



## Ежедневный мониторинг СМИ

27 МАЯ 2021

### СОДЕРЖАНИЕ

РТ; ДМИТРИЙ РУНКЕВИЧ; 2021.05.27; ОПАСНО ДЛЯ ЖИЗНИ: ВОДИТЕЛЕЙ ЭЛЕКТРОСАМОКАТОВ ПРЕДЛОЖИЛИ ОБЯЗАТЬ НОСИТЬ ЗАЩИТНУЮ АМУНИЦИЮ.....	5
ТАСС; 2021.05.26; НА РЕМОНТ ТРАССЫ ВЫТЕГРА – ПЕТЕРБУРГ В ВОЛОГОДСКОЙ ОБЛАСТИ ВЫДЕЛИЛИ 1,9 МЛРД РУБЛЕЙ .....	7
ПРАВИТЕЛЬСТВО КАМЧАТСКОГО КРАЯ; 2021.05.26; ВЛАДИМИР СОЛОДОВ ВЫЙДЕТ НА ФЕДЕРАЛЬНЫЙ УРОВЕНЬ С ВОПРОСОМ ПЕРЕВОЗКИ ТЕЛ УМЕРШИХ НА СУДЕБНО-МЕДИЦИНСКУЮ ЭКСПЕРТИЗУ И К МЕСТУ ЗАХОРОНЕНИЯ.....	8
ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСЕЙ СТРЕЛЬНИКОВ; 2021.05.26; АВИАКОМПАНИЯ «РОССИЯ» СТАЛА КРУПНЕЙШИМ ЭКСПЛУАТАНТОМ ОТЕЧЕСТВЕННЫХ СУПЕРДЖЕТОВ; ИЗ ПЕТЕРБУРГА SUPERJET 100 БУДЕТ ЛЕТАТЬ В АРХАНГЕЛЬСК .....	9
ВЕДОМОСТИ; АНАСТАСИЯ ЛЬВОВА; 2021.05.26; МИНТРАНС ПЕРЕРАБОТАЛ МЕХАНИЗМ РАСПРЕДЕЛЕНИЯ ДОПУСКОВ К МЕЖДУНАРОДНЫМ РЕЙСАМ; НО ОЦЕНИТЬ ЕГО ЭФФЕКТИВНОСТЬ ПОЛУЧИТСЯ ТОЛЬКО СПУСТЯ КАКОЕ-ТО ВРЕМЯ, ГОВОРЯТ АВИАКОМПАНИИ .....	10
РОССИЯ 24; 2021.05.26; ПУТИН: ВОССТАНОВЛЕНИЕ УРОВНЯ ДОХОДОВ ГРАЖДАН ДОЛЖНО БЫТЬ ПРИОРИТЕТОМ ДЛЯ ВЛАСТЕЙ .....	12
РОССИЯ 24; 2021.05.26; ГЛАВА МИНЭКОНОМРАЗВИТИЯ: ЭКОНОМИКА РОССИИ ВОССТАНАВЛИВАЕТСЯ БЫСТРЕЕ, ЧЕМ ОЖИДАЛИ. ИНТЕРВЬЮ НА «РОССИИ 24» .....	13
РОССИЯ 24; ЛЮДМИЛА ЩЕРБАКОВА; 2021.05.26; ЛЕТНЯЯ НАВИГАЦИЯ НАЧАЛАСЬ В МАГАДАНСКОЙ ОБЛАСТИ. НОВОСТИ НА «РОССИИ 24» .....	14
РОССИЯ 24; 2021.05.26; ВСЕ БОЛЬШЕ СТРАН ПРИСОЕДИНЯЮТСЯ К АВИАБЛОКАДЕ БЕЛОРУССИИ. НОВОСТИ НА «РОССИИ 24».....	14
ПЕРВЫЙ; ЛЮБОВЬ ФИЛИППОВА; 2021.05.26; КТО И ЗАЧЕМ ПОДТАЛКИВАЕТ ПОДРОСТКОВ ЗАНИМАТЬСЯ ЗАЦЕПИНГОМ? ..	14

РОССИЯ 1; ЯНА ЩЕРБАТАЯ; 2021.05.26; НАБЕРЕЖНУЮ ЯЛТЫ ПЫТАЮТСЯ ОЧИСТИТЬ ОТ ПРОКАТЧИКОВ ЭЛЕКТРОСАМОКАТОВ. ВЕСТИ В 20:00 .....	16
РОССИЯ 1; АННА БАЛАН; 2021.05.26; ОПАСНОЕ МЕЖДУРЯДЬЕ: КАК ДЕЛИТЬ ДОРОГУ С МОТОЦИКЛИСТАМИ. ВЕСТИ В 20:00 .....	16
ТАСС; 2021.05.27; АЭРОПОРТ В ЧЕБОКСАРАХ РЕКОНСТРУИРУЮТ ДО 2023 ГОДА ЗА 500 МЛН РУБЛЕЙ.....	16
ИНТЕРФАКС; 2021.05.26; ИНТЕРВЬЮ: МЫ ПЕРЕЖИВАЕМ ИСТОРИЧЕСКИЙ ЭТАП РАЗВИТИЯ СЕВМОРПУТИ – ТОП-МЕНЕДЖЕР РОСАТОМА .....	17
РБК; СВЕТЛАНА БУРМИСТРОВА, АРТЁМ КОРЕНЯКО; 2021.05.27; ЛОКОМОТИВНОЕ ДЕЛО; ОЛЕГ БЕЛОЗЕРОВ ПОЖАЛОВАЛСЯ НА НИЗКОЕ КАЧЕСТВО РОССИЙСКИХ ТЕПЛОВОЗОВ.....	29
КОММЕРСАНТЪ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2021.05.27; СЛАБОЙ ТЯГЕ НАШЛИ ОТВЕТСТВЕННЫХ; ОАО РЖД НЕ УСТРАИВАЮТ ЛОКОМОТИВЫ «ТРАНСМАШХОЛДИНГА».....	32
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2021.05.26; БОЛЕЕ 70% ДОРОГ ОТРЕМОНТИРУЮТ В ЭТОМ ГОДУ С ПРИМЕНЕНИЕМ НАИЛУЧШИХ ТЕХНОЛОГИЙ .....	34
РИА НОВОСТИ; 2021.05.26; В ГИБДД ОЦЕНИЛИ ВОЗМОЖНОСТЬ ПРОВЕДЕНИЯ «ВНЕЗАПНЫХ» РЕЙДОВ НА ДОРОГАХ .....	35
НАЦПРОЕКТЫ.РФ; 2021.05.25; В БРЯНСКОЙ ОБЛАСТИ ОТРЕМОНТИРУЮТ ВАЖНЕЙШИЕ РЕГИОНАЛЬНЫЕ ТРАССЫ.....	36
РИА НОВОСТИ; 2021.05.25; В НИЖЕГОРОДСКОЙ ОБЛАСТИ ОТРЕМОНТИРУЮТ ДОРОГИ К 16 МЕДУЧРЕЖДЕНИЯМ .....	37
ИЗВЕСТИЯ; ДМИТРИЙ ГРИНКЕВИЧ, ИРИНА ЦЫРУЛЕВА; 2021.05.27; ИГРА НА РЕЗЕРВАХ: В КАБМИНЕ ОБСУЖДАЮТ УДВОЕНИЕ ИНВЕСТИЦИЙ ИЗ ФНБ; В ЭКОНОМИКУ МОГУТ ВЛОЖИТЬ ДО 1,8 ТРЛН РУБЛЕЙ ЗА ТРИ ГОДА ПРОТИВ ИЗНАЧАЛЬНОГО ЛИМИТА В 1 ТРЛН .....	38
КОММЕРСАНТЪ; ДМИТРИЙ БУТРИН; 2021.05.27; КУРСЫ ГОСУДАРСТВЕННОГО ПРОГРАММИРОВАНИЯ; ПРАВИТЕЛЬСТВО УТВЕРДИЛО НОВЫЕ ПРИНЦИПЫ УПРАВЛЕНИЯ ГОСПРОГРАММАМИ .....	40
ДОРИНФО; ВИКТОРИЯ НЕПОГОДИНА; 2021.05.26; ЧТО ДЛЯ ДОРОЖНОЙ ОТРАСЛИ ИНФРАСТРУКТУРНЫЕ КРЕДИТЫ.....	43

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; ИРИНА АЛПАТОВА; 2021.05.26; КУПЕ ПЯТЬ ЗВЕЗД; НА ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГАХ АРМЕНИИ ПОЯВЯТСЯ РОССИЙСКИЕ ВАГОНЫ .....	47
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – СТОЛИЧНЫЙ ВЫПУСК; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2021.05.27; ТАК ПОЛЕТИМ!; КАКИЕ АЛЬТЕРНАТИВНЫЕ МАРШРУТЫ БУДУТ ДЕЙСТВОВАТЬ ВМЕСТО МИНСКА .....	49
ТАСС; 2021.05.26; ДУМА ГОТОВА РАССМОТРЕТЬ ЗАКОН О ТЕЛЕМЕДИЦИНСКИХ МЕДОСМОТРАХ РАБОТНИКОВ НЕКОТОРЫХ ОТРАСЛЕЙ.....	50
ТАСС; 2021.05.26; ДУМА ОДОБИЛА В I ЧТЕНИИ ОТМЕНУ ЭКОЭКСПЕРТИЗЫ ПРОЕКТОВ ИНФРАСТРУКТУРНЫХ ОБЪЕКТОВ В АРКТИКЕ .....	52
ТАСС; 2021.05.26; ГОСДУМА ПРИНЯЛА ЗАКОН В РАЗВИТИЕ РЕФОРМЫ КОНТРОЛЬНО-НАДЗОРНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ.....	52
ТАСС; 2021.05.26; ГОСДУМА ПРИНЯЛА В I ЧТЕНИИ ЗАКОНОПРОЕКТ ОБ УСТРАНЕНИИ КОНФЛИКТА ИНТЕРЕСОВ ПРИ ГОСЗАКУПКАХ .....	53
ИНТЕРФАКС; 2021.05.26; МИНПРОМТОРГ ПРЕДЛОЖИЛ ДОКАПИТАЛИЗИРОВАТЬ ГТЛК НА 3 МЛРД РУБЛЕЙ.....	54
ТАСС; 2021.05.26; ТРАМВАЙ И ЭЛЕКТРИЧКУ ИЗ ЕКАТЕРИНБУРГА К АЭРОПОРТУ КОЛЬЦОВО ЗАПУСТЯТ ПОСЛЕ 2023 ГОДА.....	54
ТАСС; 2021.05.26; ГОСДУМА ПРИНЯЛА ЗАКОН О РЕГУЛИРОВАНИИ ПОРЯДКА МЕДОСМОТРА ПЕРСОНАЛА ВОЗДУШНЫХ СУДОВ.....	55
ТАСС; 2021.05.26; АЭРОПОРТЫ ПОМОРЬЯ И НАО ПРОДОЛЖАТ РАБОТУ, НЕСМОТРЯ НА СМЕНУ СТАТУСА .....	56
ТАСС; 2021.05.26; МЕЖДУНАРОДНЫЙ АЭРОПОРТ ХАБАРОВСКА СТАЛ БАЗОВЫМ ДЛЯ АВИАКОМПАНИИ «ЯКУТИЯ».....	57
ТАСС; 2021.05.27; ДАЛЬНЕВОСТОЧНАЯ АВИАКОМПАНИЯ ПОПРОСИТ КРУПНЫХ ПЕРЕВОЗЧИКОВ СДВИНУТЬ РАСПИСАНИЕ РЕЙСОВ .....	58
ТАСС; 2021.05.27; ПРЯМЫЕ ПЕРЕЛЕТЫ В СОЧИ НАЧАЛИСЬ ИЗ ХАБАРОВСКОГО АЭРОПОРТА.....	59
ТАСС; 2021.05.26; АВИАРЕЙСЫ ИЗ САНКТ-ПЕТЕРБУРГА В ДОХУ МОГУТ ЗАПУСТИТЬ СО СЛЕДУЮЩЕЙ НЕДЕЛИ.....	59

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ИЛЬЯ ИЗОТОВ; 2021.05.26; АЭРОПОРТ СИМФЕРОПОЛЬ ПОСТАВИЛ РЕКОРД ПО ЧИСЛУ ОТКРЫТЫХ АВИАНАПРАВЛЕНИЙ .....	60
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; ТИМУР АЛИЕВ; 2021.05.26; ВЗЛЕТЯТ ВЫШЕ ОРЛОВ; В ДАГЕСТАНЕ СОЗДАЛИ КОМПАНИЮ МАЛОЙ АВИАЦИИ .....	61
ТАСС; 2021.05.26; МИНИСТЕРСТВА ПРЕДСТАВЯТ КОНЦЕПЦИЮ ПО ЭЛЕКТРОТРАНСПОРТУ В РОССИИ ДО 2030 ГОДА .....	61
ТАСС; 2021.05.26; ПАВОДОК В ПРИАМУРЬЕ НАНЕС УЩЕРБ ДОРОГАМ РЕГИОНА НА СУММУ БОЛЕЕ 1,2 МЛРД РУБЛЕЙ .....	63
ТАСС; 2021.05.26; ПИЛОТНЫЙ ПРОЕКТ АВТОМАТИЗИРОВАННОГО МЕДОСМОТРА ВОДИТЕЛЕЙ АВТОБУСОВ ЗАПУСТИЛИ В ЛЮБЕРЦАХ.....	63
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ИЛЬЯ ИЗОТОВ; 2021.05.26; СИМФЕРОПОЛЬ И ЯЛТУ ПРЕДЛОЖИЛИ СОЕДИНИТЬ КАНАТНОЙ ДОРОГОЙ.....	64
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА - СТОЛИЧНЫЙ ВЫПУСК; ВЛАДИМИР БАРШЕВ; 2021.05.26; БЕСКРОВНАЯ СПРАВКА; ЛИШЕННЫМ ПРАВ ВОДИТЕЛЯМ НАЗНАЧИЛИ АНАЛИЗЫ .....	65
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – НЕДЕЛЯ; ИГОРЬ ЗУБКОВ; 2021.05.26; СОКРУШИТЕЛЬНЫЙ ЭФФЕКТ; ЧТО ПОКАЗЫВАЮТ КРАШ-ТЕСТЫ ТЕХНИКИ, НА КОТОРОЙ МЫ ЕЗДИМ .....	66
ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; ЖАННА ЗВЯГИНА; 2021.05.26; ИНВАЛИДЫ-КОЛЯСОЧНИКИ СМОГУТ ОНЛАЙН ПОКУПАТЬ БИЛЕТЫ НА ПОЕЗДА СО СПЕЦМЕСТАМИ.....	70
МОСКВА 24; 2021.05.26; ПРОЙТИ В БУФЕТ. КАКАЯ СУДЬБА ЖДЕТ ВАГОНЫ-РЕСТОРАНЫ .....	71
ТАСС; 2021.05.26; ПЕРВЫЕ 10,8 ТЫС. ПАССАЖИРОВ ЭКСПРЕССОВ МОСКВА-ТВЕРЬ ОПЛАТИЛИ ПРОЕЗД С ПОМОЩЬЮ FAST TRACK .....	72
ТАСС; 2021.05.26; ПУТИН ДАЛ КАБМИНУ ПРАВО ОПРЕДЕЛЯТЬ ВИДЫ РАБОТ, К КОТОРЫМ МОЖНО ПРИВЛЕКАТЬ ТОЛЬКО СУДА РФ.....	73

### ПУБЛИКАЦИИ

#### **РТ; ДМИТРИЙ РУНКЕВИЧ; 2021.05.27; ОПАСНО ДЛЯ ЖИЗНИ: ВОДИТЕЛЕЙ ЭЛЕКТРОСАМОКАТОВ ПРЕДЛОЖИЛИ ОБЯЗАТЬ НОСИТЬ ЗАЩИТНУЮ АМУНИЦИЮ**

Водители электросамокатов всё чаще становятся виновниками дорожных происшествий, в которых тяжёлые травмы получают как посторонние лица, так и сами владельцы данных транспортных средств. В связи с этим руководитель общественного движения «За безопасность» Дмитрий Курдесов направил письмо (копия имеется в распоряжении РТ) на имя главы Минтранса **Виталия Савельева** с предложением обязать граждан использовать защитную амуницию во время езды на электросамокатах.

Руководитель общественного движения «За безопасность» Дмитрий Курдесов предложил обязать водителей электросамокатов использовать шлемы и иную защитную амуницию во время езды.

«Прошу вас рассмотреть возможность регламентировать требования безопасности к эксплуатации электросамокатов, а именно обязать владельцев данных транспортных средств использовать защитные шлемы и амуницию (налокотники, наколенники) во время езды», – говорится в тексте обращения.

Общественный деятель отметил, что в последние годы электросамокаты приобрели большую популярность среди россиян.

При этом отсутствие чётких требований безопасности и правил эксплуатации данных транспортных средств вызывает негативную реакцию у многих пешеходов и автомобилистов.

Более того, сами владельцы электросамокатов нередко получают тяжёлые травмы и нуждаются в экстренной медицинской помощи в результате дорожных происшествий.

#### **«Разные самокаты»**

Эксперты не так однозначно отнеслись к инициативе, указывая, что электросамокаты имеют разные характеристики: одни являются маломощными средствами передвижения, мощность других соразмерна таким транспортным средствам, как мопеды.

«Речь должна идти не о том, что водители любых электросамокатов должны носить шлемы, а только (водители. – РТ) мощных устройств, которые способны разгоняться свыше 20 км/ч», – сказал РТ руководитель рабочей группы ОНФ «Защита прав автомобилистов» Пётр Шкуматов.

По его словам, электросамокат с двигателем мощнее 250 Вт называть самокатом в принципе неправильно. С точки зрения законодательства это мопед, подчеркнул эксперт. Он отметил, что для управления мопедом есть свои правила и ограничения, включая использование шлема.

«Если же электросамокат маломощный, то подобные требования к управлению прогулочным устройством избыточны», – резюмировал Шкуматов.

Член комитета Госдумы по транспорту и строительству Александр Васильев, в свою очередь, отметил, что электросамокаты – это средства индивидуальной мобильности, с помощью которых люди могут быстрее перемещаться в нужную им точку.

«Это не средство повышенной опасности. К ним не должны применяться какие-то дополнительные ограничения в виде прав, защиты и всего остального. Люди берут электросамокат, чтобы доехать до автобуса или вообще избежать его. В небольших городах электросамокатами пользуются, чтобы не стоять в пробках. Это уменьшает нагрузку на дороги», – отметил он.

«Осторожно, электросамокат»

Использование электросамокатов опасно не только для самих водителей данных транспортных средств, но и для посторонних граждан. При этом виновники происшествий далеко не всегда готовы нести ответственность.

Так, в середине мая стало известно о том, что на северо-западе Москвы во время катания на электросамокате мужчина сбил восьмилетнюю девочку и скрылся с места происшествия. Ребёнку потребовалась помощь медиков, а полиция занялась выяснением личности правонарушителя.

14 мая в Санкт-Петербурге двое молодых людей на взятом в аренду самокате сбили пешехода, а затем избили его. По факту оказания услуг, не отвечающих требованиям безопасности, было возбуждено уголовное дело в отношении руководства компании, предоставляющей в аренду электросамокаты.

Вице-президент Гильдии российских адвокатов Евгений Корчаго в беседе с RT отметил, что скорость электросамокатов представляет опасность для пешеходов, а столкновение с таким устройством равносильно столкновению с мотоциклом.

«Если водитель электросамоката причинит тяжкий вред здоровью или его действия повлекут смерть человека, при условии что электросамокат признают транспортным средством, ему грозит ответственность в соответствии со ст. 264 Уголовного кодекса России», – отметил адвокат.

Данная статья предусматривает лишение свободы сроком до двух лет за причинение тяжкого вреда здоровью, а в случае смерти потерпевшего – до пяти лет.

При этом, даже если водитель самоката использует маломощное устройство и может считаться пешеходом, за несоблюдение правил дорожного движения ему всё равно может грозить административная ответственность.

За последний год в России не раз выступали с инициативами, связанными с необходимостью введения специальных правил движения для пользователей электросамокатов.

Так, в середине мая руководитель научного центра безопасности дорожного движения МВД России полковник полиции Дмитрий Митрошин, говоря о ситуации с возможными изменениями правил езды на самокатах и велосипедах, заявил, что задача возможных поправок в законодательство должна заключаться в создании таких условий, которые были бы удобны всем участникам движения.

В то же время в регионах пытаются самостоятельно решить данную проблему. Так, в начале года стало известно, что в Крыму ограничат движение электросамокатов и гироскутеров на набережных курортных городов.

<https://russian.rt.com/russia/article/866051-elektrosamokaty-zaschitnaya-amuniciya>

На ту же тему:

<https://iz.ru/1169987/2021-05-27/mintrans-prizvali-obiazat-voditelei-elektrosamokatov-nosit-shlem-i-zashchitu>

**ТАСС; 2021.05.26; НА РЕМОНТ ТРАССЫ ВЫТЕГРА – ПЕТЕРБУРГ В ВОЛОГОДСКОЙ ОБЛАСТИ ВЫДЕЛИЛИ 1,9 МЛРД РУБЛЕЙ**

Ремонт одной из наиболее разбитых автодорог в Вологодской области – отрезка трассы Вытегра – Ошта – Лодейное Поле – Санкт-Петербург, которая соединяет Вологодскую, Архангельскую и Ленинградскую области с северной столицей, начнется в июне этого года. На ремонт самых разрушенных участков из федерального бюджета выделено 1,9 млрд рублей, сообщил в среду губернатор Вологодской области Олег Кувшинников.

«Дорога Вытегра – Ошта – Лодейное Поле – Санкт-Петербург передана в федеральную собственность благодаря моим неоднократным просьбам в **Росавтодор**, обращениям к **министру транспорта РФ**, потому что эта дорога – межрегиональная. Она объединяет несколько регионов – Санкт-Петербург, Ленинградскую, Вологодскую, Архангельскую области. Дорога очень протяженная, ремонтировать ее за счет средств Вологодской области

было бы невозможно. В прошлом году она была передана в федеральную собственность, началась подготовка проектно-сметной документации, и уже выделено на ремонт этой дороги, на самых ее разрушенных участках, от Кедров до Мегры, – 1,9 млрд рублей», – рассказал губернатор в прямом эфире на своей странице во «ВКонтакте», отвечая на замечание вологжанки Анастасии Розановой о плохом состоянии дороги.

На этой неделе начнутся конкурсные процедуры по выбору подрядной организации, в течение июня подрядчики выйдут на ремонт этой федеральной дороги. Это только первый этап, в скором времени будут выделены ресурсы на ремонт дороги по всей протяженности, она будет в хорошем нормативном состоянии, добавил глава региона.

Ранее местные жители и автолюбители из разных регионов неоднократно жаловались на состояние этой дороги, социальные сети изобилуют кадрами и отзывами о состоянии дороги. Граждане отмечают, что на легковой машине по ней не проехать, только на тропе, волоком. А участок от Кедров до Мегры и вовсе в грунтовом исполнении, где в период дождей застревают и большегрузы.

Как сообщил губернатор, работы начаты на всей опорной сети дорог Вологодской области. «В этом году более огромный объем работ – 700 км дорог. На эти цели выделено беспрецедентное количество средств – более 14,4 млрд рублей. И вся опорная сеть дорог сейчас в ремонте. Будут некоторые неудобства, кое-где реверсивное движение, кое-где останавливается движение, чтобы пропустить колонны с грузами и ремонтной техникой, но давайте потерпим. Наша задача – отремонтировать опорную сеть дорог, потом уже будем ремонтировать дороги к малочисленным населенным пунктам. Так, год за годом, приведем в порядок большинство дорог области», – призвал губернатор.

<https://tass.ru/ekonomika/11484773>

### **ПРАВИТЕЛЬСТВО КАМЧАТСКОГО КРАЯ; 2021.05.26; ВЛАДИМИР СОЛОДОВ ВЫЙДЕТ НА ФЕДЕРАЛЬНЫЙ УРОВЕНЬ С ВОПРОСОМ ПЕРЕВОЗКИ ТЕЛ УМЕРШИХ НА СУДЕБНО-МЕДИЦИНСКУЮ ЭКСПЕРТИЗУ И К МЕСТУ ЗАХОРОНЕНИЯ**

В правительстве региона создана рабочая группа по решению этого вопроса.

В ходе оперативного совещания Владимир Солодов заострил внимание на том, что проблема, когда умерших отвозят на СМЭ, а потом родственники не могут забрать тело обратно для захоронения, существует на Камчатке давно и эта ситуация недопустима.

«Процедура перевозки тел для экспертиз на Камчатке не упорядочена. Проблема многолетняя, но нам нельзя к ней привыкать, мы не должны

придумывать решения от случая к случаю. Должна быть разработана четкая схема взаимодействия всех причастных должностных лиц. Я считаю, что нам нужно выносить этот вопрос на федеральный уровень. Я попросил включить этот вопрос в повестку визита заместителя Генерального прокурора Российской Федерации, который намечен на июнь, с тем, чтобы необходимые изменения в инструкции, нормативно-правовые акты, в иные документы, которые регулируют работу федеральных органов власти, были внесены. Это не в прямой компетенции региональных властей, но не значит, что мы должны отстраняться от проблем, которые волнуют жителей нашего региона», - сказал Владимир Солодов.

Первый вице-губернатор Сергей Нехаев отметил, что на Камчатке создана рабочая группа по решению этого вопроса под председательством заместителя председателя правительства, министра специальных программ Александра Заболиченко. И до середины июня будет разработан проект решения проблемы перевозки тел погибших.

«Это недопустимо длительный срок. До 7 июня рабочая группа должна выработать кейс предложений, что бы мы могли их внести на рассмотрение генеральному прокурору. Прошу включить в группу все причастные должностные лица: министерство специальных программ, здравоохранения, местного самоуправления, транспорта. Необходимо продумать четкие предложения. Кроме того, на 27 мая у меня запланирована встреча с **министром транспорта РФ**, я хочу так же вынести этот вопрос, потому, с учетом сжатых сроков, прошу внести предложения в рабочем порядке», - поручил Владимир Солодов.

Напомним, сложности с транспортировкой тел умерших на судебно-медицинскую экспертизу периодически возникают в северных посёлках Камчатского края. Они обоснованы сложной логистической схемой и отсутствием необходимых условий для проведения медицинских манипуляций на местах. Ранее правительством Камчатского края была инициирована и реализована программа по обеспечению медицинских подразделений в отдаленных муниципальных образованиях соответствующим оборудованием, которое позволяет обеспечить хранение тел погибших до проведения транспортировки. Отметим, что плата за транспортировку с родственников не взимается.

<https://www.kamgov.ru/news/vladimir-solodov-vyjdet-na-federalnyj-uroven-s-voprosom-perevozki-tel-umersih-na-sudebno-medicinskuu-ekspertizu-i-k-mestu-zahoronenia-40917>

**ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСЕЙ СТРЕЛЬНИКОВ; 2021.05.26; АВИАКОМПАНИЯ «РОССИЯ» СТАЛА КРУПНЕЙШИМ ЭКСПЛУАТАНТОМ ОТЕЧЕСТВЕННЫХ**

### **СУПЕРДЖЕТОВ; ИЗ ПЕТЕРБУРГА SUPERJET 100 БУДЕТ ЛЕТАТЬ В АРХАНГЕЛЬСК**

С начала года парк авиакомпании «Россия», входящей в группу «Аэрофлот», пополнился 31 самолетами Superjet 100. Таким образом, «Россия» стала самым крупным эксплуатантом отечественных самолетов. Весь авиапарк лайнеров российского производства находится в московском аэропорту Шереметьево и используется на 14 направлениях, сообщает **пресс-служба** перевозчика. Скоро они начнут летать и из Петербурга.

В конце мая суперджеты поставят на маршруты из Москвы в Нальчик, Нижний Новгород и Волгоград. Из Петербурга они будут летать в Архангельск. Сейчас туда летает аэробус A319. Аэробусы снимать с рейсов не будут – в дополнение к ним поставят Superjet 100, этому способствует небольшая пассажироместимость самолета, объясняют в компании.

Sukhoi Superjet 100 – российский ближнемагистральный пассажирский самолет, разработанный компанией «Гражданские самолеты Сухого». Все воздушные суда авиакомпании «Россия» могут перевозить 87 пассажиров и имеют салон бизнес-класса (12 мест) и экономического класса (75 места). В ближайшее время парк компании пополнился самолетами в моноклассной компоновке со 100 местами экономического класса.

В компании заявили об «амбициозных планах»: к концу года на маршрутах «России» должно быть задействовано 66 суперджетов.

Сейчас парк авиакомпании состоит из 85 самолетов. Кроме Superjet 100 используется 20 Airbus A319, 6 Airbus A320, 9 Boeing 737, 10 Boeing 777 и 9 Boeing 747.

К 2028 году на балансе «России» должно находиться 250 самолетов, из которых 235 будут отечественного производства. Перевозчику поручат обеспечивать «социальные нужды», и он станет крупнейшим эксплуатантом российской техники в стране, заявлял 14 июля прошлого года **Виталий Савельев**, руководивший тогда «Аэрофлотом» (сейчас он **министр транспорта**).

Авиакомпания «Россия» зарегистрирована в Петербурге в 1994 г. 75% минус одна акция в уставном капитале компании принадлежит «Аэрофлоту», 25% плюс одна акция – администрации Петербурга.

<https://vedomosti-spb.ru/business/articles/2021/05/26/871453-rossiya-stala-krupneishim-ekspluatantom-superdzhetrov>

**ВЕДОМОСТИ; АНАСТАСИЯ ЛЬВОВА; 2021.05.26; МИНТРАНС ПЕРЕРАБОТАЛ МЕХАНИЗМ РАСПРЕДЕЛЕНИЯ ДОПУСКОВ К МЕЖДУНАРОДНЫМ РЕЙСАМ;**

**НО ОЦЕНИТЬ ЕГО ЭФФЕКТИВНОСТЬ ПОЛУЧИТСЯ ТОЛЬКО СПУСТЯ КАКОЕ-ТО ВРЕМЯ, ГОВОРЯТ АВИАКОМПАНИИ**

**Минтранс** скорректировал порядок распределения допусков авиакомпаний к международным рейсам. Новый приказ ведомства зарегистрирован Минюстом 25 мая, документ опубликован на официальном интернет-портале правовой информации.

Распределением допусков занимается межведомственная комиссия при **Минтрансе**, в которую входят представители транспортного министерства, Минэка, **Росавиации**, **Ространснадзора**, Ростуризма и ФАС. При наличии допуска авиакомпания имеет право выполнять рейсы за границу.

В новом механизме **Минтранс** изменил критерии, которые учитываются, если на один маршрут появилось сразу несколько перевозчиков. По каждому критерию межведомственная комиссия при **Минтрансе** будет начислять от 0 до 5 баллов вместо максимальных 10 баллов ранее. Набравший наибольшее количество баллов перевозчик получит допуск к выполнению рейса.

Всего в списке осталось 7 критериев вместо 8 ранее. Так, комиссия больше не будет учитывать аффилированность перевозчика другому, уже назначенному на этот маршрут перевозчику. **«Критерий исключен в связи с невозможностью однозначной оценки его положительного или отрицательного влияния на порядок распределения допусков. С одной стороны, отсутствие аффилированных перевозчиков на маршруте способствует развитию конкуренции. Вместе с тем, наличие на одной договорной линии перевозчиков, входящих в одну группу компаний, также имеет преимущества. Например, при возникновении нештатных ситуаций, связанных с невозможностью осуществления рейса, таким перевозчикам будет легче осуществить «передачу» пассажиров между собой, избежав сбоев в технологических процессах»,** – пояснил «Ведомостям» представитель **Минтранса**.

Он привел в пример работу авиакомпаний «Аэрофлот» и «Победа»: **«Они входят в одну группу компаний, но у них совершенно разные бизнес-модели. «Победа» – лоукост-перевозчик, предоставляющий возможность путешествовать по максимально низким ценам. «Аэрофлот» же осуществляет перевозки более высокого уровня за счет качества сервиса».**

Помимо этого, из проекта исключили критерий участия авиакомпаний в субсидированных маршрутах по России, который ранее давал преимущество при заявке на международный рейс. Зато появился критерий выполнения перевозок внутри Дальневосточного федерального округа (ДФО). Это сделано по поручению президента **Владимира Путина** по итогам пленарного заседания Восточного экономического форума в 2019 г. – он

поручил поощрить тех, кто выполняет полеты внутри ДФО по доступным ценам, предоставив им доступ и к международным направлениям, пояснили в **Минтрансе**.

Кроме того, ведомство скорректировало механизм начисления баллов за использование современных российских самолетов (сейчас это только Sukhoi Superjet 100). Ранее баллы начисляли в зависимости от их использования/неиспользования. «В новом порядке допуска критерий будет оцениваться в зависимости от процента рейсов, выполненных на этих самолетах за месяц, предшествующий месяцу проведения комиссии, от общего количества рейсов, выполненных перевозчиком в этот период», – объяснили в ведомстве.

Собеседник в одной из российских авиакомпаний сообщил «Ведомостям», что приказ корректировали, как раз чтобы выполнить поручения президента – учесть полеты авиакомпаний в ДФО и использование современных российских судов при получении международных направлений.

Сотрудник другой авиакомпании считает, что новый документ сильно не поменяет расстановки сил при распределении допусков. Но отсутствие рейсов в ДФО может слегка затруднить положение «Победы», Smartavia и «Азимута», которые не летают или не планируют в дальнейшем летать на Дальний Восток. Однако, продолжает собеседник, в процедуре распределения большую роль всегда играл и будет играть вопрос применения положений этого документа: «Допуски всегда распределялись на усмотрение чиновников **Минтранса**».

Источник в другой авиакомпании утверждает, что пока невозможно оценить прозрачность механизма, необходимо, чтобы прошло немного времени и он заработал. Представитель S7 сообщил «Ведомостям», что вопросов к обновленным критериям отбора у компании нет – «все сформулировано корректно».

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2021/05/26/871470-mintrans-pererabotal-mehanizm-raspredeleniya-dopuskov-k-mezhdunarodnim-reisam>

### **РОССИЯ 24; 2021.05.26; ПУТИН: ВОССТАНОВЛЕНИЕ УРОВНЯ ДОХОДОВ ГРАЖДАН ДОЛЖНО БЫТЬ ПРИОРИТЕТОМ ДЛЯ ВЛАСТЕЙ**

Необходимо добиться перехода к росту реальных доходов россиян, это самая приоритетная задача для органов власти всех уровней. Об этом сообщил **президент России Владимир Путин** на совещании по экономическим вопросам, которое прошло в режиме видеоконференции в среду 26 мая.

По словам президента, в данной сфере сложилась непростая ситуация, для выхода из которой необходимо тесно сотрудничать с бизнесом, с деловым

сообществом, у которого ключевая роль в развитии рынка труда и восстановлении экономики, отметил он.

Глава государства сообщил, что сегодня, 26 мая, отмечается День российского предпринимательства и поздравил с данным праздником всех, кто, по его словам, ведет свое дело в России, создает рабочие места и своим трудом и талантом достигает успеха. Также президент выразил благодарность собственникам и руководителям российского бизнеса за ответственный подход и приложенные усилия по сохранению трудовых коллективов в период пандемии коронавируса. **Владимир Путин** отметил надежную работу предприятий и компаний во всех жизненно важных сферах с этот непростой период.

**Путин** заметил, что за последний год было отмечено много примеров, когда предприниматели не забывали о долгосрочных задачах, несмотря на текущие проблемы, инвестировали в модернизацию производства, в увеличение экономического и технологического потенциала страны. А также стремились улучшить уровень жизни в населенных пунктах регионов и в стране в целом.

Глава государства заявил, что данное отношение бизнеса к делу заслуживает уважения и поддержки со стороны государства и общества. Помимо этого **Владимир Путин** выразил благодарность ведущие российские деловые объединения, участвующие в подготовке стратегических планов и реализации национальной повестки развития.

**Владимир Путин** добавил, что отечественный бизнес будет широко представлен на площадке Петербургского международного экономического форума и призвал правительство, руководство федеральных ведомств и регионов максимально использовать возможности форума для предметного обсуждения проблем российского предпринимательства для выхода на решения, которые окажут позитивное влияние на развитие отраслей и целых территорий РФ, а также на повышение занятости и доходов россиян, подчеркнул глава государства.

<https://www.vesti.ru/video/2302120>

**РОССИЯ 24; 2021.05.26; ГЛАВА МИНЭКОНОМРАЗВИТИЯ: ЭКОНОМИКА РОССИИ ВОССТАНАВЛИВАЕТСЯ БЫСТРЕЕ, ЧЕМ ОЖИДАЛИ. ИНТЕРВЬЮ НА «РОССИИ 24»**

Темпы восстановления российской экономики после пандемии коронавируса превзошли ожидания правительства. Как пандемия изменила планы расходов бюджетных денег в преддверии Международного экономического форума в Петербурге интервью каналу «Россия 24» рассказал министр экономического развития Максим Решетников.

<https://www.vesti.ru/video/2301868>

### **РОССИЯ 24; ЛЮДМИЛА ЩЕРБАКОВА; 2021.05.26; ЛЕТНЯЯ НАВИГАЦИЯ НАЧАЛАСЬ В МАГАДАНСКОЙ ОБЛАСТИ. НОВОСТИ НА «РОССИИ 24»**

Акватория все еще забита льдами, но они уже не мешают проходу судов. В морской порт Магадана уже завезли 2 тысячи тонн грузов с техникой для золотодобытчиков.

<https://www.vesti.ru/video/2301849>

### **РОССИЯ 24; 2021.05.26; ВСЕ БОЛЬШЕ СТРАН ПРИСОЕДИНЯЮТСЯ К АВИАБЛОКАДЕ БЕЛОРУССИИ. НОВОСТИ НА «РОССИИ 24»**

Госдепартамент США рекомендует американцам не посещать Республику Беларусь по двум причинам – ситуация с коронавирусом и возможность задержания. К авиаблокаде присоединилась Словакия. Ранее все страны Евросоюза решили закрыть небо для Белоруссии.

<https://www.vesti.ru/video/2302145>

### **ПЕРВЫЙ; ЛЮБОВЬ ФИЛИПОВА; 2021.05.26; КТО И ЗАЧЕМ ПОДТАЛКИВАЕТ ПОДРОСТКОВ ЗАНИМАТЬСЯ ЗАЦЕПИНГОМ?**

Желание сделать типа эффектный снимок на крыше электрички закончилось мощным, в 27 тысяч вольт, ударом током и ожогами 50% кожи. В Нижнем Новгороде за жизнь юноши в реанимации борются врачи.

И такие случаи, когда подростки рискуют на железной дороге ради кадра для соцсетей, не редкость. Хотя несущиеся на большой скорости поезда – весьма сомнительное и опасное место для развлечения. Может, кто-то и оценит, но зачастую это происходит уже на кладбище, в присутствии безутешных родственников и друзей.

В контактной подвеске огромное напряжение – почти 27 тысяч вольт. То, что подросток остался жив, врачи называют чудом. Он забрался на крышу вагона электропоезда и успел выпрямиться с телефоном в руках. После яркая вспышка, удар током, и юноша падает на землю.

«Второй подросток не успел залезть на крышу вагона, он не пострадал, оказал первую медицинскую помощь своему товарищу. В частности, потушил одежду, которая воспламенилась от удара электрического тока», – сообщил старший помощник руководителя Приволжского следственного управления на транспорте СК России Дмитрий Захаров.

Дальше больница, оттуда в ожоговый центр.

«Поступил он тяжелом состоянии. Поражение кожных покровов в области верхних и нижних конечностей на площади 51% поверхности тела. Кроме того, у него имелись ушибленные раны в области головы», – сообщил директор Университетской клиники ПИМУ, руководитель ожогового центра Игорь Арефьев.

Сейчас он в реанимации. Следователи управления на транспорте проводят доследственную проверку. А врачи из ожогового центра говорят: этот случай далеко не первый, детей к ним привозят и с других регионов России.

Ужасными последствиями игры на ж.-д. путях закончились для 11-летнего Аркадия. Он потерял ноги и теперь учится заново жить. Вместе с приятелем хотели зацепиться на проходящий мимо поезд.

«Я говорил: фу, легкотня. А когда я пришел на железную дорогу, я увидел, что это совсем не легкотня. Здоровенный поезд едет на тебя, грохочет, это очень страшно. А еще это больно. Когда по тебе едет поезд, очень больно. Словами просто не передать! Это кошмарно больно», – рассказывает Аркадий Аксенов.

«Было достаточно светло, снято четко, как он срывается, как он лежит. И это физически больно смотреть», – говорит Мария Аксенова.

Зацепинг – опасное, но популярное увлечение у подростков. Они спрыгивают на крыши поездов, цепляются к вагонам с платформ или пробираются наружу из электричек.

Вот случай в Подмосковье. Подростка на глазах у пассажиров бьет током, и он падает под колеса.

Тем, кто подбивает школьников на такие подвиги, трагедии только на руку. Если случится беда – просмотр будет больше. Штрафуют зацеперов на суммы до 30 тысяч рублей. И все чаще их наказывают административным арестом. Вот только за публикацию таких роликов никакой ответственности нет до сих пор: сайты с пропагандой опасных трюков просто блокируют.

«Пока найдут этот ролик, пока прокуратура решит изъять этот ролик, пока получат судебное решение, это не менее трех недель. А ролик этот вирусится просто в секунды. Можно уже не удалять, все посмотрели», – говорит Мария Аксенова.

Такие блогеры – головная боль и для самих работников железной дороги, которые не перестают говорить о правилах безопасности.

«Нельзя находиться близко к железнодорожным путям, нельзя забираться на вагоны, нельзя ни в коем случае категорически делать селфи – то, что сейчас модно и любят делать не только, кстати, молодежь, но и взрослые. Вы прекрасно видите провода, которые находятся рядышком с нами, это смертельно опасно», – говорит начальник Службы корпоративных коммуникаций Горьковской железной дороги Наталья Ворожцова.

Вдоль ж.-д. путей устанавливают заборы, повсюду камеры видеонаблюдения, но и здесь любители опасных приключений находят лазейки. Несчастных случаев на одной только Горьковской железной дороге за год около 150.

В погоне за просмотрами, считает мама пострадавшего Аркадия, зацеперы и не додумываются, что могут погубить не только свою, но и чужие жизни.

«Вас смотрят тысячи ребятишек, сотни из них погибнут, пытаюсь воплотить то, что вы показали. Для вас в аду, безусловно, зажгли отдельный котел», – говорит Мария Аксенова.

[https://www.1tv.ru/news/2021-05-26/407181-kto\\_i\\_zachem\\_podtalkivaet\\_podrostkov\\_zanimatsya\\_zatsepingom](https://www.1tv.ru/news/2021-05-26/407181-kto_i_zachem_podtalkivaet_podrostkov_zanimatsya_zatsepingom)

[https://www.1tv.ru/news/2021-05-26/407146-novyuy\\_sluchay\\_v\\_nizhnem\\_novgorode\\_gde\\_vrachi\\_boryutsya\\_za\\_zhizn\\_zatsepera](https://www.1tv.ru/news/2021-05-26/407146-novyuy_sluchay_v_nizhnem_novgorode_gde_vrachi_boryutsya_za_zhizn_zatsepera)

[https://www.1tv.ru/news/2021-05-26/407128-v\\_nizhegorodskoy\\_oblasti\\_yunosha\\_poluchil\\_ozhogi\\_50\\_tela\\_posle\\_selfi\\_na\\_kryshe\\_elektrichki](https://www.1tv.ru/news/2021-05-26/407128-v_nizhegorodskoy_oblasti_yunosha_poluchil_ozhogi_50_tela_posle_selfi_na_kryshe_elektrichki)

### **РОССИЯ 1; ЯНА ЩЕРБАТАЯ; 2021.05.26; НАБЕРЕЖНУЮ ЯЛТЫ ПЫТАЮТСЯ ОЧИСТИТЬ ОТ ПРОКАТЧИКОВ ЭЛЕКТРОСАМОКАТОВ. ВЕСТИ В 20:00**

В Петербурге возбуждено уголовное дело против организаторов проката электросамокатов. Это важный прецедент после того, как в разных городах страны серьезно увеличилось число дорожных происшествий с участием этого двухколесного транспорта. После падения с самоката уже вторую неделю в коме находится второй солист Мариинского театра Давид Залеев. А в Крыму развернули кампанию против нелегальных пунктов проката на набережной Ялты.

<https://www.vesti.ru/video/2302092>

### **РОССИЯ 1; АННА БАЛАН; 2021.05.26; ОПАСНОЕ МЕЖДУРЯДЬЕ: КАК ДЕЛИТЬ ДОРОГУ С МОТОЦИКЛИСТАМИ. ВЕСТИ В 20:00**

В теплый сезон число аварий увеличивается из-за вернувшихся на дорогу мотоциклистов. Причиной часто становится так называемая езда в междурядье. Байкеры видят решение проблемы в организации для них отдельной полосы. Автомобилисты категорически против этой идеи.

<https://www.vesti.ru/video/2302100>

### **ТАСС; 2021.05.27; АЭРОПОРТ В ЧЕБОКСАРАХ РЕКОНСТРУИРУЮТ ДО 2023 ГОДА ЗА 500 МЛН РУБЛЕЙ**

Международный аэропорт в Чебоксарах будет реконструирован до 2023 года, благодаря этому его годовой пассажиропоток увеличится на 30%. Об этом сообщили в **пресс-службе** администрации главы Чувашии.

«Международный аэропорт столицы Чувашской Республики города Чебоксары имени нашего прославленного героя – космонавта №3 Андрияна Григорьевича Николаева ожидает масштабная реконструкция. Обновленная воздушная гавань откроет свои ворота к 2023 году», – цитирует **пресс-служба** главу Чувашии Олега Николаева.

Проектно-сметная документация по реконструкции аэропорта получила положительное заключение Главгосэкспертизы России. Работы планируется начать в августе 2021 года, они будут проходить без остановки деятельности аэропорта и за счет средств оператора аэродрома – ООО «Международный аэропорт Чебоксары», которые составят около 500 млн рублей.

«Площадь аэровокзального комплекса увеличится более чем в 2,5 раза – до 5,5 тыс. квадратных метров, а пропускная способность [будет] повышена до 300 пассажиров в час, годовой пассажиропоток увеличится примерно на 30% – до 500 тысяч человек», – отметил Николаев.

По его словам, реконструкция аэропорта повысит привлекательность Чувашии для российских и зарубежных туристов. В перспективе будет расширена география полетов, увеличена частота рейсов.

<https://tass.ru/ekonomika/11486993>

### **ИНТЕРФАКС; 2021.05.26; ИНТЕРВЬЮ: МЫ ПЕРЕЖИВАЕМ ИСТОРИЧЕСКИЙ ЭТАП РАЗВИТИЯ СЕВМОРПУТИ – ТОП-МЕНЕДЖЕР РОСАТОМА**

Арктика приковывает внимание: политические и экономические споры вокруг этого региона только разгораются. Богатые недра Арктики не дают покоя энергокомпаниям, а хрупкость экосистемы – экоактивистам.

Россия за последние пару лет приняла стратегические решения о развитии своей арктической зоны. Страна нацелена превратить **Северный морской путь (СМП)**, идущий вдоль российского арктического побережья, в работающую международную транспортную артерию. Россия предложила свои арктические инициативы на международном уровне – с мая 2021 года по май 2023 года РФ будет председательствовать в Арктическом совете.

Об историческом моменте развития Севморпути, о транспортной инфраструктуре и экологическом контроле в Арктике, а также о малой атомной энергетике и новой странице в освоении полезных ископаемых на базе кластерного подхода в интервью «Интерфаксу» рассказал **специальный представитель госкорпорации «Росатом» по вопросам развития Арктики, заместитель председателя Госкомиссии по Арктике Владимир Панов.**

– Северный морской путь, имеющий давнюю историю, для современной России может стать новым транспортным маршрутом между Европой и

Азией. Развитие технологий и изменение климата этому способствуют. Что в приоритете для повышения конкурентоспособности Севморпути?

– Очень часто, когда говорят о развитии Северного морского пути, подразумевают лишь одну цифру – объем грузоперевозок в миллионах тонн. Однако оценивая перспективы этого маршрута, необходимо выделить виды грузопотоков, их особенности и экономическую целесообразность, а также меры по повышению конкурентоспособности. Правительственная Госкомиссия по вопросам развития Арктики под руководством **вице-премьера** Юрия Трутнева сейчас ставит цель по расширению задач от создания необходимой инфраструктуры СМП к управлению конкурентоспособностью грузопотока.

В первую очередь речь идет об экспортно-импортных грузах. Именно эти грузы – драйверы развития Арктики и Севморпути. Ключевой инвестор – «НОВАТЭК» (МОЕХ: NVTK), во многом благодаря которому за минувшие 6 лет грузопоток по СМП вырос в 8 раз. Значительный вклад в развитие грузопотока вносит «Газпром нефть» (МОЕХ: SIBN). Началась реализация масштабного нефтяного проекта «Восток Ойл» (входит в «Роснефть» (МОЕХ: ROSN)) и освоение Баимской рудной зоны (осваивается казахстанской KAZ Minerals). Все вместе они откроют возможность для нового рывка в росте грузопотока по Севморпути.

Второй вид грузов – каботажные перевозки, из одного российского порта в другой внутри прилегающих акваторий, в том числе и Северного морского пути, от Санкт Петербурга до Владивостока. Пока в основном идет транспортировка грузов снабжения для реализации новых проектов, но у этого грузопотока большой потенциал. Третий вид грузопотока – транзитные международные перевозки.

В «Росатоме» мы разработали примерную классификацию конкурентоспособности грузов и проанализировали их зависимость от морской логистики от низкой до высокой. Только сразу оговорюсь, что это индикативы: здесь много допущений, называть окончательными эти цифры было бы неверно.

Например, энергетический уголь в Арктике с его ценой за перевозку от \$25 за тонну при цене в порту назначения \$60-70 за тонну относится к рискованным активам, поэтому морская логистика «Востокугля» изначально была в зоне риска. Вместе с тем Сырадасайское месторождение коксующегося угля (развивает ООО «Северная звезда» корпорации «АЕОН» Романа Троценко) высокого качества уже входит в группу эффективных при цене угля \$150 за тонну. Кстати, если возникнет возможность синергии Сырадасайского месторождения и «Востокугля», то второй проект тоже может «полететь».

К эффективным относится перевозка СПГ при его индикативной цене \$350 за тонну, или нефти при цене \$500 за тонну или \$70 за баррель. Стоимость перевозки горнорудной продукции «Норникеля» (МОЕХ: GMKN), усредненная цена, – выше \$5 тыс. за тонну.

Кроме того, мы проводим анализ перевозки нефти из российских портов Сабетты и Мурманска до Роттердама как ключевого хаба. Понятно, что расстояние до Роттердама из российского порта короче, чем с Ближнего Востока например, откуда увеличиваются объемы поставок нефти в Европу. Просчитываем все – от размера судна и стоимости топлива до портовых сборов, цены фрахта и прочих расходов. Ищем возможности, как сделать поставки в Европу танкерной нефти дешевле.

– По каботажу было отдельное поручение Трутнева – просчитать экономику перевозок. Какая картина вырисовывается?

– Основная задача – формирование регулярных контейнерных линий. Предстоит решить множество задач: от создания рыночных операторов, способных организовать отправку контейнеров по СПМ в розницу, нового контейнерного парка, развития портовой инфраструктуры до возможного расширения логистики, в том числе за счет грузопотока с внутренних водных путей при помощи судов класса «река-море». По поручению **вице-премьера**, мы должны определить системный подход, который позволит сделать первые шаги по поддержке и развитию каботажных перевозок в Арктике. Предложения будут подготовлены в ближайшее время.

Объем каботажных перевозок уже превысил возможности архангельского транспортного узла в летне-осенний период. Сейчас добавляются перевозки для «Восток Ойла» и «Северной звезды». В прошлом году «Росатом» осуществил очередной рейс лихтеровоза «**Севморпуть**», в которого были перевезены около 200 контейнеров с рыбой с Дальнего Востока в Санкт-Петербург. Все это пробные шаги. Нам нужна регулярная контейнерная линия, соединяющая запад страны с востоком, которая стала бы альтернативой перевозкам на железнодорожном транспорте.

– А стратегия развития транзитных контейнерных перевозок по СМП на какой стадии подготовки?

– Интерес к развитию Северного морского пути как международного транзита можно однозначно назвать высоким. В одном только 2020 году 52 иностранные судоходные компании запрашивали разрешение для осуществления рейсов по Севморпути.

Мы завершили работу над технико-экономическим обоснованием развития международного транзита контейнерных перевозок, идет подготовка инвестиционных решений. Математика международного транзита определяется западным и восточным транспортными перевалочными узлами

– ТПУ, между которыми курсируют арктические контейнеровозы. Далее из этих транспортных узлов контейнеры плывут по открытой воде на конвенциональных судах в порты назначения. Расстояние между ТПУ существенно влияет на эффективность проектов.

За последние полтора года «Росатом» проделал большую работу. При выборе точек входа для контейнерных грузов было проанализировано около 40 различных локаций как в западном, так и в восточном направлении. Пока преждевременно говорить о каком-либо окончательном решении. Есть варианты, которые позволяют уменьшить расстояние, но требуется проведение значительного объема работ по дноуглублению. В других вариантах требуется более высокий CAPEX на инфраструктуру.

На западном направлении оптимальной точкой входа может стать Мурманск. На востоке рассматриваются несколько сценариев. Есть предложение по порту Владивосток, при этом интересны также Камчатка и Сахалин. Предположу, что в достаточно коротком горизонте времени можно будет говорить о конкретных решениях.

– Правительство утвердило план развития инфраструктуры СМП до 2035 года. Но очень длительный период, могут ли поменяться ключевые ориентиры?

– Основной целевой показатель федерального проекта – 80 млн тонн грузопотока по СМП в 2024 году. «Росатом» оценивает в дальнейшем увеличение грузопотока до 100 млн тонн к 2027-2028 годам. Другой целевой показатель – увеличение портовых мощностей. В рамках правительственного плана развития инфраструктуры СМП ведется масштабная работа – от создания арктической группировки космических аппаратов связи, интернета, метеорологии и радиолокации ледовых покровов до строительства нового аварийно-спасательного и ледокольного флота.

Как показал 2020 год, в мире может случиться что угодно, что напрямую касается рынка углеводородов – основы грузооборота по СМП. И этот риск тоже нужно учитывать. Для этого важно диверсифицировать маршруты поставки.

Мы провели анализ стоимости грузов, перевезенных по СМП в 2019 году. Выяснилось, что по итогам того года стоимость впервые в истории России превысила 1 трлн рублей. Из этого триллиона на углеводороды пришлось около 50%, остальная грузовая база сформирована в основном «Норникелем». Существенно увеличат стоимость грузопотока Баимское и Томторское (Якутия, одно из самых богатых в мире месторождений редкоземельных металлов, контролирует группа «ИСТ» и партнеры) месторождения. Именно освоение месторождений твердых полезных

ископаемых сможет серьезно повысить стоимость перевезенных по СМП грузов, а также в целом повлиять на развитие российской Арктики.

– Уже пришло понимание, достаточно ли заявленных планов по строительству ледоколов серии 22220, нужно ли строить пятый и шестой серийные ледоколы? И когда ожидается решение по двум серийным ледоколам «Лидер»?

– Однозначного ответа на вопрос, нужно ли больше ледоколов или достаточно тех, которые уже строятся, на сегодняшний день нет и не может быть. Поясню: если брать существующую практику ледокольного обеспечения и прогнозируемый грузопоток, можно однозначно сказать, что ледоколов нужно строить больше и делать это как можно быстрее. Индикативные ожидания, что к 2030 году арктический флот должен увеличиться практически в 3 раза, то есть с 40-45 судов он вырастет до 100-115 судов. Это нужно, чтобы обеспечить заявленный грузопоток.

В то же время существует принципиальный момент, связанный с тем, что мы переживаем исторический этап развития Севморпути. На наших глазах происходит формирование совершенно новой практики ледокольного обеспечения. Если в СССР технологическая цепочка – ледокол и судно с грузом – были взаимосвязаны по габаритам и дедвейту, то теперь все кардинально поменялось. На сегодняшний день, например, в цепочке первым идет ледокол, а следом – газовоз типа Ямалмакс. Ширина газовоза 50 метров против 30 метров у ледокола, а длина грузового судна 300 метров против 160 метров у ледокола. Грузовое судно по мощности своей силовой установки уже сопоставимо с ледоколом. В соответствии с требованиями плавания по СМП суда арктического ледового класса Arc7 могут круглогодично ходить без ледокольной поддержки во льдах толщиной до 1,7 метров. За последние годы был построен новый грузовой арктический флот судов Arc7 класса, который перевез в 2020 году около 85% всех грузов на СМП.

«НОВАТЭК», «Совкомфлот» (МОЕХ: FLOT) и «Атомфлот» осуществили в этом году исторический сверхпоздний рейс, в рамках которого 5 января судно вышло из порта Сабетта, прошло по восточному маршруту Севморпути самостоятельно, достигло пункта назначения в АТР, а 19 февраля вернулось обратно в Сабетту в сопровождении ледокола. Опыт сверхранних и сверхпоздних рейсов только нарабатывается. Возможно, нужно будет еще несколько лет «проверять бортами» восточную часть СМП. Таким образом мы фактически готовимся к старту круглогодичной навигации в Арктике уже к 2024 году.

Иными словами, идет переходный период, когда мы отлаживаем новую практику ледокольного обеспечения. Количество ледоколов с 2014 года по 2020-й не изменилось, но грузопоток вырос с 4 млн тонн до почти 33 млн

тонн. Ввод в эксплуатацию первого ледокола нового проекта 22220 «Арктика», который только начинает осуществлять проводки судов, также изменит практику ледокольного обеспечения.

– На какой стадии формирование надежного технического сопровождения и безопасности вдоль Севморпути?

– Для любой транспортной артерии важным моментом с точки зрения конкурентоспособности являются безопасность судоходства, стабильная связь и надводная инфраструктура аварийно-спасательного флота. К счастью, пиратства в Северном ледовитом океане не существует, поэтому эта проблема безопасности снята сама собой. По другим вопросам мы уверенно продвигаемся вперед.

Относительно связи: Минцифры совместно с Роскосмосом в 2024-2025 годах должны запустить спутниковую группировку, которая обеспечит связью и интернетом высокие широты Арктики. Что касается аварийно-спасательного флота, в этом году будет начато строительство 16 судов различного типа мощности и арктического класса, которые будут нести аварийно-спасательную готовность на всем протяжении СМП. Совместно с **Минтрансом** и Морспасслужбой ведем работу по повышению аварийно-спасательной функциональности ледоколов.

Одна из базовых задач при планировании рейса в Арктике – это оценка состояния ледового покрова. Здесь нужна своя особая инфраструктура: космические аппараты с радиолокацией, судовые комплексы, способные определять характеристики льда, специальные изучающие суда, беспилотные аппараты для ведения разведки льда. Первый спутник радиолокации льда Роскосмос готовит к запуску в этом году.

В прошлом году в Штабе морских операций «Атомфлота», который координирует все судоходство на Севморпути, в режиме «одного окна» была запущена автоматизированная система управления судоходством. Думаю, что уже через нескольких лет мы выйдем на принципиально новый уровень понимания навигации во льдах Северного ледовитого океана. Сейчас из проводящих перевозки собственных грузов компаний дальше всех по распознаванию с космических снимков характеристик льда продвинулась «Газпром нефть» со своей системой «Капитан». Уже 3 года ведется работа по распознаванию радиолокационных снимков с помощью машинного обучения и алгоритмов, которые уточняются благодаря данным с датчиков, установленных на танкерах. Наша задача состоит в том, чтобы через экосистему цифровых сервисов предоставить всю необходимую информацию всем пользователям СМП для подготовки и сопровождения рейса.

– Планирует ли Росатом привлекать международных инвесторов для создания СП в рамках развития Севморпути?

– То, что Северный морской путь будет развиваться именно по пути международного сотрудничества, в этом никаких сомнений нет. Транзитный груз на СМП будет международным. Для нас выстраивание открытого сотрудничества и стабильного партнерства очень важно.

Северный морской путь технологически другой по сравнению с маршрутами, проходящими по открытой воде. Нам многое предстоит преодолеть в экспериментальном режиме. И здесь как раз возникает большое пространство для сотрудничества.

«Росатом» ведет подобные переговоры с потенциальными иностранными партнерами, но пока преждевременно говорить о конкретике.

– В Арктике нет пиратов, но здесь гораздо острее звучит проблема экологии. Как оцениваете экологический контроль на Севморпути?

– Экологию судоходства в Арктике, в первую очередь, регулируют международные соглашения. Конвенция по предотвращению загрязнения с судов (МАРПОЛ), принятая в 1973 году, которая ратифицирована всеми восемью арктическими государствами, определяет территорию Арктики как «особый район», подлежащий защите от загрязнений. С 1 января 2020 года вступили в силу новые стандарты, ограничивающие содержания серы в судовом топливе на уровне не более 0,5%. Безопасность судоходства в полярных водах регулирует Международная конвенция по охране человеческой жизни на море (СОЛАС).

Третий международный документ – Полярный кодекс, принятый в 2014 году и охватывающий весь диапазон вопросов проектирования, строительства, поиска и спасания, а также защиты окружающей среды, относящихся к работе судов в суровых условиях полярных регионов. Для закрепления мер по предотвращению загрязнения арктических морей нефтью, сточными водами, мусором и другими вредными веществами в документе прописаны минимально необходимые эксплуатационные требования и требования к конструкции судов.

Экологический контроль – все-таки зона ответственности Минприроды, как в части мониторинга, так и в части регулирования, повышающего экологическую безопасность. Возможно, на сегодняшний день эта работа не совсем достаточна, но она и не может быть достаточной. Правительство уже поставило задачи перед Минприроды по созданию систем наблюдения и контроля за состоянием окружающей среды. Исследования по оценке экологической безопасности регулярно организуют недропользователи. За последние шесть лет было реализовано свыше 40 подобных проектов. Одним из основных центров компетенций можно назвать Центр морских

исследований МГУ, который ведет системную работу по оценке окружающей среды Арктики.

В целом важно наладить всесторонний мониторинг, поэтому в стороне не может остаться ни одно из предприятий, работающих в Арктике. Думаю, уже в 2021 году возникнут более предметные и системные предложения, по развитию мониторинга и контроля за экологией в Арктической зоне. «Росатом», как оператор Северного морского пути, эту работу считает важной и принимает в ней активное участие.

Также особое внимание вопросам экологии уделяется в рамках Госкомиссии по вопросам развития Арктики, где сформирована и начала работу рабочая группа по экологии в Арктике.

– У Росатома есть конкретные экологические проекты в Арктике?

– Безусловно. В частности, стоит упомянуть о реабилитации акватории Северного морского пути от затопленных объектов. Недавно Госкорпорация совместно с Минвостокразвития, Минобороны, Курчатовским институтом и экспертами проводила оценку возможности подъема первых объектов со дна моря. Сейчас с Минвостокразвития работаем над согласованием проекта подъема двух подводных лодок, где возможным координатором и организатором будет выступать «Росатом».

Это будет уникальная операция, которая повысит экологическую безопасность акватории Севморпути. Предстоит создание новой инфраструктуры, учитывая сложность и ответственность операций. Предполагается этапность выполнения и самого судоподъема с дальнейшей утилизацией поднятых объектов, и отработавшего ядерного топлива. По факту у нас появится опыт и необходимая инфраструктура, на базе которой в дальнейшем мы сможем подготовить долгосрочную программу по подъему подобных объектов.

– «НОВАТЭК» просит обеспечить стабильные тарифы портовых и канальных сборов на Севморпути. Росатом выступает против этого, поскольку «заморозка» тарифов не обеспечит поступление средств для нормального обслуживания портов. Возможны компромиссные решения в этом вопросе?

– Портовые сборы – производная от содержания федерального имущества, расходов на дноуглубительные работы, систему управления движением судов. ФАС проверяет обоснованность ставок портовых сборов и принимает решение. Наш приоритет – обеспечение безопасности судоходства и баланса интересов всех сторон, участвующих в развитии СМП.

Учитывая увеличение дедвейта арктических судов, повышаются требования к глубинам морских каналов и портов, что приводит к росту ежегодного

объема дноуглубительных работ. В том случае, если этого не будет сделано, может возникнуть угроза безопасности – инцидент в Суэцком канале показателен. И если не будет достигнут баланс между размером ставок портовых сборов и необходимыми затратами, в том числе на дноуглубление, в среднесрочной перспективе это может привести к ограничению судоходства в портах и морских каналах в зависимости от осадки судна.

С учетом строительства терминала Утренний и расширения Морского канала в Обской губе надо найти баланс безопасности и экономики всех сторон. На текущий момент найдено решение, с учетом позиции ФАС и Минфина все тарифные заявки уточнены, доработаны. Действующие ставки портовых сборов на этот год не меняются.

– Ранее поднимался вопрос и о тарифах на ледокольную проводку...

– Возможно, тариф на ледокольную проводку «Атомфлота» один из самых стабильных за всю историю РФ. Он не менялся с 2014 года. Тут сложность в другом. Ледокольный флот есть у «Атомфлота» и «Росморпорта», но учитывая принципиально разные силовые установки, существуют две модели стоимости ледокольного обеспечения – разовые проводки по тарифу и условный «тайм-чартер».

Возможности судов арктического ледового класса Arc7 по осуществлению самостоятельной круглогодичной навигации потребовало перехода на более сложную модель ледокольного обеспечения, когда ледокол в целях повышения эффективности судоходства используется только на тех участках, где без его работы не обеспечивается безопасность грузового судна. Такую модель взаимодействия с грузоотправителем можно описать как «тайм-чартер» и она не может быть решена в рамках тарифной системы на разовые проводки. «Атомфлот», кроме тарифа на ледокольную проводку, применяет систему прямых договоров. В апреле президент подписал закон о возможности заключения долгосрочных договоров на оказание услуг с использованием судов атомного ледокольного флота, определены условия долгосрочных договоров. С «НОВАТЭКом» уже заключены долгосрочные договоры, которые гарантируют стабильность ледокольного обеспечения на длительный период времени. У «Росатома» и «НОВАТЭКа» общие цели – рост грузопотока по СМП и устойчивое развитие судоходства.

Если вернуться к тарифу и методологии расчета ледокольной проводки, то через некоторое время, возможно, нам может понадобиться помощь эксперта. Дело в том, что на Северном морском пути определены семь зон. Тариф рассчитывается в зависимости от того, с какой зоны начинается проводка, а также дедвейта, ледового класса судна, периода навигации. За 2020 год по тарифу было проведено лишь 20 судов, что составило 4% от числа общих

проводок. На сегодня можно утверждать, что существующая тарифная модель оплаты ледокольной проводки требует уточнения.

– Кроме транспортной составляющей, второй важной темой развития Севморпути является освоение полезных ископаемых. Добыча углеводородов в российской Арктике растет, теперь ведомства спорят, насколько значительно нужно расширить освоение твердых полезных ископаемых (ТПИ). Какова позиция «Росатома» относительно освоения недр Арктики?

– Считаю, что потенциал развития месторождений твердых полезных ископаемых в Арктике – высочайший. Возможно, развитие этих месторождений – это следующий этап развития российской Арктики. Уже на сегодня ТПИ составляют половину стоимости грузов, перевезенных по СМП.

Сроки запуска добычных инвестпроектов не менее 10 лет и ближе к 15 годам. Начальные стадии проекта – это геологоразведка и постановка разведанных запасов на баланс. На текущий момент, к сожалению, геологоразведка в Арктике по твердым полезным ископаемым критически недостаточна. Уже более года Минприроды не может исполнить поручение правительства и утвердить программу геологоразведки в Арктической зоне для увеличения грузовой базы СМП. Надеюсь, что Минприроды и Роснедра в ближайшее время завершат эту работу.

Говоря упрощенно, любой ресурсный проект с ТПИ состоит из энергетики, горно-обогатительного комбината и логистики. Крупнейшие проекты, такие как Баимское месторождение, могут за счет своего объема запасов создать всю необходимую инфраструктуру. Однако самодостаточных уникальных месторождений единицы, и все эти проекты уже известны и находятся в разных стадиях реализации. Если компании, реализующие такие мегапроекты, могут за счет своего размера и грузопотока взять на себя энергетику, порт, дороги, построить ГОК и так далее, то другим большим и средним, но инвестиционно емким проектам с качественными запасами сделать это намного сложнее и дольше. А таких месторождений не менее десятка лежит «на полке». Одним из главных ограничений является стоимость электроэнергии на изолированной территории.

Для решения этой проблемы «Росатом» предлагает применять кластерный подход: госкорпорация создает в качестве базы энергетический и логистический каркас, обеспечивающий электроэнергией месторождения, условно в радиусе нескольких сот километров вокруг, и единую портовую инфраструктуру. В основе данного решения – атомные станции малой мощности – АСММ, которые могут быть как плавучими, так и материковыми. Малая атомная энергетика существенно дешевле используемой сейчас дизельной генерации. В прошлом году «Росатом» ввел

в эксплуатацию первую в мире плавучую атомную станцию в Певеке, а в марте президент одобрил строительство пяти плавучих энергоблоков мощностью 500 МВт для энергоснабжения Баимского золотомедного месторождения со стоимостью 6,45 рубля за кВт ч.

Считаю, что следующий этап развития Арктики именно кластерный. Причем он может реализоваться в самой ближайшей перспективе как раз на месторождениях твердых полезных ископаемых. Плюсы кластерного подхода заключаются в скорости освоения – проект может выйти на реализацию за 4-5 лет, так как часть этапов может реализовываться не последовательно, а параллельно. Госкорпорация заинтересована выступить инициатором, соединить все инвестиционные обязательства, свести круг партнеров. Для этого важно заблаговременно определить круг потребителей, чтобы созданная ими инфраструктура была готова к запуску АСММ, и построенная нами станция не «грела» воздух.

– Какие кластеры «Росатом» для себя уже обозначил в качестве пилотных?

– Мы работаем с Минвостокразвития, Минприроды и Роснедрами, которые тоже видят в кластерном подходе большой потенциал. На сегодняшний день идет подготовка обоснований, проработка месторождений пилотных кластеров.

Идея заключается в формировании горнопромышленных кластеров из перспективных месторождений твердых полезных ископаемых, находящихся на определенном расстоянии от арктического побережья. Географическое расположение месторождений, входящих в горнопромышленные кластеры, позволяет вести их освоение по схеме «инфраструктурных хабов» – перерабатывающих, энергетических и логистических.

Одним из первых кластеров может стать Кючусский, названный по второму по величине запасов в Якутии месторождению золота, – на основе атомной станции малой мощности. С одной стороны, позволит реализовать несколько инвестиционных проектов развития минерально-сырьевых центров различной сырьевой ориентации в районе поселка Усть-Куйга. С другой стороны, снизить также стоимость энергетики для поселений, находящихся в этом районе. Проект находится в высокой степени проработки, но для запуска необходимо получить гарантированного потребителя и договориться о том, что предложенная нами энергосхема будет признана основной.

– Насколько активно сам Росатом готов участвовать в поиске, разведке, оценке и освоении твердых полезных ископаемых в Арктике? У Росатома есть холдинг «Атомредметзолото» (АРМЗ). Компетенции этого предприятия могут быть использованы для геологоразведки в этом регионе?

– Разведка и добыча ТПИ с учетом кластерной системы войдет в список важных направлений для «Росатома» в Арктике. Нам, например, интересно

месторождение золота Кючус на севере Верхоянского района Якутии, которое Роснедра планируют выставить на аукцион.

В 2020 году Эльконский горно-металлургический комбинат (входит в «Атомредметзолото») приобрел лицензию на разработку золоторудное месторождения Совиное на Чукотке с прогнозными ресурсами категории Р1 – 10 тонн, здесь готовится проведение геологоразведочных работ. Планируется в дальнейшем приобретение лицензий на разведку и разработку месторождений не только на Чукотке.

– Также в периметре АРМЗ – Павловское месторождение свинцово-цинковых руд, одно из крупнейших в России. «Первая горнорудная компания» (ПГРК, структура АРМЗ) проводит инженерные изыскания и геологоразведку на Южном острове архипелага Новая Земля для оценки минеральных ресурсов и рудных запасов. Каковы результаты геологоразведки? И как оцениваете перспективы развития проекта на Новой Земле?

– За минувший полевой сезон было пробурено около 5 тысяч погонных метров скважин. На сегодняшний день получены результаты лабораторных испытаний, необходимые для подготовки отчета по оценке минеральных ресурсов Павловского месторождения в соответствии с международным Кодексом отчетности о результатах разведки, минеральных ресурсах и запасах руды JORC. По результатам заверочного бурения мы подтвердили форму и залегание рудных тел и убедились, что руда залегает практически на поверхности, что дает возможность применять самый экономичный способ добычи – открытый.

Кстати, ПГРК нашла ряд нестандартных организационных и технических решений для Павловского. Суть новации – не строить обоганительную фабрику на суше, рядом с карьером, а, используя географическое положение месторождения на берегу моря, перерабатывать руды на специальной технологической барже, после заполнения балластных цистерн установленной на грунт в закрытой бухте недалеко от карьера. Это решение позволит существенно снизить первоначальные затраты за счет отказа от капитального строительства на Новой Земле.

ПГРК готова тиражировать такой подход на перспективные территории и рудопроявления, находящиеся в прибрежной зоне Северного Ледовитого океана. Некоторые из этих площадей после проведения геологоразведочных работ могут стать месторождениями золота или цветных металлов, разрабатываемых с использованием буксируемых технологических барж. И это будет еще одна новация «Росатома» при освоении Арктики.

<https://www.interfax-russia.ru/rossiya-i-mir/mezhdunarodnyh-investorov-paniruyut-privlekat-dlya-razvitiya-tranzita-po-sevmorputi>

**РБК; СВЕЛАНА БУРМИСТРОВА, АРТЁМ КОРЕНЯКО; 2021.05.27; ЛОКОМОТИВНОЕ ДЕЛО; ОЛЕГ БЕЛОЗЕРОВ ПОЖАЛОВАЛСЯ НА НИЗКОЕ КАЧЕСТВО РОССИЙСКИХ ТЕПЛОВЗОВ**

Глава РЖД заявил о конструктивных недостатках тепловозов «Трансмашхолдинга» и сложностях их использования на БАМе. Он предупредил Минпромторг о рисках нарушения сроков доставки грузов, если надежность локомотивов не будет повышена

Глава «Российских железных дорог» (РЖД) Олег Белозеров пожаловался министру промышленности Денису Мантурову на низкое качество тепловозов производства «Трансмашхолдинга» (ТМХ) Андрея Бокарева и Искандера Махмудова.

Это следует из письма топ-менеджера, которое он направил Мантурову 14 мая. У РБК есть копия, представитель РЖД подтвердил его содержание. Среди основных неисправностей – ненадлежащее качество самих локомотивов и комплектующих, наличие конструктивных недоработок, а также «неритмичная» работа сервисной компании, которая должна их обслуживать.

Глава РЖД указывает, что надежное функционирование локомотивов, способных работать в особых климатических условиях и перевозить поезда повышенной массы, необходимо для достижения целевых показателей проекта по модернизации Восточного полигона (БАМа и Транссиба). Он реализуется с привлечением средств Фонда национального благосостояния (ФНБ) и предусматривает увеличение пропускной мощности дорог с 144 млн до 180 млн т в год. Стоимость проекта – более 1,5 трлн руб.

Вопросы, касающиеся локомотивов, Белозеров предложил обсудить в ближайшее время на совещании с участием представителей РЖД, Минпромторга, а также ТМХ и двух его «дочек» – «ЛокоТех-Сервиса» и «Рослокомотива». В ТМХ сообщили, что создали в России производство магистральных тепловозов с нуля, вложив более 20 млрд руб. «Все возникающие вопросы решаются оперативно. Компания заинтересована в соблюдении графика развития Восточного полигона и вывозе всего объема грузов», – сообщил представитель ТМХ. По его словам, любая нештатная ситуация с локомотивом рассматривается очень пристально совместно с РЖД: компания несет финансовую ответственность в рамках сервисного контракта.

РБК направил запросы в Минпромторг и ТМХ.

Что не устраивает РЖД

«Сегодня ни одна из выпускаемых отечественными предприятиями серий тепловозов не обеспечивает достижения установленных показателей надежности при их эксплуатации на БАМе», – пишет глава РЖД. На

**Восточном полигоне** сейчас эксплуатируется три вида локомотивов производства Брянского машиностроительного завода (БМЗ, входит в группу ТМХ) – тепловозы серий 2ТЭ25А «Витязь», 2ТЭ25КМ и 3ТЭ25К2М. Но их необходимая надежность не достигается из-за конструктивных недостатков и «неритмичной» работы сервисной компании «ЛокоТех-Сервис», отмечает Белозеров, указывая, что при эксплуатации этих тепловозов на БАМе были зафиксированы «массовые» случаи неисправностей тяговых электродвигателей, вызвавшие многочасовые перерывы в движении поездов.

Какие тепловозы используются на БАМе

Магистральный грузовой двухсекционный тепловоз с асинхронными тяговыми электродвигателями 2ТЭ25А производился БМЗ в 2006–2016 годах. Всего выпущено около 60 машин.

Тепловоз 2ТЭ25КМ – тоже двухсекционный, но уже с коллекторными тяговыми электродвигателями. Сейчас выпущено более 500 таких машин, которые эксплуатируются в основном на БАМе. Оба тепловоза оснащаются российским дизельным двигателем, который производится структурами ТМХ.

Трехсекционный тепловоз 3ТЭ25К2М БМЗ позиционируется как самый мощный в России. Он разработан для эксплуатации в тяжелых климатических условиях на участках со сложным профилем пути. Этот тепловоз обеспечивает перевозку составов массой 7,1 тыс. т и более, что значительно превышает действующую весовую норму. На этом тепловозе используются дизельные двигатели GEVO-12 американской компании General Electric. Он эксплуатируется с начала 2020 года, сейчас на дороги поставлено около 60 таких тепловозов.

Глава РЖД перечисляет претензии к каждому виду локомотивов.

В частности, пишет он, по запущенным в 2011 году на БАМе тепловозам серии 2ТЭ25А не удалось достичь требуемых показателей надежности из-за «низкого качества» машины и ее комплектующих. Не помогли и мероприятия по повышению надежности тепловозов этой серии, проводимые в 2015 году, указывает Белозеров.

У тепловозов следующей серии 2ТЭ25КМ, производимых с 2015 года и рассчитанных на работу при температурах до минус 50 градусов Цельсия, при эксплуатации на БАМе в зимний период выявились многочисленные неисправности оборудования, которых не было при работе этих тепловозов в европейской части России, отмечает глава РЖД.

Локомотивы 3ТЭ25К2М из-за отсутствия российского дизельного двигателя требуемой мощности оснащены дизельным двигателем американской General Electric. Из-за этого доля импортных комплектующих в конструкции

тепловоза выросла до 28%, указывает Белозеров. При эксплуатации этих тепловозов на БАМе в конце 2020 года и начале 2021 года были зафиксированы неисправности, вызвавшие многочасовые перерывы в движении поездов, пишет он.

Из-за отсутствия альтернативных предложений на рынке в ближайшее время производство тепловозов серии 3ТЭ25К2М будет продолжено, поэтому глава РЖД указывает в письме на риски дальнейших трудностей с их эксплуатацией на **Восточном полигоне** и нарушения сроков доставки грузов.

Как подчеркнули в **пресс-службе** РЖД, в связи с ростом объемов перевозок и интенсивности движения, в особенности на **Восточном полигоне**, для РЖД становится «критически важным» качество поставляемых локомотивов и организация их сервисного обслуживания. Задача создания тепловоза, способного стабильно работать при повышенной массе поездов в особых климатических условиях, ставилась перед российской промышленностью неоднократно, однако в полной мере не решена до сих пор, заявил РБК представитель монополии.

Альтернативу тепловозам ТМХ предложила группа «Синара» Дмитрия Пумпянского, но ее машина еще не построена. В ноябре 2020 года «Синара-Транспортные машины» (СТМ) и РЖД заключили соглашение о сотрудничестве в сфере производства, испытаний, поставки и сервисного обслуживания магистральных грузовых двухсекционных тепловозов с асинхронным тяговым приводом 2ТЭ35А. Они разрабатываются для эксплуатации на **Восточном полигоне** и в перспективе – на неэлектрифицированных участках БАМа и Северного широтного хода на Ямале.

Этот тепловоз должен стать самым мощным в существующей линейке локомотивов «Синары» и перевозить составы весом 7,1 тыс. т (как и самый последний тепловоз ТМХ) на сложных участках, говорится на сайте производителя.

Уже заключен контракт на поставку первого образца тепловоза, сообщил РБК представитель СТМ. Он «будет производиться в широкой производственной кооперации с применением отечественной компонентной базы, в том числе локомотив будет оснащен российским двигателем 16ДМ-185Т, разработанным Уральским дизель-моторным заводом (входит в СТМ)», добавил он. В РЖД сообщили, что заключили дополнительное соглашение к контракту на поставку тепловозов 2ТЭ35А 30 апреля 2021. Условия этого соглашения предусматривают включение в контракт стадий проектирования и разработки локомотива, проведения всех видов испытаний и поставку тепловозов уже в конце 2022 года, добавил представитель монополии.

<https://www.rbc.ru/newspaper/2021/05/27/60ae44859a7947e52aa76ccb>

**КОММЕРСАНТЪ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2021.05.27; СЛАБОЙ ТЯГЕ НАШЛИ ОТВЕТСТВЕННЫХ; ОАО РЖД НЕ УСТРАИВАЮТ ЛОКОМОТИВЫ «ТРАНСМАШХОЛДИНГА»**

ОАО РЖД пытается разделить ответственность за проблемы перевозок на **Восточном полигоне** с другими участниками процесса. В частности, монополия предъявила претензии к низкой надежности тяжелых магистральных тепловозов «Трансмашхолдинга» (ТМХ). По мнению источников “Ъ”, на самом деле конфликт возник из-за того, что аффилированный с ТМХ «Кузбассразрезуголь», со своей стороны, жалуется властям на сложности с вывозом угля. Вопрос планируется обсудить на совещании в Минпромторге.

ОАО РЖД не устраивает качество локомотивов на **Восточном полигоне**. По информации “Ъ”, претензии монополии адресованы работающим там магистральным грузовым локомотивам «Трансмашхолдинга», частота отказов по которым кратно выше нормы. ТМХ подконтролен Андрею Бокареву, Искандару Махмудову, Дмитрию Комиссарову и Кириллу Липе, 20% у французской Alstom.

«Задача создания тепловоза, способного стабильно работать при повышенной массе поездов в особых климатических условиях Восточного полигона, ставилась перед отечественной промышленностью неоднократно, однако в полной мере не решена до сих пор, – говорят в ОАО РЖД. – Ни одна из выпускаемых отечественными предприятиями серий тепловозов на сегодня не обеспечивает достижения установленных показателей надежности при их эксплуатации в данном регионе.

Среди основных проблем – недостаточное качество самих локомотивов и их комплектующих, наличие конструктивных недоработок, а также неритмичная работа сервисной компании».

Все эти вопросы, заключают в ОАО РЖД, планируется обсудить в ближайшее время на совещании с участием представителей «Трансмашхолдинга», ООО «ЛокоТех-Сервис», «Рослокомотива» и Минпромторга.

По словам двух источников “Ъ”, вопросы к локомотивам ТМХ возникли после того, как «Кузбассразрезуголь» (КРУ, принадлежит акционерам ТМХ) пожаловался на то, что ОАО РЖД не обеспечивает вывоз угля на восток. По данным “Ъ”, вопрос в итоге дошел до президента **Владимира Путина**. В КРУ оперативных комментариев получить не удалось. Один из собеседников “Ъ” говорит, что ОАО РЖД даже грозило разорвать сервисный контракт с ТМХ.

В 2020 году ОАО РЖД закупило 566 локомотивов, в том числе 318 – для Восточного полигона. Тяжелые магистральные тепловозы в России не

производились: до конфликта с Украиной ОАО РЖД закупало их у «Лугансктепловоза». Потом выпуск наладил Брянский машиностроительный завод ТМХ, который с 2015 года производит двухсекционные локомотивы 2ТЭ25КМ и с 2019 года поставляет ОАО РЖД их трехсекционную версию. В 2019 году монополия купила 92 и 12 единиц таких локомотивов, в 2020-м – 40 и 40 единиц соответственно. Тяжелые тепловозы нужны на **Восточном полигоне**, в частности, для того, чтобы компенсировать недостаточность инфраструктуры: они позволяют провезти больше груза.

ОАО РЖД закупает примерно 75% локомотивов у ТМХ, еще 25% – у «Синары» Дмитрия Пумпянского.

В ТМХ “Ъ” сообщили, что вложили в производство магистральных тепловозов, созданное в России с нуля, более 20 млрд руб. «Все возникающие вопросы решаются оперативно. Компания заинтересована в соблюдении графика развития Восточного полигона и вывозе всего объема грузов», – отмечают в ТМХ, говоря, что любая нештатная ситуация с локомотивом рассматривается очень пристально совместно с ОАО РЖД: компания несет финансовую ответственность в рамках сервисного контракта.

В «Синара – Транспортные машины» (СТМ) “Ъ” пояснили, что пока СТМ не производит магистральных тепловозов для работы на **Восточном полигоне**. Компания в ноябре 2020 года подписала соглашение с ОАО РЖД о сотрудничестве в сфере производства, испытаний, поставки и сервиса двухсекционных тепловозов 2ТЭ35А с техническими характеристиками, требуемыми для эксплуатации на **Восточном полигоне**. СТМ полностью готова к началу производства опытного образца, сообщили там.

Жесткие условия и сроки модернизации Восточного полигона с учетом того, что вопрос на контроле у президента и у премьера, вызывают у ОАО РЖД желание разделить ответственность, отмечает президент Института исследования проблем железнодорожного транспорта Павел Иванкин. С этим связаны последние претензии и к верхнему строению пути, когда ответственность за сходы вагонов на Забайкальской и Красноярской железных дорогах возлагалась на изготовителя рельсов «Евраз ЗСМК», и к вагонам (пошли разговоры о том, что инновационные вагоны деформируют путь, на Дальневосточной железной дороге в апреле проводили обследование), теперь к локомотивам. При этом эксперт согласен, что у нового локомотива неизбежно проявляются «детские болезни», особенно в суровых условиях Восточного полигона и при жестких сроках, когда производителя торопят выдать локомотив как можно раньше.

<https://www.kommersant.ru/doc/4828141>

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2021.05.26; БОЛЕЕ 70% ДОРОГ ОТРЕМОНТИРУЮТ В ЭТОМ ГОДУ С ПРИМЕНЕНИЕМ НАИЛУЧШИХ ТЕХНОЛОГИЙ

В 2021 году 74% дорог будут отремонтированы по нацпроекту «**Безопасные качественные дороги**» (БКАД) с использованием наилучших технологий и современных материалов, сообщили в **Росавтодоре**. Это позволит повысить безопасность движения для автомобилистов и сэкономить средства при ремонте.

Всего в 2021 году в нормативное состояние приведут более 5,3 тысяч объектов дорожного хозяйства общей протяженностью 15,5 тысячи км в 84 субъектах Российской Федерации. Применение наилучших технологий и материалов предусмотрено нацпроектом. В 2019 году, когда нацпроект только стартовал, планировалось, что доля контрактов, предусматривающих использование наилучших технологий, составило 10%. К концу года эта цифра увеличилась почти до 45%. В 2020 году уже более половины заключенных по нацпроекту контрактов предусматривали использование наилучших технологий, в 2021 году эта цифра достигнет 74%. Реестр новых и наилучших технологий, материалов и технологических решений повторного применения создан на базе РОСДОРНИИ. Сейчас в нем содержится уже содержится 789 наименований материалов, около 250 конструкций и 360 технологий.

Одна из наиболее часто используемых технологий – холодный ресайклинг. Верхний слой старого асфальтобетона фрезеруют, снимая до 25 сантиметров. К нему добавляют минеральные материалы, нагревают, перемешивают и снова укладывают. При этом восстанавливается верхний слой дорожного покрытия, улучшаются механические свойства, экономятся материалы, рассказывает завкафедрой Института пути, строительства и сооружений **Российского университета транспорта** Николай Лушников.

Но обновленное покрытие обязательно нужно покрывать тонким слоем асфальтобетона, так как пористость обновленного материала выше, чем требуется. Если использовать регенерируемый слой в качестве нижнего слоя покрытия, такие дороги служат достаточно долго.

Для использования такой технологии нужна установка холодного ресайклинга, которую надо окупить. Также нужны достаточно дорогостоящие материалы для снятия слоя асфальта. Тем не менее, экономия при применении этой технологии составляет 20-30%, говорит эксперт.

Многие другие технологии также связаны с удалением старого слоя асфальта и укладкой нового слоя. При этом старый асфальтовый гранулят может использоваться для укрепления обочин. Его можно также применять в качестве основы для приготовления нового асфальтобетона.

Используется также метод горячей генерации. Покрытие сначала нагревается, а затем фрезеруется без дополнительного сопротивления. Но у этой технологии есть свои недостатки. Глубина фрезерования составляет не более пяти сантиметров, так как на большую глубину сложно прогреть асфальт. В смесь также добавляются свежие вяжущие, каменные материалы. Технологическая машина позволяет восстанавливать слой более высокого качества. Но это и более затратная технология. К тому же при разогревании покрытия выделяются вредные вещества. Потому такую технологию за рубежом запретили применять в городах, указывает эксперт.

В этом году ремонт дорог методом холодного ресайклинга, например, ведется в Белгородской области. В Ставропольском крае при ремонте участка трассы Безопасное – Подлесное применяют другую технологию. В асфальтобетонное покрытие укладывают полиэфирную георешетку. Это специальная сетчатая структура, выполненная из полимерного сырья в виде рулона. Такая сетка позволяет новому асфальтобетонному покрытию выдерживать перепады температур и повышенную динамическую нагрузку за счет ее равномерного распределения.

<https://rg.ru/2021/05/25/bolee-70-dorog-otremontiruiut-v-etom-godu-s-primeneniem-nailuchshih-tehnologij.html>

### **РИА НОВОСТИ; 2021.05.26; В ГИБДД ОЦЕНИЛИ ВОЗМОЖНОСТЬ ПРОВЕДЕНИЯ «ВНЕЗАПНЫХ» РЕЙДОВ НА ДОРОГАХ**

У Госавтоинспекции нет цели «прятаться» от водителей, в том числе устраивая «внезапные» рейды, чтобы выявить больше нарушителей, гораздо важнее снизить количество жертв в ДТП и предотвратить их, рассказал РИА Новости заместитель начальника ГУОБДД МВД России Николай Шеюхин.

Ранее в ряде СМИ появилась информация, что российская ГИБДД поменяет подход к планированию и проведению рейдов в отношении нарушителей ПДД, в частности, ведомство якобы планировало перестать информировать о месте и времени проведения «облав» на нарушителей.

«Задачи ГИБДД прятаться нет. Рейдовые мероприятия, наоборот, большей частью носят профилактический характер. Нет сегодня у Госавтоинспекции цели наловить пьяных. У Госавтоинспекции цель – чтобы человек в состоянии алкогольного опьянения на дорогу не выезжал, а пользовался услугами «Трезвый водитель» или такси», – сказал Шеюхин агентству в ответ на вопрос о возможности «внезапных» рейдов.

Он уточнил, что ведомству нужно не столько выявить как можно больше водителей в состоянии алкогольного опьянения, сколько добиться качественного улучшения ситуации на дорогах – критерием этого в

соответствии с национальным проектом «**Безопасные качественные дороги**» является снижение количества погибших и пострадавших в ДТП.

«Лучше два экипажа поставить, а сказать, что стоит 22. Человек, зная, что будет проходить мероприятие, не выедет и не поедет», – добавил заместитель главы ГИБДД.

<https://ria.ru/20210527/gibdd-1734346742.html>

### **НАЦПРОЕКТЫ.РФ; 2021.05.25; В БРЯНСКОЙ ОБЛАСТИ ОТРЕМОНТИРУЮТ ВАЖНЕЙШИЕ РЕГИОНАЛЬНЫЕ ТРАССЫ**

В Брянской области в 2021 году благодаря нацпроекту «**Безопасные качественные дороги**» приведут в нормативное состояние 16 участков региональных трасс, сообщает **пресс-служба Росавтодора**.

Так, в Брянском районе продолжается капитальный ремонт участка автодороги Брянск – Смоленск – Теменичи протяженностью 3,84 км. Здесь уже выполнены работы на участке более 2,7 тыс. м, демонтировано 600 м дорожных плит, проведено выравнивание песком, проводится отсыпка щебеночного основания. В эти дни на автодороге ведется работа по укладке верхнего слоя асфальтобетона, продолжается ремонт водопропускных труб. На автодороге смонтируют остановочные площадки и автопавильоны, установят новые знаки, обустроят съезды. На новых пешеходных переходах установят автономное освещение. Кроме того, будет построено почти 400 м тротуаров в границах населенного пункта Меркулево для обеспечения безопасности движения пешеходов. После укладки асфальтобетона на проезжую часть нанесут пластиковую разметку.

Также в Брянском районе приводят к нормативному состоянию более 3 км автодороги Ковшовка – станция Свень. Ремонта на ней не было более 12 лет, между тем трасса имеет важное значение – это один из выездов с территории областного центра. Здесь уже ведется работа по укладке выравнивающего слоя дорожного покрытия. Устройство верхнего слоя покрытия будет выполнено из щебеночно-мастичного асфальтобетона. Такое покрытие имеет высокую износостойкость, длительный срок эксплуатации и низкий показатель уровня шума при движении транспорта. Оно остается стабильным при механических воздействиях и характеризуется повышенным коэффициентом сцепления шин с поверхностью дороги. На участках ремонта заменят остановочные павильоны, устроят заездные карманы для общественного транспорта, установят новые дорожные знаки, нанесут разметку.

На трассе Комаричи – Севск в Комаричском районе работы будут проводиться поэтапно, начиная с наиболее проблемных участков. В этом году в нормативное состояние приведут 1,5 км дороги, в 2022-м — более 4

км. Работы на объекте уже начались. «Сначала фрезеровальной машиной проводится спил старого асфальта, выравнивается профиль дорожного полотна. Затем будет укладываться выравнивающий слой щебня, — рассказали представители подрядной организации. — После этого проведут расклинцовку асфальтобетоном и уложат слой асфальта типа «А». Он имеет улучшенный состав с использованием наиболее технологичных компонентов. Также на участках ремонта сделают съезды». Кроме того, на участке ремонта обустроят искусственную неровность, заменят знаки и нанесут разметку холодным и горячим пластиком.

Всего в этом году в Брянской области по национальному проекту «Безопасные качественные дороги» будет отремонтировано 44 объекта протяженностью 73,2 км.

<https://национальныепроекты.рф/news/v-bryanskoj-oblasti-otremontiruyut-vazhneyshie-regionalnye-trassy>

### **РИА НОВОСТИ; 2021.05.25; В НИЖЕГОРОДСКОЙ ОБЛАСТИ ОТРЕМОНТИРУЮТ ДОРОГИ К 16 МЕДУЧРЕЖДЕНИЯМ**

Шестнадцать дорог, ведущих к больницам и поликлиникам, отремонтируют в 2021 году в Нижегородской области по нацпроекту «Безопасные и качественные дороги», заявил губернатор региона Глеб Никитин.

Глава региона отметил, что суммарная протяженность участков ремонтируемых в 2021 году дорог, ведущих к нижегородским учреждениям здравоохранения, превысит 57 километров.

«При определении участков дорог для приоритетного ремонта особое значение имеет наличие социальных учреждений – школ и больниц. От качества дорожного покрытия напрямую зависит как время доставки в медицинское учреждение, так и комфорт врачей и пациентов», – цитирует Никитина **пресс-служба** правительства Нижегородской области.

Губернатор уточнил, что шесть таких участков находятся на территории районов Нижегородской области. В частности, они ведут к Кстовской, Ветлужской и Уренской центральным районным больницам. В Нижнем Новгороде благодаря национальному проекту отремонтируют 10 участков дорог, которые служат основными подъездными путями к городской клинической больнице №13, Институту педиатрии и Университетской клинике Приволжского исследовательского медуниверситета, больницам №47, 28, 12, 17, роддому №1, нижегородской областной клинической больнице имени Семашко и онкологическому центру.

Всего в российских регионах, по информации ФГБУ «Информавтодор», в 2021 году по нацпроекту отремонтируют 423 участка трасс и магистралей, ведущих к медицинским учреждениям.

<https://ria.ru/20210525/dorogi-1733837303.html>

**ИЗВЕСТИЯ; ДМИТРИЙ ГРИНКЕВИЧ, ИРИНА ЦЫРУЛЕВА; 2021.05.27; ИГРА НА РЕЗЕРВАХ: В КАБМИНЕ ОБСУЖДАЮТ УДВОЕНИЕ ИНВЕСТИЦИЙ ИЗ ФНБ; В ЭКОНОМИКУ МОГУТ ВЛОЖИТЬ ДО 1,8 ТРЛН РУБЛЕЙ ЗА ТРИ ГОДА ПРОТИВ ИЗНАЧАЛЬНОГО ЛИМИТА В 1 ТРЛН**

Лимиты инвестирования из ФНБ в проекты могут быть расширены почти вдвое, рассказали «Известиям» три близких к кабмину источника. Изначально предполагалось, что объем вложений будет ограничен 1 трлн рублей на три года – на этой планке настаивал Минфин. Сейчас правительство в целом договорилось об иных допустимых суммах инвестиций. Базовый вариант – вложения в районе 1,2 трлн рублей в следующие три года. Но при условии благоприятной экономической конъюнктуры лимит может быть расширен до 1,8 трлн. По мнению экспертов, принципиально, что решение о направлении ресурсов фонда в экономику принято.

Расширят горизонты

На одном из последних совещаний в кабмине была определена в целом безопасная планка по суммам инвестиций ФНБ в проекты – 400 млрд рублей ежегодно в 2022–2024 годах, или 1,2 трлн рублей, сообщил близкий к правительству источник «Известий». В дискуссии фигурировала и другая сумма – 600 млрд в год, или 1,8 трлн за следующий трехлетний период – при условии, что будут снижаться инфляционные ожидания. Лимиты по верхней планке поддерживает Минэкономразвития и отраслевые ведомства, внесшие свои предложения в перечень проектов под инвестиции из ФНБ, уточнил другой собеседник.

Как ранее писали «Известия», в марте Минфин внес в правительство законопроект о критериях инвестиций свободных средств из ФНБ – сумм, превышающих планку накоплений в фонде в 7% ВВП. Ведомство, согласно законопроекту, предлагало ограничить сумму вложений из ФНБ в экономику 1 трлн рублей за три года. На данный момент объем фонда составляет 13,8 трлн рублей, или 12% ВВП, из них ликвидных – около 7,5%.

Как сообщил «Известиям» высокопоставленный чиновник, финансовое ведомство и сейчас в целом считает рискованным инвестировать свыше 1 трлн рублей за три года. По мнению собеседника, вряд ли разрешенная сумма вложений превысит 1,3 трлн рублей.

– Общий объем финансирования проектов из средств ФНБ не должен превышать 1,3–1,4 трлн рублей за 2022–2024 годы, – уточнил «Известиям» другой высокопоставленный источник, знакомый с ходом обсуждения. – При

этом около 50% от ежегодного лимита средств предлагается направить на отобранные проекты, а остальные 50% – на реализацию инициатив из фронтальной стратегии, – уточнил он.

«Известия» обратились в Минфин, Минэкономразвития и **пресс-службу** правительства с просьбой подтвердить обсуждение более высоких лимитов инвестиций из ФНБ. В кабмине предложили обратиться в финансовое ведомство. В Минэкономразвития прямых ответов на вопросы не дали, но уточнили, что одним из возможных каналов вложений средств фонда могут стать российские кредитные организации.

– Сейчас идет обсуждение процентных ставок, по которым деньги ФНБ будут выдаваться банкам, а также максимальные ставки, по которым они смогут выдавать займы на отобранные проекты, – сказал замминистра экономического развития Илья Торосов.

Он подчеркнул: крайне важно, чтобы проекты смогли получить инвестиции из ФНБ на более выгодных условиях, чем рыночные кредиты. Так нужно учитывать и риски банков, и принципы, на которых средства фонда инвестируются: возвратность, срочность и плановость, резюмировал замминистра.

### Приоритетный список

Ранее **первый вице-премьер Андрей Белоусов** провел совещание по отбору проектов для финансирования из средств ФНБ, на котором Минэк представил перечень из 32 инициатив, говорилось в релизе, распространенном представителем зампреда правительства 14 мая. Для того чтобы получить средства фонда, авторы проектов должны были представить в Минфин и Минэк детальные обоснования и финансовые модели, уточнялось в сообщении.

**Андрей Белоусов** поручил до 17 мая ранжировать инициативы на несколько групп по степени важности и уровню проработки. В приоритете находятся проекты, которые должны быть реализованы по поручению **Президента России** и которые обеспечат синергетическое развитие инфраструктуры и промышленности, подчеркивалось в релизе.

По словам источника «Известий», близкого к правительству, проекты под инвестиции из ФНБ проранжированы в три группы. Первая – это приоритетные инициативы, одобренные главой государства. По этим проектам выбирается практически весь минимальный лимит, предусмотренный в ФНБ на инвестиции. Вторая – проекты ВЭБа и РФПИ, которые выступают кандидатами на включение в первую группу. Третья – инфраструктурные проекты фронтальной стратегии, которые дают максимальный мультипликативный эффект для экономики.

На данный момент отобрано восемь проектов из заявленных ранее 32. Это первостепенные проекты, но остальные не отменяются, они выступают следующими претендентами, сказал собеседник. В перечень, по информации «Известий», вошли следующие инициативы:

скоростная автодорога Москва – Нижний Новгород – Казань;

скоростная автодорога Казань–Екатеринбург;

Фонд реформирования ЖКХ;

развитие восточного участка БАМа;

развитие Ангаро-Енисейского макрорегиона;

обновление подвижного состава ГУП «Петербургский метрополитен»;

развитие железнодорожной инфраструктуры Центрального транспортного узла;

обеспечение круглогодичной навигации по Севморпути, в том числе строительство флота.

На данном этапе не столь важно, какой будет максимальная планка инвестиций из ФНБ – речь о довольно крупных проектах, у которых потребность в финансировании может меняться по ходу их реализации, отметил директор Центра региональной политики РАНХиГС Владимир Климанов. Принципиально, что в целом принято волевое решение о распечатывании «кубышки» и направления ресурсов фонда в экономику, отметил он.

Впрочем, кроме инвестиций в инфраструктуру есть и другие способы разместить средства ФНБ, отметил директор компании Trade one two three Владимир Рожанковский. Например, субсидирование процентных ставок по займам для населения – пока доходы россиян падают, а уровень закредитованности растет.

<https://iz.ru/1169726/dmitrii-grinkevich-irina-tcyruleva/igra-na-rezervakh-v-kabmine-obsuzhdaiut-udvoenie-investitsii-iz-fnb>

**КОММЕРСАНТЪ; ДМИТРИЙ БУТРИН; 2021.05.27; КУРСЫ ГОСУДАРСТВЕННОГО ПРОГРАММИРОВАНИЯ; ПРАВИТЕЛЬСТВО УТВЕРДИЛО НОВЫЕ ПРИНЦИПЫ УПРАВЛЕНИЯ ГОСПРОГРАММАМИ**

В правительстве принято решение о новой постоянно действующей системе управления государственными программами. После переходного периода 2021 года все они, кроме оборонной, будут подчинены, как и нацпроекты, национальным целям развития, в них будет выделена проектная и процессная часть, каждая получит куратора – вице-преьера, целевые показатели, ответственных за каждую составляющую госпрограмм чиновников и санкции

за недостижение целей. Регионам рекомендован переход на аналогичные принципы. Подготовка к реформе заняла несколько лет, после 2022 года система должна позволять создавать долгосрочные программы с измеримыми целями.

Правительство своим постановлением утвердило «Положение о системе управления госпрограммами» – документ, распространяющийся на все госпрограммы федерального бюджета и вводящий единый для **десятков** действующих и всех будущих госпрограмм порядок их разработки, реализации и закрытия. Документ разрабатывался Минэкономки, которое последние четыре года отработывало новый порядок на пилотных госпрограммах, одновременно занимаясь реформатированием федеральных целевых программ (ФЦП) и части ведомственных целевых программ и разработкой инструментария нацпроектов. Параллельно шел и процесс структурирования стратегических документов Белого дома верхнего уровня.

Новое положение по госпрограммам будет вводиться в действие в течение 2021 года, бюджетный процесс с 2023 года уже будет строиться только на новом порядке, распространяющемся на все правительство, включая его «силовую» и «гражданскую» части – кроме отдельной госпрограммы вооружений.

Новый порядок реализует давнее намерение правительства выделить в бюджетных расходах проектную (ограниченную во времени и достижением заранее заданной цели) и процессную (реализующуюся на постоянной основе и повторяющуюся) части – собственно, госпрограммы в свое время были созданы как своеобразная альтернатива нацпроектам, содержащим только проектную часть и составленным из федеральных проектов (ФП).

Согласно «положению о системе», ФП с их проектными комитетами могут рассматриваться как часть госпрограмм, в выделенной проектной части госпрограмм будут работать аналогичные проектным комитетам управляющие структуры (которые могут быть и проектным комитетом существующего ФП). У каждой госпрограммы, согласно положению, есть ответственный исполнитель (министерство или ведомство) и куратор в правительстве – **вице-премьер**. Для каждого структурного элемента госпрограммы порядок предписывает иметь конкретное должностное лицо, прямо отвечающее за достижение конкретных показателей.

Сами госпрограммы разделяются на два вида: стандартные (по существу, отраслевые, в первом приближении это наследники ФЦП прошлых лет) и комплексные (реализуются сразу несколькими ведомствами в нескольких сферах деятельности).

В итоге в госпрограмме, сочетающей и проектный, и процессный подходы, проектный имеет приоритет: она должна иметь минимум измеримых целей, согласованных в том числе с национальными целями развития. Вся отчетность по госпрограммам будет унифицирована и погружена в ГАИС «Управление», данные о показателях исполнения госпрограмм будут публичными – напомним, с 2019 года также предусмотрен сводный отчет правительства по исполнению госпрограмм раз в год.

Если проектная часть госпрограмм, видимо, будет устроена почти полностью аналогично ФП (и это позволяет, по крайней мере в теории, требовать своевременного завершения строек, например, школ и больниц в рамках ФАИП), то в процессной части систематизация появляется впервые. Предполагается, что отдельные составляющие таких программ будут ранжироваться по значимости и по влиянию на достижение целей – то есть ради целей возможна будет «переброска» госрасходов внутри года, внутри бюджетной трехлетки и в течение всей госпрограммы не только в проектной части (что всегда предусматривается проектной технологией управления), но и в процессной части. Впервые установлен закрытый перечень общих целей, которые в рамках госпрограмм могут реализовываться процессным способом – расширить его можно лишь решением правительственной комиссии по вопросам оптимизации и повышения эффективности бюджетных расходов.

Эксперты в первую очередь отмечают увеличивающуюся за счет изменений гибкость госпрограмм.

Так, по словам Екатерины Бганцевой из ЦСР, «поскольку процесс внесения изменений трудоемкий и с учетом множества согласований длительный, госпрограммы отставали от реальной ситуации. Упорядочивание и оптимизация структуры госпрограмм позволит упростить и ускорить их корректировку». Анна Дупан, директор Института проблем правового регулирования НИУ ВШЭ, напоминает, что с негибкостью и условностью связи между конкретными мероприятиями госпрограммы и их ожидаемыми результатами «пытаются бороться еще с момента принятия первой ФЦП». Разделение в госпрограммах проектов и процессов, считает она, упростит перераспределение средств внутри госпрограмм – но никак не поможет решить проблему перераспределения средств между разными госпрограммами в бюджете.

Новая система управления госпрограммами дополнительно увеличивает вес «вице-премьерского этажа» в правительстве и усиливает позиции Минэкономки и Минфина: представители ведомств не ниже замминистра войдут в органы управления реализацией всех госпрограмм. Федеральным уровнем реформа при этом не ограничивается – субъектам РФ рекомендовано с 2021 года структурировать региональные госпрограммы по тем же принципам, а сами госпрограммы будут синхронизированы и с

программами госАО и госкорпораций. Все госпрограммы в 2021 году будут погружены в ГАИС «Управление» и систему «Электронный бюджет», и это увеличит возможности «цифрового» управления в правительстве – сверхзадачей этой реформы, как и многих других действий Белого дома в 2020–2021 годах, является создание всеобъемлющего информационно-управленческого контура, охватывающего все госрасходы и всю деятельность федеральной исполнительной власти.

Отметим, что одним из неявных эффектов от введения новой системы управления госпрограммами может стать создание более или менее долгосрочных, более чем на десять лет, госпрограмм с измеряемым результатом и стабильной реализацией.

Еще с начала 2000-х годов такие цели формально ставились, но на практике уже через несколько лет межведомственная конкуренция, изменение правительственных приоритетов и экономических реалий часто превращали их в анахронизмы – впрочем, полноценно финансируемые, поскольку, в отличие от нового порядка, действенного механизма их прекращения просто не было. Впрочем, как на практике будет работать новый порядок, можно будет оценить лишь по итогам переходного периода 2021–2022 годов: это большая и сложная реформа, результаты которой будут пока видны не снаружи, а изнутри госаппарата.

<https://www.kommersant.ru/doc/4828202>

### **ДОРИНФО; ВИКТОРИЯ НЕПОГОДИНА; 2021.05.26; ЧТО ДЛЯ ДОРОЖНОЙ ОТРАСЛИ ИНФРАСТРУКТУРНЫЕ КРЕДИТЫ**

На федеральном уровне прорабатывается новый финансовый инструмент для реализации инфраструктурных проектов, в том числе в дорожной отрасли. Речь идет о предоставлении регионам инфраструктурных бюджетных кредитов по низкой ставке на срок не менее 15 лет с льготным периодом погашения задолженности на строительство дорог, мостов, обновление жилищно-коммунальных систем и других объектов. О новом финансовом механизме заявил **Президент РФ Владимир Путин** в рамках послания Федеральному Собранию в апреле. Регионы положительно отреагировали на внедрение такого инструмента, а некоторые уже рассматривают применение инфраструктурных кредитов на конкретных дорожных проектах. О том, какие возможности может дать финансовый механизм дорожной отрасли, каким критериям должны отвечать регионы для получения таких кредитов порталу «ДорИнфо» рассказала управляющая Санкт-Петербургским филиалом ПАО «РосДорБанк» Зоя Дильдина. Подробнее об этом – в нашем материале.

Что такое инфраструктурные кредиты и зачем они нужны?

В рамках ежегодного послания Федеральному Собранию **Владимир Путин** сообщил о необходимости помочь регионам с высоким уровнем коммерческой задолженности. Глава государства предложил весь объем коммерческого долга субъекта, превышающий 25 % его собственных доходов, заместить бюджетными кредитами со сроком погашения до 2029 года. Президент подчеркнул, что реструктуризацию накопленной задолженности нужно использовать как механизм повышения самодостаточности региональных экономик, тем более что в дальнейшем субъектам будет предоставлен новый инструмент развития – инфраструктурный бюджетный кредит по ставке не более 3 % годовых и сроком погашения 15 лет. До конца 2023 года федеральный центр планирует выделить такие кредиты на общую сумму не менее 500 млрд рублей. Приоритет в предоставлении будет отдаваться регионам, проводимым взвешенную финансовую политику. Принцип выдачи кредитов предполагается следующий: чем меньше долгов у субъекта, тем больше он сможет получить кредитов.

«Инфраструктурные проекты регионов должны быть реализованы прежде всего в интересах людей, служить инвестициями в создании новых рабочих мест, в рост благополучия миллионов российских семей, в будущее наших детей. Приоритетами станут автомобильные дороги, обходы городов, обновление систем жилищно-коммунального хозяйства и общественного транспорта, комплексное развитие территорий и создание объектов туристической индустрии <...> Масштаб проектов может быть разным, главное – чтобы они, как я уже сказал, служили людям и открывали новые возможности», – сказал в рамках послания **Президент РФ**, стенограмма опубликована на сайте Кремля.

Как сообщается на сайте Правительства РФ, в начале мая Председатель Кабмина **Михаил Мишустин** поручил Министерству финансов при участии Минстроя, **Минтранса**, Минэкономразвития, Федерального казначейства и ФНС до 21 мая отчитаться о проделанной работе в части возможности предоставления регионам инфраструктурных кредитов, а также отбора проектов, которые будут профинансированы по такой схеме. Как сообщили порталу «ДорИнфо» в ответе на запрос в **пресс-службе** Министерства финансов РФ, в соответствии с поручением председателя Правительства РФ по итогам Послания главы государства Минфин прорабатывает детали работы инфраструктурных кредитов.

Добавим, что 19 мая на совещании по реализации отдельных положений Послания Федеральному Собранию **Владимир Путин** заявил, что в Правительстве РФ уже рассматриваются проекты с участием государства и частного бизнеса. Речь идет о Северном широтном ходе, развитии общественного транспорта в городах-миллионниках: Нижнем Новгороде,

Челябинске и Красноярске. Также глава государства отметил, что все субъекты страны, способные обслуживать инфраструктурные кредиты, должны иметь возможность их реального получения.

Заместитель председателя Правительства РФ **Марат Хуснуллин** в рамках совещания рассказал, что каждый проект, который становится претендентом на реализацию с использованием нового инструмента, Кабинет министров будет разбирать на заседании штаба по региональной политике с участием Минфина, Минэка вместе с регионом. Ключевое условие для утверждения проекта – возвратность и максимальное привлечение инвестиций. По словам **вице-премьера**, в настоящее время интересным проектом является строительство совмещенного (автодорожного и железнодорожного) моста через реку Обь в районе Салехарда в Ямало-Ненецком автономном округе. Региону бюджет позволяет по предельно допустимой бюджетной обеспеченности получить инфраструктурный кредит. Напомним, в правительстве ЯНАО сообщали, что **Марат Хуснуллин** отметил хорошую проработку проекта и рекомендовал его к реализации с использованием инфраструктурных кредитов.

Кроме того, 20 мая на заседании президиума правительственной комиссии по региональному развитию **Марат Хуснуллин** обратил внимание на необходимость как можно скорее набирать пул проектов, которые могут быть реализованы с применением новых финансовых инструментов. Кабмин готов еженедельно рассматривать проекты на штабе.

### Реакция регионов

Регионы положительно отнеслись к идее применения бюджетных инфраструктурных кредитов. Ряд субъектов незамедлительно изъявил желание стать претендентами на получение такой финансовой поддержки, в том числе некоторые субъекты уже имеют понимание того, какие именно проекты они хотели бы реализовать при помощи нового механизма. Так губернатор Ленинградской области Александр Дрозденко выразил надежду на то, что область будет иметь приоритетное право получения инфраструктурных кредитов. Сейчас в регионе реализуется более 20 инфраструктурных проектов, в их числе – строительство мостов через реки Волхов и Свирь. Глава Сахалинской области, комментируя послание Президента, отметил, что регион рассчитывает получить средства на строительство объездной трассы Южно-Сахалинска. По его словам, 45-километровая дорога в обход западной части города вполне может стать опорной магистралью, она соединит три федеральные трассы: А-392 «Южно-Сахалинск – Холмск», А-391 «Южно-Сахалинск – Корсаков» и А-393 «Южно-Сахалинск – Оха». Глава Республики Саха (Якутия) Айсен Николаев, говоря о реализации проекта строительства моста через реку Лена в районе Якутска, заявил, что ранее в рамках проекта всегда существовал вопрос

финансирования со стороны республики – «его хотели максимально облегчить». Однако теперь появился механизм инфраструктурных кредитов, который радикально облегчает нагрузку на республиканский бюджет.

О планах по привлечению инфраструктурных кредитов для реализации дорожного проекта заявил губернатор Омской области Александр Бурков. По словам главы региона, использовать новый механизм планируют при строительстве Северного обхода Омска протяженностью 60,5 км. Благодаря этому проекту удастся разрешить ряд экологических вопросов. Еще одним проектом, реализация которого возможно будет рассмотрена с использованием нового финансового инструмента, является строительство моста через реку Ока в Нижнем Новгороде. Как рассказали порталу «ДорИнфо» в **пресс-службе** губернатора и правительства Нижегородской области, сейчас рассматривается несколько вариантов реализации проекта возведения мостового перехода, в том числе – с привлечением механизмов государственно-частного партнерства и/или инфраструктурного кредита. Мост возведут в рамках четвертой очереди дублера проспекта Гагарина.

Что даст новый инструмент дорожной отрасли? – мнение эксперта

Федеральный центр планирует внедрять инфраструктурные кредиты в качестве финансового инструмента для дальнейшего развития инфраструктуры субъектов страны. Регионы рассматривают применение механизма как поддержку в реализации социально значимых проектов. О том, какие возможности может дать новый инструмент дорожной отрасли, каким критериям должны отвечать проекты, которые планируется реализовать с привлечением инфраструктурных кредитов, портал «ДорИнфо» поинтересовался у управляющей Санкт-Петербургским филиалом ПАО «РосДорБанк» Зои Дильдиной.

«Безусловно, такой инструмент как инфраструктурные кредиты положительно скажется на развитии проектов дорожной отрасли в регионах. В настоящее время финансирование зачастую привлекается посредством государственно-частного партнерства, что значительно помогает в реализации национальных проектов. Возможность привлечения такого финансирования, исходя из необходимых сумм и сроков окупаемости, ограничена. Государственный кредит также дает возможность оставить доход от реализации проекта в бюджете», – рассказала Зоя Дильдина.

Также эксперт добавила, что поскольку речь идет о кредите, источником возврата кредита и уплаты процентов за пользование средствами должна являться выручка от реализации проекта. Таким образом, в первую очередь проект, претендующий на реализацию с применением нового финансового инструмента, должен быть окупаемым. В качестве примера управляющая Санкт-Петербургским филиалом ПАО «РосДорБанк» привела ЗСД –

внутригородскую платную магистраль в Санкт-Петербурге. В реализацию этого проекта были привлечены средства инвестора, инвестиционного фонда, а также средства бюджета города. ООО «Магистраль северной столицы» (МСС) привлекло более 72 млрд рублей собственных и кредитных средств. Структура привлеченного МСС финансирования включала более пяти компаний (Внешэкономбанк, ВТБ, Газпромбанк и другие).

До 2042 года эксплуатацию трассы и сбор оплаты будет осуществлять компания «Магистраль северной столицы». Если годовая выручка от эксплуатации меньше 9,6 млрд рублей, из бюджета Петербурга инвестору предусмотрена субсидия на недостающую сумму в рамках механизма «максимально компенсируемых затрат» (затраты на обслуживание и возврат привлеченного в проект кредитного финансирования и эксплуатацию дороги). Если годовой доход будет больше 9,6 млрд рублей, 90 % суммы превышения будет направляться в бюджет, а 10 % – оставаться в качестве дохода инвестора.

Эксперт обратила внимание на то, что инфраструктурные кредиты – это все-таки кредиты. Поэтому должны реализовываться проекты, востребованные и окупаемые, так как должен быть источник уплаты процентов, то есть доходность. Наиболее окупаемыми являются платные дороги между регионами. При возврате кредитных средств источником чаще становится плата за пользование этими объектами. Однако доходность финансируемых проектов может быть не самой высокой, в таких случаях могут финансироваться проекты с длительным сроком окупаемости.

«Безусловно, инфраструктурные кредиты положительно повлияют на развитие дорожной отрасли, так как зачастую сложно найти и привлечь частного инвестора. Особенно учитывая, что государственное кредитование происходит даже по меньшей ставке, чем ключевая ставка Банка России. В апреле этого года **Президент РФ** сообщил, что регионы смогут получить инфраструктурные бюджетные кредиты под 3 % годовых на 15 лет. По словам главы государства, принцип распределения инфраструктурных кредитов будет следующим: чем меньше долгов было у региона, тем больше он сможет получить инфраструктурных кредитов», – добавила Зоя Дильдина.

[https://dorinfo.ru/99\\_detail.php?ELEMENT\\_ID=93058](https://dorinfo.ru/99_detail.php?ELEMENT_ID=93058)

**РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; ИРИНА АЛПАТОВА; 2021.05.26; КУПЕ ПЯТЬ ЗВЕЗД; НА ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГАХ АРМЕНИИ ПОЯВЯТСЯ РОССИЙСКИЕ ВАГОНЫ**

В Армению отправилось 22 новых пассажирских вагона российского производства. Еще пять вагонов будут отправлены до конца июня.

Торжественное мероприятие по отправке вагонов прошло на территории Тверского вагоностроительного завода (ТВЗ) – ключевого производителя вагонов в России. **Вице-премьер РФ Алексей Оверчук** напомнил, что страны довольно долго обсуждали поставку пассажирских вагонов в рамках Российско-Армянской межправкомиссии. Передача вагонов Южно-Кавказской железной дороге (дочка РЖД, которая осуществляет грузовые и пассажирские перевозки в Армении) – это в том числе результат долгих переговоров, подчеркнул **вице-премьер**.

Россия – чистый экспортер вагонов. То есть поставляет такой продукции больше, чем импортирует. По данным Аналитического центра по внешней торговле при Минпромторге России (АЦВТ), количество экспортируемых вагонов в целом стабильно растет – если в 2015 году Россия экспортировала только 72 вагона, то в 2020 году это число достигло 373 (на сумму 194 млн долл.).

Партия из более 20 вагонов – это не просто крупная поставка. Данные АЦВТ показывают, что за последние 10 лет Россия поставила в Армению всего один вагон – это было в 2018 году. «Соглашение в рамках обновления парка подвижного состава Южно-Кавказской железной дороги обеспечит таким образом первые крупные поставки российских пассажирских вагонов в Армению за последние годы», – считают в АЦВТ.

По мнению Оверчука, развитие транспортной инфраструктуры в регионе Закавказья – как никогда важный вопрос сегодня. «Открываются совершенно новые условия для раскрытия экономического потенциала Армении. А это, в свою очередь, позволит в полной мере реализовать нашу евразийскую интеграцию», – сказал он.

Россия вместе с Арменией давно сфокусирована на создании на ЮКЖД безопасной железнодорожной инфраструктуры, рассказал глава РЖД Олег Белозеров. Сначала обновили тяговый грузовой подвижной состав. Теперь в рамках инвестиционной программы обновится пассажирский состав дальнего следования ЮКЖД. «Эти 27 вагонов – практически полная замена всего пассажирского состава», – подчеркнул Белозеров.

Вагоны выполнены полностью в соответствии с техническими требованиями армянской стороны. Они оборудованы всем необходимым для комфортного путешествия – кондиционерами, душевыми кабинами. В купе есть USB-розетки и скоростной Wi-Fi, эргономичные диваны, индивидуальные сейфы. ТВЗ провел уникальную работу – на лучшем мировом уровне, считает Белозеров, и пассажиры в Армении смогут получить высокий сервис.

Оверчук также выразил надежду, что люди, которые будут в Армении пользоваться этими вагонами, будут очень довольны, а из окон они будут видеть только мирные пейзажи.

Расширение географии поставок вагонов – хороший знак. Если до недавнего времени основными покупателями вагонов из России были Казахстан (в среднем 55% поставок в денежном выражении) и Беларусь (9% поставок), то сейчас экспорт вагонов активизировался. Появление новых географических направлений обеспечивает прежде всего Тверская область, констатируют в АЦВТ. Так, в 2020 году отсюда впервые осуществлены поставки 236 вагонов в Египет. Именно на Тверскую область приходится больше 80% производства вагонов в России.

<https://rg.ru/2021/05/25/na-zheleznyh-dorogah-armenii-poiaviatsia-rossijskie-vagony.html>

### **РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – СТОЛИЧНЫЙ ВЫПУСК; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2021.05.27; ТАК ПОЛЕТИМ!; КАКИЕ АЛЬТЕРНАТИВНЫЕ МАРШРУТЫ БУДУТ ДЕЙСТВОВАТЬ ВМЕСТО МИНСКА**

Ситуация с белорусской авиакомпанией «Белавиа», которой страны ЕС стали запрещать летать над своей территорией, и реакция зарубежных авиаперевозчиков на рекомендации ЕС летать в обход Беларуси, обеспокоили россиян. Эта ситуация на российских пассажирах пока не отразится, успокаивают эксперты.

Стоимость авиабилетов по маршрутам, не включающим Минск, не изменилась, отмечают агрегаторы. После восстановления регулярного авиасообщения России с Сербией роль транзитного авиаузла для россиян стал выполнять Белград, говорит вице-президент Ассоциации туроператоров России (АТОР) Дмитрий Горин. Также для стыковки россияне используют Кишинев, Дубай, Доху, Шарджу, Абу-Даби, Каир и другие города. Есть транзит через Ереван в Грузию, отмечает эксперт.

До введения ограничений улететь, например, в Рим, через Минск можно было примерно за 30 тыс. руб. Билет из Москвы в белорусскую столицу стоил около 12 тыс., а рейс «Белавия» Минск – Рим – около 15 тыс. руб. Сейчас билеты из Москвы в Белград стоят от 23 тыс. руб., а перелет из Белграда в Рим рейсом Air Serbia – примерно от 7 тыс. руб. В сумме это те же 30 тыс. руб. Из-за пересадок перелет по этому маршруту может длиться на несколько часов дольше, чем через Минск.

До пандемии коронавирусной инфекции Минск выполнял роль пересадочного авиаузла для путешествий из России в другие страны, например в Египет. После приостановки авиасообщения из-за пандемии роль минского аэропорта возросла: наряду с турецким Стамбулом он стал одним из главных транзитных городов для россиян, признают эксперты. Но доля транзитных путешествий через Минск в общем объеме вылетов россиян за рубеж все равно не превышала 4%. По данным агрегаторов, самым большим спросом пользовался перелет из России через Минск в Киев.

«Для организованных туристов Минск не использовался туроператорами в качестве пересадочного пункта. У самостоятельных путешественников остаются возможности вылета по большинству европейских направлений», – говорит Горин.

Сейчас перелеты через территорию Беларуси уже отменили латвийская авиакомпания airBaltic, немецкая Lufthansa, нидерландская KLM, французская Air France, а также компании из Литвы, Венгрии, Польши, Финляндии, Швеции, Эстонии, Кипра, Великобритании, Японии. Поводом для решений зарубежных авиакомпаний изменить привычные трассы полетов послужил инцидент, произошедший 23 мая с самолетом авиакомпании Ryanair, который совершил экстренную посадку в Минске.

Российские самолеты летают в Беларусь и через ее воздушное пространство в штатном режиме в рамках имеющихся договоренностей на основе двустороннего соглашения о воздушном сообщении, заявили накануне в **Росавиации**.

Авиакомпания «Белавиа» имела широкую сеть маршрутов в Европе. Но для транзитных перелетов подойдет и сербский авиаперевозчик Air Serbia. В его расписании также есть удобные рейсы в востребованные у россиян Черногорию, Болгарию, Италию и другие страны, указывает Горин. Однако нужно учитывать миграционные правила каждой страны, добавляет он.

Сложившаяся ситуация больше всего скажется на пассажирах авиакомпаний Западной Европы. Из-за запрета на пролет в воздушном пространстве Беларуси 100 ежедневных рейсов из ЕС и Великобритании должны будут лететь примерно на 74 км больше. С 26 мая летать в Беларусь перестали самолеты украинских авиакомпаний, хотя это лишит страну 10% доходов.

Ситуация с рейсами по зарубежным направлениям будет меняться в зависимости от принятых решений зарубежными регуляторами. Новая информация появится 27 мая, заметил Горин.

<https://rg.ru/2021/05/26/kakie-alternativnye-marshruty-budut-dejstvovat-vmesto-minska.html>

**ТАСС; 2021.05.26; ДУМА ГОТОВА РАССМОТРЕТЬ ЗАКОН О ТЕЛЕМЕДИЦИНСКИХ МЕДОСМОТРАХ РАБОТНИКОВ НЕКОТОРЫХ ОТРАСЛЕЙ**

Депутаты Госдумы считают необходимым разработать и оперативно рассмотреть законопроект, который бы позволял работникам энергетической, транспортной и химической отраслей проходить медицинские осмотры с помощью телемедицинских технологий. К такому выводу пришли участники круглого стола в нижней палате парламента под председательством вице-

спикера Госдумы Игоря Ананских («Справедливая Россия»). Предложение поддержали также главы комитетов Думы по охране здоровья Дмитрий Морозов («Единая Россия») и по труду и социальной политике Ярослав Нилов (ЛДПР).

Поправки предлагается прописать в законе «Об основах охраны здоровья граждан в Российской Федерации», в Трудовом кодексе РФ, а также в законах «О железнодорожном транспорте» и «О безопасности дорожного движения». «В соответствии с поручением **президента России** продолжается работа по совершенствованию законодательства в сфере применения передовых телемедицинских технологий. Дистанционные осмотры в период пандемии особенно нужны сотрудникам таких непростых и ответственных отраслей, как угольная, энергетическая, химическая и транспортная, где условия работы сложны, а цена ошибки и нездоровья конкретного сотрудника может оказаться очень высокой. Наша цель – довести процесс до принятия федеральных законов, которые создадут комплексную систему регулирования телемедицинских осмотров, соответствующую требованиям 21 века», – отметил Ананских.

По словам депутата Морозова, технические возможности применения телемедицины сегодня значительно расширились и доказали свою эффективность. «В период эпидемии в условиях относительной нехватки медицинских работников именно телемедицина помогла обеспечить первичную диагностику, маршрутизацию пациентов, мониторинг состояния здоровья пациентов и социальный мониторинг. Теперь у нас есть возможность распространить позитивный опыт на телемедицинское обслуживание работников различных отраслей», – подчеркнул Морозов.

Как отметили участники круглого стола, представители угольной промышленности уже выразили готовность внедрять телемедицинские технологии. Предполагается, что они усилят контроль за состоянием здоровья работников, снизят производственный травматизм и риски аварий, а также повысят качество защиты здоровья и прав сотрудников отрасли.

В свою очередь депутат Нилов подчеркнул, что вызовы, связанные с пандемией и международной обстановкой, приводят к необходимости совершенствовать законодательство. Однако, по его словам, такие шаги нужно предпринимать аккуратно, просчитывая все возможные риски. «Законопроект обязательно должен быть рассмотрен в трехсторонней комиссии с участием профсоюзов, правительства и работодателей. Нарботанная практика и опыт помогут нам выйти на сбалансированное решение, учитывающее интересы всех сторон процесса. Решение в этой сфере уже назрело, внедрять его нужно быстро», – подчеркнул Нилов.

<https://tass.ru/obschestvo/11481417>

### **ТАСС; 2021.05.26; ДУМА ОДОБРИЛА В I ЧТЕНИИ ОТМЕНУ ЭКОЭКСПЕРТИЗЫ ПРОЕКТОВ ИНФРАСТРУКТУРНЫХ ОБЪЕКТОВ В АРКТИКЕ**

Госдума на пленарном заседании в среду приняла в первом чтении законопроект, направленный на оптимизацию процедуры проведения экологической экспертизы проектной документации объектов капитального строительства, строительство или реконструкцию которых предполагается осуществлять в Арктической зоне РФ.

Документ внесла в Госдуму группа депутатов и сенаторов в январе, поправки предлагается внести в закон «Об экологической экспертизе». Документом предлагается исключить требования о проведении экологической экспертизы федерального уровня проектной документации объектов социальной и транспортной инфраструктуры, строительство или реконструкцию которых предполагается осуществлять в Арктической зоне РФ. Перечень объектов социальной и транспортной инфраструктуры, в отношении которых отменяется такое требование, установит правительство.

«Принятие законопроекта положительно повлияет на ускорение строительства объектов инфраструктуры, необходимых для создания условий комплексного социально-экономического развития Арктической зоны Российской Федерации», – отмечают авторы инициативы в пояснительной записке к законопроекту.

<https://tass.ru/ekonomika/11478895>

### **ТАСС; 2021.05.26; ГОСДУМА ПРИНЯЛА ЗАКОН В РАЗВИТИЕ РЕФОРМЫ КОНТРОЛЬНО-НАДЗОРНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ**

Госдума на пленарном заседании в среду приняла в третьем чтении законопроект, направленный на обеспечение реализации реформы контрольно-надзорной деятельности, получившей неофициальное название регуляторной гильотины.

Документ необходим для того, чтобы реализовать реформу в полной мере. Он вносит изменения в федеральные законы, в соответствии с которыми осуществляются разные виды федерального и регионального государственного и муниципального контроля. Так, для каждого вида контроля устанавливается его наименование с указанием отнесения к федеральному государственному или региональному контролю и надзору, а также муниципальному контролю. По каждому из видов контроля устанавливаются обязательные требования, частью которых могут быть лицензионные требования.

Документ упрощает процедуру лицензирования. В частности, внеплановую проверку соискателя лицензии предлагается заменить оценкой соответствия лицензионным требованиям, проводимой в качестве государственной услуги.

Закон также вводит процедуру периодического подтверждения соответствия лицензиата лицензионным требованиям с исключением проведения в этом случае плановых проверок. Такие нормы коснутся пяти лицензируемых видов деятельности, среди них производство лекарственных средств, деятельность по тушению пожаров в населенных пунктах, на производственных объектах и объектах инфраструктуры, а также деятельность по монтажу, техобслуживанию и ремонту средств обеспечения пожарной безопасности зданий и сооружений.

Документ также вводит реестровую модель в сфере лицензирования. Процедура переоформления лицензии заменяется на процедуру внесения изменений в реестр лицензий, при этом электронные выписки из реестра лицензий будут бесплатными, а лицензирующие органы смогут принимать решение о предоставлении лицензии в электронном формате. Срок предоставления лицензии будет сокращен. Кроме того, разрешается приостанавливать действие лицензии в отношении части работ или услуг.

Как отметил в ходе пленарного заседания спикер Госдумы Вячеслав Володин, над инициативой была проделана большая работа как со стороны правительства, так и со стороны депутатов Госдумы. По его словам, новые нормы позволяют избегать контроля там, где это возможно, «особенно на муниципальном уровне и в части вопросов к жилищной политике».

<https://tass.ru/ekonomika/11475503>

### **ТАСС; 2021.05.26; ГОСДУМА ПРИНЯЛА В I ЧТЕНИИ ЗАКОНОПРОЕКТ ОБ УСТРАНЕНИИ КОНФЛИКТА ИНТЕРЕСОВ ПРИ ГОСЗАКУПКАХ**

Госдума приняла в первом чтении законопроект, направленный на устранение конфликта интересов при проведении госзакупок и закупок госкомпаний. Документ был инициирован правительством.

Законопроект предусматривает уточнение условий, при которых может возникнуть конфликт интересов между участником закупки и заказчиком при осуществлении госзакупок, расширение перечня лиц, которые принимают меры по предотвращению и урегулированию конфликта интересов, путем включения в их число работников контрактной службы.

Также уточняется перечень лиц, которые не могут входить в состав комиссии по осуществлению закупок при закупках в соответствии с законом о контрактной системе (№ 44 ФЗ) и в соответствии с законом о госзакупках отдельных юридических лиц (№ 223 ФЗ).

При этом для обеспечения заказчику возможности более гибко предупреждать возникновение конфликта интересов законопроект предусматривает возможность установления заказчиком в положении о закупке иных случаев, при которых физическое лицо не может быть членом

комиссии по осуществлению закупок. Вводится обязанность члена комиссии по осуществлению закупок сообщить заказчику о возникновении обстоятельств, препятствующих нахождению в составе такой комиссии.

Законопроект предусматривает введение требования к руководству госкомпании и к членам конкурсных комиссий о принятии ими мер по предотвращению и урегулированию конфликта интересов.

<https://tass.ru/ekonomika/11479697>

### **ИНТЕРФАКС; 2021.05.26; МИНПРОМТОРГ ПРЕДЛОЖИЛ ДОКАПИТАЛИЗИРОВАТЬ ГТЛК НА 3 МЛРД РУБЛЕЙ**

Минпромторг РФ предлагает выделить АО «Государственная транспортная лизинговая компания» (ГТЛК) 3,08 млрд рублей в виде вноса в уставный капитал на лизинг водных судов. Проект постановления правительства опубликован на портале [regulation.gov.ru](http://regulation.gov.ru).

За счет субсидий планируется до 2023 года построить на российских верфях 10 гражданских судов.

Согласно пояснительной записке, речь идет о строительстве круизного судна проекта PV180 «ББК-макс», шести судов на воздушной подушке, двух пассажирских катамаранов, а также речного пассажирского судна на подводных крыльях «Валдай».

После завершения строительства суда будут переданы профильным российским компаниям, а также подведомственным **Росморречфлоту** предприятиям, говорится в материалах к проекту.

<https://www.interfax.ru/business/769020>

### **ТАСС; 2021.05.26; ТРАМВАЙ И ЭЛЕКТРИЧКУ ИЗ ЕКАТЕРИНБУРГА К АЭРОПОРТУ КОЛЬЦОВО ЗАПУСТЯТ ПОСЛЕ 2023 ГОДА**

Транспортная инфраструктура со скоростным трамваем и городской электричкой между центром Екатеринбурга и микрорайоном «Новокольцовский», в котором расположен аэропорт Кольцово и строится Деревня Универсиады-2023, будет налажена после 2023 года. К этому времени пройдут Всемирные студенческие игры, и микрорайон «Новокольцовский» станет жилым, сообщил журналистам на стройплощадке Деревни Универсиады заместитель губернатора Свердловской области Сергей Швиндт.

По его мнению, по степени проработки первым удастся запустить скоростной трамвай. «Преимущество его [перед электричкой] в частоте движения, пятиминутный интервал можно легко трамваю дать. Финиш, я думаю, будет за 2023 годом, когда начнут активно возводить в этом районе

жилье, когда появятся точки приложения труда здесь и новые учебные корпуса для Уральского федерального университета (УрФУ). К тому времени мы вопросы транспортной связности этого района с другими территориями города должны решить», – сказал он.

По словам Швиндта, запуск скоростного трамвая – это более выгодный проект, но и вопрос городской электрички продолжает прорабатываться. «По предварительным расчетам, в зоне тяготения новой трассы скоростного трамвая проживают 128 тыс. человек. Сегодня мы увязываем проект со строительством транспортного пересадочного узла «Золотой» на Ботанике, впоследствии туда переедет Южный автовокзал, и конечная точка скоростного трамвая планируется именно там. Он охватит часть территории Уктуса Левобережного, пройдет по Щербакова, заберет жителей микрорайона «Светлый», который активно развивается», – отметил замгубернатора, описывая маршрут трамвая.

<https://tass.ru/ural-news/11483989>

### **ТАСС; 2021.05.26; ГОСДУМА ПРИНЯЛА ЗАКОН О РЕГУЛИРОВАНИИ ПОРЯДКА МЕДОСМОТРА ПЕРСОНАЛА ВОЗДУШНЫХ СУДОВ**

Госдума в среду приняла в третьем, окончательном чтении законопроект о регулировании порядка обязательного медицинского освидетельствования экипажей гражданских самолетов, диспетчеров, а также персонала государственной авиации.

Документ был внесен правительством. Он предусматривает введение порядка «обязательных медицинских освидетельствований, порядка проведения предполетного, послеполетного медицинского осмотра экипажей гражданского воздушного судна, предсменного и послесменного осмотра диспетчеров управления воздушным движением». Также предусмотрено создание единой системы и единого механизма при проведении таких осмотров для всего персонала гражданской авиации.

Порядок осмотров устанавливается **Минтрансом** по согласованию с Минздравом. Будет сформирована автоматизированная централизованная база персональных данных, касающихся состояния здоровья членов экипажей гражданских воздушных судов и диспетчеров.

Летному персоналу будет запрещено без назначения врача принимать лекарственные препараты, включенные в перечень препаратов, которые влияют на работоспособность. Список этих препаратов утвержден федеральным органом исполнительной власти.

Во втором чтении законопроект был существенно доработан в части проведения осмотров пилотов и диспетчеров государственной авиации. Так,

Минобороны, осуществляющее в настоящее время регулирование в данной области, не будет проводить военно-врачебную экспертизу специалистов авиационного персонала государственной авиации – членов экипажа государственного воздушного судна, лиц, осуществляющих управление полетами, парашютистов и тех, кто участвует в выполнении задания на полет. Такие специалисты будут проходить химико-токсикологические исследования на предмет наличия в организме наркотических или психотропных веществ в порядке, установленном Минобороны по согласованию с Минздравом.

Полномочиями по проведению медицинских осмотров наделяется и госкорпорация «Роскосмос» в связи с тем, что она проводит подготовку космонавтов. Осмотры будут проводиться в соответствии с федеральными авиационными правилами.

При проведении обязательного медицинского освидетельствования будут учитываться результаты обязательных предварительного и периодических медицинских осмотров, а также результаты предсменных и послесменных медицинских осмотров диспетчеров управления воздушным движением.

<https://tass.ru/obschestvo/11475831>

На ту же тему:

<https://www.pnp.ru/politics/pilotov-smogut-uvolit-za-upotreblenie-narkotikov.html>

### **ТАСС; 2021.05.26; АЭРОПОРТЫ ПОМОРЬЯ И НАО ПРОДОЛЖАТ РАБОТУ, НЕСМОТРЯ НА СМЕНУ СТАТУСА**

Все аэропорты Архангельской области и Ненецкого автономного округа (НАО) продолжают работу в обычном режиме, несмотря на смену статуса. Как сообщил в среду ТАСС депутат Госдумы от НАО Сергей Коткин, распоряжение правительства РФ о закрытии для обслуживания воздушных судов ряда аэродромов Российской Федерации, в том числе многих в округе и области, связано с приведением их статуса в соответствие с федеральным законодательством.

24 мая 2021 года председатель правительства Российской Федерации **Михаил Мишустин** подписал распоряжение о закрытии для обслуживания воздушных судов ряда аэродромов Российской Федерации, в том числе аэродромов Котлас, Мезень, Лешуконское, Летняя Золотица, Индига, Нижняя Пеша и ряда других.

«Еще четыре года назад по инициативе Нарьян-Марского авиаотряда эти аэродромы в НАО были переведены в статус взлетно-посадочных полос. Юридически это было сделано решением Архангельского межрегионального Управления гражданской авиации. Но в соответствии с Воздушным кодексом такие решения могут приниматься только распоряжением правительства РФ.

Его и приняли 24 мая, то есть формальную часть привели в соответствие с федеральным законодательством», – сказал Коткин.

Для ряда населенных пунктов воздушное сообщение является единственным способом до них добраться. «Сами «взлетки» как работали, так и продолжают и продолжат работать дальше», – добавил он.

Как пояснили журналистам в **пресс-службе** администрации Архангельской области, все воздушные гавани региона работают в штатном режиме. «Распоряжение правительства РФ о закрытии для обслуживания воздушных судов ряда аэродромов не отразится на транспортном сообщении Поморья», – пояснили в **пресс-службе**, отметив, что указанные в распоряжении аэродромы уже несколько лет функционируют в статусе посадочных площадок. «Что касается документа, то речь идет о приведении в соответствие нормативно-правовой базы. На перевозках пассажиров и багажа, работе воздушных судов распоряжение не отразится. Все посадочные площадки, в том числе расположенные на территории Архангельской области, работают в штатном режиме», – пояснили в региональном **министерстве транспорта**, добавив, что в летний период число рейсов внутри региона планируется увеличить.

На данный момент в государственный реестр аэродромов и вертодромов гражданской авиации Российской Федерации включены две находящиеся на территории Архангельской области воздушные гавани – аэропорты Архангельск (Талаги) и Васьково.

<https://tass.ru/ekonomika/11485099>

### **ТАСС; 2021.05.26; МЕЖДУНАРОДНЫЙ АЭРОПОРТ ХАБАРОВСКА СТАЛ БАЗОВЫМ ДЛЯ АВИАКОМПАНИИ «ЯКУТИЯ»**

Авиакомпания «Якутия» начала базирование воздушных судов в аэропорту Хабаровска, сообщила **пресс-служба** воздушной гавани.

«Два воздушных судна Sukhoi Superjet 100 авиакомпании «Якутия» начали базироваться в международном аэропорту Хабаровск. Такое решение принято руководством авиакомпании ввиду реконструкции взлетно-посадочной полосы и строительных работ в аэропорту Якутск. Кроме того, в аэропорту Хабаровск организована линейная станция технического обслуживания воздушных судов», – говорится в сообщении.

Полетная программа авиакомпании «Якутия»

Базирование воздушных судов в аэропорту скорректирует полетную программу перевозчика. Так, «Якутия» увеличит частоту по некоторым направлениям полетов из аэропорта Хабаровск и возобновляет полеты по ранее выполняемым рейсам. В расписании воздушной гавани теперь

значится рейс Хабаровск – Магадан – Анадырь. Перевозчик планирует выполнять полеты по данному маршруту по средам.

Помимо этого, увеличивается частота прямых рейсов из Хабаровска в административный центр Чукотского автономного округа – Анадырь – теперь полеты будут выполняться два раза в неделю по понедельникам и четвергам.

Также ожидается увеличение количества выполняемых рейсов в Южно-Сахалинск – до трех в неделю. Улететь на Сахалин из Хабаровска пассажиры авиакомпании «Якутия» смогут по вторникам, пятницам и воскресеньям. Помимо этого, перевозчик планирует возобновить прямые регулярные рейсы Хабаровск – Мирный, а также Хабаровск– Петропавловск-Камчатский.

На всех направлениях будут задействованы воздушные суда типа Sukhoi Superjet 100 с компоновками салона 93 кресла (RRJ-95B) и 103 кресла (RRJ-95LR).

«Якутия» в весенне-летнем расписании этого года также продолжит выполнение рейсов в Якутск на воздушном судне типа Boeing 737. В столицу Республики Саха (Якутия) можно отправиться из Хабаровска по понедельникам, четвергам и воскресеньям.

<https://tass.ru/ekonomika/11486439>

### **ТАСС; 2021.05.27; ДАЛЬНЕВОСТОЧНАЯ АВИАКОМПАНИЯ ПОПРОСИТ КРУПНЫХ ПЕРЕВОЗЧИКОВ СДВИНУТЬ РАСПИСАНИЕ РЕЙСОВ**

Руководство единой дальневосточной авиакомпании, которая создается на базе АК «Аврора», будет стремиться к бесшовным авиаперевозкам по Дальнему Востоку. Как сообщил в четверг в ходе Тихоокеанского туристского форума во Владивостоке первый заместитель генерального директора авиакомпании «Аврора» Дмитрий Тыщук, для этого придется договариваться с крупными российскими перевозчиками об изменении их расписания.

«Про что мы говорим, это, конечно, бесшовность авиаперевозок, это единая перевозка, чтобы у пассажира были минимальные стыковки. Не везде это удастся сделать, но, тем не менее, наша задача – свести максимум маршрутов этой маршрутной сети именно к такому примеру <...> Здесь показано во времени как это можно выстроить, но при этом придется просить наших больших старших партнеров тоже расписание свое несколько менять», – сказал Тыщук.

Он добавил, что для формирования волн пассажиропотока для бесшовных перевозок придется сдвигать расписание рейсов на Дальний Восток, в том числе из Москвы. Это сложная задача сама по себе, и не везде она в принципе выполнима. Однако, по словам замгендиректора «Авроры», есть

аэропорты, в которых реализация такого плана возможна. «В определенных аэропортах это возможно, и будем прилагать все свои усилия, чтобы у нас это получилось», – отметил он.

<https://tass.ru/ekonomika/11486947>

### **ТАСС; 2021.05.27; ПРЯМЫЕ ПЕРЕЛЕТЫ В СОЧИ НАЧАЛИСЬ ИЗ ХАБАРОВСКОГО АЭРОПОРТА**

Авиакомпания Nordwind начала выполнять прямые регулярные перелеты из Хабаровска в Сочи, сообщили в **пресс-службе** хабаровского аэропорта.

«Сегодня состоялся первый прямой регулярный рейс из Хабаровска в Сочи, самолет вылетел практически с полной загрузкой», – сказали в **пресс-службе**. Рейсы выполняются на самолете Boeing 767-300 вместимостью 290 пассажиров. Вылеты будут по четвергам и воскресеньям.

Авиакомпания сообщила, что на рейсы в Сочи действуют субсидированные тарифы для определенной категории пассажиров.

Ранее прямые регулярные рейсы в Сочи выполняла авиакомпания «Трансаэро» в 2013 году. В прошлом году авиакомпания «Россия» на протяжении месяца с июля выполняла прямые чартерные рейсы в Сочи, которые показали высокую пассажирскую загрузку, однако полетную программу свернули досрочно.

В субботу впервые начнут летать самолеты из Хабаровска в Краснодар. Ранее на этом направлении не было прямых рейсов.

<https://tass.ru/obschestvo/11487059>

### **ТАСС; 2021.05.26; АВИАРЕЙСЫ ИЗ САНКТ-ПЕТЕРБУРГА В ДОХУ МОГУТ ЗАПУСТИТЬ СО СЛЕДУЮЩЕЙ НЕДЕЛИ**

Прямые авиарейсы из Санкт-Петербурга в катарскую столицу Доху могут быть открыты со следующей недели. Об этом сообщил ТАСС в среду посол Катара в России Ахмед бен Насер бен Джасим Аль Тани на торжественном приеме в Российско-Катарском деловом совете.

«Я надеюсь, что со следующей недели уже начнутся рейсы из Санкт-Петербурга в Доху», – сказал дипломат.

Он также отметил, что сейчас налажено авиасообщение между Москвой и Дохой, прямые рейсы летают трижды в неделю.

<https://tass.ru/ekonomika/11484747>

### **РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ИЛЬЯ ИЗOTOV; 2021.05.26; АЭРОПОРТ СИМФЕРОПОЛЬ ПОСТАВИЛ РЕКОРД ПО ЧИСЛУ ОТКРЫТЫХ АВИАНАПРАВЛЕНИЙ**

Летом 2021 года аэропорт Симферополь расширит число направлений перелетов до рекордного значения: в предстоящий курортный сезон самолеты будут летать из Крыма в 61 город России. Об этом сообщила пресс-служба аэропорта.

География полетов достигла максимальных в современной истории показателей после открытия продаж на прямые рейсы из Орска и подмосковного Жуковского. Авиасообщение между Крымом и Орском Оренбургской области с 3 июня запустит авиакомпания Nordwind. Полеты будут выполняться впервые с 2017 года на современных самолетах Embraer E190. До 29 октября рейсы запланированы дважды в неделю: в Крым по вторникам и пятницам, а обратно - по понедельникам и четвергам. Время в пути составит около трех часов.

А рейсы из Жуковского в Крым и обратно с 1 июня возобновит авиакомпания «Уральские авиалинии». Полеты запланированы до 30 октября три раза в неделю: вторник, четверг, субботу.

В сезоне 2021 года впервые открыто авиасообщение с Ухтой, Липецком, Надымом и Курганом. Также после длительного перерыва возобновлено авиасообщение с Грозным.

- В аэропорту Симферополь продолжается стабильный рост количества рейсов, заявленных на летний период, - говорит гендиректор аэропорта Евгений Плаксин. - Увеличивается частота полетов по уже открытым направлениям и запускаются новые. Учитывая кризис международного авиасообщения и закрытие границ популярных иностранных курортов, на нас ложится дополнительная нагрузка и ответственность по обслуживанию всех желающих отдохнуть в Крыму. В аэропорту не прекращается подготовка к работе в условиях ожидаемого рекордного пассажиропотока. Принимаются все меры для обеспечения безопасного и регулярного авиасообщения между Крымом и другими регионами нашей страны.

С начала 2021 года аэропорт Симферополь обслужил 1,3 миллиона пассажиров, что на 18 процентов превышает показатели доковидного 2019 года. Принято и отправлено 10 тысяч пассажирских регулярных рейсов. Только за майские каникулы аэрогавань обслужила 190 тысяч человек.

<https://rg.ru/2021/05/25/reg-uf0/aero-sip.html>

**РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; ТИМУР АЛИЕВ; 2021.05.26; ВЗЛЕТЯТ ВЫШЕ ОРЛОВ; В ДАГЕСТАНЕ СОЗДАЛИ КОМПАНИЮ МАЛОЙ АВИАЦИИ**

Авиакомпания малой авиации заработала в Дагестане. Она появилась при Кизлярском электромеханическом заводе, где давно занимаются разработками летательных аппаратов.

В авиапарке - три Ан-2 и многоцелевой четырехместный самолет МАИ-411, который после испытаний получил сертификат летной годности. На авиасалоне МАКС он заслужил похвальные отзывы специалистов. Директор авиакомпании Муслим Гасанов рассказал «РГ», что в планах - туристические полеты, пассажироперевозки в отдаленные горные районы, прыжки с парашютом, сельхозобработка полей, аэросъемка, лесопатрулирование.

Если с применением самолетов в качестве сельхозавиации и патрулированием лесов проблем нет, то с перспективным направлением - перевозкой пассажиров и туристическими полетами - пока придется повременить. В Ассоциации малых авиационных предприятий России рассказали «РГ», что организация коммерческих перевозок пассажиров требует значительных бюджетных субсидий на новую сертификацию по федеральным авиационным правилам ФАП-246.

«Для авиакомпаний малой авиации нужно, чтобы в штате были семь директоров по разным профилям. Также необходимо ведение огромного количества регламентных документов и отчетов, наличие большой инфраструктуры. Все эти требования формируют у авиакомпании дополнительные и немалые расходы, которые не могут быть возмещены из доходов от эксплуатации легких воздушных судов», - рассказал «РГ» председатель правления Ассоциации малых авиационных предприятий Сергей Детенышев. По его словам, в Госдуме рассматривается законодательная инициатива о введении саморегулирования вместо сертификации в сфере малой авиации.

<https://rg.ru/2021/05/25/reg-skfo/v-dagestane-sozdali-kompaniiu-maloi-aviacii.html>

**ТАСС; 2021.05.26; МИНИСТЕРСТВА ПРЕДСТАВЯТ КОНЦЕПЦИЮ ПО ЭЛЕКТРОТРАНСПОРТУ В РОССИИ ДО 2030 ГОДА**

Минпромторг и Минэкономразвития РФ в ближайшее время представят концепцию развития электротранспорта в России до 2030 года, заявил глава Минпромторга Денис Мантуров в интервью «Аргументам и фактам». По его словам, пока производство электромобилей в стране слишком дорогое и

делает необходимыми стимулы для компаний, также Минпромторг ожидает более активного развития газового транспорта в стране.

«Минпромторг совместно с Минэкономразвития в ближайшее время представят в правительство концепцию развития электротранспорта в России на период до 2030 года. Она, в частности, будет нацелена на создание высокотехнологичной отрасли по производству электромобилей», – сказал министр.

По его словам, имеющиеся в России технологии по производству электромобилей пока слишком дороги. В частности, речь идет о электробусах «Камаза», автобусах и электрогазелях ГАЗ, коммерческого транспорта компании Sollers на базе УАЗа, электромобилях Zetta и разработке «Автоваза» «Лада Веста Электрик». «Но пока что технологии, которыми обладают наши производители, не дают возможности снизить цены до уровня, удовлетворяющего запросы рынка, который в России пока не столь велик. Даже электробусы используются только в крупных агломерациях, потому что это пока дорого», – отметил глава Минпромторга.

«Однако скажу вам прямо: для того, чтобы был какой-то масштабный рывок по электродвижению в России, нужно, чтобы электромобили по цене могли конкурировать с автомобилями с традиционными двигателями внутреннего сгорания. Причем не только бензиновыми, но и на компримированном, а также на сжиженном газе», – сказал Мантуров. По мнению Минпромторга, направление авто на газе будет более активно развиваться в РФ, в будущем с переходом на использование водорода.

«И я считаю, что мы должны поступательно развивать технологии с использованием своих ресурсов. Однако не стоит забывать и про электродвижение – его будем стимулировать, исходя из целесообразности развития компетенций», – сказал министр.

Ранее Минпромторг заявлял, что власти РФ планируют с 2030 года установить требования к автопроизводителям по доле продаж «зеленых» машин, работающих на водороде, электричестве и газе. В конце апреля Минпромторг сообщал, что планирует до конца года разработать концепцию производства автомобильного транспорта с низким углеродным следом, в рамках которой определится со сроками по обязательной доле производства «зеленых» машин. Министерство разрабатывает эту концепцию по поручению правительства и намерено в ее рамках принять решения по видам производимого транспорта, уровню локализации, мерам стимулирования и т. д.

<https://tass.ru/ekonomika/11477353>

### **ТАСС; 2021.05.26; ПАВОДОК В ПРИАМУРЬЕ НАНЕС УЩЕРБ ДОРОГАМ РЕГИОНА НА СУММУ БОЛЕЕ 1,2 МЛРД РУБЛЕЙ**

Власти Амурской области оценили ущерб, нанесенный в 2021 году паводком дорожному фонду, в 1,2 млрд рублей. Об этом сообщила **пресс-служба** правительства региона.

В Амурской области из-за паводковой ситуации и состояния дорог комиссией по чрезвычайным ситуациям введен региональный режим чрезвычайной ситуации. По данным министерства транспорта региона, повреждено почти 297 участков автомобильных дорог протяженностью 336 км, разрушены два моста и 14 водопропускных труб.

«Участки [дорог] обследованы, составлены акты и подготовлены сметы, объем разрушений превышает 1,2 млрд рублей, ущерб уточняется, так как ситуация ухудшается в связи с прогнозом неблагоприятных погодных условий на территории области в ближайшие дни», – цитирует **пресс-служба** министра транспорта Амурской области Александра Зеленина.

Он уточнил, что подготовлено обращение в **Министерство транспорта РФ** на совместное обследование дорог и составление актов, что будет являться основанием для выделения федеральной помощи. Сейчас восстановительные работы ведутся в рамках контрактов по содержанию дорог.

<https://tass.ru/proisshestviya/11487033>

### **ТАСС; 2021.05.26; ПИЛОТНЫЙ ПРОЕКТ АВТОМАТИЗИРОВАННОГО МЕДОСМОТРА ВОДИТЕЛЕЙ АВТОБУСОВ ЗАПУСТИЛИ В ЛЮБЕРЦАХ**

Пилотный проект, благодаря которому медицинский осмотр водителей автобусов будет проходить с помощью автоматизированной системы, запустили в подмосковных Люберцах. Об этом в среду сообщила **пресс-служба** Министерства транспорта и дорожной инфраструктуры Московской области.

«В Подмосковье появилась автоматизированная система медицинского осмотра водителей автобусов. Пилотный проект запустили в филиале перевозчика «Ранд Транс» в Люберцах», – говорится в сообщении.

Отмечается, что сначала водителю сканируют лицо, затем выдают табельный номер и QR-код с данными. После этого автоматизированная система измеряет три параметра: температуру, давление, уровень алкоголя. Данные поступают в электронном виде, без одного из параметров осмотр не будет завершен.

Как пояснили в министерстве, система позволит проходить предрейсовый и послерейсовый медосмотры водителей в два раза быстрее.

<https://tass.ru/moskovskaya-oblast/11483741>

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ИЛЬЯ ИЗOTOV; 2021.05.26; СИМФЕРОПОЛЬ И ЯЛТУ ПРЕДЛОЖИЛИ СОЕДИНИТЬ КАНАТНОЙ ДОРОГОЙ

Членам комитета по строительству и транспорту Госсовета Крыма представлен проект строительства уникальной 53-километровой канатной дороги Симферополь-Ялта, которая может стать удобной и привлекательной для туристов альтернативой существующей автодороге. Об этом сообщил председатель комитета парламента Леонид Бабашов, уточнив, что кажущийся фантастическим на первый взгляд проект может быть реализован «при наличии инвестора и поддержки властей».

- По словам представителей завода-производителя, их канатная дорога не только снимет транспортную нагрузку, но и станет магнитом для туристов, ведь линия пройдет через горы и леса ЮБК, - рассказал Леонид Бабашов. - Если говорить о технике - тут тоже интересно. Между опорами, поддерживающими канаты, может быть расстояние до трех километров, в то время как у обычной канатки это максимум один километр.

Кабины канатки будут вместительными и смогут перевозить до 35 пассажиров. Судя по презентации проекта, вагончики для устойчивости будут крепиться к двум параллельно натянутым статичным канатам и передвигаться по ним сразу на четырех тележках, в основе которых - инновационные самодвижущийся механизмы Air Bridge. Как уверяют производители, такое оборудование полностью соответствует европейским стандартам безопасности.

Транспортная система, которая будет начинаться в аэропорту Симферополь и заканчиваться на горе Джады-Бурун, будет самоходной, а ее огромные опоры можно использовать еще и для установки ветряков. Это сможет повысить срок окупаемости и рентабельность проекта.

Как уточнил Бабашов, пока это всего лишь интересное предложение, поддержанное многими депутатами. А вот удастся ли его реализовать - зависит от того, найдут ли производители инвестора.

Существующая сейчас на Южном берегу Крыма канатная дорога Мисхор - Ай-Петри построена в 1988 году и позволяет за 15 минут подняться на высоту 1153 метра, где можно любоваться потрясающими видами Ялты. Между средней и верхней станциями канатки протянут уникальный безопасный пролет протяженностью 1670 метров и с углом подъема возле гор 46 градусов.

Вторая канатка протяженностью 600 метров Ялта - Горка построена в 1967 году и протянулась над центром города-курорта. Поездка по маршруту занимает 12 минут.

<https://rg.ru/2021/05/25/reg-ufo/simferopol-i-ialtu-predlozhili-soedinit-kanatnoj-dorogoj.html>

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА - СТОЛИЧНЫЙ ВЫПУСК; ВЛАДИМИР БАРШЕВ; 2021.05.26; БЕСКРОВНАЯ СПРАВКА; ЛИШЕННЫМ ПРАВ ВОДИТЕЛЯМ НАЗНАЧИЛИ АНАЛИЗЫ

Для получения водительской медицинской справки сдавать мочу и кровь на анализы придется не всем водителям. Резонансный приказ минздрава, утверждающий порядок обязательного медосвидетельствования водителей, который уже два года держит в напряжении автомобилистов, скорректировали. Документ поступил в рабочую группу Аналитического центра при правительстве по «регуляторной гильотине». Эксперты высказываются положительно о новой его редакции. Скорее всего, проект поддержат.

Напомним, что в первоначальном варианте предполагалось, что все водители поголовно для получения медсправки, без которой нельзя получить права, должны были сдавать на анализы мочу и кровь. Мочу планировалось брать для исследования на наличие психоактивных веществ, а кровь - на определение карбогидрат-дефицитного трансферрина (CDT). Это специфический маркер, который показывает регулярную алкогольную нагрузку. Если человек каждый день выпивает, то анализ это отразит.

Однако такое положение совсем не устроило водителей. Ведь анализы стоят дорого, да и делаются не быстро. Таким образом, стоимость справки для водителя увеличивалась в разы, а сроки ее получения растягивались на неделю.

В медкомиссии выстроились километровые очереди, чтобы получить справки по старым правилам. И минздрав отложил сроки вступления в действие вызвавших недовольство норм. И потом регулярно их откладывал. Последняя отсрочка дана до 1 января 2022 года. В новой редакции документа прописано, что медицинское освидетельствование включает в себя определение наличия психоактивных веществ в моче. Но только при выявлении психиатром-наркологом признаков заболевания из числа тех, что противопоказаны при управлении автомобилем. При тех же условиях оно включает в себя лабораторные исследования крови или мочи на определение хронического употребления алкоголя в целях диагностики психических расстройств и расстройств поведения, связанных с употреблением алкоголя.

В обязательном порядке эти анализы будут делать, если водителю нужна справка для возврата прав после их лишения из-за управления в нетрезвом виде либо из-за отказа от медосвидетельствования. Что вполне справедливо, так как раз уж человек один раз позволил себе сесть за руль в нетрезвом состоянии, необходимо предупредить возможность повторения такого нарушения.

Во всех остальных случаях, например в случае лишения прав за проезд на красный свет, превышение скорости более чем на 60 км/ч, выезд на

встречную полосу, для возврата прав необходимо только сдать экзамен на знание правил дорожного движения. Медсправка таким лишенцам не требуется.

Отдельно отметим, что в исправленном документе помимо уточнения, кто должен сдавать анализы, убран сам CDT-тест. То есть каждый диспансер может определять наличие регулярной алкогольной нагрузки тем оборудованием, которое имеет, а не закупать крайне дорогое.

Само по себе выявление психоактивных веществ в моче или регулярной алкогольной нагрузки в крови - это не противопоказание к управлению транспортным средством. Если анализы дали положительный результат, то водителя направят на дополнительное обследование, включающее осмотр врачом-психиатром, наркологом и лабораторные исследования, для того, чтобы установить наличие или отсутствие психических расстройств и расстройств поведения, при которых нельзя управлять транспортом.

В наиболее сложных случаях решать, есть ли противопоказания или нет, будет медицинская комиссия. Но если при положительных анализах водитель откажется от дополнительного обследования, то медицинскую справку он не получит.

Кстати, поясним, при каких признаках заболевания, являющегося противопоказанием к управлению, врач может направить на анализы. Речь идет о психических расстройствах и расстройствах поведения, связанных с употреблением психоактивных веществ. Сюда относятся алкоголизм, наркомания. Как поясняют наркологи, водитель должен прийти на медкомиссию нетрезвым или с глубокого похмелья, чтобы его направили на эти анализы. Ведь признаки эти соответствуют признакам состояния опьянения: неустойчивость позы, покраснение лица, дрожание рук, несвязная речь, а также неадекватное поведение.

<https://rg.ru/2021/05/25/lishennym-prav-voditeliam-naznachili-analizy.html>

### **РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – НЕДЕЛЯ; ИГОРЬ ЗУБКОВ; 2021.05.26; СОКРУШИТЕЛЬНЫЙ ЭФФЕКТ; ЧТО ПОКАЗЫВАЮТ КРАШ-ТЕСТЫ ТЕХНИКИ, НА КОТОРОЙ МЫ ЕДИМ**

Заместитель руководителя Росстандарта Алексей Кулешов – о результатах краш-тестов, которые по заказу ведомства проводит НАМИ, и о том, как будут предупреждать автовладельцев об отзывных кампаниях.

С 2018 года Росстандарт проводит краш-тесты автомобилей, в прошлом году акцент был на автобусах. Что показали эти испытания?

Алексей Кулешов: Первое – рынок понял, что над ним есть контроль. Потому что как получается: сертифицируется один автобус, потом выясняется, что производители начали заменять комплектующие на менее надежные. Кроме

того, испытания техники, моделирование по международным стандартам оказались неэффективными. По правилам ООН испытания проводятся только на деформацию кузова. Мы опрокидываем автобус – и видим, что отрываются сиденья, блокируются аварийные выходы, вываливаются огнетушители... И это только в статике, а представьте, что на скорости будет происходить. Формально все в порядке, потому что правила вообще не описывают, что внутри автобуса происходит.

Поэтому мы инициировали на площадке ООН (в Комитете по внутреннему транспорту ЕЭК ООН) изменение правил, партнеры из других стран нас поддержали, и новая редакция правил уже где-то на выходе. Теперь благодаря нашим испытаниям во всем мире будут оценивать не только устойчивость кузова, но и что происходит во время аварии внутри салона.

Кроме того, мы выявили несовершенство ремней безопасности при перевозке детей. При сертификационных испытаниях используются среднестатистические манекены, а мы провели испытания с манекенами разных размеров и увидели, что для маленьких детей при ДТП есть угроза выскальзывания из лямок. Хотя формально техника всем требованиям удовлетворяет.

После наших консультаций производители провели НИОКРы, которые легли в основу стандарта автобусной техники с повышенными требованиями безопасности. Этот стандарт в высокой степени готовности, и он станет обязательным при госзакупках для описания приобретаемой техники.

И какое количество автобусов попало под отзыв по результатам испытаний?

Алексей Кулешов: Более четырех тысяч. Мы серьезно снизили тем самым риски для пассажиров при опрокидывании и других типах ДТП.

Всего мы проверили 16 моделей автобусов и грузовиков, без нарушений прошли испытания только грузовик Volvo российского производства и белорусский автобус МАЗ. Из остальных только производитель китайского Golden Dragon упорно пытался оспорить наши результаты, но после серии проигранных исков (20 дел в трех инстанциях) и он пошел на мировую и отозвал свою технику – 52 автобуса. Когда ремонт будет закончен, мы снимем запрет на обращение этого автобуса на российском рынке. Кстати, это пока единственный случай такого запрета, с другими были только приостановки.

Правда, в одном случае приостановка окончилась исчезновением модели – вахтового автобуса производства «Крона-НН» (типы 3284, 32841, 32842). В 2020 году в ХМАО была страшная авария, когда автобус просто развалился на части, ГИБДД обратилась к нам, мы проверили, и орган по сертификации, не дожидаясь предписаний, решил отозвать документ об одобрении типа транспортного средства.

А с испытаниями легковых автомобилей картина лучше?

Алексей Кулешов: Намного, там серьезных нарушений действующих правил почти нет. Это если проводить испытания по правилам ООН – удар на скорости 56 км/ч с перекрытием 40%. Но мы в партнерстве с НАМИ проводим испытания и по более жесткому сценарию, по российской методике, с фронтальным ударом на скорости 64 км/ч (RuNCAP). Их результаты могут стать основой стандарта повышенной безопасности.

Что испытываете в этом году?

Алексей Кулешов: На этот год мы уже отобрали грузовики MAZ-5440E8, FAW J6, Iveco DAILY, автобус Higer KLQ 6826, а также планируем испытать легковые автомобили Lada, Renault, VW (по моделям определимся в ходе проверок), грузовики КАМАЗ, автобусы на платформе Iveco нижегородской сборки.

Алексей Кулешов: Инспектор приходит на склад производителя или в дилерский центр и случайным образом выбирает машину определенной модели. Само испытание стоит в районе двух миллионов рублей, образец производитель предоставляет за свой счет.

Росстандарт планирует утвердить ГОСТ на отзыв автомобилей. Что он меняет в процедуре отзыва, информировании автовладельцев?

Алексей Кулешов: ГОСТ только что утвержден, он разработан при участии автопроизводителей и определяет все базовые понятия в этой сфере, что очень важно для рынка. За несколько лет он прошел путь от единичных отзывов, когда их все боялись, до массовых отзывных кампаний, и теперь они уже воспринимаются со знаком плюс.

С 2019 года на нашем сайте можно по VIN-номеру определить, подпадает ли машина под отзыв или нет, это был первый этап широкой программы по информированию автовладельцев. Сейчас почти завершена работа над вторым этапом – это создание «личного кабинета» автопроизводителей, через который они смогут информировать Росстандарт и автовладельцев о новых отзывных кампаниях и осуществлении ремонта конкретного автомобиля.

С 1 июля у нас на сайте можно будет по VIN-номеру узнать, прошла ли машина необходимый ремонт. Также эта информация будет доступна в ближайшее время и в электронных ПТС. Следующий этап – информирование об отзыве через единый портал госуслуг. Планируем, что оно начнется в этом или начале следующего года.

Какая часть автовладельцев сейчас приезжает на отзывной ремонт?

Алексей Кулешов: По старым автомобилям, старше десяти лет – 20-25%, по новым статистика намного лучше. Далеко не все знают об отзывных

кампаниях, у дилеров нет исчерпывающих контактов, поэтому и расширяем способы информирования. И появляется некий элемент ответственности. Если в электронном ПТС фиксируется сообщение, что нужно срочно поменять подушку безопасности, а человек на это махнул рукой (хотя все работы для него бесплатны), то у следующего покупателя или страховой компании могут быть вопросы.

Что изменил перевод сертификации автомобилей в электронный вид? Как будет развиваться этот механизм?

Алексей Кулешов: Мы активизировали процесс перевода сертификации «в цифру» в апреле 2020 года, когда стало ясно, что по-прежнему «на бумаге» нам будет работать проблематично. Ведь мы банально не могли лично принимать бумажные документы. А это более двух тысяч ОТТС в год. Мы начали этот проект совместно с АО «Электронный паспорт» еще в конце 2018 года, и в целом инфраструктура была у нас готова. Несмотря на то, что некоторые моменты пришлось дорабатывать, что называется, «на коленке», автопроизводители и органы по сертификации включились в работу и полностью перешли вместе с нами на цифровые рельсы.

Что мы получили в итоге – пандемия никак не сказалась на автопроизводителях в части сертификации. Новые модели и модификации выходили на рынок согласно планам. Плюс мы значительно повысили скорость этих работ – более чем в два раза, их прозрачность и удобство, снизили трудоемкость. Теперь значительная часть данных автоматически вносится в систему электронных ПТС.

В последующем развитие системы в связке с ЭПТС позволит создать интерактивный и максимально удобный для пользователей суперсервис – «от проектирования до утилизации», в котором в отличие от других подобных систем будет содержаться самая актуальная и точная информация о конструкции автомобилей, их доступных модификациях, комплектациях и о конкретных автомобилях.

Жители Дальнего Востока боятся трудностей с получением документов на подержанные машины из Японии, Кореи и Китая из-за того, что ГОСТ на «единичные транспортные средства» через месяц станет обязательным. Что произойдет после 1 июля?

Алексей Кулешов: У покупателей не только на Дальнем Востоке, но и по всей России будет гарантия, что они берут не вчерашнего утопленника или битую и непонятно как восстановленную машину, а нормальный автомобиль, который действительно стоит своих денег.

ГОСТ говорит о том, что автомобиль должен предъявляться в специальную испытательную лабораторию, и обязательность этого стандарта несколько раз переносили как раз потому, что этих лабораторий не было. Специально

созданная рабочая группа сделала все, чтобы 1 июля никакого коллапса не случилось: создано 13 лабораторий мощностью более 100 тыс. автомобилей в год, из них пять прямо в порту, бизнес вложил в эти лаборатории более 200 млн руб., подобрал высококлассных экспертов. И еще пять лабораторий на подходе, они смогут дополнительно оценивать до 30 тыс. автомобилей в год. Импорт – около 100 тыс. единичных транспортных средств в год, из них около 10% – битые автомобили и утопленники, которым оценку точно не пройти. То есть созданные лаборатории с запасом импорт перекрывают.

Что касается самой процедуры: если автомобиль «годен», то на выходе без лишней бюрократии он получает и электронный ПТС, и диагностическую карту, то есть выезжает из лаборатории полностью готовый к регистрации в ГИБДД.

<https://rg.ru/2021/05/25/chto-pokazyvaiut-krash-testy-avtotransporta-v-rossii.html>

### **ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; ЖАННА ЗВЯГИНА; 2021.05.26; ИНВАЛИДЫ-КОЛЯСОЧНИКИ СМОГУТ ОНЛАЙН ПОКУПАТЬ БИЛЕТЫ НА ПОЕЗДА СО СПЕЦМЕСТАМИ**

Инвалидам-колясочникам стала доступна онлайн-покупка билетов на междугородные поезда, которые оборудованы специальными местами. Об этом во вторник сообщает **пресс-служба** Пенсионного фонда России.

«Такая опция при оформлении билетов через интернет появилась со вчерашнего дня благодаря интеграции информационной системы „Российских железных дорог“ с Федеральным реестром инвалидов (ФРИ). Реестр обеспечивает постоянный доступ организаций к данным об установленной инвалидности и позволяет не обременять граждан обязанностью по ее подтверждению», – пояснили в фонде.

В ведомстве отметили, что передача данных из реестра инвалидов в РЖД была реализована ПФР в декабре и после успешного тестирования запущена в постоянную эксплуатацию.

Раньше покупка билетов на специализированные места была возможна только в кассах транспортных компаний после предъявления справки бюро медико-социальной экспертизы об инвалидности.

Ранее заместитель председателя Госдумы Ольга Тимофеева направила запросы главе Министерства труда и социальной защиты Антону Котякову и генеральному директору – председателю правления ОАО «РЖД» Олегу Белозерову с просьбой ускорить переход на дистанционную продажу железнодорожных билетов для всех льготных категорий граждан.

<https://www.pnp.ru/economics/invalidy-kolyasochniki-smogut-onlayn-pokupat-bilety-na-poezda-so-specmestami.html>

### **МОСКВА 24; 2021.05.26; ПРОЙТИ В БУФЕТ. КАКАЯ СУДЬБА ЖДЕТ ВАГОНЫ-РЕСТОРАНЫ**

Глава РЖД Олег Белозеров заявил о планах сократить количество вагонов-ресторанов. Вместо них пассажирам могут предложить специальные наборы с едой. Разбираемся, действительно ли пришло время реформировать дорожное питание и как на это могут отреагировать пассажиры.

#### **Кормить по новой схеме**

Белозеров заявил, что слово «ресторан» воспринимается как нечто дорогостоящее. В новой концепции обслуживания такие вагоны могут получить другое название, отметил он. В РЖД считают, что оставить вагоны-рестораны в классическом виде необходимо только в фирменных и туристических поездах.

Компания предложила ввести наборы питания, чтобы их можно было разогреть в обычном вагоне. Новая линейка по набору еды уже выработана, она должна соответствовать определенным требованиям, рассказал Белозеров. Он добавил, что по ряду направлений уже курсируют несколько поездов, где тестируется новая концепция.

В нашей стране подобие вагона-ресторана появилось в 1910 году в составе экспресса между Санкт-Петербургом и Вержболово. К поездам дальнего следования вагоны-рестораны добавили значительно позже – к середине 1960-х годов. Ассортиментный минимум в вагонах-ресторанах утверждался Министерством торговли СССР. В него входили не менее двух первых блюд и четырех вторых блюд, не менее пяти холодных блюд и закусок, десерты и хлебобулочные изделия, винно-водочные и табачные изделия, пиво, а также горячие и безалкогольные напитки.

Глава РЖД отметил, что в плане питания у пассажира должно быть несколько альтернатив. К примеру, приобрести особое блюдо в вагоне-ресторане, разогреть еду в обычном вагоне или заказать доставку через смартфон.

Кроме вопросов питания пассажиров, компания разрабатывает и другие новые сервисы. По словам руководителя холдинга, они позволят сделать пребывание в поездке сопоставимым с остановкой в гостинице.

В июне 2019 года генеральный директор Федеральной пассажирской компании Петр Иванов заявил о планах убрать вагоны-рестораны из части поездов. По его словам, это может произойти из-за их невостребованности.

Реформы назрели?

Президент Национального союза железнодорожников Юрий Бусыгин в разговоре с Москвой 24 согласился, что проблема заполняемости вагонов-ресторанов на многих направлениях существует.

Если тащить такой вагон в составе поезда, это дополнительные затраты. Плюс ко всему нужно создавать высокий уровень обслуживания. А сегодня, к сожалению, даже по моим наблюдениям, заполняемость вагонов-ресторанов крайне низкая. Отказ от них – простая экономика.

Вагоны-рестораны на сегодняшний день сдаются в аренду другим компаниям. По словам Бусыгина, участники такого бизнеса зачастую получают очень низкий доход от своей деятельности.

«При этом на маршрутах к местам отдыха заполняемость вагонов-ресторанов еще просматривается. Люди едут отдыхать, деньги есть, не прочь туда и заглянуть. На большинстве других направлений такого нет», – рассказал Бусыгин.

Член Общественного совета при **Минтрансе РФ**, председатель Общероссийского объединения пассажиров Илья Зотов в беседе с Москвой 24 заявил, что изменения вагонов-ресторанов действительно необходимы.

В том виде, в котором вагоны-рестораны работают сейчас, не учитываются интересы граждан. Поэтому реформа, конечно же, назрела. Причем их развитие должно идти с учетом мнения граждан. Это и расширение меню, смена дизайна, сервисной составляющей.

По мнению эксперта, вагоны-рестораны не пользуются большой популярностью в связи с низким качеством питания и его высокой стоимостью. Глава объединения пассажиров полагает, что концепцию с наборами питания должна стать дополнительной опцией для пассажира и она вряд ли способна полностью заменить вагоны-рестораны.

<https://www.m24.ru/articles/transport/26052021/158123>

### **ТАСС; 2021.05.26; ПЕРВЫЕ 10,8 ТЫС. ПАССАЖИРОВ ЭКСПРЕССОВ МОСКВА-ТВЕРЬ ОПЛАТИЛИ ПРОЕЗД С ПОМОЩЬЮ FAST TRACK**

Почти 11 тыс. пассажиров скоростных поездов «Ласточка» на участке Москва – Тверь на Ленинградском направлении железной дороги воспользовались новой системой бесконтактной оплаты проезда Fast Track за два первых месяца ее действия. Наиболее часто пассажиры используют банковские карты или телефоны для оплаты пригородных поездок на Ленинградском вокзале, сообщили ТАСС в четверг в **пресс-службе** Московско-Тверской пригородной пассажирской компании (МТППК).

«За первый месяц новой системой Fast Track воспользовались 5,1 тыс. пассажиров, за второй – 5,7 тыс. Так, рост составил 12%. Наиболее часто

новой функцией оплаты проезда на турникете пользуются пассажиры Ленинградского вокзала (3,9 тыс. раз за два месяца), станции «Химки» (3,1 тыс. поездок за два месяца) и Зеленограда (1,3 тыс. раз за два месяца); реже всего Fast Track пользуются на станциях «Редкино», «Поварово» и «Завидово» – на каждой менее 100 за два месяца», – сказали в **пресс-службе**.

При этом в компании отметили, что на данный момент по новой системе оформляется чуть более 1% разовых билетов на экспрессы.

«В первый месяц около 14% поездок были с ошибками: пассажиры забывали прикладывать к турникету карту или телефон при выходе на станции, у них случайно считывалась карта вместо абонемента и т. д. Все проблемные вопросы решали в пользу пассажира, даже если он сам был не прав. Сейчас число ошибочных поездок снизилось до 9%. Относимся по-прежнему лояльно – идет период привыкания», – заключили в **пресс-службе** МТПСК.

Первая в России система бесконтактной оплаты проезда в пригородных поездах – Fast Track – заработала на Ленинградском направлении железной дороги 24 марта. Теперь оплатить проезд в скоростных «Ласточках» на участке Москва – Тверь можно на турникетах.

Новая система поддерживает все современные способы бесконтактной оплаты и наиболее распространенные платежные системы: Visa, Mastercard и «Мир». списание средств происходит после прикладывания банковской карты или устройства с технологией бесконтактной оплаты к турникетам на начальной и конечной станции маршрута. Система Fast Track сама вычисляет нужный тариф и автоматически списывает его со счета пассажира – эквайринг и процессинг обеспечивает ВТБ.

На первом этапе оплатить проезд с помощью системы Fast Track могут пассажиры поездов «Ласточка» 7000-й нумерации. Бесконтактная оплата работает на всех станциях, где останавливаются экспрессы. На большинстве станций валидация осуществляется на турникетах, а где их нет – в кассе или билетном автомате.

<https://tass.ru/moskva/11486995>

**ТАСС; 2021.05.26; ПУТИН ДАЛ КАБМИНУ ПРАВО ОПРЕДЕЛЯТЬ ВИДЫ РАБОТ, К КОТОРЫМ МОЖНО ПРИВЛЕКАТЬ ТОЛЬКО СУДА РФ**

**Президент России Владимир Путин** подписал закон, предоставляющий правительству РФ право определять перечень отдельных видов деятельности, к которым можно привлекать только российские суды. Документ опубликован в среду на официальном портале правовой информации.

Поправки внесены в Кодекс торгового мореплавания. Согласно закону, правительство нормативным правовым актом будет определять, какую деятельность можно осуществлять исключительно с использованием ходящих под флагом РФ судов, построенных на территории России и соответствующих установленным требованиям.

При этом к отдельным видам такой деятельности можно будет привлекать суда под российским флагом, построенные за границей, или российские суда, не соответствующие требованиям промышленной продукции, если они были построены или договор на их постройку или эксплуатацию был подписан до издания нормативного акта кабмина.

Правительством могут приниматься решения об использовании построенных за рубежом судов в случае отсутствия условий или невозможности осуществления технологических операций для строительства таких судов в России.

<https://tass.ru/obschestvo/11477735>