



Ежедневный мониторинг СМИ

25 МАЯ 2021

СОДЕРЖАНИЕ

РОССИЯ 24; 2021.05.25; РОССИЯ ВОЗОБНОВЛЯЕТ ПРЕРВАННОЕ АВИАСООБЩЕНИЕ С НЕКОТОРЫМИ СТРАНАМИ. НОВОСТИ НА «РОССИИ 24».....	4
РОССИЯ 24; 2021.05.24; ЧЕРНЫШЕНКО: СЕБЕСТОИМОСТЬ ПЕРЕЛЕТОВ НА КАМЧАТКУ СНИЗИТСЯ В 3-4 РАЗА. ИНТЕРВЬЮ НА «РОССИИ 24».....	4
РОССИЯ 24; ФУЛТОН ВАЛАРЕСО; 2021.05.24; СОТУЮ ПАРТИЮ НЕФТИ ИЗ ЯКУТИИ ОТПРАВИЛИ В СТРАНЫ АТР. НОВОСТИ НА «РОССИИ 24».....	4
РОССИЯ 1; 2021.05.25; В ГОСДУМЕ ПРИЗВАЛИ УСИЛИТЬ ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ЗА «ОПАСНОЕ ВОЖДЕНИЕ». УТРО РОССИИ. ПЕРВЫЙ; 2021.05.25; ГОСДУМА РАССМОТРИТ В ПЕРВОМ ЧТЕНИИ ЗАКОНОПРОЕКТ ОБ УЖЕСТОЧЕНИИ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ЗА ВОЖДЕНИЕ В НЕТРЕЗВОМ ВИДЕ	5
ТАСС; 2021.05.24; МИНТРАНС ПОЛУЧИТ 100 МЛРД РУБЛЕЙ ИЗ РЕЗЕРВНОГО ФОНДА НА ДОРОЖНОЕ СТРОИТЕЛЬСТВО	5
ГОВОРИТ МОСКВА; 2021.05.24; В МАДИ РАССКАЗАЛИ, НА ЧТО ПОЙДУТ ВЫДЕЛЕННЫЕ НА СТРОИТЕЛЬСТВО ДОРОГ 100 МЛРД РУБЛЕЙ.....	6
ТАСС; 2021.05.24; НОВОСИБИРСКИЕ ВЛАСТИ ПРОВЕРЯТ ДОРОГИ, СДАННЫЕ ПОДРЯДЧИКАМИ – ФИГУРАНТАМИ УГОЛОВНОГО ДЕЛА	6
ТАСС; 2021.05.24; НАЧАЛЬНИК ДЕПАРТАМЕНТА ТРАНСПОРТА МЭРИИ НОВОСИБИРСКА УВОЛЕН ПОСЛЕ КРИТИКИ СОСТОЯНИЯ ДОРОГ	8
ТАСС; 2021.05.24; ДЕПУТАТ МУРМАНСКОГО ГОРСОВЕТА И СОТРУДНИЦА МИНТРАНСА РЕГИОНА АРЕСТОВАНЫ ПО ДЕЛУ О ВЗЯТКЕ	8
РИА НОВОСТИ; 2021.05.24; ЧЕРНЫШЕНКО НАЗВАЛ ФАКТОР, МЕШАЮЩИЙ РАЗВИТИЮ ТУРИЗМА НА КАМЧАТКЕ.....	9

РБК; ПЕТР КАНАЕВ, СВЕТЛАНА БУРМИСТРОВА, ИВАН ТКАЧЁВ; 2021.05.25; СЕМЬ СТОЛПОВ БЛАГОСОСТОЯНИЯ; ВЛАСТИ ВЫБРАЛИ ИНФРАСТРУКТУРНЫЕ ПРОЕКТЫ, КОТОРЫЕ БУДУТ ФИНАНСИРОВАТЬСЯ ИЗ ФНБ.....	10
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2021.05.25; МЕКСИКАНСКИЕ КАНИКУЛЫ; РОССИЯ ВОЗОБНОВИЛА АВИАСООБЩЕНИЕ ЕЩЕ С ПЯТЬЮ СТРАНАМИ..	13
ВЕДОМОСТИ; ЕКАТЕРИНА ЗГИРОВСКАЯ; 2021.05.25; «ДЛЯ СУДОСТРОИТЕЛЕЙ ЛОКАЛИЗАЦИЯ – ЭТО ВОЙНА»; ГЕНДИРЕКТОР ОСК АЛЕКСЕЙ РАХМАНОВ О КОРПОРАТИВНОЙ РЕФОРМЕ, ИМПОРТОЗАМЕЩЕНИИ И ЗАГРУЗКЕ ВЕРФЕЙ ГРАЖДАНСКИМИ ЗАКАЗАМИ.....	14
ТАСС; 2021.05.24; ПРЕДСТАВИТЕЛЬ ПРЕЗИДЕНТА НАЗВАЛ РОСТ ВЫБРОСОВ ПАРНИКОВЫХ ГАЗОВ САМЫМ БОЛЬШИМ РИСКОМ ДЛЯ РФ.....	27
ТАСС; 2021.05.24; МИШУСТИН ПОРУЧИЛ ПОДГОТОВИТЬ ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО УСОВЕРШЕНСТВОВАНИЮ МОНИТОРИНГА НАЦЕЛЕЙ.....	28
ТАСС; 2021.05.24; МАТВИЕНКО: РАЗВИТИЕ КУЗБАССКОГО «ШЕРЕГЕША» ДАСТ КУМУЛЯТИВНЫЙ ЭКОНОМИЧЕСКИЙ ЭФФЕКТ.....	28
РИА НОВОСТИ; 2021.05.25; РОССИЯ ВОЗОБНОВЛЯЕТ ПОЛЕТЫ В ПЯТЬ СТРАН.....	29
РИА НОВОСТИ; 2021.05.24; ТУРЦИЯ ПРЕДЛОЖИЛА РОССИИ ВОЗОБНОВИТЬ ПОЛЕТЫ В КУРОРТНЫЕ РЕГИОНЫ.....	29
ТАСС; 2021.05.24; ПОЛЕТЫ САМОЛЕТОВ РОССИЙСКИХ АВИАКОМПАНИЙ ЧЕРЕЗ БЕЛОРУССИЮ ОСУЩЕСТВЛЯЮТСЯ В ШТАТНОМ РЕЖИМЕ.....	30
ТАСС; 2021.05.24; UTAIR В ИЮНЕ ЗАПУСТИТ ШЕСТЬ ПРЯМЫХ РЕЙСОВ ИЗ УФЫ НА ЮГ.....	30
ТАСС; 2021.05.24; S7 ЗАПУСТИТ РЕЙСЫ В ХОРВАТСКИЕ СПЛИТ И ЗАДАР.....	31
ТАСС; 2021.05.24; UZBEKISTAN AIRWAYS С 15 ИЮНЯ ВОЗОБНОВИТ ПОЛЕТЫ ИЗ МОСКОВСКОГО АЭРОПОРТА ДОМОДЕДОВО.....	31
ТАСС; 2021.05.24; В АЭРОПОРТУ «ЯКУТСК» НАЧАЛАСЬ РЕКОНСТРУКЦИЯ ВЗЛЕТНО-ПОСАДОЧНОЙ ПОЛОСЫ.....	32

ТАСС; 2021.05.24; В АЭРОПОРТУ СУРГУТА ЗАПУСТИЛИ ПЕРВУЮ В ЮГРЕ СИСТЕМУ ДИСТАНЦИОННОГО СУРДОПЕРЕВОДА	32
ТАСС; 2021.05.24; В ПРИАНГАРЬЕ РАСТОРГНУЛИ КОНТРАКТ НА МОДЕРНИЗАЦИЮ АЭРОПОРТА	33
ТАСС; 2021.05.24; «ГАЗПРОМ НЕФТЬ» РАЗРАБОТАЛА БЛОКЧЕЙН-ПЛАТФОРМУ ДЛЯ ЦИФРОВИЗАЦИИ АВИАТОПЛИВНОГО БИЗНЕСА	34
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; ВЛАДИМИР БАРШЕВ; 2021.05.25; УЧЕНИКАМ ДОБАВЯТ СКОРОСТЬ; ПРОГРАММЫ ПОДГОТОВКИ ВОДИТЕЛЕЙ СКОРРЕКТИРУЮТ	35
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – СТОЛИЧНЫЙ ВЫПУСК; НИНА РУЗАНОВА; 2021.05.25; КОЛЕСА БЕЗ ОПАСНОСТИ; В СИБИРИ ЭЛЕКТРОСАМОКАТАМИ ЗАИНТЕРЕСОВАЛИСЬ СЛЕДОВАТЕЛИ.	36
ТАСС; 2021.05.24; ГОСДУМА 25 МАЯ РАССМОТРИТ ЗАКОНОПРОЕКТ ОБ УЖЕСТОЧЕНИИ НАКАЗАНИЯ ЗА ВОЖДЕНИЕ В ПЬЯНОМ ВИДЕ	38
ТАСС; 2021.05.24; ПЕТЕРБУРГ ПОДПИШЕТ НА ПМЭФ СОГЛАШЕНИЕ ОБ ИНВЕСТИЦИЯХ В СТРОИТЕЛЬСТВО ВИТЕБСКОЙ РАЗВЯЗКИ	39
ТАСС; 2021.05.24; ПОЕЗД «ТАВРИЯ» ИЗ МУРМАНСКА В СИМФЕРОПОЛЬ ВОЗОБНОВЛЯЕТ РАБОТУ ПОСЛЕ СЕМИЛЕТНЕГО ПЕРЕРЫВА	39
ТАСС; 2021.05.24; ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ РЕЙСЫ ПОЕЗДОВ ИЗ СМОЛЕНСКА В АНАПУ И АДЛЕР ОТКРОЮТ В ИЮНЕ	40
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; ТИМОФЕЙ БОРИСОВ; 2021.05.25; ДЫХНИ, КАПИТАН!; С ИЮНЯ ГОСИНСПЕКЦИЯ ПО МАЛОМЕРНЫМ СУДАМ ВПЕРВЫЕ ВЫЙДЕТ В РЕЙДЫ НА РЕКИ С АЛКОТЕСТЕРАМИ	40
ТАСС; 2021.05.24; ВЛАСТИ ЯНАО ЗАЯВИЛИ, ЧТО ЮРИДИЧЕСКИЕ ПРОБЛЕМЫ ОСЛОЖНЯЮТ ПОДЪЕМ СУДОВ	41

ПУБЛИКАЦИИ

РОССИЯ 24; 2021.05.25; РОССИЯ ВОЗОБНОВЛЯЕТ ПРЕРВАННОЕ АВИАСООБЩЕНИЕ С НЕКОТОРЫМИ СТРАНАМИ. НОВОСТИ НА «РОССИИ 24»

Сегодня Россия возобновляет прерванное из-за пандемии авиасообщение – с Мальтой, Исландией и ещё тремя странами. Полететь можно также в Мексику и Португалию. А в Саудовскую Аравию, в отличие от других стран из списка, рейсы будут не только из Москвы, но из Грозного и Махачкалы. Пока возобновление полётов носит формальный характер.

<https://www.vesti.ru/video/2301369>

На ту же тему:

https://www.1tv.ru/news/2021-05-25/407048-rossiya_vozobnovlyayet_prervannoe_iz_za_pandemii_aviasoobschenie_s_islandiey_meksikoy_maltoy_portugaliey_i_saudovskoy_araviey

РОССИЯ 24; 2021.05.24; ЧЕРНЫШЕНКО: СЕБЕСТОИМОСТЬ ПЕРЕЛЕТОВ НА КАМЧАТКУ СНИЗИТСЯ В 3-4 РАЗА. ИНТЕРВЬЮ НА «РОССИИ 24»

Туристические маршруты в Долине гейзеров и на потухшем вулкане Узон на Камчатке изменят, чтобы снизить антропогенную нагрузку на природу этих мест. О развитии инфраструктуры в регионе и о старте программы детского кешбэка в интервью «России 24» рассказал вице-премьер Дмитрий Чернышенко.

<https://www.vesti.ru/video/2301113>

РОССИЯ 24; ФУЛТОН ВАЛАРЕСО; 2021.05.24; СОТУЮ ПАРТИЮ НЕФТИ ИЗ ЯКУТИИ ОТПРАВИЛИ В СТРАНЫ АТР. НОВОСТИ НА «РОССИИ 24»

В Приморском крае отгрузили сотую, юбилейную, партию нефти, добытую в Якутии. Загрузка танкера прошла в порту Козьмино. Оттуда черное золото по морю отправят в страны Азиатско-Тихоокеанского региона.

<https://www.vesti.ru/video/2301388>

<https://www.vesti.ru/video/2301018>

РОССИЯ 1; 2021.05.25; В ГОСДУМЕ ПРИЗВАЛИ УСИЛИТЬ ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ЗА «ОПАСНОЕ ВОЖДЕНИЕ». УТРО РОССИИ

В Госдуме призывают усилить ответственность за «опасное вождение». Такие предложения звучат не первый год, но дальше разговоров дело не идет. К чему приводит отсутствие реального наказания для нарушителей?

<https://www.vesti.ru/video/2301279>

ПЕРВЫЙ; 2021.05.25; ГОСДУМА РАССМОТРИТ В ПЕРВОМ ЧТЕНИИ ЗАКОНОПРОЕКТ ОБ УЖЕСТОЧЕНИИ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ЗА ВОЖДЕНИЕ В НЕТРЕЗВОМ ВИДЕ

Предлагается увеличить штраф до полумиллиона рублей и тюремный срок до трех лет. Это по отношению к тем, кто уже привлекался за аварии в которых погибли или пострадали люди, но сел за руль пьяным повторно.

https://www.1tv.ru/news/2021-05-25/407050-gosduma_rassmotrit_v_pervom_chtenii_zakonoproekt_ob_uzhestochenii_otvetstvennosti_za_vozhdenie_v_netrezvom_vide

ТАСС; 2021.05.24; МИНТРАНС ПОЛУЧИТ 100 МЛРД РУБЛЕЙ ИЗ РЕЗЕРВНОГО ФОНДА НА ДОРОЖНОЕ СТРОИТЕЛЬСТВО

Премьер-министр РФ Михаил Мишустин поручил Минфину предоставить **Минтрансу** 100 млрд рублей из резервного фонда на дорожное строительство. Об этом говорится в поручении **Мишустина** по итогам его выступления в Госдуме с ежегодным отчетом о деятельности правительства.

«Минфину России обеспечить выделение **Минтрансу России** из резервного фонда правительства Российской Федерации 100 млрд рублей в целях обеспечения опережающей реализации мероприятий дорожного строительства», – говорится в списке поручений.

Средства должны быть предоставлены до 10 июня.

Более того, **Минтранс**, Минфин и Минэкономразвития также до 10 июня должны сформировать перечень проектов, которые будут профинансированы.

«**Минтрансу России**, Минфину России, Минэкономразвития России обеспечить согласование и внесение в установленном порядке проекта акта о распределении бюджетных ассигнований», – говорится в перечне поручений.

<https://tass.ru/ekonomika/11451961>

ГОВОРИТ МОСКВА; 2021.05.24; В МАДИ РАССКАЗАЛИ, НА ЧТО ПОЙДУТ ВЫДЕЛЕННЫЕ НА СТРОИТЕЛЬСТВО ДОРОГ 100 МЛРД РУБЛЕЙ

Сегодня премьер-министр РФ Михаил Мишустин поручил Минфину предоставить **Минтрансу** указанную сумму из резервного фонда.

Член Российской академии транспорта, профессор, декан экономического факультета МАДИ Михаил Улицкий рассказал в разговоре с радиостанцией «Говорит Москва» о существующих проблемах при строительстве дорог в России.

«Эти средства пойдут на приведение в нормативное состояние региональной местной сети дорог, которых 50% находится в ненормативном состоянии, и городских дорог и улиц. Из 60 тыс. километров федеральной сети дорог порядка 87% находятся в ненормативном состоянии, их тоже нужно приводить в соответствие. Также они пойдут на создание опорной сети страны и скоростных дорог и автомагистралей, безусловно, с применением современных технологий и материалов. Сейчас разворачивается грандиозное строительство по созданию сети дорог на восток. Конечно, я надеюсь на то, что эти средства будут использоваться эффективно».

По словам академика, в РФ очень низкий срок службы дорожного покрытия в отличие от развитых западных стран.

«Наши сроки службы – до 12 лет, а в той же Германии проектируют на 30 лет, в США конструкция дорожных одежд служит более 50 лет. Наша задача – повышать капитальность дорожных одежд именно с применением эффективных материалов и технологий. К ним относится применение минеральных вяжущих оснований для укрепления грунтов и применение цементных бетонов в конструктивных слоях дорожных одежд».

Всего в этом году на строительство дорог будет выделено 256 млрд рублей. Это на 30% больше, чем годом ранее, уточнил премьер-министр РФ.

<https://govoritmoskva.ru/news/274690/>

ТАСС; 2021.05.24; НОВОСИБИРСКИЕ ВЛАСТИ ПРОВЕРЯТ ДОРОГИ, СДАННЫЕ ПОДРЯДЧИКАМИ – ФИГУРАНТАМИ УГОЛОВНОГО ДЕЛА

Новосибирский Минтранс проведет проверку качества дорог, сданных тремя подрядчиками, являющимися фигурантами возбужденного ранее уголовного дела о коррупции в дорожной отрасли региона. Об этом сообщил во время оперативного совещания облправительства в понедельник глава Минтранса Новосибирской области Анатолий Костылевский.

В марте Западно-Сибирское следственное управление на транспорте СК России возбудило уголовное дело по факту получения взятки в отношении заместителя министра транспорта и дорожного хозяйства Новосибирской области Сергея Ставицкого. В декабре прошлого года по подозрению в коррупции также были задержаны глава ГКУ «Территориальное управление автомобильных дорог Новосибирской области» Михаил Чуманов, его брат и представители коммерческих компаний.

«То, что касается уголовного дела, Минтрансом принято решение о том, что мы перепроверим все эти три организации, которые являются фигурантами данного дела, все объемы, которые приняты в эксплуатацию в прошлом году», – сказал Костылевский.

В свою очередь, губернатор Новосибирской области Андрей Травников поручил министерству усилить контроль за технологией дорожного строительства на всех этапах, а не только перед сдачей объектов. «Выводы из этой истории нужно сделать. <...> Мы проявляем принципиальность при приемке объекта через год-два, когда проверяем гарантийные обязательства. А может, у нас провал на стадии ведения объекта на всех технологических этапах? Может, нужно было проявить принципиальность в ходе работ? Грубо говоря, прийти и увидеть, что нарушается технология, и остановить работу, устроить скандал и добиться устранения замечаний по технологии», – пояснил он.

Ранее, по данным следствия, Ставицкий предложил Чуманову передавать ему взятки в виде денег и услуг за содействие финансированию по госконтрактам для выполнения планов, а также за общее покровительство по службе. С октября 2019 по декабрь 2020 года Ставицкий получил в виде взяток более 1,5 млн рублей.

23 декабря 2020 года Чуманов, его брат Игорь Листопад и представители коммерческих компаний были задержаны по подозрению в коррупции. По предварительным данным, с августа по декабрь Чуманов лично и через брата, выступавшего в качестве посредника, получил от двух представителей коммерческих организаций взятки на суммы 100 тыс. рублей и 5 млн рублей за покровительство. В частности, речь шла о сохранении наработанных и формировании новых договоров по выполнению государственных контрактов на ремонт, реконструкцию, строительство и содержание автодорог в Новосибирской области.

<https://tass.ru/sibir-news/11451629>

ТАСС; 2021.05.24; НАЧАЛЬНИК ДЕПАРТАМЕНТА ТРАНСПОРТА МЭРИИ НОВОСИБИРСКА УВОЛЕН ПОСЛЕ КРИТИКИ СОСТОЯНИЯ ДОРОГ

Начальник департамента транспорта и дорожного благоустроительного комплекса мэрии Новосибирска Роман Дронов написал заявление об увольнении с должности по собственному желанию, сообщил ТАСС **пресс-секретарь** мэра Новосибирска Глеб Черепанов.

«Роман Владимирович написал заявление по собственному желанию. Он уходит 26 мая», – сообщил собеседник агентства.

Увольнение Дронова произошло после критики нынешнего состояния дорог в городе. В конце марта губернатор Новосибирской области Андрей Травников раскритиковал состояние дорог в областном центре и потребовал приступить к ямочному ремонту. По его словам, в городе «впору» объявлять режим повышенной готовности – «по состоянию дорог». Новосибирские власти направят дополнительные 278 млн рублей для ремонта дорог в городе при условии принятия системных решений в управлении дорожной отраслью.

Глава Минтранса региона Анатолий Костылевский ранее 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/obschestvo/11453099>

ТАСС; 2021.05.24; ДЕПУТАТ МУРМАНСКОГО ГОРСОВЕТА И СОТРУДНИЦА МИНТРАНСА РЕГИОНА АРЕСТОВАНЫ ПО ДЕЛУ О ВЗЯТКЕ

Депутат мурманского городского совета Станислав Ланин и сотрудница регионального Министерства транспорта арестованы за взятку. Об этом в понедельник сообщил губернатор Мурманской области Андрей Чибис на оперативном совещании в правительстве региона.

«Задержан и арестован за взятку депутат городского совета города Мурманска [Станислав] Ланин, вместе с ним данная подельница, которая работала на невысокой должности в министерстве транспорта», – сообщил Чибис.

Как сообщили ТАСС в **пресс-службе** Следственного управления СК РФ по Мурманской области, возбуждено уголовное дело за получение должностным лицом взятки в особо крупном размере. По версии следствия, в период с 2019 по 2020 годы Ланин потребовал от собственника коммерческой организации передачи взятки в сумме 5,5 млн рублей за то, чтобы не затягивать и не препятствовать оплате денежных средств

заказчиком – учреждением (мурманское «Управление дорожного хозяйства») – по заключенным с подрядчиком контрактам на выполнение дорожно-строительных работ в Мурманске.

20 мая 2021 года обвиняемый получил часть денег в сумме 1 100 000 рублей, после чего был задержан. Суд избрал обвиняемому меру пресечения в виде заключения под стражу. В настоящее время проводятся следственные действия, направленные на установление всех обстоятельств преступления.

<https://tass.ru/proisshestviya/11452455>

РИА НОВОСТИ; 2021.05.24; ЧЕРНЫШЕНКО НАЗВАЛ ФАКТОР, МЕШАЮЩИЙ РАЗВИТИЮ ТУРИЗМА НА КАМЧАТКЕ

Высокая стоимость туров является сдерживающим фактором развития туризма на Камчатке, кабмин ставит цель в три раза сократить стоимость поездки, заявил **вице-премьер РФ Дмитрий Чернышенко**.

«Глобальный, ключевой сдерживающий фактор развития массового туризма на Камчатке – это логистические ограничения. В связи с этим высокая стоимость туров. Общаясь с гражданами, мы узнали, что, например, только 20% жителей были на Долине гейзеров. **Мы сейчас делаем основной фокус на развитии малой авиации, что значительно дешевле в эксплуатации, чем вертолеты, но дает хороший эффект, причем не только для туризма, но и развития края в целом, да и просто для удобства жителей**», – доложил он **председателю правительства РФ Михаилу Мишустину**.

«Появится возможность в три раза сократить себестоимость поездки – такую цель мы ставим перед собой, перед руководством края», – подчеркнул Чернышенко.

Как отметил **вице-премьер**, нужна модернизация существующих аэродромов края для легкой авиации.

«Три из примерно 30 планируемых аэропортов будут задействованы уже в этом году. Если будет поддержка Росавиации, будем к вам обращаться», – сказал он.

По словам Чернышенко, в этих целях будут задействованы не только государственные, но и частные инвестиции.

«Так, например, строительство взлетно-посадочной полосы на одном из аэродромов уже ведется резидентом ТОР при поддержке и по поручению Юрия Петровича Трутнева. Также определен инвестор на поставку новых самолетов, мы переговоры провели, поставки начнутся уже в этом году», – отметил **вице-премьер**.

Он добавил, что за счет инструментов нацпроекта правительство намерено наращивать инфраструктуру для проживания в крае, чтобы привлечь в регион профессиональные кадры.

<https://ria.ru/20210524/kamchatka-1733635093.html>

На ту же тему:

<https://tass.ru/ekonomika/11454603>

РБК; ПЕТР КАНАЕВ, СВЕТЛАНА БУРМИСТРОВА, ИВАН ТКАЧЁВ; 2021.05.25; СЕМЬ СТОЛПОВ БЛАГОСОСТОЯНИЯ; ВЛАСТИ ВЫБРАЛИ ИНФРАСТРУКТУРНЫЕ ПРОЕКТЫ, КОТОРЫЕ БУДУТ ФИНАНСИРОВАТЬСЯ ИЗ ФНБ

Правительство предварительно определило семь проектов, которые получат средства из ФНБ на общую сумму почти 900 млрд руб. Их направят на строительство новых автодорог, железнодорожных путей, обновление ЖКХ и вагонов петербургского метро

В правительстве выбрали семь приоритетных инфраструктурных проектов общей стоимостью 4,9 трлн руб. для софинансирования из Фонда национального благосостояния. Они были представлены на рассмотрение премьер-министру Михаилу Мишустину, рассказал РБК источник, знакомый с результатами состоявшегося в пятницу, 21 мая, совещания в правительстве под руководством первого вице-преьера Андрея Белоусова.

В случае утверждения эти проекты получат 895 млрд руб. из ФНБ, рассказал источник. Собеседник, близкий к одному из профильных ведомств, подтвердил отбор семи приоритетных проектов для финансирования из ФНБ, которые должны быть реализованы по поручению президента для обеспечения синергетического развития инфраструктуры и промышленности. Ранее в правительстве сообщали, что речь идет о масштабных проектах в транспортной сфере, в частности модернизации железнодорожной сети, в электроэнергетике.

Какую сумму фонд может направить на проекты

Финансирование из ФНБ выгоднее банковского: оно предоставляется по более низким ставкам и на больший срок. Объем фонда по состоянию на 1 мая составлял 13 трлн 825,43 млрд руб., или 12% прогнозного ВВП на 2021 год, что эквивалентно \$185,87 млрд. За апрель его объем увеличился на 23,3 млрд руб. Проектом поправок в Бюджетный кодекс об инвестировании средств ФНБ по достижении его ликвидными средствами планки 7% ВВП предполагалось, что доля средств фонда, выделяемых для инфраструктурных проектов, не должна превышать 20% совокупного объема заемного финансирования отдельного проекта за счет всех источников. Но недавно

Минфин предложил установить, что средства ФНБ могут составлять не более 40% совокупного объема заемного финансирования отдельного проекта за счет всех источников.

В настоящее время ликвидная часть ФНБ составляет около 7,5% ВВП, то есть для новых инвестиций в инфраструктурные проекты доступно около 0,5% ВВП, или 580 млрд руб. Объем ФНБ будет расти и далее, поскольку в 2021 году (январь–май) Минфин закупил в резервы уже более 600 млрд руб. на дополнительные нефтегазовые доходы бюджета. Однако даже если прямо сейчас принять решение о новых инвестиционных проектах, деньги из ФНБ начнут поступать в экономику не раньше 2022 года, сказал РБК федеральный чиновник.

По словам источников РБК, деньги получают следующие проекты.

Развитие РЖД восточной части БАМа для обеспечения вывоза угля из Якутии в восточном направлении. Это третий этап модернизации БАМа и Транссиба – Якутский кластер, где сейчас происходит бурный рост добычи угля. Проект поддержал президент **Владимир Путин**. «Прошу проработать механизмы финансирования этого проекта, включая возможности ФНБ, как предложил сегодня в ходе совещания министр экономического развития. Если это будет, конечно, необходимо. Во всяком случае, я против этого ничего иметь не буду. Пожалуйста, если такая необходимость есть, представьте предложения», – заявил он. Без электрификации проект оценивался в 350 млрд руб., с электрификацией – в 700 млрд руб. По данным источника, правительство планирует выделить на него 188 млрд руб. из расчета общей стоимости 752,4 млрд руб. О том, что РЖД привлекут в ФНБ 25% от стоимости якутского проекта, накануне рассказал журналистам глава монополии Олег Белозеров.

Развитие железнодорожной инфраструктуры Центрального транспортного узла, который включает московские центральные диаметры, реконструкцию и строительство новых станций, модернизацию железнодорожной инфраструктуры. В РЖД ранее оценивали дефицит финансирования в 105 млрд руб. Эту сумму и планируется направить из ФНБ, сообщил источник РБК.

Строительство скоростной автодороги М-12 Москва – Нижний Новгород – Казань. Дорогу (часть международного транспортного маршрута Европа – Западный Китай) общей стоимостью 623 млрд руб. «Автодор» должен построить к 2024 году. На нее из ФНБ планируют выделить 150 млрд руб.

Еще 50 млрд руб. «Автодору» выделяют на строительство скоростной автомобильной дороги Казань – Екатеринбург общей стоимостью 439 млрд руб.

«Трансмашхолдинг» (ТМХ) Андрея Бокарева и Искандера Махмудова получит 97 млрд руб. на обновление подвижного состава ГУП «Петербургский метрополитен». По данным «Фонтанки», речь может идти об обновлении подвижного состава на 900 вагонов за три года. Общая стоимость проекта ТМХ – 129,3 млрд руб.

Фонд реформирования ЖКХ получит 150 млрд руб. на модернизацию объектов коммунальной инфраструктуры в регионах. Ранее **вице-премьер Марат Хуснуллин** уточнял, что проекты, в частности, касаются модернизации систем тепло- и водоснабжения. Кроме того, по поручению президента были рассмотрены проекты модернизации очистных сооружений по черноморскому побережью.

На проект Минэкономразвития по опережающему социально-экономическому развитию Ангаро-Енисейского макрорегиона планируют выделить 155 млрд руб. Общая стоимость проекта – 1,8 трлн руб., его планируется реализовать в 2022–2035 годах. Понятие Ангаро-Енисейского макрорегиона было определено в стратегии пространственного развития России до 2025 года: в него вошли Красноярский край, Иркутская область, а также республики Тыва и Хакасия.

Почему выбраны эти проекты

Крупные капиталоемкие проекты такого масштаба сложно реализовать без государственных инвестиций, отмечает замдиректора группы рейтингов проектного и структурированного финансирования АКРА Альфия Васильева. По ее словам, вложения в эти проекты будут иметь мультипликативный эффект и способствовать более быстрому развитию экономики.

Инвестиции в транспортную инфраструктуру всегда имели особое значение не только в России, но и во всем мире. Даже сейчас половина всех мировых инфраструктурных расходов – транспортные, пояснила эксперт. Строительство автомобильных дорог считается наиболее капиталоемким видом инфраструктуры, требующим господдержки: на их строительство и ремонт расходуется больше, чем на железные дороги, порты и аэропорты вместе взятые, говорит Васильева. Мировые расходы на содержание автодорог достигают \$1,3 трлн. На втором месте по затратам в сфере транспортной инфраструктуры, по ее словам, находятся железные дороги – \$332 млрд.

РБК направил запросы в РЖД, **Минтранс**, Минфин, Минэкономразвития и в правительство. В **пресс-службе «Автодора»** сообщили, что в настоящее время ведут работу по подготовке документов для рассмотрения правительством вопроса предоставления средств ФНБ на реализацию указанных проектов. В случае положительного решения указанные средства могут быть направлены на реализацию проектов в период с 2021 по 2024 год.

<https://www.rbc.ru/newspaper/2021/05/25/60aa820f9a7947369e08407d>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2021.05.25; МЕКСИКАНСКИЕ КАНИКУЛЫ; РОССИЯ ВОЗОБНОВИЛА АВИАСООБЩЕНИЕ ЕЩЕ С ПЯТЬЮ СТРАНАМИ

Россия с 25 мая возобновила регулярное авиасообщение с Исландией, Мальтой, Мексикой, Португалией и Саудовской Аравией. Туристы пока могут въезжать только в Мексику, и то, если будут рейсы, поясняют представители туриндустрии.

Решение возобновить авиасообщение еще с пятью странами принял оперативный штаб по борьбе с распространением коронавирусной инфекции. Рейсы в столицу Исландии – Рейкьявик из Москвы будут летать два раза в неделю, на Мальту – также два раза в неделю. В мексиканский Канкун из Москвы будет выполняться три рейса в неделю, также по три рейса из Москвы будут летать в столицу Португалии – Лиссабон и экономическую столицу Саудовской Аравии – город Джидду. Кроме того, в Джидду будут летать по одному рейсу в неделю из Грозного и Махачкалы.

Пока из всех вновь открывшихся направлений для российских туристов доступна только Мексика. Российские туроператоры уже ставят рейсы, продажи туров открыли Anex Tour, «Пегас», Coral Travel, говорит вице-президент Ассоциации туроператоров России Дмитрий Горин.

Для въезда в Мексику нет необходимости сдавать ПЦР-тест. Достаточно только заполнить до вылета электронную анкету онлайн и предъявить ее по прибытии, поясняет эксперт. Недельный тур на двоих с перелетом обойдется от 120 до 180 тыс. руб. в зависимости от категории отеля, добавляет он. Сейчас авиакомпании, которые имеют допуски на рейсы в Мексику, подают заявки и после утверждения полетных программ запустят рейсы, говорит Горин. Важно также и то, что рейсы будут выполняться на пляжный курорт Канкун. Здесь, на берегах Мексиканского залива, расположено большинство самых современных мексиканских отелей. Этот курорт облюбовали американцы, благодаря очень развитой инфраструктуре для отдыха, развлечений и активного туризма, а также хорошим отелям с системой «все включено». Туристов также привлекают разнообразные познавательные экскурсии.

В других странах – на Мальте, в Исландии, Саудовской Аравии и Португалии – действуют ограничения. В Португалии пока туристов принимает только остров Мадейра. Однако туристические визы Португалия в России пока не выдает. Значит, поехать на остров могут только те, кто обладает действующей долгосрочной визой.

Исландия пока не принимает туристов из России. Въехать в страну могут только отдельные категории пассажиров, например, имеющие вид на жительство или дипломаты. Для въезда нужен ПЦР-тест, сделанный не ранее чем за 72 часа до прибытия. Еще два теста на коронавирус сдаются по прибытии. Кроме того, потребуется пройти карантин, отмечают в Ассоциации туроператоров России. Если повторный ПЦР-тест будет отрицательным, карантин можно будет завершить. А вот сертификат о вакцинации российским препаратом «Спутником V» не действует. Потребуется все равно сдавать тесты и проходить карантин. Примерно те же правила действуют для въезда на Мальту. Как страна ЕС остров не принимает туристов из России, а только отдельные категории граждан. Да и туристические визы в России не выдаются.

Пока не признается российская вакцина «Спутник V» и в Саудовской Аравии. Даже привитым россиянам придется проходить карантин.

<https://rg.ru/2021/05/24/rossiia-voznovila-aviasoobshchenie-eshche-s-piatu-stranami.html>

ВЕДОМОСТИ; ЕКАТЕРИНА ЗГИРОВСКАЯ; 2021.05.25; «ДЛЯ СУДОСТРОИТЕЛЕЙ ЛОКАЛИЗАЦИЯ – ЭТО ВОЙНА»; ГЕНДИРЕКТОР ОСК АЛЕКСЕЙ РАХМАНОВ О КОРПОРАТИВНОЙ РЕФОРМЕ, ИМПОРТОЗАМЕЩЕНИИ И ЗАГРУЗКЕ ВЕРФЕЙ ГРАЖДАНСКИМИ ЗАКАЗАМИ

На ОСК приходится до 80% российского судостроения. С момента своего создания в 2007 г., когда ОСК консолидировала большую часть судостроительного комплекса страны, корпорация пытается централизованно решать проблемы, над которыми бились прежде отдельные предприятия отрасли. Одна из главных – увеличить долю гражданских заказов, через девять лет они должны приносить половину выручки.

Однако и сейчас лоббистских усилий компании и ее гендиректора Алексея Рахманова не всегда достаточно, чтобы кардинально изменить ситуацию. Верфи ОСК загружены далеко не полностью – заказчикам слишком дорого обходятся кредиты на приобретение судов, а стоимость их строительства в ходе выполнения заказа непомерно растет.

Трудностей добавили даже импортозамещение и локализация, на которые дисциплинированно пошла корпорация, принадлежащая государству: частным компаниям не прикажешь заказывать суда в отечественной комплектации. Рахманов считает, что решением проблемы может стать, в частности, регулирование ценообразования в отрасли. В интервью «Ведомостям» он рассказывает, каких шагов ждет от государства и какие предпринимает сам. В ОСК думают о дальнейшей диверсификации бизнеса: собираются увеличить объем сервисных услуг и не исключают, что всерьез займутся транспортной логистикой.

– Сейчас вы 21% выручки получаете за счет гражданских заказов. К 2030 г. перед предприятиями ОПК стоит задача достичь паритета между военной и гражданской продукцией. Как и за счет чего идет процесс, есть ли спрос на «гражданку»?

– Доля ее постепенно увеличивается, за последние пять лет мы добились среднегодового темпа роста выручки на 26%. К 2030 г. мы, скорее всего, увидим два встречных тренда: первый – сокращение гособоронзаказа, второй – рост производства гражданской продукции. За счет этого и может случиться паритет.

В нашей долгосрочной программе развития общая выручка по году – около 500 млрд руб. Я не верю, что мы в обозримом будущем сможем получить выручку от гражданской продукции в 250–320 млрд руб. за год, но точно стремимся к цифре 180–200 млрд. Видим перспективу ряда крупных заказов на технологически сложные суда, надеемся, что появится еще одна двойка ледоколов проекта ЛК-60 в дополнение к тому, что уже заказал «Росатом».

Мы убеждены, что судостроение не супермаркет: нельзя прийти, что-то с полки достать и сказать: «Хочу это». Но пока получается, как в магазине: скажем, построили для «Росатома» плавучую электростанцию «Академик Ломоносов» – появился спрос.

– То есть у гражданских заказчиков своеобразный стадный инстинкт: один купил – все побежали за таким же?

– Скорее это дефицит доверия. Ну и потом мало кому хочется рисковать. А это в том числе и отражение цены денег. Для наших потребителей деньги сегодня все равно дорогие – они ждут субсидий, государственной помощи, поэтому не торопятся вкладываться. В такой ситуации на 90% технические инновационные идеи – результат нашей инициативы.

– Например?

– Сейчас мы делаем речной трамвайчик под названием «Соталия» – это 30-местное прогулочно-туристическое судно, которое может работать и в речных акваториях городов, и на маршрутах, где нет мостов или регулярного дорожного сообщения. На его разработку мы взяли деньги из нашей чистой прибыли и спроектировали изделие под заданную себестоимость – этого наши военные КБ раньше делать не умели. Мы с партнерами создали новую пропульсию – это в чистом виде импортозамещение: поставим российский «оморяченный» дизельный двигатель. А дальше будем продвигать концепцию франшизы – станем поставщиками комплекта оборудования и материалов, а вот корпуса сможет строить кто угодно на рынке, если будет нужно. Количество подобной речной техники и техники класса «река – море», которая требует замены, – это тысячи штук, самим нам этот рынок закрыть будет сложно, но, по информации Минпромторга, есть множество

частных региональных компаний, с которыми мы можем поделиться. Это для нас не повлечет конкурентных потерь, но позволит за счет эффекта масштаба получить лучшие цены на комплектующие.

– Вы говорили о перспективе до 2040 г. построить 700–1200 судов на общую сумму не менее 800 млрд руб. Это оценка мощностей отечественных предприятий судостроения или вы таким способом провоцируете спрос? Достаточно сегодня загружены верфи корпорации?

– Это что-то среднее между возможностями верфей и спросом на рынке. Но и цифры, которые мы называем в наших стратегических планах, – это не более чем 35% от потребности по замещению старого флота.

Мы исходим прежде всего из размера флота таких судов. Судов класса «река – море» в России сейчас суммарно около 11 000 штук, из них около 5000 – самоходные. Все остальное – это баржи, мелкие, не самодвижущиеся формы. Возраст около 70% самоходного флота на сегодняшний день приближается к 40 годам. Они потребуют замены даже при падении грузооборота.

И стоит иметь в виду, что замена старого флота на новый не происходит по принципу одно судно взамен одного. Во-первых, современные суда, как правило, более вместительные с точки зрения перевозки груза, кроме того, определяющими факторами для заказа новых судов будут реальная грузовая база, наличие длинных и дешевых денег, а также сбалансированность тарифной политики. Наши так называемые морские верфи загружены на 100%, чего не скажешь о верфях, расположенных на внутренних водных путях, где определяющим фактором загрузки (размещения заказа) является возможность предоставления судовладельцу лизинга по льготной ставке.

Но мы думаем, как вернуть грузопоток на реки. Москву иногда больше в шутку называют портом пяти морей, но благодаря созданной речной инфраструктуре шлюзов и каналов мы можем грузы определенного объема, веса и конфигурации, допустимых в условиях речного судоходства, доставлять из южных морей в северные, а из северных – в южные. Мы задумались о проектировании и строительстве контейнеровозов, чтобы поставить их на регулярные линии. Сейчас контейнеризована львиная доля трансконтинентальной торговли, при этом практически всё – 90% всей мировой торговли – едет через океаны. А если брать маршрут из Юго-Восточной Азии в Европу – то через Суэцкий канал, судно (в зависимости от порта отправления и назначения) идет в среднем 26–35 дней, по Северному морскому пути – 10–18 дней. А мы по внутренним водным путям, пусть с грузами меньшего объема, но можем дойти за семь дней из Астрахани до Хельсинки. Эти семь суток мы идем по своей территории, не связываясь с таможней, пересечением границ, риском нарваться на сомалийских пиратов. Здесь виден безусловный потенциал. Основной вопрос – стоимость денег,

которая приемлема для наших ключевых заказчиков, чтобы они могли позволить себе приобретение нового контейнерного флота.

«Крен от производства продукции к оказанию услуг»

– Не хотите создать свою судоходную компанию в контуре ОСК?

– Существование в периметре ОСК лизинговой компании «Машпромлизинг», безусловно, помогает проникнуться пониманием того, что такое транспортный бизнес. Но, чтобы ответить на этот вопрос предметно, нужно погрузиться в анализ и оценить совмещение рисков.

– То есть в будущем ОСК может стать корпорацией абсолютно полного цикла: сами разрабатываем, сами производим, сами сдаем в лизинг, сами возим грузы и людей, сами ремонтируем?

– Сегодня я такой схемы боюсь по одной простой причине: она перекладывает все риски на нас как судостроителей. Смотрите сами. Сейчас риски неоплаты за построенное судно и дебиторской задолженности для нас закрывает лизинговая компания с ее рыночными потребителями, которые платят за аренду судов в зависимости от наличия определенного объема перевозки грузов. Перевесить все риски на одну голову – тревожно.

Но с другой стороны, есть мировая тенденция – крен от производства продукции к оказанию услуг. В этом случае лизинговая компания станет ключевым инструментом такой сервисной модели. Если помечтать, то сервисная модель будет реализуема в случае продолжения лизинговой программы с участием государства и получения долгосрочных контрактов с гарантированным грузопотоком на срок, сопоставимый со сроком лизинга.

– Мы начали разговор с того, что спрос на гражданскую продукцию все-таки будет расти. Что тогда заставляет рассматривать такой сценарий и при каких условиях он может стать реальным?

– Мы живем в то самое интересное время перемен, в которое китайские мудрецы жить не советовали. Именно поэтому нужно готовиться к любому развитию событий. Что мы и делаем. И все же пока это больше приглашение к разговору о ситуации, чем сама ситуация.

– И в какой перспективе этого можно ожидать?

– Я пока пугать никого не хочу, но перспектива эта очень близкая. Пока же наша задача – научиться прибыльно строить суда, а не оказывать услугу. Вот если и дальше будет расти конкуренция и снижаться маржа, нам придется выбирать, где мы должны будем получать основную прибыль: как судостроители, как лизинговая компания или как транспортная.

– Однако была информация, что ГТЛК претендует на вашу лизинговую компанию «Машпромлизинг». Как тогда?

– Все, что мог, я уже сказал. Простите.

«Ускорение цифровой трансформации»

– ОСК реформируется. Вы с 2014 г. на посту. Почему именно сейчас и чем прежняя структура неэффективна?

– Любая компания проходит через множество этапов собственного развития. Того, что хорошо было шесть лет назад, уже недостаточно сегодня. Это третья реформа организационной структуры ОСК, и дело не в том, что предыдущие структуры были неэффективны. Безусловно, какие-то задачи были выполнены, какие-то нет. У нас, к примеру, еще имеются срывы при выполнении гособоронзаказа – это направление нужно усиливать, а значит, структурно поменять.

Любой генеральный директор должен тратить треть своего времени на стратегию, треть – на операционную деятельность, треть – на кадры. Я начал замечать, что тону в операционке. Поэтому расширил зону ответственности своего первого заместителя Андрея Бузинова, который станет тем, кто называется chief operation officer, или заместителем директора по операционной деятельности, и возьмет на себя основную нагрузку по этому направлению.

– Какие будут новые направления деятельности?

– Одна из важнейших задач – ускорение цифровой трансформации. Это основа новой промышленной революции. От того, как быстро и насколько полно мы ее проведем, зависит конкурентоспособность корпорации и нашей продукции. Поэтому это направление я буду курировать сам.

Для нас цифровизация – способ сформировать общее пространство между проектантами и верфями, ускорить передачу информации между ними. Это, как мы рассчитываем, повлечет за собой повышение производительности труда и эффективности бизнес-процессов. На некоторых наших предприятиях такой процесс успешно идет. Например, на «Севмаше» внедрена система подготовки производства на основе трехмерных моделей. Там был создан первый в России цифровой макет атомной подлодки, включивший весь набор проектных данных, по которому осуществлялась, скажем, компоновка отсеков. Отработка конструкций корабля в таком режиме позволила ускорить производство, существенно уменьшив непроизводственные трудозатраты на стапеле.

Мы создали общий центр обслуживания – компанию АО «ОСК», которая взяла на себя унификацию финансовых систем и бухгалтерского учета. Цель – онлайн-заккрытие отчетности на следующий день после окончания отчетного периода.

И так далее. Цифровизация – процесс, который охватит все сферы деятельности корпорации.

– Как будет строиться взаимодействие с корабельными КБ?

– Наши корабельные, как вы правильно сказали, конструкторские бюро, т. е. занятые созданием военной техники, все еще обладают чрезмерным штатом и зачастую проигрывают с точки зрения экономики по сравнению с любым гражданским КБ: это другая стоимость нормо-часа, эффективность и скорость разработки. Несмотря на сложность решаемых ими задач, нацеленность на современные технологии, их внедрение вызывает вопросы. У нас четыре КБ занимаются надводными кораблями и два – подводными лодками. Департамент проектного инжиниринга и перспективного проектирования должен будет аккуратно, без спешки и каких-либо революций поработать над программой более тесной кооперации этих конструкторских бюро.

Вести дальше войну с военными КБ за то, чтобы они проектировали гражданскую технику, мы не хотим и рассматриваем возможность покупки на рынке одной или двух частных гражданских инжиниринговых компаний – чтобы получить определенную динамику, свободу. Скорость при проектировании гражданских судов значит очень много.

Покупать инжиниринговый бизнес – это как в лотерею играть: сегодня купил, а завтра все оттуда уволились. Поэтому мы будем действовать очень аккуратно и взвешенно. Входить частично, например, в капитал для получения определенного приоритета для разработки интересующих нас продуктов и более быстрого вывода их на рынок.

– Назвать такие бизнесы можете?

– Не назову, пока сделку не проведем.

– Кораблестроительные военные КБ сохранятся все или их сольют в одно? Останутся ли бренды КБ – «Рубин», «Малахит» и проч.?

– Бренды все, конечно, сохранятся. Зачем их убирать? Самое последнее, что мы могли бы сделать, – это без нужды рушить бренды. Более того, на инженерах и конструкторах предполагаемые преобразования не скажутся: по ключевым проектам есть нехватка персонала, каждый получит возможность развиваться в каких-то новых сегментах. Вниз всегда тянет «контора» – люди, которые не занимаются производственной деятельностью. Администраторы у КБ должны стать общими.

«Для текущих задач структура сейчас оптимальная»

– Как вы взаимодействуете с созданной в прошлом году Корпорацией морского приборостроения, которую возглавил ваш бывший вице-президент Леонид Стругов? Она не войдет в ОСК?

– Мы работаем с большинством из вошедших в состав этой корпорации предприятий и, надеюсь, продолжим работу.

– Недавно к ОСК из концерна «Калашников» перешел завод «Вымпел», теперь вам передают из «Ростеха» крымский завод «Море». Вложения большие нужны на этих предприятиях?

– Для нас это привычная работа. Мы всегда брались за возрождение и наведение порядка на проблемных активах – по сути, вся корпорация из этого собиралась. Балтийский завод, Северная верфь – да у кого из судостроительных предприятий не было проблем? Даже когда получили успешное «Красное Сормово», на нем висело более 3 млрд руб. долгов. Мы можем аккумулировать ресурсы корпорации, помогать отстающим и формировать пул успешных верфей. При этом, к сожалению, нельзя не отметить, что уровень рентабельности, за который мы боремся, непривлекателен на сегодняшний день.

Наша цель – достигнуть рентабельности на уровне глобального рынка, в пределах 10%, но сейчас зачастую работаем и по 5%, и в убыток, чего греха таить. А вообще, конечно, чем больше, тем лучше и эффективнее с точки зрения развития предприятий.

Появление «Вымпела» в нашей структуре стало триггером, а за ним потянулось феодосийское «Море». Это близкие по продуктовому набору площадки – с определенными ограничениями, разумеется. Незамерзающая акватория тоже большой плюс с точки зрения эффективности.

Пока комментировать более ситуацию на «Море» я бы не хотел. Мы сейчас с «Ростехом» обсуждаем вопросы доверительного управления. У нас очень большой модельный ряд, мы понимаем, как мы можем использовать «Море».

«Вымпел» же актив достаточно компактный. У нас есть и для него новые идеи, которые я тоже не буду пока в прессе обнародовать. Все ложится в общую канву нашей предстоящей борьбы за новые сегменты рынка – в конце концов, судостроение не ограничивается одними сухогрузами, танкерами и ледоколами.

– Раз «Ростех» вам передал свои непрофильные активы, означает ли это, что ОСК точно не передадут по примеру Объединенной авиастроительной корпорации под контроль госкорпорации?

– Я наемный менеджер, а вопрос собственности и подчиненности государственных организаций решают Росимущество и профильное министерство.

– Будете присоединять или отдавать какие-то заводы и предприятия в ближайшее время?

– Думаю, для текущих задач структура сейчас оптимальная. При этом стратегически, как я уже сказал, есть ряд трендов, которые заставят нас вернуться к этому вопросу в рамках ревизии стратегии развития.

– Проблемными активами всегда были судоремонтные заводы.

– Я бы не сказал, что сейчас у нас с судоремонтными заводами какая-то проблема. У них очень приличный объем загрузки – во многих случаях вплоть до 100%. У нас постоянно находится в сервисе больше 70 единиц боевой техники – это огромный объем работ. Судоремонт – сегмент, по которому мы последние пять лет выполняем гособоронзаказ почти на 100%, ровно 100 не получается только потому, что бумаги мы, к сожалению, оформляем дольше, чем ремонтируем или обслуживаем корабли.

– А какая ситуация с доками?

– У нас есть очень хороший пример – 35-й СРЗ, на котором мы сейчас реализуем крупнейший проект. Мы начинаем формировать огромный сухой док, который сможет в том числе принять и авианосец. В перспективе это обеспечит возможность ремонта и даже строительства практически любого корабля 1-го и 2-го ранга Северного флота. Еще один пример – Северная верфь, где создается новый стапельный комплекс, который позволит разместить все достроечные производства, административный корпус вблизи друг друга для оптимизации внутривзаводской логистики.

– Дорого все это обойдется?

– Наша суммарная инвестпрограмма модернизации основных технологических мощностей верфей – порядка 170 млрд руб. К сожалению, на первом этапе верфи в основном закупили оборудование. Сейчас мы с Минпромторгом собрали так называемую доковую программу, которую реализуем с помощью Промсвязьбанка.

– Судостроение в России может быть прибыльным бизнесом? Как вы оцениваете перспективы частных верфей? Как вы делите рынок с ССК «Звезда» «Роснефти», судостроительной корпорацией «Ак барс» из Татарстана и др.?

– Судостроение не бизнес, это судьба. Оценивать конкурентов публично – дело неблагодарное. Дай бог им всем здоровья!

Мы выигрываем в тех сегментах, где мы либо де-факто монополисты, либо где наиболее конкурентоспособны. Комментировать политические решения я не вправе.

Что касается «Ак барса», их Зеленодольский завод имени А. М. Горького заслуженно успешен.

– Недавно президент сказал, что срывающие гособоронзаказ частные предприятия можно национализировать. Если такие будут в судостроении, их присоединят к ОСК?

– У нас есть парочка кандидатов, которые нас изрядно подводят. Правительство внимательно следит за развитием ситуации на этих активах. Где-то, как на питерской «Звезде», ситуация выправилась. Где-то остается напряженной. А ответственность за конечный продукт лежит на нас. Если не найдем других решений, то предложенный вами вариант будет серьезно рассмотрен помимо прочих.

«Наша часть себестоимости – металл и труд»

– Вы говорили о необходимости регулировать ценообразование в гражданском судостроении, была идея поручить это Минпромторгу – обращались ли к ним с конкретными предложениями? Какая реакция?

– Есть такая проблема. Зачастую в прошлом мы брали в работу заказ, в процессе его себестоимость по разным причинам (длительность строительства, рост цен на комплектующие, изменение конструкции по желанию заказчика) возрастает, а заказчик настаивает на фиксированной цене. Это можно решить только через уполномочивание Министерства промышленности и торговли стать органом объективной оценки – по аналогии с Главгосэкспертизой для строительных проектов, – иначе мы погрязнем в спорах с заказчиками или проверяющими. Позиция поддержана президентом, по нашей информации, документы находятся в высокой степени готовности.

– В чем должна состоять роль Минпромторга, что именно, какие позиции в вашей схеме подлежат регулированию? Кроме того, у ваших поставщиков повышение их цен тоже продиктовано рыночными условиями – тот же металл дорожает не только для вас, но и для них. Как с этим быть?

– Вот для того, чтобы определить, обоснованно ли повышение цен на тот или иной вид продукции – как в отношении того, что производим мы, так и в отношении того, что делают наши поставщики, – и нужен арбитр.

– С президентом в прошлом году вы обсуждали, что у ОСК крайне невысокий уровень локализации – 25%, а мог бы быть 70%.

– Локализация – это наша война, но нам в одиночку в ней точно не выстоять. Как мы можем влиять на локализацию, если 70% нашей себестоимости – это покупные изделия не нашего производства, т. е. мы контролируем всего 30% себестоимости? За локализацию в конечном итоге отвечаем не мы, а заказчик, который диктует состав изделия: что он хочет видеть, какого

производителя, из какой страны – зачастую это до 90% импорт. Скажем, на недавно построенном для «Росморпорта» ледоколе «Виктор Черномырдин» все польское, немецкое, голландское и проч. Но мы не можем сказать заказчику нет.

Мы, судостроители, отвечаем за нашу часть себестоимости, это, грубо говоря, только металл и труд. Например, предложили поменять поставщика интерьеров на одном из наших крупных пароходов. Вместо корейского предложили производителя из Ленинградской области. По цене они дали лучшее предложение, но это обернулось чуть ли не боевыми действиями местного масштаба. Не очень понимаю почему.

Вот поэтому я считаю, что локализация – это национальная задача, в которой есть роли и для нас, и для наших заказчиков, и для государственных органов власти, которые устанавливают правила игры.

– То есть, по сути, локализацию вам навязывают, но гражданский заказчик не хочет брать отечественное? А как же санкции – не давят?

– Заказчик, вероятно, не в полной мере осознает, что сложности, которые сегодня испытываем только мы, завтра станут его проблемой тоже. Например, даже к компаниям, которые не под санкциями, перестали приезжать западные специалисты, которые занимаются сервисом и пусконаладкой оборудования.

Я убежден, что российская наука и производство смогут выполнить задачу импортозамещения и локализации, тут ничего сверхъестественного нет, надо только создать сильных игроков – национальных чемпионов, если хотите, в сфере судового оборудования. Здесь важно найти компромисс между квазимонопольным положением такого национального чемпиона и параметрами объема производства, обеспечивающими окупаемость неизбежных существенных инвестиций в такие проекты.

Нас часто спрашивают, в чем секрет успеха южнокорейского судостроения. Да ровно в этом. Есть сегменты промышленности, в которых регулируемая экономика дает в конечном итоге более хороший результат.

Пример этого года. С учетом того, как у нас скакнули цены на металлы, мы никакой пароход на конкурентном рынке не продадим. А тогда кому будет нужно все это судовое оборудование, трубы, металлы, если сам конечный продукт за такие деньги не нужен?

– В любом случае заказчики, которые предпочитают заморское, – это в основном частные компании. Государство не может на них надавить. Вы знаете «ласковый» способ или просто информируете о проблеме?

– Государству не нужно никого давить, но оно вполне способно создать условия, чтобы заказчик был заинтересован в приобретении именно отечественного продукта.

– Но в Южной Корее в судостроении применяли больше протекционистские меры, нежели регулирование. За исключением практически принудительной консолидации, когда небольшие активы перешли крупным корпорациям, – но у нас это как раз произошло с созданием ОСК. Что, по-вашему, имеет смысл использовать из их модели.

– Южная Корея – один из лидеров мирового судостроения. Среди практик, которые мы переняли у коллег, можно назвать и комплексное внедрение крупноблочного судостроения, и внедрение технологии хранения и перевозки сжиженного газа и современного судового оборудования для работы с СПГ, и, конечно же, передовые управленческие практики – как управления предприятием, так и проектного управления.

Мне думается, что и на государственном уровне – в части поддержки судостроителей, защиты и развития отечественных корабелов – нам есть на что обратить внимание.

– В военном секторе после 2014 г. серьезной проблемой были двигатели для фрегатов проекта 11356, которые делал украинский «Зоря-машпроект» и которых Россия лишилась, но с этим удалось справиться. Есть еще такие примеры?

– Это, кстати, очень хороший пример импортозамещения. Я недавно был у наших коллег из «ОДК-Сатурн», они сделали блестящую работу. Стенд испытательный построили, оборудованный, и производство наладили так, что оно теперь является образцовым с точки зрения технологического развития. Это очень хорошая история.

Но еще на многих направлениях остаются вопросы. Скажем, есть системы динамического позиционирования, которые нам «супостат» не отдает. Не приезжают представители дочернего общества Rolls-Royce, специализирующегося на винторулевых колонках, и т. д. От этого страдают больше всего наши дальневосточные заказы, по которым оборудование было поставлено больше пяти лет назад, там надо продлевать гарантии, а иностранные коллеги не хотят ничего делать.

– Каков сейчас экспортный портфель заказов по составу и стоимости, в каких странах? Есть ли заказчики на наши гражданские суда за рубежом? Есть ли отказы от переговоров и планов из-за санкций или по другим причинам?

– Наша задача – чтобы у нас в структуре продаж экспорт составлял не менее 50 млрд руб. к 2030 г. Это целевая цифра. Пока в планах основная часть выручки будет формироваться за счет военной техники. Хотя гражданский

экспорт – гораздо более широкий и интересный кусок. Но здесь у нас пока успехов не очень много: портфель гражданских заказов на уровне 2–3 млрд руб., и то это в основном наши братья по Евразийскому экономическому союзу. Но наши традиционные изделия, в частности ледоколы, интересны странам, которые работают не только в Арктике, но и в Антарктиде. Не могу пока называть конкретных заказчиков, но наша экспертиза востребована. Мы убеждены, что сможем поработать на экспорт и по скоростным решениям: катамараны, суда на подводных крыльях, а в перспективе и плавучие электростанции.

«Военные видят, что мы стараемся»

– Военные раньше жаловались на срывы сроков сдачи продукции по оборонзаказу предприятиями ОСК, но критики становится все меньше – удалось исправиться или просто они притихли?

– У нас год от года увеличиваются объемы сдачи – военные видят, что мы стараемся. Многие изменения, которые мы провели, так или иначе коснулись этого ключевого параметра – работы с гособоронзаказом. Мне кажется, что здесь мы находим общий язык.

– Какие сейчас установлены сроки окончания работ на «Адмирале Кузнецове» и какой прогноз по финальному бюджету? Говорили, что восстановление авианесущего крейсера после пожара обойдется в 300–350 млн руб.?

– Ремонт идет в графике и в бюджете. Последствия пожара устранены. Контракт заканчивается в 2023 г. Но на испытания мы выйдем несколько позднее графика из-за ряда технических проблем, связанных с поставкой ремонтного оборудования – паротурбинных установок производства завода «Киров-энергомаш».

– Почему ВМФ все никак не заказывает авианосец? Это насколько дорогой проект, что его все время откладывают?

– Нужен флоту авианосец или нет – это к Минобороны. Если поступит заказ, ОСК сможет построить такой корабль. Соответствующие проработки у наших КБ есть, верфи проходят модернизацию, нам будет где строить корабли больших размеров.

– Когда сдаете круизное судно «Петр Великий» Московскому речному пароходству и почему проект так затянулся?

– В этом году мы закончим строительство судна, выйдем на ходовые испытания. Передавать «Петра Великого» будем под начало следующей навигации – раньше он заказчику не нужен. Причины: очень сложный получился пароход, слишком сложный для недостаточно опытного коллектива завода «Лотос», ключевая специализация которого пока – это

баржи и грузовые суда. Здесь есть и наша вина, и вина завода-строителя, есть и определенные объективные трудности.

– ОСК – член группы НТИ «Маринет», инициативы по продвижению высокотехнологичных продуктов на зарубежные рынки морских отраслей. Как вы оцениваете перспективы беспилотных судов в России?

– Огромные перспективы. С точки зрения готового изделия-прототипа – это максимум пять лет. А дальше уже вопрос законодательства. Россия может принять решение по внутренним водным путям, а с точки зрения мореплавания это будет решать Международная организация мореплавания.

– Что вы думаете по поводу предложения совладельца «Трансмашхолдинга» Андрея Бокарева о переносе порта Санкт-Петербурга в Усть-Лугу, а вместе с этим и двух предприятий ОСК – Адмиралтейских верфей и Северной верфи?

– Давайте порассуждаем. Прежде всего нужно понять, куда переезжать. Вопрос не праздный с точки зрения рабочей силы и затрат на стройку.

По нынешним ценам это будет стоить никак не менее 150–200 млрд руб. Все это ляжет в себестоимость изделий. Мы получим проблему, что каждое судно, построенное на этой перенесенной верфи, придется субсидировать. У нас и так не очень с ценообразованием, а тут мы нагрузимся этими новыми инвестициями. Получится конструкция, когда вместо двух эффективных предприятий мы создадим одно большое, но неэффективное. Я бы ориентировался на экономическую целесообразность, следуя которой трогать наши верфи – по крайней мере сейчас и в промышленных районах – бессмысленно.

«Всю жизнь живу в самолетах и поездах»

– В феврале про переезд ОСК в Петербург вы говорили, что это произойдет в конце апреля – начале мая. Переедете? В 1,4 млрд руб. бюджета на переезд укладывается?

– Большой переезд у нас происходил на майских праздниках. Проблема в том, что подрядчик, который ремонтировал нам офис на Васильевском острове, сделал три этажа и сдулся. Сейчас опять надо его выгонять и многое переделывать. По ремонту превышения небольшие – около 20 млн руб.

Если говорить про стоимость переезда, то это не средства одного года, а деньги, которые мы потратим в течение 4–5 лет.

Располагаться будем сразу в двух офисах: основная часть сотрудников – на Васильевском острове, офис руководства – в переулке Антоненко.

– А люди охотно переезжают? Где сами больше жить будете?

– 50 на 50 тех, кто переезжает, и тех, кто увольняется. Это отчасти грустный аспект, но тут уж ничего не поделаешь, так бывает. На освободившиеся

должности нанимаем людей в Санкт-Петербурге. Зачастую более профессиональных.

Что до меня, то я всю жизнь живу в самолетах и поездах – для меня ничего особенно не изменится.

– По автопрому не скучаете?

– Скучаю, конечно.

– Нет желания вернуться на госслужбу? Чем бы хотели заниматься, если на третий срок в ОСК не пойдете?

– Я считаю себя человеком команды. И живу в логике командного взаимодействия. А дальше вопрос простой: что Родина поручит – тем, значит, и буду заниматься.

Если говорить про мои личные пристрастия – я уже двенадцатый год пытаюсь вернуться к своей мечте, заняться private equity. Собственно, то, что я делаю в ОСК, восстанавливая рентабельность предприятий, занимаясь структурными реформами, чем-то похоже на такую работу. Поживем – увидим.

– А если предложат возглавить родную Нижегородскую область или другой регион?

– Мне кажется, на других участках от меня будет больше пользы, да и самому по сердцу другое.

<https://www.vedomosti.ru/business/characters/2021/05/24/871134-lokalizatsiya-eto-voina>

ТАСС; 2021.05.24; ПРЕДСТАВИТЕЛЬ ПРЕЗИДЕНТА НАЗВАЛ РОСТ ВЫБРОСОВ ПАРНИКОВЫХ ГАЗОВ САМЫМ БОЛЬШИМ РИСКОМ ДЛЯ РФ

Рост выбросов парниковых газов на территории России является самым большим риском для экономики страны, необходимо произвести переход на низкоуглеродное развитие для сохранения конкурентоспособности российской продукции. Такое мнение высказал советник президента РФ, специальный представитель по вопросам климата Руслан Эдельгериев в ходе международного форума «Экология».

«Самый большой риск сейчас – это рост выбросов парниковых газов в нашей юрисдикции, – сказал он. – Если наши партнеры за рубежом посредством своей деятельности глобально снижают в своей стране выбросы, то, к сожалению, в нашей стране эти выбросы растут».

По его словам, борьба с ростом выбросов необходима, если Россия хочет выйти на новые международные рынки и сохранить конкурентоспособность своей продукции. «Требования к углеродному следу продукции уже перешли

на потребительский уровень. И это уже в головах и умах больших слоев населения наших партнеров», – указал Эдельгериев.

«Поэтому нужно об этом думать и нужно переходить на ту структуру экономики, которая будет вести к низкоуглеродному развитию», – резюмировал спецпредставитель президента.

<https://tass.ru/ekonomika/11454563>

ТАСС; 2021.05.24; МИШУСТИН ПОРУЧИЛ ПОДГОТОВИТЬ ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО УСОВЕРШЕНСТВОВАНИЮ МОНИТОРИНГА НАЦЕЛЕЙ

Премьер-министр РФ Михаил Мишустин поручил Минфину и Минэкономразвития, а также **первому вице-премьеру Андрею Белоусову** и **вице-премьеру** Дмитрию Григоренко в срок до 30 июня подготовить предложения по совершенствованию системы управления и мониторинга достижения национальных целей развития на федеральном и региональном уровнях, в том числе с участием институтов развития и компаний с государственным участием, говорится в перечне поручений.

«Минэкономразвития России, Минфину России совместно с заинтересованными органами исполнительной власти подготовить и внести в правительство Российской Федерации предложения по совершенствованию системы управления и мониторинга достижения национальных целей развития Российской Федерации на федеральном и региональном уровнях, в том числе с участием институтов развития и компаний с государственным участием. Срок – до 30 июня 2021 года», – говорится в документе.

<https://tass.ru/ekonomika/11452101>

ТАСС; 2021.05.24; МАТВИЕНКО: РАЗВИТИЕ КУЗБАССКОГО «ШЕРЕГЕША» ДАСТ КУМУЛЯТИВНЫЙ ЭКОНОМИЧЕСКИЙ ЭФФЕКТ

Инвестиционные вложения в развитие горнолыжного курорта «Шерегеш» в Кемеровской области дадут кумулятивный экономический эффект и послужат продвижению региона, считает председатель Совета Федерации Валентина Матвиенко.

«И если будут реализованы (а я уверена, что будут реализованы) эти планы – и новый аэропорт на горнолыжном курорте, новые гостиницы, новые условия для размещения, – это огромный экономический даст эффект, кумулятивный эффект. Это продвижение региона и это решение общероссийских задач, на что нацеливает президент, – активное развитие внутрироссийского туризма», – сказала Матвиенко журналистам в ходе выездной сессии Евразийского женского форума в Кемерове.

Она отметила, что власти Кузбасса ставят амбициозные планы – сделать горнолыжный курорт «Шерегеш» одним из лучших в мире. «И это не просто

декларация, уже побит рекорд – 2 млн горнолыжников посетили «Шерегеш» [в зимнем сезоне 2020-2021 годов]», – подчеркнула Матвиенко.

В свою очередь, главный управляющий партнер по городскому развитию ВЭБ.РФ Ирина Макиева в рамках выездной сессии заявила о том, что в ближайшее время на территории туркластера «Шерегеш» число отелей увеличится в два-три раза.

«Сектор «В» будет освоен, инвестор найден. Я вчера там была, посмотрела – работы рядом ведутся. В Шерегеш когда будем ездить, то мне кажется, что в ближайшее время в два-три раза будет больше отелей. Рядом с Шерегешем будет построена автодорога в обход Кемерово», – отметила Макиева.

<https://tass.ru/ekonomika/11452407>

РИА НОВОСТИ; 2021.05.25; РОССИЯ ВОЗОБНОВЛЯЕТ ПОЛЕТЫ В ПЯТЬ СТРАН

Россия возобновляет полеты в Исландию, Мальту, Мексику, Португалию и Саудовскую Аравию.

Восстановление авиасообщения проходит на взаимной основе.

Москва – Канкун, Москва – Лиссабон и Москва – Джидда теперь могут проводиться по три раза в неделю.

По направлениям Москва – Рейкьявик и Москва – Валлетта самолеты смогут отправляться с частотой два раза в неделю.

Рейсы Грозный – Джидда и Махачкала – Джидда разрешено осуществлять по одному разу в неделю.

Также Россия увеличивает число регулярных рейсов с Южной Кореей, Финляндией и Японией.

Помимо этого, возобновляются полеты за рубеж из международных аэропортов в Омске, Сыктывкаре, Челябинске, Магнитогорске и Улан-Удэ.

<https://ria.ru/20210525/polety-1733747797.html>

РИА НОВОСТИ; 2021.05.24; ТУРЦИЯ ПРЕДЛОЖИЛА РОССИИ ВОЗОБНОВИТЬ ПОЛЕТЫ В КУРОРТНЫЕ РЕГИОНЫ

Турция предложила России модель создания условий безопасного туризма, которую ранее использовали по отношению к Германии: возобновление полетов в первую очередь на курорты, заявил РИА Новости министр культуры и туризма республики Мехмет Нури Эрсой.

Он напомнил, что в основном путешественники направляются в Анталию, Бодрум, Даламан и реже – в Измир.

«Если посмотреть на ежедневный прирост новых случаев заражения COVID-19 в этих регионах, то видно, что там на 50% ниже среднего показателя по Турции. К тому же там отели в основном работают по системе «все включено», – сказал Эрсой.

В дальнейшем авиасообщение, по словам министра, можно расширить, по мере того как требования российской стороны будут удовлетворены. Он также подчеркнул, что с Германией подобная система оказалась очень успешной.

«Конечно, все зависит от решения властей России. Это зависит от их политики в области здравоохранения и от тех решений, которые они дадут по трафику, мы будем следовать им», – добавил Эрсой.

<https://ria.ru/20210524/turtsiya-1733593938.html>

ТАСС; 2021.05.24; ПОЛЕТЫ САМОЛЕТОВ РОССИЙСКИХ АВИАКОМПАНИЙ ЧЕРЕЗ БЕЛОРУССИЮ ОСУЩЕСТВЛЯЮТСЯ В ШТАТНОМ РЕЖИМЕ

Полеты самолетов российских авиакомпаний через Белоруссию и в Белоруссию выполняются в штатном режиме, говорится в сообщении Росавиации.

«Полеты российских авиакомпаний в Белоруссию и через ее воздушное пространство осуществляются в штатном режиме в рамках имеющихся договоренностей на основе двустороннего соглашения о воздушном сообщении», – сообщили в Федеральном агентстве воздушного транспорта.

<https://tass.ru/ekonomika/11455217>

ТАСС; 2021.05.24; UTAIR В ИЮНЕ ЗАПУСТИТ ШЕСТЬ ПРЯМЫХ РЕЙСОВ ИЗ УФЫ НА ЮГ

Авиакомпания Utair в июне начнет выполнять прямые рейсы из Уфы в Геленджик, Грозный, Краснодар, Минеральные Воды, Сочи и Анапу. Цена билета будет составлять от 2,5 тыс. рублей до почти 5 тыс. рублей в зависимости от рейса, сообщает в понедельник **пресс-служба** перевозчика.

Как сообщал ТАСС, в феврале 2021 года расширение рейсов из Уфы в другие регионы России обсуждалось в ходе встречи гендиректора ПАО «Авиакомпания «Ютэйр» Андрея Мартиросова, главы Республики Башкортостан Радия Хабирова и гендиректора международного аэропорта «Уфа» Александра Андреева. Как отмечал Мартиросов, фактически «Ютэйр» является домашним авиаперевозчиком Республики Башкортостан, выполняя ежемесячно более 500 регулярных пассажирских рейсов из Уфы и обратно.

«Utair откроет новые рейсы из Уфы на юг – в Геленджик, Грозный, Краснодар, Минеральные Воды, Сочи и Анапу», – сказано в сообщении.

По данным **пресс-службы** перевозчика, рейс из Уфы в Сочи будет выполняться с 1 июня три раза в неделю при цене билета от 2,5 тыс. рублей, в Анапу – со 2 июня пять раз в неделю при цене билета от 4 тыс. рублей, а рейс в Грозный – со 2 июня два раза в неделю при стоимости билета от почти 5 тыс. рублей.

<https://tass.ru/ekonomika/11454453>

ТАСС; 2021.05.24; S7 ЗАПУСТИТ РЕЙСЫ В ХОРВАТСКИЕ СПЛИТ И ЗАДАР

S7 Airlines запустит грузопассажирские рейсы в хорватские Сплит и Задар в конце июня, говорится в сообщении авиакомпании.

«S7 Airlines <...> открыла продажу авиабилетов на прямые рейсы из Москвы в хорватские Сплит и Задар. Рейс из Москвы в Сплит будет выполняться по пятницам начиная с 25 июня <...> Рейс из Москвы в Задар будет выполняться по субботам начиная с 26 июня», – отмечается в сообщении.

На данный момент регулярное авиасообщение между Россией и Хорватией приостановлено на фоне пандемии. Вместе с тем авиакомпании могут выполнять грузопассажирские рейсы.

<https://tass.ru/ekonomika/11455115>

ТАСС; 2021.05.24; UZBEKISTAN AIRWAYS С 15 ИЮНЯ ВОЗОБНОВИТ ПОЛЕТЫ ИЗ МОСКОВСКОГО АЭРОПОРТА ДОМОДЕДОВО

Национальная авиакомпания Uzbekistan Airways возобновляет с 15 июня полеты из московского аэропорта Домодедово. Об этом в понедельник сообщила **пресс-служба** перевозчика.

«С 15 июня 2021 года АО «Uzbekistan Airways» возобновляет полеты из московского аэропорта Домодедово», – говорится в сообщении. Отмечается, что принятие решения о возобновлении полетов обусловлено обеспечением комфорта и повышением уровня обслуживания пассажиров на рейсах узбекских авиалиний.

Как сказали в **пресс-службе**, партнерство с Домодедово позволит создать благоприятные условия для динамичного развития туризма в Узбекистане за счет широкой географии полетов авиакомпаний – партнеров аэропорта и трансферных рейсов.

По данным авиакомпании, в 2018 году все рейсы Uzbekistan Airways из Узбекистана в Москву были переведены из Домодедово в аэропорт Внуково. Решение мотивировалось экономической целесообразностью.

<https://tass.ru/ekonomika/11457493>

ТАСС; 2021.05.24; В АЭРОПОРТУ «ЯКУТСК» НАЧАЛАСЬ РЕКОНСТРУКЦИЯ ВЗЛЕТНО-ПОСАДОЧНОЙ ПОЛОСЫ

Рабочие начали реконструкцию взлетно-посадочной полосы (ВПП) в аэропорту «Якутск». На период проведения ремонта он продолжит работать в штатном режиме, сообщается в понедельник на сайте аэропорта.

«С 24 мая на строительно-монтажные работы закрыт участок полосы длиной 625 м. Аэропорт продолжит работать в штатном режиме с рабочим участком полосы 1 628 м. На расписание рейсов внутри республики реконструкция не повлияет», – говорится в сообщении.

Авиационные сообщения продолжают обеспечивать авиакомпании «Якутия», «Алроса», «Сибирь/S7», «Ираэро» и «Уральские авиалинии», они выполняют рейсы на воздушных судах типов Boeing-737-700, Embraer-170 LR, Sukhoi Superjet 100 и Airbus 319.

«Работы также не повлияют на сборы и тарифы на аэропортовое, наземное и прочее обслуживание, включая терминальную обработку груза», – отмечается в сообщении.

В 2021 году строительно-монтажные работы на ВПП аэропорта «Якутск» планируется выполнить до октября. С октября 2021 года аэропорт «Якутск» начнет эксплуатировать взлетно-посадочную полосу с полной длиной 3 400 м (активный участок 3 250 м).

<https://tass.ru/ekonomika/11451165>

ТАСС; 2021.05.24; В АЭРОПОРТУ СУРГУТА ЗАПУСТИЛИ ПЕРВУЮ В ЮГРЕ СИСТЕМУ ДИСТАНЦИОННОГО СУРДОПЕРЕВОДА

Международный аэропорт Сургута, крупнейшая воздушная гавань Ханты-Мансийского автономного округа, запустил первую в Югре и Тюменской области систему дистанционного сурдоперевода. Она позволяет инвалидам по слуху при помощи жестового языка узнать расписание рейсов, купить билеты, получить различную справочную информацию, сообщила ТАСС в понедельник руководитель пресс-службы аэропорта Сургута Анастасия Попушой.

«В аэропорту Сургута начала работать система дистанционного сурдоперевода. В режиме реального времени сурдопереводчики круглосуточно будут помогать инвалидам по слуху получать всю необходимую информацию, купить билеты, узнать расписание рейсов, о задержке в прилете и вылете самолетов», – сказала собеседница агентства.

По ее словам, чтобы получить информацию инвалиду по слуху, владеющим жестовым языком, необходимо подойти на стойку информации в здании аэропорта. «Это первая в ХМАО и Тюменской области подобная система

сурдоперевода. Она реализована в рамках программы по доступной среде для людей с ограниченными возможностями здоровья», – добавила Попушой.

В настоящее время 56% АО «Аэропорт Сургут» принадлежит группе «Ютэйр», 20% – «Аэропортам регионов», 19% – департаменту госимущества Югры, еще 5% – «Сургутнефтегазу». Аэропорт Сургута в 2020 году обслужил около 1,3 млн пассажиров, на 30,4% меньше, чем годом ранее.

<https://tass.ru/ural-news/11456669>

ТАСС; 2021.05.24; В ПРИАНГАРЬЕ РАСТОРГНУЛИ КОНТРАКТ НА МОДЕРНИЗАЦИЮ АЭРОПОРТА

ФГУП «Администрация гражданских аэропортов (аэродромов)» решило расторгнуть контракт с подрядчиком по реконструкции аэропорта города Братска в Иркутской области, так как исполнитель сорвал график выполнения работ. Об этом в понедельник сообщила **пресс-служба** регионального правительства.

«ФГУП «Администрация гражданских аэропортов (аэродромов)» расторгнет с подрядчиком контракт на реконструкцию объектов аэропортового комплекса Братска», – говорится в сообщении.

В марте власти Приангарья сообщали, что модернизация международного аэропорта Братска идет с отставанием от графика из-за дефицита иностранной рабочей силы, что связано с пандемией. Тогда губернатор Игорь Кобзев поручил привлечь к работам 100 сотрудников дорожной службы Иркутской области, составить график ускорения работ, установить на объекте видеокамеры, чтобы контролировать ситуацию в режиме онлайн.

Подрядчиком была строительная компания из Иркутска. Как сообщили в понедельник ТАСС в **пресс-службе** регионального правительства, исполнителю была предоставлена помощь, но он ею не воспользовался. Отставание от графика на сегодня составляет восемь месяцев. «В начале июня проведем встречу с руководством **Росавиации** и представителями всех заинтересованных сторон, чтобы определить дальнейший план действий. Мы заинтересованы, чтобы этот объект был введен в эксплуатацию в установленные контрактом сроки – до 30 ноября 2021 года», – цитирует **пресс-служба** главу Приангарья.

Аэропорт расположен на северо-западе Иркутской области, в 8 км от Братска. Из него выполняются рейсы в города Сибири, на Урал и в Москву. Взлетно-посадочная полоса позволяет принимать воздушные суда без ограничений по максимальной взлетной массе. ПАО «Аэропорт Братск», управляющее аэропортом, ранее принадлежало авиакомпании «ВИМ-Авиа» (Татарстан), которая обанкротилась. В мае «ВИМ-Авиа» продала

предприятие международной компании «Гершвин» (принадлежит компании «Русал»).

Модернизация инфраструктуры второго по величине аэропорта в Иркутской области началась в 2020 году. Она финансируется из федерального бюджета, сумма контракта составляет 1,19 млрд рублей. В модернизацию входит реконструкция взлетно-посадочной полосы, рулежных дорожек и перрона, создание новых мест стоянок воздушных судов, строительство очистных сооружений, аварийно-спасательной станции и других объектов.

<https://tass.ru/ekonomika/11452939>

ТАСС; 2021.05.24; «ГАЗПРОМ НЕФТЬ» РАЗРАБОТАЛА БЛОКЧЕЙН-ПЛАТФОРМУ ДЛЯ ЦИФРОВИЗАЦИИ АВИАТОПЛИВНОГО БИЗНЕСА

«Газпромнефть-Аэро» – оператор авиатопливного бизнеса «Газпром нефти» – разработала и внедрила собственную блокчейн-платформу Smart Fuel, которая позволяет цифровизировать и ускорить ряд процессов в сегменте заправки самолетов, сообщила компания.

«Цифровой сервис позволяет топливному поставщику и авиакомпаниям перейти полностью на электронный оборот первичными документами, отказаться от 100-процентной предоплаты за топливо и производить расчеты за топливо в течение 15 секунд в момент заправки», – говорится в сообщении.

В компании подчеркнули, что одним из достоинств этой технологии является то, что она полностью исключает прямой контакт экипажа воздушного судна и наземного персонала.

«Мы первыми среди авиатопливных компаний в России запустили цифровой сервис на основе технологии блокчейн, кратно ускоряющий взаиморасчеты с нашими клиентами. Теперь авиакомпаниям не требуется заранее проводить предоплату, они могут осуществить взаиморасчет в момент заправки воздушного судна. Таким образом, повышается уровень безопасности финансовых операций и снижаются общие издержки процесса авиазаправки», – отметил начальник управления по продажам за рубежом «Газпромнефть-Аэро» Дмитрий Корпачев, слова которого приводятся в сообщении.

Он добавил, что в этом году компания планирует масштабировать платформу, внедрив расчеты по блокчейн в ряде международных аэропортах России, где действуют топливозаправочные комплексы «Газпром нефти».

<https://tass.ru/ekonomika/11455507>

**РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; ВЛАДИМИР БАРШЕВ;
2021.05.25; УЧЕНИКАМ ДОБАВЯТ СКОРОСТЬ; ПРОГРАММЫ ПОДГОТОВКИ
ВОДИТЕЛЕЙ СКОРРЕКТИРУЮТ**

Количество часов вождения на площадке во время подготовки кандидатов в водители предложено сократить, добавив их в часы вождения в городских условиях. А для тех водителей, которые собираются, получив права, работать в такси, предлагается сделать отдельную программу повышения квалификации. Программы подготовки водителей планируется скорректировать в соответствии с поручением правительственной комиссии по безопасности дорожного движения.

Напомним, что примерные программы, по которым автошколы составляют свои программы, были утверждены еще в 2014 году. Многие считают, что с тех пор они устарели. Так, например, с тех пор изменились правила дорожного движения, и теперь они разрешают обучать водителей на автомагистралях. А с 1 апреля этого года изменился порядок приема экзамена на права.

Минпросвещения разослало в различные профессиональные сообщества письмо с просьбой направить свои предложения по совершенствованию этих программ.

Межрегиональная ассоциация автошкол направила свои предложения. В числе прочих – идея разработать новую программу повышения квалификации водителей легкового такси. Сейчас, чтобы устроиться на работу водителем такси, достаточно иметь действующие права. При этом водителей в автошколах обучают так, будто каждый из них собирается в дальнейшем не только возить себя и свою семью, но и работать таксистом. Понятно, что большинству будущих водителей такое углубленное изучение диспетчерского руководства работой такси на линии, да и самой работы такси на линии попросту не требуется. Тем же водителям, которые в дальнейшем собираются работать в такси, такие знания понадобятся.

Вполне логично обучать обычных водителей тому, что им потребуется на дороге, не нагружая излишними знаниями.

До этого не раз звучали предложения поделить водителей на любителей и профессионалов. То есть первых обучать тому, что нужно для безопасной перевозки себя, родственников и друзей, а вторых, которые собираются работать водителями, учить еще дополнительно всему тому, что требуется при перевозке грузов или пассажиров. Предложение выделить все, что нужно для таксиста, в отдельную программу повышения квалификации вполне отвечает этому запросу.

Тем более что, например, сейчас всех поголовно водителей не обучают управлять машинами со спецсигналами. Для этого есть отдельные

программы повышения квалификации. Точно также можно сделать и для такси. Сейчас же получается так, что кого-то нагружают знаниями, которые ему не нужны, а тем, кому это требуется, и знаний, и умений недодают. Их недостаток приходится пополнять на дороге.

«По данным Госавтоинспекции в 2020 году зафиксировано увеличение более чем на треть (+37%) числа погибших в ДТП с участием легковых такси из-за нарушения Правил дорожного движения их водителями. Увеличилось на 14,8% количество ДТП с участием водителей легкового такси, управляющих транспортным средством с признаками опьянения. Число погибших в этих происшествиях также увеличилось на 137,5%. Необходимо обратить внимание, что доля погибших в таких ДТП (9,5%) в три раза больше удельного веса количества ДТП с участием такого транспорта (3,5%). Водители легкового такси с признаками опьянения были виновны в подавляющем большинстве ДТП, в которых участвовали (89,5%)», говорится в письме, направленном Ассоциацией автошкол в минпросвещения. Но, конечно, мало разработать соответствующие программы. Необходимо еще закрепить их применение. То есть обязать тех, кто собирается работать в такси, в обязательном порядке проходить такое обучение. Как это сделать – это уже другой вопрос.

Также эксперты предлагают внести в учебный план и рабочую программу «Обучение вождению на автомагистралях» (при наличии таковых в населенном пункте и на усмотрение руководителя образовательной организации). Это связано с тем, что Правила дорожного движения разрешили такое обучение. А необходимо оно для того, чтобы, выехав на скоростную дорогу, новичок не оказался бы к ней неподготовленным.

Еще предлагается перераспределить часы вождения в автошколе для категории «В». А именно, сократить на 6 часов вождение на площадке, добавив их в обучение вождению в условиях дорожного движения. Таким образом, из 56 часов, предназначенных для вождения, 18 будет предусмотрено для обучения на «площадке» и 38 – «в городе».

<https://rg.ru/2021/05/24/programmy-podgotovki-voditelej-skorrektiruiut.html>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – СТОЛИЧНЫЙ ВЫПУСК; НИНА РУЗАНОВА; 2021.05.25; КОЛЕСА БЕЗ ОПАСНОСТИ; В СИБИРИ ЭЛЕКТРОСАМОКАТАМИ ЗАИНТЕРЕСОВАЛИСЬ СЛЕДОВАТЕЛИ

В Новосибирске порядок аренды электросамокатов изучат следователи. Как сообщили в региональном управлении Следственного комитета России, поводом для проверки стали публичные сообщения о том, что «средства индивидуальной мобильности» берут в наем в том числе несовершеннолетние. Как выяснилось, онлайн-приложение, с помощью

которого можно стать временным владельцем такого «железного коня», отказать детям в аренде опасного вида транспорта не способно.

В результате дети – в опасности. Корреспондент «РГ» лично с замиранием сердца следил за маневрами подростка, который «забуксовал» на самокате на трамвайных путях. Отчаянный звонок вагонновожатой мог бы стать для ребенка последним, но, к счастью, парнишка поднялся и вырвал самокат из ловушки.

Однако благополучно все заканчивается далеко не всегда: так, недавно в Новосибирске двое детей, неожиданно выскочивших на самокатах на автомобильную трассу, стали причиной крушения пассажирского автобуса, который слетел с дороги (к счастью, все сидевшие в нем люди остались живы).

Но то была автомобильная трасса, а ведь из-за электросамокатов, которые обычно передвигаются там же, где и пешеходы, в последнее время небезопасными стали городские тротуары и парки. К примеру, в Центральном парке Новосибирска «водитель» электросамоката сбил ребенка, у которого врачи диагностировали травму позвоночника. И этот случай тоже стал поводом для проверки Следственного комитета.

Кстати, почти 60 процентов респондентов, которые по инициативе мэрии Новосибирска оценили ситуацию с электросамокатами, теперь просто-напросто боятся ходить по городским тротуарам – слишком велик риск оказаться под колесами этого транспортного средства. Кстати, количество участников для городского опроса беспрецедентно – отношение к самокатам выразили около пяти тысяч человек.

Как запретить детям пользоваться электросамокатами – вопрос открытый. Похоже, тут будет действенным только метод штрафов для компаний, которые занимаются прокатом этих транспортных средств. Но технических решений вопроса пока нет. И надеяться на уровень правосознания граждан не приходится: прохожие вряд ли станут вмешиваться, если увидят подозрительно юного самокатчика.

Тем временем

Сутки понадобились правоохранителям, чтобы найти первых хулиганов на электросамокатах в Санкт–Петербурге. Там две недели назад молодые люди гоняли по тротуару и сбивали прохожих. Один из них оказался врачом, и у него были сломаны ребра. На видео такого «развлечения» жестко отреагировал Александр Бастрыкин. Он поручил в кратчайшие сроки установить, кто эти хулиганы. А СК по Санкт-Петербургу возбудил уголовное дело по статье «хулиганство». Через несколько часов самокатчиков нашли. Но спустя сутки случилось новое ЧП. Там же, в Санкт-

Петербурге, на тротуаре сбили бабушку с 3-летним внуком. Наехали на пешеходов и в Карелии.

В Следственном комитете заявили, что в настоящее время в законодательстве России отсутствуют как нормы, регулирующие вождение электросамоката, так и правила эксплуатации таких средств передвижения, а также ответственность за нарушения и причиненный вред здоровью пешеходов. По мнению Александра Бастрыкина, подобные пробелы «приводят к созданию опасных ситуаций на дорогах с участием электросамокатов, как следствие, к ежедневным травмированиям и часто – безнаказанности тех, кто практикует такое агрессивное вождение».

Бастрыкин поручил подчиненным направить в правительство РФ предложения о необходимости регламентации правил вождения электросамоката и определении ответственности за случаи нарушения его эксплуатации.

<https://rg.ru/2021/05/24/reg-sibfo/v-sibiri-elektrosamokatami-zainteresovalis-sledovатели.html>

На ту же тему:

<https://www.kommersant.ru/doc/4826617>

ТАСС; 2021.05.24; ГОСДУМА 25 МАЯ РАССМОТРИТ ЗАКОНОПРОЕКТ ОБ УЖЕСТОЧЕНИИ НАКАЗАНИЯ ЗА ВОЖДЕНИЕ В ПЬЯНОМ ВИДЕ

Совет Думы на заседании в понедельник принял решение рассмотреть законопроект об ужесточении наказания за вождение в состоянии алкогольного опьянения в первом чтении на пленарном заседании Госдумы 25 мая. Об этом в понедельник сообщили в пресс-службе палаты.

«Госдума 25 мая рассмотрит в первом чтении законопроект о повышении уголовной ответственности за вождение в нетрезвом виде. Такое решение принял Совет Думы», – отмечается в сообщении пресс-службы.

Речь идет о правительственном законопроекте, который устанавливает более жесткие санкции для пьяных водителей, ранее судимых по статье за нетрезвое вождение, повлекшее тяжкие последствия.

Спикер Госдумы Вячеслав Володин в ходе брифинга в понедельник пояснил суть предлагаемых изменений. «Есть те, кто уже ранее совершил ДТП в пьяном виде, в результате которого пострадали или погибли люди. После этого отбыл наказание и вновь сел за руль пьяным. С целью не допустить таких водителей за руль мы увеличиваем штрафы до 500 тыс. рублей и уголовную ответственность до трех лет», – отметил Володин.

<https://tass.ru/obschestvo/11457325>

ТАСС; 2021.05.24; ПЕТЕРБУРГ ПОДПИШЕТ НА ПМЭФ СОГЛАШЕНИЕ ОБ ИНВЕСТИЦИЯХ В СТРОИТЕЛЬСТВО ВИТЕБСКОЙ РАЗВЯЗКИ

Правительство Санкт-Петербурга планирует подписать на международном экономическом форуме соглашение о выделении инвестором 10 млрд рублей на строительство Витебской развязки в рамках проекта Широкой магистрали скоростного движения. Об этом сказал губернатор Петербурга Александр Беглов в эфире «Радио России» в понедельник.

«Продолжаем реализацию проекта Широкой магистрали скоростного движения, выделили четыре земельных участка для Витебской развязки. Мы договорились, что инвесторы направят 10 млрд рублей на ее строительство. Подпишем соответствующее соглашение на Петербургском международном экономическом форуме», – сказал Беглов.

Строительство Широкой магистрали в Петербурге началось в марте на месте будущей развязки уже действующей трассы – Западного скоростного диаметра (ЗСД) с Витебским проспектом. Эта развязка станет первым участком новой магистрали. Губернатор ранее сообщил, что на проект уже направлены федеральные средства в размере 10 млрд рублей, но предполагается софинансирование из разных источников. В ноябре 2020 года власти Петербурга и группа ВТБ заключили соглашение о реализации проекта строительства первого участка широкой магистрали.

Широтная скоростная магистраль – проект платной магистрали на шесть полос протяженностью 27,4 км, из них 14,2 км – в Санкт-Петербурге и 13,2 км – в Ленинградской области. Объект будет разделен на шесть участков. Основное назначение строительства, стоимость которого оценивается более чем в 160 млрд рублей, – обход центральных районов Петербурга с выходом на Невский и Красногвардейский районы. Интенсивность движения составит около 230 тыс. автомобилей в сутки.

<https://tass.ru/ekonomika/11459905>

ТАСС; 2021.05.24; ПОЕЗД «ТАВРИЯ» ИЗ МУРМАНСКА В СИМФЕРОПОЛЬ ВОЗОБНОВЛЯЕТ РАБОТУ ПОСЛЕ СЕМИЛЕТНЕГО ПЕРЕРЫВА

Первый после семилетнего перерыва поезд «Таврия» отправился в понедельник из Симферополя в сторону Мурманска, сообщила компания-перевозчик.

«Поезд 551/552 Мурманск – Симферополь отправился из Симферополя 24 мая и прибудет в Мурманск 27 мая. Из Мурманска первый поезд отправится 28 мая», – говорится в сообщении с уточнением, что периодичность курсирования по этому маршруту у «Таврии» будет раз в девять дней.

Маршрут поезда пролегает через крупные города: Кандалакшу, Обозерск, Вологду, Данилов, Ярославль, Иваново, Ковров, Дзержинск, Арзамас, Пензу, Ртищево, Поворино и Ростов-на-Дону. По Крымскому мосту поезд проследует в светлое время суток. Протяженность маршрута составит 4 540 км. В составе «Таврии» девять плацкартных и четыре купейных современных вагонов. В пути для пассажиров будет работать информационно-развлекательный сервис «Таврия медиа» – онлайн-библиотека с развлекательным контентом.

<https://tass.ru/ekonomika/11455653>

ТАСС; 2021.05.24; ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ РЕЙСЫ ПОЕЗДОВ ИЗ СМОЛЕНСКА В АНАПУ И АДЛЕР ОТКРОЮТ В ИЮНЕ

Дополнительные пассажирские поезда между Смоленском, Анапой и Адлером в связи с возросшим спросом на поездки в южном направлении начнут курсировать с июня по октябрь. Об этом в понедельник сообщила **пресс-служба** Московской железной дороги (МЖД).

«Так, с 1 июня по 15 сентября поезд №536/535 Смоленск – Брянск – Анапа – Брянск – Смоленск будет совершать рейсы по нечетным дням. <...> Дополнительный поезд №468/467 Смоленск – Брянск – Имеретинский курорт – Брянск – Смоленск будет курсировать с 4 июня по 10 октября по четным дням», – говорится в распространенном **пресс-службой** релизе.

Решение о введении дополнительных рейсов связана с возросшим спросом на пассажирские перевозки в южном направлении. «В поездах дальнего следования холдинга «РЖД» принимается ряд противоэпидемических мер для обеспечения безопасной перевозки пассажиров. Все составы поездов проходят обязательную санитарную обработку с применением обеззараживающих моющих средств, активных в отношении вирусов», – добавили в **пресс-службе**.

<https://tass.ru/ekonomika/11456563>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; ТИМОФЕЙ БОРИСОВ; 2021.05.25; ДЫХНИ, КАПИТАН!; С ИЮНЯ ГОСИНСПЕКЦИЯ ПО МАЛОМЕРНЫМ СУДАМ ВПЕРВЫЕ ВЫЙДЕТ В РЕЙДЫ НА РЕКИ С АЛКОТЕСТЕРАМИ

Министерство по чрезвычайным ситуациям предупредило, что в этом году проверять владельцев и капитанов маломерных судов на состояние алкогольного опьянения будут прямо на воде. Раньше эта процедура была запутана и возможна только в стационарной лаборатории на берегу, поскольку у инспекторов не было при себе алкотестеров. В этом году они закуплены, а многие законодательные препоны таким проверкам устранены.

«Ведомство усиливает профилактические мероприятия по безопасности на акваториях. К началу предстоящего навигационного сезона все сотрудники Госинспекции по маломерным судам МЧС России будут выходить в рейды, вооружившись алкотестерами. Также в пределах акваторий будут предусмотрены дополнительные штрафстоянки для маломерных судов нарушителей», – сообщили в **пресс-службе** МЧС России.

Навигационный сезон еще не начался. Выход на воду ежегодно устанавливается в соответствии с окончанием нереста рыбы. В Центральной России он обычно выпадает на начало июня. Но, как подтвердили корреспонденту «РГ» в инспекции по маломерным судам МЧС Тверской области, где находятся излюбленные места отдыха москвичей на верхней Волге, алкотестеры они уже получили и с июня опробуют их в действии.

Ранее тестирование на алкогольное опьянение происходило в основном после какого-либо происшествия, причем с тяжкими последствиями. Тогда капитанов маломерных судов, участвовавших в столкновении или в другом водном происшествии, доставляли на берег и «продували» в специализированной лаборатории. Там же брали кровь для анализа на алкогольное или наркотическое опьянение.

Теперь все должно быть проще. Хотя на прошедшем недавно круглом столе в рамках Международного салона «Комплексная безопасность-2021» было отмечено, что до сих пор отсутствует профильный федеральный закон, который регулировал бы деятельность Государственной инспекции по маломерным судам. Положения о ее деятельности отчасти содержатся в Кодексе торгового мореплавания, Кодексе внутреннего водного транспорта, Водном кодексе. При этом целый ряд направлений требует именно законодательного регулирования. Для решения этих проблем в МЧС уже приступили к разработке проекта федерального закона «О безопасности людей на водных объектах».

<https://rg.ru/2021/05/24/gosinspekciia-po-malomernym-sudam-vyjdet-v-rejdy-na-reki-s-alkotesterami.html>

ТАСС; 2021.05.24; ВЛАСТИ ЯНАО ЗАЯВИЛИ, ЧТО ЮРИДИЧЕСКИЕ ПРОБЛЕМЫ ОСЛОЖНЯЮТ ПОДЪЕМ СУДОВ

Нормы действующего законодательства осложняют ситуацию с подъемом судов, затонувших в водоемах на территории Ямало-Ненецкого автономного округа (ЯНАО) и наносящих ущерб экосистеме рек, впадающих в Карское море. По закону, делать это могут только собственники судов, сообщил первый заместитель директора департамента природно-ресурсного регулирования, лесных отношений и развития нефтегазового комплекса Ямало-Ненецкого автономного округа (ЯНАО) Александр Гаврилюк.

«На сегодняшний день, на наш взгляд, проблема больше юридического характера. Поднимать затонувшие суда должны их собственники. Если собственника нет, то физически это все сегодня стоит на месте», – сказал он в понедельник на XII Международном форуме «Экология» в Москве.

Он отметил, что региональные власти не имеют возможности контролировать работы по подъему судов и осуществлять их финансирование. «По нашим оценкам, подъем одного судна и удаление – стоимость от 10 млн рублей и выше. При таких финансовых затратах это миллиарды и миллиарды рублей», – добавил он.

Ранее **пресс-служба** губернатора региона сообщила, что власти автономного округа уже разработали проекты по подъему около 100 затонувших судов в большинстве районов ЯНАО и предложили варианты их утилизации. Работы финансировались из регионального бюджета, хотя все суда расположены на судоходных реках. В Ямало-Ненецком автономном округе находится около 270 затонувших и брошенных судов.

<https://tass.ru/ural-news/11460463>