



Ежедневный мониторинг СМИ

21 МАЯ 2021

СОДЕРЖАНИЕ

ПЕРВЫЙ; 2021.05.20; ВЛАДИМИР ПУТИН ПОДПИСАЛ РАСПОРЯЖЕНИЕ ОБ ЭВАКУАЦИИ ГРАЖДАН РОССИИ И СТРАН СНГ ИЗ СЕКТОРА ГАЗА.....	4
ПЕРВЫЙ; ВИТАЛИЙ КАДЧЕНКО; 2021.05.20; НОВАЯ УНИКАЛЬНАЯ НАХОДКА АРХЕОЛОГОВ НА МЕСТЕ СТРОИТЕЛЬСТВА ФЕДЕРАЛЬНОЙ ТРАССЫ В КРЫМУ	4
РОССИЯ 1; 2021.05.20; МЕЖДУНАРОДНЫЙ АВИАТЕРМИНАЛ В ХАБАРОВСКЕ ПРИЗНАН ПРИОРИТЕТНЫМ ИНВЕСТПРОЕКТОМ. ВЕСТИ.....	5
ВЕСТИ ПРИМОРЬЕ; 2021.05.20; ПРОФОРИЕНТАЦИЯ МОЛОДЕЖИ В ПРИМОРЬЕ. СПЕЦРЕПОРТАЖ МАКСИМА КАЛЕННИКА.....	6
ТАСС; 2021.05.19; В МИНПРОМТОРГЕ ЗАЯВИЛИ, ЧТО МЕТАЛЛУРГИ ГОТОВЫ ДАТЬ СКИДКИ В 25-30% ДЛЯ ГОСОБЪЕКТОВ.....	8
ТАСС; 2021.05.19; ЭКС-ГЛАВА ДИРЕКЦИИ КАПРЕМОНТА ВСЖД АРЕСТОВАН ПО ОБВИНЕНИЮ В ХИЩЕНИИ ПРИ РЕКОНСТРУКЦИИ БАМА.....	9
ТАСС; 2021.05.20; МИШУСТИН: СОЗДАНИЕ НОВЫХ МАРШРУТОВ В КАРАБАХЕ ОТВЕЧАЕТ ИНТЕРЕСАМ ВСЕГО ЮЖНОГО КАВКАЗА	9
ТАСС; 2021.05.20; ТРЕТИЙ МОСТ ЧЕРЕЗ КАМУ В ПЕРМСКОМ КРАЕ ПОЛУЧИТ ФЕДЕРАЛЬНОЕ ФИНАНСИРОВАНИЕ	10
ИЗВЕСТИЯ; МАКСИМ ТАЛАВРИНОВ; 2021.05.21; КРЫЛЬЯ И СОВЕТЫ: АВИАБИЗНЕС РАСКРИТИКОВАЛ ПРАВИЛА РАССЛЕДОВАНИЯ КАТАСТРОФ; МИНТРАНСУ НАПОМНИЛИ О МНОГОЛЕТНЕЙ ПРАВОВОЙ НЕОПРЕДЕЛЕННОСТИ В ЭТОМ ВОПРОСЕ	11
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – СПЕЦВЫПУСК; ИРИНА ФУРSOVA; 2021.05.21; АВТОБУС МЕНЯЕТ ЦВЕТ; СОЗДАНИЕ ВОДОРОДНОГО ТРАНСПОРТА ПРИЗВАНО ПОВЫСИТЬ ЭФФЕКТИВНОСТЬ ЭКОНОМИКИ.....	14

ВЕДОМОСТИ; ЕКАТЕРИНА ЗГИРОВСКАЯ; 2021.05.21; ПРАВИТЕЛЬСТВО УТВЕРДИЛО БАЛЛЬНУЮ ОЦЕНКУ ЛОКАЛИЗАЦИИ В СУДОСТРОЕНИИ; НОВАЯ СХЕМА ПОДСТЕГНЕТ ОТЕЧЕСТВЕННОЕ ПРОИЗВОДСТВО И УДЕШЕВИТ ПРОДУКЦИЮ, СЧИТАЮТ ЭКСПЕРТЫ	16
КОММЕРСАНТЪ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; 2021.05.21; «ЗВЕЗДЕ» ОБЛЕГЧИЛИ РУСИФИКАЦИЮ; ОБЩИЕ ПРАВИЛА НА ЕЕ ТАНКЕРЫ РАСПРОСТРАНЯТСЯ ПОЗЖЕ.....	19
САЙТ «ЕДИНОЙ РОССИИ»; 2021.05.20; ИРИНА ЯРОВАЯ ПРЕДЛОЖИЛА ДОПОЛНИТЕЛЬНО ИНФОРМИРОВАТЬ ЛЮДЕЙ О ПОРЯДКЕ ВОЗВРАТА ЧАСТИ СТОИМОСТИ ДЕТСКИХ ПУТЕВОК.	21
КОММЕРСАНТЪ; ЕВГЕНИЯ КРЮЧКОВА; 2021.05.21; У ГОСПРОГРАММ ВЫЯВЛЕН БУРНЫЙ РОСТ ЭФФЕКТИВНОСТИ; БЕЛЫЙ ДОМ ПОДВЕЛ ИТОГИ ИХ ИСПОЛНЕНИЯ В 2020 ГОДУ	21
КОММЕРСАНТЪ; ОКСАНА ПАВЛОВА, ЮЛИЯ САСЕВИЧ, НОВОСИБИРСК; МАРИЯ СТАРИКОВА; 2021.05.21; ГЛАВА ФСИН ПРЕДЛОЖИЛ ИСПОЛЬЗОВАТЬ ОСУЖДЕННЫХ ВМЕСТО ТРУДОВЫХ МИГРАНТОВ	23
КОММЕРСАНТЪ; ЕЛЕНА ЧЕРНЕНКО; 2021.05.21; ЛЁД УПОЛНОМОЧЕН ЗАЯВИТЬ; ОТНОШЕНИЯ РОССИИ И ЗАПАДА ПОТЕПЛЕЛИ В АРКТИКЕ.....	26
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2021.05.21; АВИАБИЛЕТЫ НА ЛЕТО 2021 ГОДА ПОДЕШЕВЕЛИ В СРЕДНЕМ НА 13% К 2019 ГОДУ	28
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; НАТАЛИЯ ЯЧМЕННИКОВА; 2021.05.21; ЦАГИ РАЗРАБАТЫВАЕТ ТЕХНОЛОГИИ ОБРАБОТКИ ПОЛЕТНОЙ ИНФОРМАЦИИ.....	29
ТАСС; 2021.05.20; ХАБАРОВСКИЙ КРАЙ ПРОСИТ СУБСИДИРОВАТЬ ВНУТРЕННИЕ ПЕРЕЛЕТЫ ЗА СЧЕТ ФЕДЕРАЛЬНОГО БЮДЖЕТА	30
ТАСС; 2021.05.20; НОВЫЙ МЕЖДУНАРОДНЫЙ ТЕРМИНАЛ АЭРОПОРТА ХАБАРОВСКА НАЧНУТ СТРОИТЬ В АВГУСТЕ	31
РГ; НАТАЛЬЯ ГРАФ; 2021.05.21; НА ГОРНОЛЫЖНОМ КУРОРТЕ ШЕРЕГЕШ К 2024 ГОДУ ПОСТРОЯТ АЭРОПОРТ	32
ТАСС; 2021.05.20; S7 ЗАПУСТИТ РЕЙСЫ ИЗ РЕГИОНОВ РФ НА КИПР В СЕРЕДИНЕ ИЮНЯ	32

ИНТЕРФАКС; 2021.05.20; ГЛАВГОСЭКСПЕРТИЗА ОДОБИЛА ПРОЕКТНУЮ ДОКУМЕНТАЦИЮ НА СТРОИТЕЛЬСТВО ВПП В АЭРОПОРТУ ЮЖНО-САХАЛИНСКА	33
ИНТЕРФАКС; 2021.05.20; РУСАЛ СТАЛ КРЕДИТОРОМ ОБАНКОТИВШЕЙСЯ ВИМ-АВИА С ТРЕБОВАНИЯМИ НА 1 МЛРД РУБ.....	33
ТАСС; 2021.05.20; РОСТЕХ НАМЕРЕН УВЕЛИЧИТЬ ДОЛЮ НА МИРОВОМ РЫНКЕ ВЕРТОЛЕТНЫХ ДВИГАТЕЛЕЙ ДО 20% К 2035 ГОДУ	34
РАДИО 1; ЯНА ТАЕЖНАЯ; 2021.05.20; ЭКСПЕРТ ПО БЕЗОПАСНОСТИ ДВИЖЕНИЯ СОГЛАСИЛАСЬ СО ЗНАЧЕНИЕМ ДОПУСТИМОЙ СКОРОСТИ САМОКАТОВ	35
ТАСС; 2021.05.20; МИНЮСТ: АВТОСПИСАНИЕ ДОЛГОВ ПО ШТРАФАМ ГИБДД НЕ ОТМЕНИТ СРОКА ДЛЯ ДОБРОВОЛЬНОЙ ВЫПЛАТЫ	36
ТАСС; 2021.05.20; ИНТЕНСИВНОСТЬ ДВИЖЕНИЯ ПО ЦКАД ВЫРОСЛА В СЕМЬ РАЗ.....	37
ТАСС; 2021.05.19; РОСТОВСКИЕ ВЛАСТИ РАССМАТРИВАЮТ ВОЗМОЖНОСТЬ ВВЕДЕНИЯ «СБЕРТРОЙКИ» В РОСТОВЕ-НА-ДОНУ	37
ТАСС; 2021.05.19; УЗБЕКИСТАН И РЖД ДОГОВОРИЛИСЬ О ПОДГОТОВКЕ К ВОЗОБНОВЛЕНИЮ СООБЩЕНИЯ	38
ТАСС; 2021.05.20; ПЕРВЫЙ ПЕРЕМЕННИК ОТ «УРАЛЬСКИХ ЛОКОМОТИВОВ» ПРОШЕЛ МИЛЛИОН КИЛОМЕТРОВ НА СЕТИ РЖД.....	39
ТАСС; 2021.05.19; СТРОИТЕЛЬСТВО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ВЕТКИ К ОЭЗ «ТОЛЬЯТТИ» ПЛАНИРУЕТСЯ ЗАВЕРШИТЬ НА ГОД РАНЬШЕ	40

ПУБЛИКАЦИИ

ПЕРВЫЙ; 2021.05.20; ВЛАДИМИР ПУТИН ПОДПИСАЛ РАСПОРЯЖЕНИЕ ОБ ЭВАКУАЦИИ ГРАЖДАН РОССИИ И СТРАН СНГ ИЗ СЕКТОРА ГАЗА

Граждан России и стран СНГ – примерно 250 и 200 человек соответственно – эвакуируют из сектора Газа. Распоряжение сегодня подписал **Владимир Путин**. МИД, МЧС и Служба внешней разведки проработают сроки и маршруты вывоза желающих из зоны обострения.

Последние 10 дней палестинцы в Газе и Израиль обмениваются ударами. Жертвы и пострадавшие есть с обеих сторон.

[https://www.1tv.ru/news/2021-05-20/406797-
vladimir-putin-podpisal-rasporyazhenie-ob-evakuatsii-grazhdan-rossii-i-stran-sng-iz-sektora-gaza](https://www.1tv.ru/news/2021-05-20/406797-vladimir-putin-podpisal-rasporyazhenie-ob-evakuatsii-grazhdan-rossii-i-stran-sng-iz-sektora-gaza)

ПЕРВЫЙ; ВИТАЛИЙ КАДЧЕНКО; 2021.05.20; НОВАЯ УНИКАЛЬНАЯ НАХОДКА АРХЕОЛОГОВ НА МЕСТЕ СТРОИТЕЛЬСТВА ФЕДЕРАЛЬНОЙ ТРАССЫ В КРЫМУ

Уникальные артефакты, которые могут многое рассказать о древней истории Крыма, обнаружили в зоне строительства трассы «Таврида». Римские захоронения, остатки поселения бронзового века – настоящие сокровищницы для ученых. Именно поэтому с самого начала проекта «Таврида» – территории, где прокладывают дорогу, – первыми обследуют археологи. Таких масштабных раскопок на полуострове не было никогда.

Автопутешествие через тысячелетия. По современной четырехполосной «Тавриде» словно на машине времени. От стоянки первобытного человека под Белой скалой и пещеры Таврида с останками саблезубых тигров и мастодонтов с комфортом въезжаем в бронзовую эпоху под Севастополем. На месте строительства восьмого, завершающего этапа федеральной трассы еще одна уникальная находка – поселение второго тысячелетия до нашей эры.

«Керамика с орнаментом, жернова каменные, кремниевые наконечники стрел, ножи», – показывает научный сотрудник института археологии РАН Константин Ключников.

Из-за дефицита металла большинство предметов быта вытесаны из камня. Археологам удалось разгадать секрет гончаров бронзовой эпохи. Узоры на внутренней стороне амфор наносились с помощью обыкновенной ракушки.

«Делали и стеночку тоньше, облегчая горшок, и убрали неровности», – говорит лаборант института археологии РАН Михаил Третьяков.

Еще одна сенсация – могильник Киль-Дере датируется 3-5 веками. В 90-е его разграбили черные копатели. Из сотен захоронений нетронутыми остались всего полтора десятка. В них стеклянные сосуды, украшения, фибулы, серебряные динарии. Особый интерес вызывает ажурная конская упряжь римских воинов времен Марка Аврелия.

Перекресток эпох и цивилизаций. Здесь располагался античный речной порт, а на этой возвышенности археологи обнаружили некрополь римского периода, начала нашей эры. По характеру захоронений они во многом похожи на древнегреческие. И не исключено, что именно здесь, на траектории современной «Тавриды», проходил древний путь на Херсонес.

250 километров через весь полуостров – от Керчи, самого древнего города России, до Севастополя. В прошлом году по «Тавриде» поехали миллионы туристов. По поручению президента, с трассы будут построены съезды прямо к морю уже к концу 2023 года. К этому времени под Севастополем завершится строительство подъездных путей. Это позволит разграничить транспортные потоки и забыть о пробках в курортный сезон.

«На месте ялтинского кольца будет построена современная двухуровневая транспортная развязка, при этом машины, которые едут из столицы Крыма Симферополя в Севастополь, будут проходить по путепроводу тоннельного типа», – сообщил **пресс-секретарь** АО «ВАД» Григорий Назаров.

Параллельно уже этим летом начнется строительство трассы на курорты западного Крыма. 60 километров новой дороги, в объезд Евпатории, к самым лучшим песчаным пляжам.

https://www.1tv.ru/news/2021-05-20/406815-novaya_unikalnaya_nahodka_arheologov_na_meste_stroitelstva_federalnoy_trassy_v_krymu

РОССИЯ 1; 2021.05.20; МЕЖДУНАРОДНЫЙ АВИАТЕРМИНАЛ В ХАБАРОВСКЕ ПРИЗНАН ПРИОРИТЕТНЫМ ИНВЕСТПРОЕКТОМ. ВЕСТИ

Одним из важнейших инвестиционных проектов для Хабаровского края является создание международного авиатерминала. Непосредственно к строительной фазе проекта планируется перейти в августе.

<https://www.vesti.ru/video/2299870>

ВЕСТИ ПРИМОРЬЕ; 2021.05.20; ПРОФОРИЕНТАЦИЯ МОЛОДЕЖИ В ПРИМОРЬЕ. СПЕЦРЕПОРТАЖ МАКСИМА КАЛЕННИКА

Маргарита Васильева, студент Дальневосточного судостроительного колледжа: «Я знаю, что это не женская профессия. На самом деле я не знала, что такое сварка. Я пришла на практику, и мне понравилось, я готова быть сварщицей!».

Сваркой здесь очень сильно пахнет. С утра до вечера оттачивают мастерство. Мы в Большом Камне. С недавних пор он отобрал пальму первенства на звание дальневосточной столицы строителей кораблей.

Она пока ещё второкурсница, но планы большие: завершит обучение в судостроительном колледже и пойдёт с дипломом сварщика высшего разряда поступать на вышку. Мечтает Маргарита о большем судостроении но, оказывается, что для этого здесь уже есть практически все.

Сварочный пост. Это абсолютно новое. Стоимость каждого – 1 млн 400 тыс. Их здесь 18. Студенты дальневосточного судостроительного колледжа обучаются мастерству на самом современном оборудовании. Ведь именно им придётся строить новые суперсовременные танкеры, газовозы, а быть может и пассажирские суда.

Сегодня с особенностями учебной практики студентов лично знакомятся зампред правительства Юрий Трутнев и министр развития ДВ Алексей Чекунов. Совместная рабочая поездка в Большой Камень стартовала с визита на «Звезду» – Дальневосточный центр судостроения.

Там констатируют – в регионе острый дефицит особых кадров. На этом фоне Большекаменский колледж провел масштабную перезагрузку своей технической базы. Кстати, «Звезда» – их стратегический партнёр и спонсор. Этим летом сотни его выпускников, если конкурс пройдут, вольются в ряды профессиональных кораблестроителей.

Георгий Митяев, заведующий практикой Дальневосточного судостроительного колледжа: «Однозначно, престиж профессии возрастает. У нас даже мест не хватает для всех желающих обучиться. И уже ставится вопрос, тут был представитель Сечина, ставить тут дополнительную мастерскую».

Кстати, про конкурс. Он не только при трудоустройстве на гигант судостроительной индустрии, но и при поступлении в этот колледж на соответствующие профессии. До трех человек на место и, возможно, количество параллелей придется увеличивать. Внимание первых лиц правительства не случайно. У «Звезды» объема заказов хватает.

Но как только суда со стапелей сходят очень часто проблемы у их заказчиков начинаются. Где найти профессиональный экипаж? С престижем морских

специальностей тоже не все гладко в стране. Возродить уважение и интерес к морским специальностям – задача профильных вузов страны.

Неплохой мастер-класс для всех тех, кто у моря живет, но в премудрости этой науки не погружался. И это глупости, что женщинам не место в океане.

Это открытый чемпионат по стандартам WorldSkills для тех, кто мечтает о дальних странствиях. Морской университет вполне себе гражданский, но состязания начинаются почти по-военному. Бетонный причал сначала в плац превратился, а чуть позже – в соревновательный аврал.

Соревнуются в двух компетенциях, они же – дисциплины. Первую на открытой площадке сдают: безопасность жизнедеятельности на судне. Чтобы задача легкой не казалась – условия максимально приближенные к возможным ЧП.

Девять команд отрабатывают навыки алгоритма действий и их оперативности. За победу борются курсанты с Сахалина, Камчатки, конечно же, Приморья и даже Благовещенска. Город это не морской, но судоходство на Амуре присутствует. Кстати, есть в составах команд весьма интересные персоны. Компатриотами называются.

Вторая компетенция – планирование и осуществление перехода, определение местоположения судна. Проще говоря, судовождение. И хотя экзаменовка во Владивостоке, прокладывать курс курсантам приходится по волнам бухты Виктория, мимо острова Сянгдандао, в пролив Рамблел. Нас в Гонконг занесло!

Возможно, это будущие командиры флота. А может быть капитаны дальнего плавания. За каждым их движением наблюдают придирчивые эксперты судовождения. Они, конечно, добрые внутри, но в случае ошибки на компромисс не пойдут.

Вся морская отрасль ждет выпускников морских вузов. Дефицит профессиональных кадров в ней крайне велик. В связи с чем **Минтранс**, **Росморречфлот**, Росморпорт и крупнейшие в стране судоходные компании активно внедряют и поддерживают межвузовские чемпионаты по морским компетенциям по международным стандартам.

Чемпионат обязан соответствовать Кодексу этики WorldSkills-Russia и всем его требованиям. За это отвечает оргкомитет. Шаг влево-вправо: и результаты не засчитают. Есть мнение, что и государственную итоговую аттестацию выпускников специализированных вузов надо проводить по методике WorldSkills.

Здесь по-настоящему вживаешься в ситуацию. Хотя на самом деле, уже скоро курсантам Морского университета имени Невельского сделают долгожданный подарок.

Победители морского WorldSkills отправятся на отраслевой чемпионат. Дальневосточникам все карты в руки, ведь именно эти берега своим фасадом в Тихий океан смотрят. А он, как известно, среди всех остальных, самый соленый и самый бескрайний.

<https://vestiprim.ru/news/ptrnews/108127-proforientacija-molodezhi-v-primore.html>

ТАСС; 2021.05.19; В МИНПРОМТОРГЕ ЗАЯВИЛИ, ЧТО МЕТАЛЛУРГИ ГОТОВЫ ДАТЬ СКИДКИ В 25-30% ДЛЯ ГОСОБЪЕКТОВ

Металлургические компании готовы предоставить скидки в 25-30% на металлопродукцию для крупных инфраструктурных и социальных проектов, сообщил замглавы Минпромторга Виктор Евтухов на круглом столе в Совете Федерации.

«Что предложили металлурги. Они говорят: мы готовы на социальные объекты дать скидку 25-30% на инфраструктурные объекты и регионы», – сказал он.

По словам замминистра, Минпромторг запросил у Главгосэкспертизы данные о потребности в металлопродукции для крупных инфраструктурных объектов. В частности, в этом году стоимость реализации Восточного полигона из-за роста цен на металлы вырастет на 8 млрд рублей, сообщил он.

«Дорога «Москва – Казань». Сказали: «Обсчитайте, «Металлоинвест» даст вам прямой контракт, прямую скидку», – пояснил Евтухов, добавив, что такую же работу министерство проводит по всем крупным инфраструктурным проектам.

Ранее он говорил, что металлурги начали переговоры о прямых поставках металлопродукции для крупных инфраструктурных госпроектов в РФ, предлагая формульные контракты со скидкой на весь срок реализации строительных госпроектов.

Замглавы РЖД Андрей Макаров говорил, что модернизация БАМа может подорожать на 40 млрд рублей из-за роста цен на металлы. По его словам, компания фиксирует рост цен на черные и цветные металлы в районе 30% и выше за последние месяцы. Таким образом, второй этап Восточного полигона может стоить 760 млрд рублей.

<https://tass.ru/ekonomika/11416339>

ТАСС; 2021.05.19; ЭКС-ГЛАВА ДИРЕКЦИИ КАПРЕМОНТА ВСЖД АРЕСТОВАН ПО ОБВИНЕНИЮ В ХИЩЕНИИ ПРИ РЕКОНСТРУКЦИИ БАМА

Бывший начальник дирекции капитального ремонта и строительства Восточно-Сибирской железной дороги (ВСЖД, филиал ОАО «РЖД») арестован по обвинению в служебном подлоге и хищении более 1,5 млрд рублей при реконструкции Байкало-Амурской магистрали (БАМ). Об этом сообщается на сайте Восточно-Сибирского управления на транспорте Следственного комитета РФ.

«Следственными органами Восточно-Сибирского следственного управления на транспорте СК России расследуется уголовное дело, возбужденное по признакам преступления, предусмотренного ч. 4 ст. 159 УК РФ (мошенничество), в отношении бывшего начальника дирекции капитального ремонта и строительства – Иркутск ВСЖД ОАО «РЖД». По ходатайству следственных органов задержанному избрана мера пресечения в виде заключения под стражу. В настоящий момент он находится в следственном изоляторе», – сообщает ведомство.

По версии следствия, 43-летний обвиняемый подписал акты о принятии выполненной работы на объектах железнодорожного транспорта на Байкало-Амурской магистрали, которые в действительности не были выполнены в полном объеме и в указанный срок. Фигуранту также вменяют преступление по статьям «Служебный подлог» и «Злоупотребление должностными полномочиями».

Оперативное сопровождение дела оказывают сотрудники УФСБ РФ по Иркутской области и оперативники отдела экономической безопасности и противодействия коррупции Восточно-Сибирского ЛУ МВД России на транспорте.

<https://tass.ru/proisshestviya/11417231>

ТАСС; 2021.05.20; МИШУСТИН: СОЗДАНИЕ НОВЫХ МАРШРУТОВ В КАРАБАХЕ ОТВЕЧАЕТ ИНТЕРЕСАМ ВСЕГО ЮЖНОГО КАВКАЗА

Трехсторонние договоренности по Нагорному Карабаху открыли новые возможности для развития региона в интересах всех государств Южного Кавказа. Такое мнение высказал в четверг **председатель правительства РФ Михаил Мишустин** на встрече с **премьер-министром** Азербайджана Али Асадовым.

Глава российского кабмина отметил, что совместные заявления лидеров РФ, Азербайджана и Армении по Нагорному Карабаху «открыли возможности для более комплексного развития региона».

«Я убежден, что разблокирование экономических и транспортных связей, создание новых инфраструктурных маршрутов отвечает <...> интересам всех государств Южного Кавказа», – сказал **Мишустин**.

Премьер подчеркнул, что Россия дорожит многолетними партнерскими отношениями с Азербайджаном и считает необходимым выводить их на новый уровень.

«Мы дорожим нашими многолетними партнерскими отношениями с дружественным Азербайджаном, – указал он. – Считаю важным вывести их на более высокий уровень, наполнить новым содержанием».

Мишустин обратил внимание на то, что это первый официальный визит его коллеги в Россию на посту премьера. «Я убежден, что наши предстоящие разговоры будут конструктивными, детальными, придадут новый импульс нашему сотрудничеству», – добавил он.

Председатель правительства РФ попросил своего визави передать теплый привет и наилучшие пожелания президенту Азербайджана Ильхаму Алиеву от главы российского государства **Владимира Путина** и от него лично.

<https://tass.ru/politika/11424455>

ТАСС; 2021.05.20; ТРЕТИЙ МОСТ ЧЕРЕЗ КАМУ В ПЕРМСКОМ КРАЕ ПОЛУЧИТ ФЕДЕРАЛЬНОЕ ФИНАНСИРОВАНИЕ

Проектирование третьего моста через Каму в Пермском крае должно начаться в 2021 году. Именно на таких условиях проект получит федеральное финансирование, сообщается на сайте регионального правительства.

Вопрос о выделении дополнительных средств из федерального бюджета на строительство моста через Каму обсуждался в четверг между первым замминистра транспорта РФ **Андреем Костюком** и губернатором Пермского края **Дмитрием Махониным**. Ориентировочная стоимость строительства составляет 43 млрд рублей.

«**Минтранс России** готов помочь в реализации проекта, в том числе федеральным финансированием. При этом стороны договорились, что власти Пермского края должны начать проектирование данного объекта транспортной инфраструктуры уже в 2021 году», – говорится в сообщении ведомства.

Новый мост планируется возвести в створе улицы Крисанова. Он уже включен в перечень объектов автодорожного строительства Пермского края и Адресную инвестиционную программу региона. Сообщается, что **Костюк** считает третий мост через Каму действительно необходимым для региона, в связи с чем **Минтранс России** готов оказывать необходимую помощь.

Возведение третьего моста в Перми необходимо для разгрузки действующего Коммунального моста, построенного в 1967 году. Новый проект был поддержан летом 2020 года президентом России Владимиром Путиным на встрече с губернатором Пермского края Дмитрием Махониным. Предполагается, что работы будут вестись на принципах государственно-частного партнерства. В настоящее время добраться из центра города в спальные районы на правом берегу Камы можно по Коммунальному мосту, а объехать город по западной окраине – по Красавинскому.

<https://tass.ru/v-strane/11428223>

На ту же тему:

<https://realty.ria.ru/20210520/perm-1733137864.html>

ИЗВЕСТИЯ; МАКСИМ ТАЛАВРИНОВ; 2021.05.21; КРЫЛЬЯ И СОВЕТЫ: АВИАБИЗНЕС РАСКРИТИКОВАЛ ПРАВИЛА РАССЛЕДОВАНИЯ КАТАСТРОФ; МИНТРАНСУ НАПОМНИЛИ О МНОГОЛЕТНЕЙ ПРАВОВОЙ НЕОПРЕДЕЛЕННОСТИ В ЭТОМ ВОПРОСЕ

Перевозчики попросили **Минтранс** изменить правила расследования авиапроисшествий. Об этом сказано в письме Ассоциации эксплуатантов воздушного транспорта (АЭВТ) в ведомство. **Минтранс** хочет снять функции расследователя с Межгосударственного авиационного комитета (МАК), следует из подготовленного ведомством проекта изменений в правила. АЭВТ требует назначить объективный и беспристрастный орган, который будет вести расследования. В поправках **Минтранса** не указано, кому перейдут функции МАК. Таким образом, непонятно, кто будет разбираться в причинах авиапроисшествия, если оно случится, указали эксперты.

Независимый орган

Ассоциация эксплуатантов воздушного транспорта (АЭВТ), в которую входят крупнейшие российские авиакомпании, назвала действующие правила расследования авиапроисшествий и инцидентов устаревшими и предложила их переработать. Об этом сказано в письме президента организации Владимира Тасуна заместителю министра транспорта Игорю Чалику, курирующему авиаотрасль. Обращение было направлено в конце апреля (есть у «Известий»).

В письме сформулированы предложения и замечания к поправкам в правила расследований авиапроисшествий, которые год назад разработал **Минтранс**. Этот документ так и не был принят.

Согласно поправкам **Минтранса**, МАК больше не будет осуществлять функции расследователя. Но в проекте постановления правительства не указано, кому перейдут эти полномочия, кроме того, что участие в

расследованиях продолжит принимать **Росавиация**, указали в АЭВТ. **Минтранс** не обращался в правительство с идеей наделить агентство полномочиями по расследованию авиапроисшествий, сказал «Известиям» источник, близкий к правительству.

Власти России или группы стран должны учредить полномочный орган по расследованию авиапроисшествий, независимый от государственных органов и других структур, указано в обращении АЭВТ в **Минтранс**. Важно, чтобы никакие организации не могли вмешаться в проведение расследования или в его объективность, указано в письме со ссылкой на международные рекомендации.

«Полномочный орган по расследованию авиационных происшествий должен быть в полной мере объективным и беспристрастным, а также восприниматься как таковой. Он также должен иметь возможность проводить расследования независимо, чтобы исключить внешнее давление и вмешательство в его деятельность», подчеркнуто в документе.

Росавиация же – орган власти и уже осуществляет госуслуги, управляет госимуществом в гражданской авиации, наделена полномочиями по использованию воздушного пространства РФ, аэронавигационному обслуживанию его пользователей, сертификации авиатехники, отметил в письме президент АЭВТ.

Неопределенный статус

Правительство России совместно с властями других стран уже несколько лет обсуждает создание Международного бюро по расследованию авиапроисшествий и инцидентов, которое заменит МАК. В октябре 2018 года вышло распоряжение кабмина, которое одобряло проект соглашения со странами ЕАЭС (Белоруссией, Арменией, Казахстаном и Киргизией) о создании бюро. 22 ноября 2018 года в Москве представители России и Республики Армения подписали соглашение. В декабре 2019 года правительство **назначило руководителя Ространснадзора Виктора Басаргина** представителем РФ в руководящем совете Международного бюро. Но о создании самого бюро до сих пор не сообщалось.

С 1991 года расследованием авиапроисшествий в России и 11 других странах бывшего СССР занимается МАК. Бессменный председатель комитета – Татьяна Анодина. Ее сыну Александру Плешакову принадлежала контрольная доля авиакомпании «Трансаэро». После банкротства перевозчика в 2015 году МАК лишился функций сертификации авиатехники в России (их получила **Росавиация**). Тогда же возникла правовая неопределенность в вопросе расследования авиапроисшествий на территории России, сказано в письме АЭВТ. Как писали СМИ, после банкротства «Трансаэро» разгорелся скандал: МАК отменил валидацию в России

сертификата типа всех моделей воздушных судов Boeing-737. Следствием такого решения должна была стать остановка полетов всех таких самолетов российских авиакомпаний. Позже МАК отменил решение, полеты Boeing-737 не пострадали, но чиновники посчитали эти действия ответом за «Трансаэро».

С 10 декабря 2015 года утратило силу постановление правительства, по которому МАК был наделен полномочиями и ответственностью в том числе в области расследования авиапроисшествий. Но эти функции не были возложены на другие уполномоченные органы, указано в письме АЭВТ. К тому же сейчас продолжает действовать постановление, которым были утверждены нынешние правила расследования авиационных событий. По ним, за МАК закреплены полномочия специально уполномоченного федерального органа власти в области расследования авиапроисшествий с гражданскими воздушными судами.

Риски хаоса

Письмо АЭВТ свидетельствует о регуляторном хаосе по вопросу расследования авиапроисшествий, считает ведущий эксперт Центра экономики транспорта ВШЭ Андрей Крамаренко. По его словам, ассоциация выразила озабоченность этим, в частности, что по регуляторной гильотине одни функции были сняты с МАК, а оставшиеся у него функции должным образом не были возложены ни на один орган. Если произойдет серьезное авиапроисшествие, непонятно, кто будет отвечать за расследование и подготовку отчета, пояснил эксперт.

– Отсутствие компетенций у **Росавиации** и неоднозначное толкование полномочий по расследованию авиапроисшествий могут привести к серьезному снижению качества расследований – могут быть не сделаны нужные выводы, не сформулированы рекомендации для авиакомпаний. В результате те причины, которые приведут к происшествиям в ближайшее время, повлекут в будущем новые жертвы, – указал эксперт.

Андрей Крамаренко не видит никакого смысла создавать еще одну международную структуру – аналог МАК. Есть риск, что на всех не хватит экспертов. Расследование авиапроисшествий – специфический вид деятельности, которому нигде не учат, и обладающих узкоспециализированными знаниями людей немного, пояснил эксперт. Еще один риск заключается в том, что МАК будет развален, а новый орган такого же уровня создадут не сразу, предупредил он.

«Известия» направили запросы в **Минтранс**, **Росавиацию** и МАК.

<https://iz.ru/1166921/maksim-talavrinov/krylia-i-sovety-aviabiznes-raskritikoval-pravila-rassledovaniia-katastrof>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – СПЕЦВЫПУСК; ИРИНА ФУРСОВА; 2021.05.21; АВТОБУС МЕНЯЕТ ЦВЕТ; СОЗДАНИЕ ВОДОРОДНОГО ТРАНСПОРТА ПРИЗВАНО ПОВЫСИТЬ ЭФФЕКТИВНОСТЬ ЭКОНОМИКИ

Президент России Владимир Путин в конце 2020 года дал поручение правительству к 2023 году разработать и выпустить на линии автобусы на водородном топливе, а затем и водородные локомотивы. Глава государства заметил, что с учетом требований к сохранению природы, особенно в крупных городах, где используется много дизельного топлива, работа городского транспорта на газомоторном, а тем более на водородном топливе востребована в высшей степени.

«Планы по организации работы общественного транспорта с нулевыми выбросами – общемировая тенденция. Так, лондонская транспортная стратегия предусматривает реализацию концепции «безуглеродный город» к 2050 году. Начать планируют с общественного транспорта. Лондон взял на себя обязательство с 2025 года закупать только автобусы с нулевым уровнем выбросов и сделать весь общественный транспорт углеродно-нейтральным к 2037 году. В Париже планируют, что все автобусы будут передвигаться на электричестве и биотопливе уже в 2025 году», – сообщил «РГ» гендиректор компании Drive Electro, доктор технических наук, профессор Института механики и энергетики имени В.П. Горячкина Сергей Иванов.

В России также стараются двигаться в рамках глобальной тенденции. По словам руководителя Дептранса Москвы Максима Ликсутова, с 2021 года столица будет закупать только электробусы. Автобусы с ДВС могут приобретаться лишь для мобилизационных нужд и до момента запуска в серийное производство электробусов особо большой вместимости.

По данным McKinsey, с учетом планов по вводу электробусов в России и других странах к 2040 году их количество во всем мире превысит 1,3 миллиона и составит более половины от глобального автобусного парка. Так что вопрос «нужен ли России водородный транспорт?» уже не стоит, однако нужно понимать, зачем это делается и какие перспективы и проблемы возникают в связи с появлением транспорта на новом топливе.

Создание водородного транспорта – идея вторичная по отношению к идее о переходе на водородную, то есть чистую или, как у нас еще любят говорить, «зеленую» энергетику. «Россия, как основной экспортер энергоресурсов в Европу, сильно зависит от спроса в этом регионе, – рассказывает Сергей Иванов. – План европейских стран по переходу на водород делает необходимыми соответствующие изменения в российском ТЭК. Согласно «дорожной карте», представленной в октябре 2020 года министром энергетики Александром Новаком (сейчас он – вице-премьер правительства РФ. – Ред.), доля рынка водорода в Европе, который сможет занять Россия, оценивается в 100 миллиардов долларов в год. Задачи амбициозные – к 2030

году контролировать 20 процентов глобального рынка, а в итоге занять лидирующие позиции в этом направлении».

Уже в рамках перехода на водородную энергетику дополнительно рассматриваются возможности развития водородного транспорта. В немалой степени решение о развитии водородного транспорта обусловлено желанием решать экологические проблемы. По данным многочисленных исследований, электрические и водородные энергетические установки на этапе эксплуатации позволяют снизить выбросы CO₂ в десять и более раз.

Но этап эксплуатации – это только часть полного жизненного цикла транспорта. Во-первых, любой транспорт настолько чистый, насколько чист источник получения энергии – это вопрос генерации водорода. Во-вторых, создание нового типа транспорта подразумевает производство топливных элементов, создание инфраструктуры и системы логистики, то есть хранения и транспортировки топлива.

«Водород обеспечивает снижение выбросов CO₂ на 88-90 процентов в полном жизненном цикле только в том случае, если он производится путем электролиза воды или из природного газа с последующим преобразованием CO₂ в углерод по технологии CCS (Carbon Capture and Sequestration). В обоих случаях для получения водорода в количестве, достаточном для покрытия 20 процентов глобального спроса, как это предусмотрено в «дорожной карте», потребуется значительная модернизация существующих газоперерабатывающих предприятий и создание новых мощностей», – говорит ученый.

Также, по мнению Сергей Иванова, для водородного транспорта пока не хватает инфраструктуры. Именно поэтому развитие водородного транспорта необходимо начинать с коммерческого транспорта, электробусов, коммунальной техники. Делать это необходимо потому, что этот тип транспорта передвигается по более или менее заданным (постоянным) маршрутам. Например, электробусу требуется от одной до трех зарядных станций на маршруте. Для передвижения же легкового транспорта в радиусе 500 километров потребуется уже не менее 100 заправок. Поэтому развить инфраструктуру получится маленькими шагами, начав с перевода на водород общественного и коммерческого автотранспорта.

Помимо этого, возникает вопрос обеспечения безопасности. Использование водорода требует ответственного обращения – водородные автобусы и вся инфраструктура должны пройти тестирование, сертификацию и соответствовать самым строгим требованиям безопасности. Для экономичной и стабильной логистики, транспортировки и хранения водорода также потребуется развивать и материаловедение, а это огромный спектр

научно-исследовательских работ и перспектива для развития новых производств.

Таким образом, создание автобуса на водороде – это лишь элемент огромного структурного сдвига в экономике, который требует грамотной организации и проведения. Соблюдение этих условий будет означать возможность диверсификации экономики, развития высокотехнологичного производства, создания дополнительных высококвалифицированных рабочих мест.

Какая работа необходима на данном этапе? Согласно топливно-энергетической стратегии до 2030 года, рассказывает Сергей Иванов, основной упор в работе по развитию водородной энергетики должен приходиться на исследовательские и опытно-конструкторские работы, что в целом верно. Однако, как это часто бывает, возникает перевес в сторону теоретических наработок. Известный американский историк науки Лорен Грэхэм в своей книге «Сможет ли Россия конкурировать?» отмечал, что российские ученые сделали огромный вклад в мировую науку, во многих они стали первопроходцами, единственное, что им давалось крайне редко, – сделать свои разработки коммерчески успешными на родине.

Чтобы глобальные благие начинания по переходу к водородной энергетике и созданию водородного транспорта не остановились на уровне разработок, государству необходимо предпринять ряд мер поддержки, уверен эксперт. В том числе в области налогового и финансового стимулирования. Аналогичные примеры успешного развития электромобилестроения и создания инфраструктуры для электрокаров, а теперь и водородного транспорта, можно позаимствовать из опыта Китая, Великобритании и Германии, которые на сегодня являются лидерами этой области. Однако не стоит забывать, что Россия имеет собственный опыт успешного создания электрического общественного транспорта – столичные электробусы. Проект стал примером мирового уровня, показав готовность страны к переходу на экологический транспорт, в том числе и водородный.

«В совокупности финансовая поддержка исследовательских институтов, а также предоставление стимулов для бизнеса, должны дать позитивный результат. Сделав это, Россия сможет занять достойное место в формирующейся водородной экономике будущего», – резюмирует Сергей Иванов.

<https://rg.ru/2021/05/19/vopros-o-nuzhnosti-rossii-vodorodnogo-transporta-uzhe-ne-stoit.html>

ВЕДОМОСТИ; ЕКАТЕРИНА ЗГИРОВСКАЯ; 2021.05.21; ПРАВИТЕЛЬСТВО УТВЕРДИЛО БАЛЛЬНОЮ ОЦЕНКУ ЛОКАЛИЗАЦИИ В СУДОСТРОЕНИИ;

НОВАЯ СХЕМА ПОДСТЕГНЕТ ОТЕЧЕСТВЕННОЕ ПРОИЗВОДСТВО И УДЕШЕВИТ ПРОДУКЦИЮ, СЧИТАЮТ ЭКСПЕРТЫ

Согласно новому постановлению правительства, которое вступит в силу с июня 2021 г., каждая категория компонентов судна и производимых операций будет оценена в определенное количество баллов пропорционально стоимости и сложности оборудования. По сумме баллов можно будет судить, может ли готовый продукт быть признан российским.

Сейчас локализация в судостроении считается исходя из массовой доли комплектующих российского производства. При этом вводимая балльная система оценки локализации не отменяет необходимость для верфи иметь права на техническую документацию судна, а также обязательство заложить его в России, сформировать корпус, спустить на воду, провести швартовые и ходовые испытания и сдать судно.

Перечень операций и оборудования, необходимый для признания продукции произведенной в России, определен постановлением правительства № 719 «О подтверждении производства промышленной продукции на территории РФ».

В правительстве подчеркивают, что новая редакция схемы поможет сформировать гибкую систему оценки уровня локализации, простимулирует процессы импортозамещения и развитие отрасли. «Высокий уровень локализации открывает судостроителям доступ к инструментам господдержки, в том числе к целевым субсидиям», – говорится в сообщении **пресс-службы** правительства. Таким образом, корабели смогут претендовать на субсидии по строительству крупнотоннажных судов и рыбопромыслового флота. На субсидии для крупнотоннажного флота в 2021–2023 гг. в федеральном бюджете заложено 31,6 млрд руб., на субсидии по рыбопромысловому флоту – всего 1 млрд руб.

В Объединенной судостроительной корпорации (ОСК) сообщили «Ведомостям», что специалисты предприятий корпорации принимали участие в разработке изменений в постановление № 719. Судостроители считают, что балльная оценка позволит максимально объективно рассматривать критерии российского происхождения гражданских судов и вести прозрачный мониторинг степени локализации в судостроительной отрасли, а также оценивать направления (группы судового комплектующего оборудования), на которых необходимо сконцентрировать усилия в области импортозамещения и локализации. «Владельцам судов, прошедших балльную оценку и признанных российскими, могут быть предоставлены преференции в области квот на рыболовство, пассажирские и грузовые перевозки», – пояснили в корпорации, чем для них выгодна новая схема.

Увеличение требований к локализации будет производиться по мере роста производства комплектующих. Например, согласно постановлению, для

получения господдержки при строительстве морского судна для перевозки химических продуктов до 30 июня 2023 г. нужно будет набрать не менее 2100 баллов, с 1 июля 2023 г. – не менее 2700 баллов, с 1 июля 2025 г. – не менее 3200 баллов. В частности, за монтаж на территории России судовой системы хранения сжиженного газа для соответствующих судов можно получить 250 баллов. А при создании пассажирских судов класса «река – море» можно заработать 80 баллов за резку металла для изготовления корпуса на территории России и 110 баллов – за гибку металла. 180 баллов стоит изготовление в России блоков или объемных секций корпуса для наливных морских судов.

В пресс-службе ОСК «Ведомостям» сообщили, что на сегодняшний день в гражданских судостроительных проектах предприятий корпорации уровень локализации составляет от 20 до 70%, ведется работа по его увеличению в результате привлечения российских производителей и поставщиков.

Для российского рынка судового оборудования характерен высокий уровень зависимости от импорта, сказал «Ведомостям» гендиректор агентства «Infoline-аналитика» Михаил Бурмистров. «По основным категориям его доля составляет от 40 до 90%», – сообщил он. По словам аналитика, российские судостроители особенно импортозависимы от такого оборудования, как вспомогательные двигатели, турбоагрегаты, оборудование для соблюдения экологических норм. Немного лучше ситуация с производством в России навигационного и радиооборудования, систем электронной картографии, систем пожаротушения, швартовых и рулевых устройств. Также российские судостроители испытывают потребность в оборудовании для водоподготовки и топливopодготовки, в криогенных системах для танкеров-газовозов.

В условиях санкционного давления закупать иностранные комплектующие и оборудование российским судостроителям непросто. Это зачастую приходится делать через посредников, что увеличивает сроки поставки и делает продукцию дороже, сказал «Ведомостям» зампреда общественного совета при Федеральном агентстве морского и речного транспорта, председатель Общероссийского движения поддержки флота Михаил Ненашев. «Многие судовладельцы в транспортном морском, речном, рыбопромысловом флоте жалуются на дороговизну нашего судостроения, судоремонта и модернизации в России, потому что комплектующие, учитывая разницу в курсах валют, резко подскочили в цене. Поэтому локализация и организация производства в России тех комплектующих, технических средств, которые нужны для судостроения, удешевят продукцию примерно до 30%. Если это постановление будет реализовано, это сократит и затраты времени на организацию закупки необходимого оборудования через другие инстанции», – пояснил Ненашев.

По данным Infoline, на конец I квартала 2021 г. на российских судостроительных предприятиях строится или законтрактровано более 500 судов суммарным водоизмещением более 7,4 млн т и стоимостью более 2,8 трлн руб. С учетом повышения уровня локализации дополнительная выручка российских производителей судового оборудования может за 2021–2025 гг. вырасти как минимум на 150 млрд руб. «Рост серийности заказываемых судов создает предпосылки для повышения заинтересованности российских производителей в импортозамещении судового комплектующего оборудования, а российских судостроительных предприятий – в его закупке», – пояснил Бурмистров.

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2021/05/21/870693-pravitelstvo-ballnuyu>

КОММЕРСАНТЪ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; 2021.05.21; «ЗВЕЗДЕ» ОБЛЕГЧИЛИ РУСИФИКАЦИЮ; ОБЩИЕ ПРАВИЛА НА ЕЕ ТАНКЕРЫ РАСПРОСТРАНЯТСЯ ПОЗЖЕ

Минпромторгу так и не удалось сформировать единые требования балльной системы по локализации судостроения. По данным “Ъ”, исключения сделаны для крупнотоннажных танкеров для перевозки нефти, нефтепродуктов и сжиженных газов, строить которые может дальневосточная верфь «Роснефти» «Звезда». Правила для этих видов судов заработают лишь с июля 2022 года. Исключения были необходимы для заказа флота для проекта «Восток Ойл». В Минпромторге, где раньше настаивали на равных условиях для всех, теперь говорят, что в противном случае заказчики таких судов могли бы уйти за границу.

Морские танкеры для перевозки нефти и нефтепродуктов, а также газозовы дедвейтом свыше 75 тыс. тонн пока не подпадут под новые правила локализации по балльной системе, следует из проекта постановления правительства от 30 апреля (копия есть у “Ъ”). 20 мая правительство сообщило, что премьер **Михаил Мишустин** подписал новую систему оценки. На момент сдачи номера сам документ опубликован не был, но собеседники “Ъ” уверяют, что у “Ъ” его последняя версия.

Новый подход к определению уровня локализации по аналогии с автопромом предусматривает, что каждой категории комплектующих и технологических операций присваивается балл пропорционально стоимости и сложности оборудования (см. “Ъ” от 21 сентября 2020 года). Чтобы судно считалось российским, в зависимости от его типа до 30 июня 2023 года потребуется набрать 1400–2500 баллов, с июля 2023 года – от 1550 до 3200 баллов и после 1 июля 2025 года – 1700–3750 баллов.

Балльная система начинает работать сейчас, но для крупнотоннажных танкеров и газозовов предусмотрена отсрочка до 1 июля 2022 года.

Строительство такого флота ведет дальневосточная верфь «Звезда» (управляется консорциумом «Роснефти», Роснефтегаза и Газпромбанка). Ранее на такой отсрочке настаивало Минэнерго, ссылаясь на необходимость строительства там танкерного флота для транспортировки углеводородов по Севморпути (см. “Ъ” от 18 марта). Источники “Ъ”, знакомые с ситуацией, пояснили, что речь идет о необходимости законтрактовать флот для проекта «Роснефти» «Восток Ойл».

«Звезде» добавят миллиардов

Пока, чтобы такие суда были признаны российскими, «Звезде» будет необходимо иметь права на документацию в объеме, достаточном для пяти или более лет производства. Кроме того, в РФ должны состояться закладка, сборка и окраска корпуса судна, достройка, проведение швартовых и ходовых испытаний и сдача. Также необходимо смонтировать, произвести или использовать при строительстве судна комплектующие для маневрирования (винты, винторулевые колонки), произведенные на территории ЕАЭС. Для газозовов нужно будет получить разрешение для монтажа грузовой системы и произвести сам монтаж.

Против исключений для «Звезды» ранее выступали в Минпромторге, отмечая, что условия должны быть для всех равнозначные. Сейчас в Минпромторге “Ъ” пояснили, что решение о строительстве и проектная проработка подобных судов принимается более чем за два-три года до начала непосредственного строительства, и новым постановлением правительство дало «Звезде» возможность заблаговременно учесть новые требования к судам. При немедленном применении балльной системы потребовались бы значительная корректировка проектной документации и ее повторное согласование, что может негативно отразиться на решении заказчиков о размещении заказов на отечественных верфях, уверены в Минпромторге. В «Роснефти» отказались от **комментариев**.

Глава «Infoline-Аналитики» Михаил Бурмистров отмечает, что сформировать недискриминационный подход для всех судостроителей все-таки не удалось – для некоторых серий крупнотоннажных судов на «Звезде» сделаны исключения. Для большинства судов, кроме краболовов, выбрана формулировка, что требования применяются на дату заключения договора на строительство, что оставляет «Звезде» возможности для подписания крупных долгосрочных контрактов на серии судов, которые фактически будут выведены за рамки балльной системы локализации.

<https://www.kommersant.ru/doc/4818592>

САЙТ «ЕДИНОЙ РОССИИ»; 2021.05.20; ИРИНА ЯРОВАЯ ПРЕДЛОЖИЛА ДОПОЛНИТЕЛЬНО ИНФОРМИРОВАТЬ ЛЮДЕЙ О ПОРЯДКЕ ВОЗВРАТА ЧАСТИ СТОИМОСТИ ДЕТСКИХ ПУТЕВОК

Предложение поддержали Минпросвещения, Минтранс, МЧС и Роспотребнадзор.

Разместить информацию нужно на уже действующих сайтах, созданных для сопровождения детской оздоровительной кампании, подчеркнула вице-спикер Госдумы Ирина Яровая («Единая Россия»).

«Предлагаю буквально в течение этой недели, до понедельника разместить на всех сайтах во всех регионах информацию, доступную для каждого родителя, о том, как будет осуществляться возврат денежных средств или как будет сразу производиться оплата в уменьшенном объеме, чтобы родители не искали информацию в разных источниках», – сказала парламентарий в ходе Всероссийского семинара-совещания по актуальным вопросам организации отдыха и оздоровления детей с участием профильных ведомств.

Она также выступила с инициативой обратиться в Федеральную антимонопольную службу с просьбой вести мониторинг ситуации для предотвращения искусственного завышения цен на путевки в связи с запуском новой льготы.

Ирина Яровая также обратила внимание Ростуризма на то, что многие приобретали путевки заблаговременно, этим гражданам тоже нужно предоставить возможность воспользоваться кешбэком.

«Не должна произойти дискриминация прав и возможностей», – подчеркнула парламентарий.

Представитель ведомства заверила, что механизм действия в такой ситуации представят в ближайшее время.

Напомним, ранее Президент **Владимир Путин** подписал поручение о возврате половины стоимости путевок в детские лагеря – с таким предложением выступала «Единая Россия». В партии считают, что это поможет оздоровительным организациям получить меры господдержки, а родителям – организовать детям отдых после долгого вынужденного нахождения дома.

<https://er.ru/activity/news/irina-yarovaya-predlozhila-dopolnitelno-informirovat-lyudej-o-poryadke-vozvrata-chasti-stoimosti-detskih-putevok>

КОММЕРСАНТЪ; ЕВГЕНИЯ КРЮЧКОВА; 2021.05.21; У ГОСПРОГРАММ ВЫЯВЛЕН БУРНЫЙ РОСТ ЭФФЕКТИВНОСТИ; БЕЛЫЙ ДОМ ПОДВЕЛ ИТОГИ ИХ ИСПОЛНЕНИЯ В 2020 ГОДУ

В 2020 году эффективность исполнения государственных программ, по расчетам Минэкономки, выросла чуть ли не вдвое, до 91,1% против 53,6%

годом ранее. Чиновники такой впечатляющий результат связывают с антикризисными полномочиями правительства по «перебрасыванию» бюджетных средств между мероприятиями госпрограмм, а также с выделением в 2020 году дополнительных денег на антикризисные меры. Впрочем, для части госпрограмм антиковидные ограничения сработали в минус – например, закрытие театров и музеев не позволило выполнить цели по их посещаемости.

Правительство вчера подвело итоги исполнения госпрограмм в 2020 году. Как сообщил на заседании кабмина **премьер-министр Михаил Мишустин**, на реализацию 43 программ было направлено около 15 трлн руб., что составляет примерно три четверти бюджетных расходов. Поясним, госпрограммы, по сути, являются описанием бюджетных расходов и их взаимосвязи с теми или иными стратегическими целями властей.

В рамках годового доклада оценивалась 41 госпрограмма – средняя оценка их эффективности, как следует из материалов Минэкономки, составила 91,1% против 53,6% годом ранее, когда оценивалось 32 программы.

Оценка складывается из нескольких критериев, таких, например, как кассовое исполнение и выполнение мероприятий, решающую роль при этом играет достижение заявленных целевых показателей. Как пояснил глава Минэкономки Максим Решетников, рост показателя во многом обусловлен антикризисными полномочиями правительства, позволившими «перекидывать» средства между мероприятиями госпрограмм.

Высокоэффективными признаны 14 госпрограмм – по сравнению с прошлым годом этот список увеличился почти втрое. Среди них – программа соцподдержки граждан, ее эффективность оценивается в 96,3%. По словам Максима Решетникова, свою роль в этом результате сыграли социальные выплаты гражданам в связи с коронавирусом. Резкий скачок эффективности у госпрограммы развития транспортной системы, по итогам 2019 года она была признана низкоэффективной, а сейчас вошла в перечень высокоэффективных. Связано это, впрочем, с выделением дополнительных средств на строительство и ремонт дорог – в минувшем году на это было направлено 100 млрд руб.

Эффективность выше средней продемонстрировали 12 госпрограмм – например, экономического развития (93,6%) и развития здравоохранения (93%). Ниже среднего эффективность у 14 программ – это, в частности, развитие фармацевтической промышленности (83,5%) и образования (84,2%).

По словам Максима Решетникова, на многие программы оказали влияние ковид и ограничительные меры.

В качестве примера он привел госпрограмму развития культуры (76%) – в связи с закрытием театров и музеев не были выполнены показатели по их

посещению – и программу содействия занятости (81,3%), на исполнение которой повлиял рост безработицы. Низкоэффективной признана всего одна программа, которая и в 2019 году получила такую же оценку, – развития космической деятельности (75,9%).

Отметим, госпрограммы из года в год являются предметом критики – Счетная палата ранее рекомендовала сделать их более лаконичными и четкими в плане разделения управления проектами и процессами. Предпринимая очередную попытку повысить эффективность госпрограмм, в начале года Минэкономики внесло в Белый дом предложения по их синхронизации с нацпроектами и по повышению их гибкости (см. “Ъ” от 29 января). Ведомство предложило сократить количество целевых показателей и «погрузить» в них национальные цели, разделить на процессную (текущая работа) и проектную (достижение какого-то результата) части, а также наделить профильных вице-премьеров полномочиями по «перебрасыванию» средств внутри проектной части по аналогии с нацпроектами. Кроме того, было предложено признать госпрограммы источником расходных обязательств – на основе «строчки» в этом документе могли бы заключаться госконтракты. Сейчас, как сообщил министр, такой проект постановления правительства «находится на финальной стадии рассмотрения».

<https://www.kommersant.ru/doc/4818547>

КОММЕРСАНТЪ; ОКСАНА ПАВЛОВА, ЮЛИЯ САСЕВИЧ, НОВОСИБИРСК; МАРИЯ СТАРИКОВА; 2021.05.21; ГЛАВА ФСИН ПРЕДЛОЖИЛ ИСПОЛЬЗОВАТЬ ОСУЖДЕННЫХ ВМЕСТО ТРУДОВЫХ МИГРАНТОВ

Глава ФСИН Александр Калашников предложил активнее использовать заключенных вместо трудовых мигрантов в России. Он подчеркнул, что «это будет не ГУЛАГ», – к такой рабочей силе проявляют интерес крупные компании и даже главы регионов. Таким образом, российская экономика может получить дополнительно 188 тыс. работников. Инициативу поддержали уполномоченный по правам человека в России Татьяна Москалькова и глава СПЧ Валерий Фадеев. Представители бизнеса подтверждают потребность в рабочих руках, но сомневаются, что у осужденных будет высокая мотивация к труду.

Использовать осужденных в тех сферах, в которые обычно привлекают трудовых мигрантов, предложил директор Федеральной службы исполнения наказаний (ФСИН) Александр Калашников. «Недавно Владимир Владимирович (Путин.– “Ъ”) встречался с представителями ближних азиатских регионов – Узбекистан, Таджикистан, обсуждалось, как наладить поток мигрантов для наших объектов, где не хватает рабочей силы. Мы реально можем предоставить, и это будет не ГУЛАГ. Это будут абсолютно новые достойные условия, потому что человек будет трудиться в рамках

общежития или снимать квартиру, или работодатель ему предоставит условия для проживания с семьей. Он будет получать зарплату», – сказал господин Калашников в четверг в Красноярске на заседании координационного совета уполномоченных по правам человека. По его данным, в исправительных учреждениях страны сейчас содержится около 482 тыс. человек, из них 188 тыс. имеют право на исполнение наказания в виде принудительных работ.

Он отметил, что осужденные в рамках принудительных работ могут быть трудоустроены в крупные компании – «Норникель», «Роснефть».

«Они могут полноценно трудиться и получать зарплату. Надеюсь, что за этим большое будущее. Мы будем это дело активно внедрять», – пообещал господин Калашников. Более того, по его словам, идея уже обсуждалась с представителями бизнеса. «В Ненецком автономном округе будет строительство крупных объектов, в Красноярском крае – на Таймыре, в Магадане. Строительство БАМа – там сейчас требуются новые трудовые ресурсы, которые позволили бы расширить эту сеть железнодорожных магистралей; жилищное строительство – все возможно», – перечислил глава ФСИН.

По его словам, руководитель Магаданской области Сергей Носов рассказал, что вынужден организовывать чартеры для мигрантов, чтобы они несли вахту на золотых приисках.

«Так я лучше спецконтингенту предоставлю рабочие места, построю общежитие, они потом останутся, будут там же работать. Мы, во-первых, решим трудовую проблему, и, во-вторых, это будет та самая ресоциализация, о которой мы говорим», – пересказал слова губернатора господин Калашников. Он порекомендовал омбудсменам поднять эту тему в регионах, поговорить с губернаторами и представителями крупного бизнеса.

Уполномоченный по правам человека в России Татьяна Москалькова поддержала инициативу ФСИН.

Глава Совета при президенте РФ по правам человека Валерий Фадеев отметил, что предложение ФСИН не должно восприниматься как «замена трудовых мигрантов на сидельцев» и как «попытка российских властей восстановить ГУЛАГ». «В России есть дефицит рабочей силы, мигрантов стало меньше из-за эпидемии, они уехали», – сказал он “Ъ”. – Если ФСИН предложит разумную схему, не ущемляющую права осужденных, почему нет». Он также не исключил, что «осужденных, пожелавших работать» будут привлекать к строительству крупных промышленных объектов по аналогии с привлечением к строительству химкомбинатов в советское время: «Там был особый режим: осужденные жили в общежитиях. Теоретически это можно делать и сейчас. Но где они будут жить, как будут соблюдаться специальные

условия их содержания, какая будет система охраны? Все это нужно обсудить. Главное, чтобы права заключенных не были ущемлены».

Пресс-секретарь президента РФ Дмитрий Песков заявил, что у Кремля пока нет мнения насчет предложения главы ФСИН: «Это новая инициатива, наверное, она должна как-то обсуждаться, прорабатываться».

Ранее “Ъ” сообщал, что вопрос о возможности привлечения осужденных к строительству БАМа и Транссиба, где ощущается нехватка рабочих рук, в апреле обсуждался на совещании у **вице-преьера Марата Хуснуллина**. Проработать его и обсудить создание соответствующей инфраструктуры было поручено **Минтрансу**, ФСИН и ОАО РЖД.

Статьей 103 УИК РФ предусмотрена возможность привлечения лиц, отбывающих наказание, к выполнению трудовой функции в исправительном учреждении и за его пределами, поясняет партнер юридической фирмы «Рустам Курмаев и партнеры» Дмитрий Горбунов. «В основном на работы привлекаются лица, которые изъявляют соответствующую волю и согласие. Обычно это учитывается при рассмотрении ходатайств об условно-досрочном освобождении», – отмечает юрист.

Предприятия, привлекающие осужденных, должны создать и обеспечить необходимые условия работы, а трудовая функция осужденных не должна противоречить целям наказания – их исправлению, говорит он.

Строительные компании готовы рассматривать возможность привлечения труда заключенных, заявил “Ъ” президент Национального объединения строителей Антон Глушков: «Нехватка рабочих рук на стройках составляет минимум 3–4 млн человек. При этом требования по размещению иностранных работников, их вакцинации и т. д. сложны для массовой реализации, учитывая, что в строительном комплексе 95 тыс. юрлиц, из которых 90% – субъекты малого предпринимательства». При этом он указывает, что «использование труда осужденных превращает стройку в режимный объект». Кроме того, у такой рабочей силы очень низкая мотивация к труду, считает он, так как большая часть доходов осужденных идет государству в рамках судебных решений.

Эксперт фонда «В защиту прав заключенных» (внесен Минюстом РФ в список иноагентов) Олег Дубровкин полагает, что инициатива ФСИН нарушит права осужденных: «Как правило, работы, на которых привлекают трудовых мигрантов, очень тяжелые. Но если работает гражданин Таджикистана, то он получает нормальную зарплату по трудовому договору. Как правило, трудовые правоотношения в местах заключения не регулируются, фактически это может превратиться в рабский труд».

<https://www.kommersant.ru/doc/4818553>

На ту же тему:

<https://www.rbc.ru/society/29/04/2021/608a6e4a9a79474144f3828b?>

КОММЕРСАНТЪ; ЕЛЕНА ЧЕРНЕНКО; 2021.05.21; ЛЁД УПОЛНОМОЧЕН ЗАЯВИТЬ; ОТНОШЕНИЯ РОССИИ И ЗАПАДА ПОТЕПЛЕЛИ В АРКТИКЕ

В столице Исландии Рейкьявике прошла министерская встреча Арктического совета, в ходе которой председательство в этой организации, которую еще называют «теневым правительством» Заполярья, на два года перешло к России. Программу российского председательства представил глава МИД РФ Сергей Лавров. Ключевая заявленная цель Москвы – сохранить Арктику регионом мира и сотрудничества – была поддержана всеми. Однако предложение России о запуске диалога между военными восьми приарктических стран поддержки не получило.

«Дух сотрудничества»

В Арктический совет, которому в этом году исполняется 25 лет, помимо России входят Дания, Исландия, Канада, Норвегия, США, Швеция и Финляндия. В Рейкьявике исландцы подвели итоги своего двухлетнего председательства в организации и передали эстафету России, которая возглавила совет уже во второй раз (первый был в 2004–2006 годах). Нынешнее председательство имеет для Москвы особое значение, поскольку Арктика сейчас является едва ли не единственным регионом, в котором Россия и западные страны продолжают развивать сотрудничество.

Принимая председательство, Сергей Лавров с удовлетворением констатировал, что Арктический совет «остаётся ведущей межправительственной площадкой для деполитизированного диалога в высоких широтах». Ключевое слово здесь, конечно, «деполитизированный» – о других форумах с участием России и западных стран этого с 2014 года уже не скажешь.

Глава МИД РФ заверил, что Россия будет поддерживать в организации «дух сотрудничества», укреплять «конструктивное взаимодействие» между всеми государствами-членами, искать «оптимальные решения» для Арктики и населяющих ее жителей.

«Мы все согласны в том, что именно государства–члены совета несут особую ответственность за происходящее в этом регионе», – подчеркнул Сергей Лавров. В переводе с дипломатического на русский это означает: Россия считает, что судьбу региона должны решать исключительно приарктические страны, и выступает против продвигаемой рядом нерегionalных государств инициативы превращения Арктики в «общечеловеческое достояние». Позиции, которую обнародовал российский министр, действительно придерживаются все страны–члены совета.

Сергей Лавров также сообщил, что Россия поддерживает идею проведения саммита арктических государств, «когда для этого созрели бы необходимые условия». «Готовы организовать его в период российского председательства. Это стало бы значимым событием в интересах долгосрочного арктического сотрудничества», – сказал он. Отметим, что за 25 лет существования Арктического совета лидеры восьми приарктических государств не собирались ни разу. Созвать саммит пытались некоторые предыдущие председатели – активнее всего финны, но безуспешно.

Далее Сергей Лавров рассказал о программе российского председательства. «Как крупнейшая арктическая держава, Россия видит приоритетом деятельности Арктического совета сбалансированное продвижение устойчивого развития Заполярья в социальном, экономическом и природоохранном измерениях», – сказал он. – Арктика – это территория мира, стабильности и конструктивного взаимодействия. Убежден, что такой же позиции придерживаются все наши партнеры. Только через сотрудничество можно обеспечить процветание этого региона».

Россия намерена развивать взаимодействие с арктическими странами по четырем ключевым направлениям:

население Арктики, включая коренные малочисленные народы Севера;

охрана окружающей среды, включая изменение климата;

социально-экономический рост;

укрепление Арктического совета.

Программа председательства РФ включает более 100 мероприятий. Как следует из концепции председательства РФ в Арктическом совете (этот документ не публиковался, но есть в распоряжении “Ъ”), в работе над ними помимо МИДа будут участвовать многие профильные ведомства: Минвостокразвития, Минэкономразвития, Минприроды, Минэнерго, **Минтранс**, Минобрнауки, МЧС, «Росатом», Росрыболовство, **Росморречфлот**, Росгидромет и другие.

По словам Сергея Лаврова, Россия выступает за то, чтобы направить общие усилия прежде всего на улучшение благосостояния и качества жизни людей в Арктике.

«Считаем необходимым повышать доступность услуг в сфере образования и здравоохранения. Расширять гуманитарные, в том числе молодежные, обмены. Поддерживать начинания, направленные на сохранение самобытности и наследия коренных народов Севера», – уточнил он.

Намерена Россия, как следует из его выступления, и «всемерно содействовать дальнейшей адаптации региона к глобальным климатическим

изменениям». «В этих целях требуется постоянно совершенствовать систему мониторинга за окружающей средой, стремиться минимизировать антропогенное воздействие на природу. Важно сконцентрироваться на сохранении биоразнообразия Арктики, ее уникальной экосистемы, предупреждении загрязнения на море и на суше», – пояснил глава российского МИДа.

В условиях изменения климата, напомнил Сергей Лавров, особую актуальность приобретает обеспечение устойчивой и безопасной морской деятельности в Арктике, включая судоходство. Возрастает, по его словам, и роль Арктики в обеспечении глобальной энергетической безопасности, общих усилиях по переходу к климатически нейтральной экономике.

«Исходим из того, что залогом более полного раскрытия экономического потенциала Заполярья является создание комфортной среды для инвестиций. При этом хозяйственное освоение должно вестись в соответствии с высокими экологическими стандартами и при уважении особенностей традиционного образа жизни местного населения. Важно, чтобы работающие в северных широтах представители делового сообщества проявляли социальную ответственность», – подчеркнул Сергей Лавров.

<https://www.kommersant.ru/doc/4818390>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2021.05.21; АВИАБИЛЕТЫ НА ЛЕТО 2021 ГОДА ПОДЕШЕВЕЛИ В СРЕДНЕМ НА 13% К 2019 ГОДУ

Средняя стоимость авиабилетов на летние месяцы 2021 года заметно снизилась по сравнению с уровнями 2019 и 2020 годов, свидетельствуют данные агрегаторов.

Средняя стоимость авиабилетов по России, приобретенных до 20 мая 2021 года, с вылетом в период с 15 мая по 30 июня 2021 года снизилась в среднем на 13%, по сравнению с аналогичным периодом 2019 года, рассказала «РГ» руководитель **пресс-службы** сервиса для планирования путешествий OneTwoTrip Елена Шелехова. По ее словам, средняя стоимость приобретенных авиабилетов в одну сторону на человека в этом году составляет 5,1 тысячи рублей, а в 2019 году составляла 5,9 тысячи рублей.

Заметнее всего снизилась средняя стоимость перелета из Москвы в Курган (-52%), Нальчик (-51%), Саратов (-41%), Ижевск (-37%), Оренбург (-37%), Воронеж (-33%), Архангельск (-30%). Перелет в Сочи также подешевел, хотя и не так заметно, всего на 3,5% до 5,9 тысячи рублей с 6,1 тысячи рублей.

По данным сервиса поездок и путешествий Туту.ру, средний чек за перелет туда-обратно по России на летние месяцы, по сравнению с 2020 годом сократился более чем на 20%.

Заметнее всего подешевели перелеты Мурманск – Краснодар. В этом случае средний чек туда-обратно сократился вдвое, с 28,8 тысячи рублей до 14,2 тысячи рублей. Средний чек по маршруту Санкт-Петербург – Горно-Алтайск сократился на 45%, по маршруту Москва – Горно-Алтайск – почти на 40%.

На 30-38% снизился средний чек за перелеты по направлениям Москва – Екатеринбург, Москва – Архангельск, Санкт-Петербург – Пермь, Санкт-Петербург – Архангельск, Москва – Санкт-Петербург и Санкт-Петербург – Новосибирск.

Также снизилась стоимость перелетов и на некоторых курортных направлениях. Например, перелет по маршруту Мурманск – Геленджик подешевел на 29%, Томск – Анапа – 27%, Екатеринбург – Геленджик – на 24%, Омск – Анапа – на 21%, Мурманск – Анапа – на 20%.

Ранее председатель Общественного совета при Федеральном агентстве по туризму Дмитрий Давыденко указал на возможное снижение стоимости авиабилетов летом этого года. «Чем больше предложение, тем меньше цена. Это южное направление: Адлер, Симферополь, Геленджик, Анапа, Минеральные Воды», – приводит его словам Ura.ru.

<https://rg.ru/2021/05/20/aviability-na-letu-2021-goda-podesheveli-v-srednem-na-13-k-2019-godu.html>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; НАТАЛИЯ ЯЧМЕННИКОВА; 2021.05.21; ЦАГИ РАЗРАБАТЫВАЕТ ТЕХНОЛОГИИ ОБРАБОТКИ ПОЛЕТНОЙ ИНФОРМАЦИИ

Специалисты Центрального аэрогидродинамического института имени профессора Н.Е. Жуковского (входит в НИЦ «Институт имени Н.Е. Жуковского») разрабатывают новые подходы и технологии обработки и анализа полетной информации.

Как рассказали в ЦАГИ, эти технологии предназначены для оперативного определения фактических летно-технических характеристик самолета по материалам летных испытаний и оценки их отклонения от прогнозируемого уровня, а также для мониторинга характеристик самолета и двигателя в условиях эксплуатации, при выполнении регулярных рейсов авиакомпании.

Предлагаемые технологии, по словам ученых, позволяют работать с потоками информации из системы бортовых измерений опытного самолета и со штатного бортового регистратора, который рассматривается в качестве основного источника данных о параметрах полета, режиме работы силовой установки, показателях функционирования самолетных систем и др. Формат файла штатного регистратора дает возможность организовать прямой доступ к зарегистрированным параметрам полета и существенно сократить время обработки данных.

Эффективность разрабатываемых технологий была продемонстрирована при обработке материалов летных испытаний МС-21. «Направление работ института, связанное с анализом первичных полетных данных и мониторингом фактических характеристик воздушного судна, актуально для ЦАГИ. Оно позволяет более оперативно оценивать эффективность новых технических решений, реализованных на самолетах, и совершенствовать расчетные и экспериментальные методы оценки характеристик перспективных летательных аппаратов. Компетенции ЦАГИ в данной области также расширяют возможности для сотрудничества с ОКБ», – считает заместитель Генерального директора ФГУП «ЦАГИ» по внедрению технологий безопасности полетов Олег Ганяк.

<https://rg.ru/2021/05/20/cagi-razrabatyvaet-tehnologii-obrabotki-poletnoj-informacii.html>

ТАСС; 2021.05.20; ХАБАРОВСКИЙ КРАЙ ПРОСИТ СУБСИДИРОВАТЬ ВНУТРЕННИЕ ПЕРЕЛЕТЫ ЗА СЧЕТ ФЕДЕРАЛЬНОГО БЮДЖЕТА

Власти Хабаровского края рассчитывают на субсидирование авиасообщения между населенными пунктами региона из федерального бюджета. Соответствующие предложения направлены в **Минтранс РФ**, сообщил ТАСС начальник управления организации перевозок министерства транспорта и дорожного хозяйства края Владимир Березовский.

«Считаем необходимым решение вопроса о софинансировании субсидирования внутрирегиональных авиаперевозок за счет средств федерального бюджета. Предложение передано в **Министерство транспорта РФ**», – сказал Березовский.

«Благодаря субсидиям из краевого бюджета авиатарифы в крае не увеличивались четыре с половиной года, за 2020 год субсидия составила 599,4 млн рублей», – отметил Березовский. Он уточнил, что в регионе организованы сезонные авиаперевозки граждан молодого и пожилого возраста по специальным тарифам вдвое ниже субсидируемых тарифов. За 2020 год льготой воспользовались 1,9 тыс. пассажиров на сумму субсидии 9,5 млн рублей. С прошлого года жителям северных районов положено четыре льготных перелета в год по сниженным тарифам. За прошлый год реализовано 27 тыс. льготных авиабилетов, субсидия из краевого бюджета составила 150,8 млн рублей.

Помимо субсидирования внутрирегиональных перелетов, власти Хабаровского края предлагают сделать продажу льготных билетов из Хабаровска в центральные и западные регионы страны непрерывной. «Имеющиеся механизмы государственной поддержки обеспечивают доступность для населения воздушных перевозок по внутренним маршрутам с Дальнего Востока. Вместе с тем в реализации мер поддержки большое

значение имеет своевременность выделения дополнительных бюджетных ассигнований, так как между прекращением продажи льготных авиабилетов и выделением дополнительных субсидий зачастую проходит очень продолжительный период, что ведет к многочисленным жалобам граждан», – сказал Березовский. Это предложение также направлено в **Минтранс РФ**.

Хабаровский край имеет очень протяженную территорию, северная часть региона особенно труднодоступна из-за слаборазвитой транспортной инфраструктуры. Сейчас в крае авиаперевозки выполняются на 15 маршрутах, где, как правило, воздушный транспорт не имеет альтернативы. Воздушные суда преодолевают расстояние от 125 до 1 360 км.

Краевая авиакомпания «Хабаровские авиалинии» осуществляет регулярные рейсы на самолетах Ан-24 и Л-410 из Хабаровска в Охотск, Аян, Нелькан, Чумикан, Херпучи, Советскую Гавань, Комсомольск-на-Амуре, Николаевск-на-Амуре, Богородское, Чегдомын. Авиакомпания «Аврора» выполняет ежедневные полеты из Хабаровска в Николаевск-на-Амуре на самолетах ДНС-8-400. Для сообщения с рядом небольших поселений привлекают вертолеты.

<https://tass.ru/ekonomika/11420459>

ТАСС; 2021.05.20; НОВЫЙ МЕЖДУНАРОДНЫЙ ТЕРМИНАЛ АЭРОПОРТА ХАБАРОВСКА НАЧНУТ СТРОИТЬ В АВГУСТЕ

Строительство пассажирского терминала международных воздушных линий аэропорта Хабаровск начнется в августе этого года, сообщила в четверг **пресс-служба** воздушной гавани со ссылкой на председателя совета директоров АО «Хабаровский аэропорт» Константина Басюка.

Возведение этого объекта было признано приоритетным инвестиционным проектом на состоявшемся накануне во Владивостоке заседании президиума правительственной комиссии по вопросам социально-экономического развития Дальнего Востока под председательством заместителя председателя правительства РФ – полномочного представителя президента РФ в Дальневосточном федеральном округе Юрия Трутнева. Строительство терминала собирались начать в 2020 году, но позднее старт работ перенесли.

«Статус приоритетного инвестпроекта позволяет аэропорту Хабаровск реализовать оптимальную схему финансирования строительства с использованием собственных средств и средств ведущих институтов развития страны – ВЭБ.РФ и ВЭБ.ДВ, и позволит нам в кратчайшие сроки приступить к практической его части. К строительной фазе проекта планируем перейти уже в августе текущего года, чтобы в мае 2023 года начать обслуживать пассажиров, вылетающих и прилетающих из-за рубежа в новом современном терминале», – сказал Басюк.

Площадь нового международного терминала составит 20,5 тыс. кв. м, пропускная способность – 600 пассажиров в час, до 1 млн пассажиров в год. В строительство вложат 4,8 млрд рублей, из которых 3 млрд рублей предоставляется по линии ВЭБ.РФ.

<https://tass.ru/ekonomika/11421913>

РГ; НАТАЛЬЯ ГРАФ; 2021.05.21; НА ГОРНОЛЫЖНОМ КУРОРТЕ ШЕРЕГЕШ К 2024 ГОДУ ПОСТРОЯТ АЭРОПОРТ

Локальный аэропорт в 7 километрах от будущего туристического кластера Шерегеш будет введен в эксплуатацию до 2024 года.

Новая воздушная гавань позволит разгрузить действующий аэропорт в Новокузнецке. Туристический поток на курорте ежегодно растет. В этом году по сравнению с предыдущими сезонами он увеличился практически вдвое. Шерегеш посетило уже более 2 миллионов туристов.

По данным правительства Кузбасса, инвестиции в строительство аэропорта составят около 14 миллиардов рублей.

– В рамках взаимодействия региона с корпорацией ВЭБ.РФ планируется развитие всепогодного туристического кластера на действующем горнолыжном курорте «Шерегеш» на территории 118 га, – сообщает администрация Кузбасса. – Для этого будет создана качественная инфраструктура для размещения, отдыха и занятиями спортом более 250 тысяч человек ежегодно.

Планируется, что комплекс Шерегеш станет одним из пилотных проектов нацпроекта «Туризм и индустрия гостеприимства». На развитие курорта будет направлено 3,27 миллиарда рублей.

<https://rg.ru/2021/05/20/reg-sibfo/na-gornolyznom-kurorte-sheregesh-k-2024-godu-postroiat-aeroport.html>

ТАСС; 2021.05.20; S7 ЗАПУСТИТ РЕЙСЫ ИЗ РЕГИОНОВ РФ НА КИПР В СЕРЕДИНЕ ИЮНЯ

Авиакомпания S7 в середине июня запустит грузопассажирские рейсы из Краснодара, Самары, Екатеринбурга и Казани в Ларнаку (Кипр). Об этом говорится в сообщении перевозчика.

«S7 Airlines[.....] открыла продажу авиабилетов на прямые рейсы в Ларнаку сразу из четырех российских городов (Краснодар – с 16 июня, Самара – с 17 июня, Екатеринбург – с 17 июня и Казань – с 18 июня)», – отмечается в сообщении.

Ранее S7 уже запустила полеты в Ларнаку и Пафос из Москвы и рейсы Ларнака-Новосибирск.

На данный момент авиасообщение между РФ и Кипром приостановлено на фоне пандемии. Вместе с тем авиакомпании могут выполнять грузопассажирские рейсы, билет на которые могут купить только определенные группы граждан. При этом на грузопассажирский рейсах запрещено перевозить туристические группы.

<https://tass.ru/ekonomika/11426745>

ИНТЕРФАКС; 2021.05.20; ГЛАВГОСЭКСПЕРТИЗА ОДОБРИЛА ПРОЕКТНУЮ ДОКУМЕНТАЦИЮ НА СТРОИТЕЛЬСТВО ВПП В АЭРОПОРТУ ЮЖНО-САХАЛИНСКА

Главгосэкспертиза России рассмотрела проектно-сметную документацию на строительство новой взлетно-посадочной полосы (ВПП) в аэропорту Южно-Сахалинска и выдала положительное заключение.

Согласно сообщению ведомства, работы планируется завершить к 2024 году.

Проектом предусмотрено строительство ВПП протяженностью 3,4 км с тремя соединительными рулежными дорожками. После ввода объекта в эксплуатацию старая полоса будет использоваться как магистральная рулежная дорожка.

Кроме того, к 2024 году в аэропорту предусмотрено расширение перрона для самолетов и строительство нового перрона для вертолетов.

Планируется также проложить патрульную дорогу, линию связи и управления, создать водосточно-дренажную систему, очистные сооружения, объекты электроснабжения и радиотехнического обеспечения полетов, а также установить светосигнальное и метеорологическое оборудование.

По данным Главгосэкспертизы, проектная документация на обновление аэропортового комплекса разработана Государственным проектно-изыскательским и научно-исследовательским институтом гражданской авиации «Аэропроект». Застройщиком выступает «Дирекция по реализации программ строительства Сахалинской области».

Ранее **Минтранс РФ** сообщал, что строительство новой ВПП в аэропорту Южно-Сахалинска оценивается почти в 17 млрд рублей.

ИНТЕРФАКС; 2021.05.20; РУСАЛ СТАЛ КРЕДИТОРОМ ОБАНКРОТИВШЕЙСЯ ВИМ-АВИА С ТРЕБОВАНИЯМИ НА 1 МЛРД РУБ

ПАО «Русал Братский алюминиевый завод» частично выкупило основной долг признанной банкротом авиакомпании «ВИМ-Авиа» (зарегистрирована в Татарстане) в размере 1 млрд рублей и стало ее конкурсным кредитором.

Как сообщил корреспондент «Интерфакса» с заседания Арбитражного суда Татарстана в четверг, суд удовлетворил заявление «БрАЗа» назначить его в

порядке процессуального правопреемства конкурсным кредитором с требованиями в размере 1 млрд рублей.

Права требования по этой задолженности «БрАЗ» выкупил у ООО «РНГО», сделка по уступке долга оплачена полностью после заключения договора, сообщил суду представитель «Русала» (МОЕХ: RUAL). Он пояснил, что в результате РНГО уступило часть основного долга – на сумму 1 млрд рублей, а также проценты в размере 10 млн рублей и неустойку в 3 млн рублей.

На февраль 2020 года в реестр требований кредиторов «ВИМ-Авиа» входили 213 кредиторов с совокупным размером голосующих требований 13,9 млрд рублей, говорилось в сообщении конкурсного управляющего.

Ранее в мае сообщалось, что «Русал» через дочернюю МК «Гершвин» приобрел у «ВИМ-Авиа» за 495,2 млн рублей ПАО «Аэропорт Братск» («АэроБратск»), являющееся оператором аэропорта в городе Братске Иркутской области.

ТАСС; 2021.05.20; РОСТЕХ НАМЕРЕН УВЕЛИЧИТЬ ДОЛЮ НА МИРОВОМ РЫНКЕ ВЕРТОЛЕТНЫХ ДВИГАТЕЛЕЙ ДО 20% К 2035 ГОДУ

Доля России на мировом рынке двигателей для вертолетной техники составляет от 10 до 12%. Об этом ТАСС в ходе выставки HeliRussia 2021 сообщил заместитель генерального директора – генеральный конструктор Объединенной двигателестроительной корпорации (ОДК, входит в госкорпорацию «Ростех») Юрий Шмотин.

«На сегодняшний день ОДК представлена на международном рынке вертолетных двигателей двумя типами моторов: ТВ3-117/ ВК-2500 и ТВ7-117В. Доля корпорации в 2019-2020 году составила от 10 до 12% мирового рынка», – проинформировал Шмотин.

По его словам, доля корпорации на мировом рынке моторов для вертолетов будет постепенно увеличиваться. «К 2035 году планируется увеличение доли рынка до 18-20%. Основным триггером роста будут являться вывод на рынок двигателей ВК-650В и 1600В, а также адаптация всего модельного ряда российских вертолетных двигателей к зарубежным платформам на традиционных для ОДК рынках сбыта – странах Юго-Восточной Азии», – добавил генеральный конструктор корпорации.

Как отметил Шмотин, доля вертолетных двигателей в структуре выручки ОДК составляет около 6-9%. «Учитывая, что 95% вертолетного парка государственной авиации используют вертолеты, двигатели для которых до 2015 года производились на Украине, показатель выручки для ОДК не является основным. Обороноспособность государства и поддержание экспортного потенциала российской вертолетной техники на международном

рынке является более приоритетной задачей», – подчеркнул генконструктор ОДК.

<https://tass.ru/ekonomika/11422023>

РАДИО 1; ЯНА ТАЕЖНАЯ; 2021.05.20; ЭКСПЕРТ ПО БЕЗОПАСНОСТИ ДВИЖЕНИЯ СОГЛАСИЛАСЬ СО ЗНАЧЕНИЕМ ДОПУСТИМОЙ СКОРОСТИ САМОКАТОВ

Минтранс Московской области и оператор сервиса по аренде самокатов ограничили скорость электросамокатов в регионе до 20 км\ч.

По словам ведущего аналитика экспертного центра «Движение без опасности» Елены Борисенко, данное значение скорости является достаточно «адекватным», с такой скоростью можно ездить по тротуарам.

«Нужно, конечно, понимать, что тот человек, который ведёт самокат, должно следить за скоростью, контролировать ситуацию, чтобы не сбить людей. Если впереди толпа пешеходов лучше остановится и обойти, всё-таки тротуар – это территория пешеходов», – сообщила «Радио 1» эксперт.

Она добавила, что ограничение скорости электросамокатов – это вполне разумный шаг, так как во всём мире снижают их скорость. К сожалению, в России запоздал закон, регулирующий передвижение средств индивидуальной мобильности, он до сих пор лежит на рассмотрении, и там как раз говорится о снижении скорости.

«Я думаю, операторы просто готовятся заранее», – заключила Борисенко.

Напомним, что сервис проката самокатов был запущен в Московской области прошлым летом. За минувший сезон жители Химок, Одинцова и Красногорска совершили более 175 тыс. поездок. Сезон проката электросамокатов в регионе в этом году начался 10 апреля.

Как позже сообщило агентство «РИА Новости», в Польше с сегодняшнего дня «водители» электросамокатов подчиняются правилам дорожного движения. Так, на данном средстве передвижения запрещено ехать по проезжей части; на тротуары можно выезжать только если нет велодорожки; запрещено ехать пьяным, по несколько человек; запрещено везти предметы и животных, парковать поперёк тротуара; предписано ехать примерно со скоростью пешехода и уступать пешеходам дорогу.

<https://radio1.news/article/ekspert-po-bezopasnosti-dvizheniya-soglasilas-so-znacheniem-dopustimoy-skorosti-samokatov/>

ТАСС; 2021.05.20; МИНЮСТ: АВТОСПИСАНИЕ ДОЛГОВ ПО ШТРАФАМ ГИБДД НЕ ОТМЕНИТ СРОКА ДЛЯ ДОБРОВОЛЬНОЙ ВЫПЛАТЫ

Переход на автоматизированное списание долгов по штрафам с водителей не отменяет предварительного срока для добровольной уплаты штрафа и возможности обжаловать его. Об этом сообщили ТАСС в **пресс-службе** Минюста, разъясняя озвученную заместителем министра юстиции Евгением Забарчуком на Петербургском юридическом форуме инициативу внедрения упрощенного порядка взыскания штрафов с водителей за правонарушения, зафиксированные уличными камерами, без участия судебного пристава.

«Взимание штрафов в упрощенном порядке планируется осуществлять путем формирования в Государственной информационной системе о государственных и муниципальных платежах требований с информацией, необходимой для исполнения акта органа или должностного лица по делу об административном правонарушении, – пояснили в Минюсте. – Исполнение указанных требований будет осуществляться банками и иными кредитными организациями без участия сотрудников органов принудительного исполнения за счет денежных средств, находящихся на счетах должника, в пределах установленного Кодексом РФ об административных правонарушениях срока давности исполнения».

«При этом законопроектом не отменяются и не изменяются предусмотренные в настоящее время КоАП 10-дневный срок обжалования и 60-дневный срок для добровольного исполнения административного штрафа. Также сохраняется возможность в течение первых 20 дней оплатить половину суммы административного штрафа», – пояснили в Минюсте.

Переход к электронному механизму взимания штрафов – передача этой функции от судебного пристава информационной системе – будет способствовать, по оценке Минюста, совершенствованию порядка исполнения документов о взыскании штрафов в области дорожного движения.

«Принимая во внимание риски возможных сбоев при работе информационных систем, Минюстом совместно с ФССП в рамках суперсервиса «Цифровое исполнительное производство» прорабатываются дополнительные механизмы защиты прав граждан от неправомерного списания денежных средств, в том числе средств, на которых установлен запрет на взыскание», – добавили в Минюсте. В ведомстве отметили, что этот законопроект в настоящее время проходит процедуру согласования с заинтересованными органами и организациями, после чего будет размещен для общественного обсуждения на портале проектов нормативно-правовых актов.

<https://tass.ru/obschestvo/11427421>

На ту же тему:

<https://rg.ru/2021/05/20/v-miniuste-predlozhili-avtomaticheskii-spisyvat-shtrafy-za-narusheniia-pdd.html>

ТАСС; 2021.05.20; ИНТЕНСИВНОСТЬ ДВИЖЕНИЯ ПО ЦКАД ВЫРОСЛА В СЕМЬ РАЗ

Интенсивность движения автомобилей по Центральной кольцевой автодороге (ЦКАД) за последние полгода выросла в семь раз, до 14 тыс. автомобилей в сутки, рассказал в эфире «Автодор» глава госкомпании «Автодор» Вячеслав Петушенко.

«Первые полгода показали, что трасса востребована, если мы начинали с трафиком чуть больше 2 тыс. автомобилей в сутки в ноябре, то сегодня средняя интенсивность – 14 тыс. авто в сутки, а 30 апреля максимальная интенсивность была 28 тыс. автомобилей в сутки», – рассказал Петушенко. Он отметил, что наиболее популярно южное направление от трассы М-4 «Дон» до трассы М-7 «Волга».

По словам главы «Автодора», среди пользующихся ЦКАД автомобилями преобладают легковые – 60%, тяжелые грузовики составляют около 25%. При этом для грузовых автомобилей использование ЦКАД дает двухкратный выигрыш по времени – три часа против шести часов, а также по топливу и износу в сравнении с альтернативными путями через Москву и МКАД, отметил он.

Сейчас движение по ЦКАД идет по 310 км из 336 запланированных, добавил Петушенко. Запуск движения по всему контуру намечен на III квартал 2021 года.

<https://tass.ru/ekonomika/11428239>

ТАСС; 2021.05.19; РОСТОВСКИЕ ВЛАСТИ РАССМАТРИВАЮТ ВОЗМОЖНОСТЬ ВВЕДЕНИЯ «СБЕРТРОЙКИ» В РОСТОВЕ-НА-ДОНУ

Власти Ростовской области рассматривают возможность введения карты «Тройка» от Сбербанка, позволяющей оплачивать проезд в общественном транспорте, в Ростове-на-Дону и других городах региона, сообщили ТАСС в пресс-службе ростовского минтранса.

«Сбертройка» имеет предложения для Ростова, они работают с городом, теперь они вышли на министерство, предлагают рассмотреть возможность создания единого какого-то оператора», – сообщили в ростовском минтрансе, отметив, что переговоры по введению такой карты в регионе ведутся уже на протяжении нескольких месяцев.

В **пресс-службе** также добавили, что представители Сбербанка также ведут переговоры с другими муниципалитетами Ростовской области о введении новой системы. Как уточнили ТАСС в правительстве, основной задачей министерства является введение единого оператора на территории всего региона.

«Начнем с интегрирования этих платежных систем в городах, где их нет, а потом постепенно, конечно, это будет консолидация, перевод под какое-то единое начало, чтобы жители того же Батайска, приехав в Волгодонск, могли пользоваться единой транспортной картой. Это уже наше настоящее, это прорабатывается», – сообщил собеседник агентства. Ростовские власти ведут переговоры с несколькими операторами транспортных карт, и возможность обслуживания Ростовской области будет определена после проведения конкурентных процедур.

Как пояснили ТАСС в **пресс-службе** Сбербанка, представители ООО «Сбертройка» действительно проводили официальную встречу с ростовским **Минтрансом** по введению единой билетной системы на базе «Тройки» в регионе. «Было достигнуто решение о начале взаимодействия», – говорится в сообщении.

В ноябре 2020 года власти Москвы и Подмосковья совместно со Сбербанком заключили трехстороннее соглашение о стратегии продвижения совместного предприятия «Сбертройка», подразумевающее создание и стратегию развития единой билетной системы на территории Московского региона. «Сбертройка» – новая карта от «Сбера» (Сбербанка), с помощью которой можно оплачивать проезд в городском общественном транспорте по бесконтактной технологии PayPass. Карта обладает специальным чипом, который служит своего рода проездным.

<https://tass.ru/obschestvo/11420745>

ТАСС; 2021.05.19; УЗБЕКИСТАН И РЖД ДОГОВОРИЛИСЬ О ПОДГОТОВКЕ К ВОЗОБНОВЛЕНИЮ СООБЩЕНИЯ

Министерство инвестиций и внешней торговли Узбекистана и российская компания РЖД договорились совместно подготовиться к поэтапному возобновлению регулярного железнодорожного сообщения. Об этом в среду сообщила **пресс-служба** министерства.

«Достигнута договоренность о совместной подготовке к поэтапному возобновлению регулярного пассажирского железнодорожного сообщения между Узбекистаном и Россией по мере нормализации эпидемической ситуации», – говорится в сообщении. Регулярное железнодорожное

сообщение между странами было приостановлено в 2020 году в связи с пандемией коронавируса.

Эта договоренность достигнута на встрече заместителя **премьер-министра** – министра инвестиций и внешней торговли республики Сардора Умурзакова с российской делегацией во главе с генеральным директором – председателем правления компании РЖД Олегом Белозеровым в Ташкенте.

По информации **пресс-службы** ведомства, Белозеров заявил, что российская компания готова участвовать в строительстве железной дороги Мазари-Шариф – Кабул – Пешавар. «Подчеркнуто, что реализация данного проекта, формируя новую архитектуру транспортных коммуникаций в регионе, позволит на 30 процентов сократить временные и стоимостные параметры транспортировки грузов из Восточной и Южной Азии в СНГ и Европу и обратно», – констатировали в министерстве.

Как сообщила **пресс-служба**, по итогам встречи Минтруд республики и РЖД подписали меморандум о привлечении граждан Узбекистана для работы на железнодорожном строительстве в России.

<https://tass.ru/ekonomika/11418291>

ТАСС; 2021.05.20; ПЕРВЫЙ ПЕРЕМЕННИК ОТ «УРАЛЬСКИХ ЛОКОМОТИВОВ» ПРОШЕЛ МИЛЛИОН КИЛОМЕТРОВ НА СЕТИ РЖД

Электровоз переменного тока с асинхронным тяговым приводом 2ЭС7 №001, произведенный на заводе «Уральские локомотивы» (совместное предприятие Группы Синара и компании «Сименс»), прошел свой первый миллион километров пробега на сети РЖД. Об этом сообщили в четверг в **пресс-службе** предприятия. «Локомотивы этой серии успешно эксплуатируются на участках Северной, Октябрьской и Горьковской железных дорог, участвуя в сквозной схеме вождения поездов массой 9 тыс. тонн от Западной Сибири до портов Балтики без перелома веса в пути», – добавили там.

Опытный образец электровоза переменного тока был выпущен в 2013 году, а в 2014 получил сертификат соответствия РС ФЖТ. В конструкции 2ЭС7 впервые был применен ряд передовых технических решений, которые позволили улучшить показатели эффективности потребления энергоресурсов на 15-20% по сравнению с электровозами переменного тока с коллекторным тяговым приводом.

На предприятии отметили, что локомотив доказал свою мощь, отличные эксплуатационные характеристики и качество всех механизмов и систем управления, а также ремонтпригодность и комфорт для работы локомотивных бригад в ходе многочисленных опытных поездок и испытаний, в том числе в экстремальных климатических и дорожных

условиях на Байкало-Амурской магистрали Восточно-Сибирской железной дороги.

«Сочетание экономичности и высочайшей надежности, подтвержденное за годы эксплуатации локомотива 2ЭС7, позволяет рассматривать этот электровоз не только как «рабочую лошадку» для самых сложных участков переменных магистралей, но и развивать его как перспективную платформу для новых машин», – отметил генеральный директор «Уральских локомотивов» Олег Спаи.

Все эти годы разработчики продолжали совершенствовать конструкцию машины. В 2020 году в конструктив локомотива была внедрена новая опция – электронный журнал машиниста ТУ-152Э. Электронный журнал – это сенсорный экран, при помощи которого машинист вносит все данные о поездке, сбоях в работе и состоянии электровоза в электронном виде. В режиме онлайн эта информация передается в РЖД и сервисную службу «Уральских локомотивов». Также с прошлого года электровозы 2ЭС7 оснащаются новой унифицированной модульной кабиной, спроектированной с учетом последних требований перевозчика к «умному локомотиву», к безопасности и эргономике рабочего пространства локомотивных бригад.

В **пресс-службе** напомнили, что в декабре 2019 года завод «Уральские локомотивы» подписал с РЖД контракт на поставку 22 грузовых электровозов переменного тока серии 2ЭС7 в период с 2019 по 2021 годы. Девять электровозов поставлено ОАО «РЖД» в 2020 году, еще 12 завод планирует выпустить в текущем году. В рамках договора обеспечивается сервисное обслуживание машин в течение жизненного цикла – на протяжении 28 лет. В марте этого года серия 2ЭС7 направлена на регулярную – раз в пять лет – процедуру обновления сертификата соответствия требованиям технического регламента Таможенного Союза (ТР ТС). Электровоз проходит полный цикл испытаний, который продлится до конца мая.

<https://tass.ru/novosti-partnerov/11421199>

ТАСС; 2021.05.19; СТРОИТЕЛЬСТВО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ВЕТКИ К ОЭЗ «ТОЛЬЯТТИ» ПЛАНИРУЕТСЯ ЗАВЕРШИТЬ НА ГОД РАНЬШЕ

Строительство железнодорожного пути, который протянется от вокзала Автозаводского района до Особой экономической зоны «Тольятти», планируется завершить в этом году. Об этом сообщил в четверг губернатор Самарской области Дмитрий Азаров на транспортно-логистическом форуме «PRO//Движение.Поволжье».

Ранее сообщалось, что полностью завершить работы по строительству объекта планируется в 2022 году.

«Мы реализуем очень важный для Самарского региона проект строительства железнодорожной ветки в ОЭЗ Тольятти. Благодаря этому проекту мы формируем целую цепочку инвестиционных проектов – это новые рабочие места, благополучие самарских семей, отчисления в бюджеты, развитие региона, потому что к нам приходят новые компании. Проект этот мы должны завершить в текущем году», – сказал глава региона.

В рамках проекта планируется построить железнодорожную ветку протяженностью 14 км, которая соединит местную станцию Куйбышевской железной дороги с ОЭЗ «Тольятти», а также пройдет непосредственно по инвестиционной площадке. Дорога позволит перевозить 1,4 млрд тонн грузов в год. Новый объект транспортной инфраструктуры будет построен на средства РЖД, после чего оформлен в собственность Самарской области.

Также планируется приступить к реализации проекта ускоренного железнодорожного сообщения между Самарой и Тольятти. «Рассчитываю на поддержку федерального правительства, куда мы заявили этот проект. Пока преждевременно говорить, но очень внимательно отнеслись к нашему предложению, уверен, что совместно с РЖД мы убедим правительство поддержать проект», – сказал Азаров, отметив, что сроки реализации проекта пришлось сдвинуть из-за пандемии.

<https://tass.ru/ekonomika/11423339>