стабильность», – сказал посол в четверг журналистам в ходе церемонии вручения верительных грамот президенту республики Александру Лукашенко. Он добавил, что, если белорусским партнерам выгодно работать через российские порты, российская сторона будет только рада.

Российский дипломат отметил, что во время своей дипломатической миссии в Белоруссии он намерен делать акцент на плодотворной, взаимовыгодной и эффективной совместной работе.

Лукашенко принял в четверг верительные грамоты нового посла России и дипломатов еще пяти стран.

<https://tass.ru/ekonomika/11362501>