



Ежедневный мониторинг СМИ

3 ИЮНЯ 2021

СОДЕРЖАНИЕ

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – СПЕЦВЫПУСК; ЮЛИЯ КВИТКО; 2021.06.03; НА БОЛЬШИХ СКОРОСТЯХ; МОДЕРНИЗАЦИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ СЕТИ И ПОРТОВЫХ МОЩНОСТЕЙ НА ВОСТОКЕ СТРАНЫ СПОСОБСТВУЕТ УВЕЛИЧЕНИЮ ЭКСПОРТА... 6	
ИЗВЕСТИЯ; 2021.06.02; МИНТРАНС ПРОКОММЕНТИРОВАЛ ИДЕЮ БЕСПЛАТНОГО ПРОЕЗДА ДЛЯ ШКОЛЬНИКОВ..... 8	
ИНТЕРФАКС; 2021.06.02; БЕЛОУСОВ ОЦЕНИЛ ВОЗМОЖНЫЙ ОБЪЕМ ИНВЕСТИЦИЙ ИЗ ФНБ В 400 МЛРД РУБ. В ГОД..... 9	
ТАСС; 2021.06.02; БЕЛОУСОВ НАЗВАЛ НАЛОГОВОЕ РЕШЕНИЕ САМЫМ ПРОСТЫМ В СИТУАЦИИ С МЕТАЛЛУРГАМИ 10	
РИА НОВОСТИ; 2021.06.02; ГЛАВА «АВТОДОРА» НАЗВАЛ СТОИМОСТЬ СТРОИТЕЛЬСТВА ТРАССЫ «МОСКВА – КАЗАНЬ»... 13	
РИА НОВОСТИ; 2021.06.02; ГЛАВА «АВТОДОРА» РАССКАЗАЛ О РАСХОДАХ НА ТРАССУ «КАЗАНЬ – ЕКАТЕРИНБУРГ»..... 13	
ТАСС; 2021.06.02; РАБОТЫ ПО СТРОИТЕЛЬСТВУ ВТОРОЙ ВЕТКИ БАМА НАЧАЛИСЬ В БУРЯТИИ 14	
ТАСС; 2021.06.02; «РОССЕТИ СИБИРЬ» ИНВЕСТИРУЕТ В ПРОЕКТ БАМ-2 БОЛЕЕ 5,7 МЛРД РУБЛЕЙ ЗА ТРИ ГОДА 15	
ПРАЙМ; 2021.06.02; ЗАДАЧА ФИНАНСИРОВАНИЯ СКИДКИ РЖД ДЛЯ ПОСТАВОК ТОПЛИВА В ДФО ЦЕЛИКОМ НЕ РЕШЕНА – ШУЛЬГИНОВ..... 15	
ТАСС; 2021.06.02; СТРОИТЕЛЬСТВО СОВРЕМЕННОГО ЗАПРАВОЧНОГО КОМПЛЕКСА ПЛАНИРУЕТСЯ В АЭРОПОРТУ КРАСНОЯРСКА..... 16	
ТАСС; 2021.06.02; РЕКОНСТРУКЦИЯ ВЗЛЕТНО-ПОСАДОЧНОЙ ПОЛОСЫ АЭРОПОРТА В КУРСКЕ ВОШЛА В ПРОГРАММУ ДО 2030 Г..... 17	
ТАСС; 2021.06.02; В АЭРОПОРТУ СТАВРОПОЛЯ В 2021 ГОДУ ОТРЕМОНТИРУЮТ ТЕРМИНАЛ И ВЗЛЕТНО-ПОСАДОЧНУЮ ПОЛОСУ 18	

ТАСС; 2021.06.02; ПУНКТ ПРОПУСКА «ДУБКИ» НА ГРАНИЦЕ С ЛИТВОЙ ПОД КАЛИНИНГРАДОМ ПЛАНИРУЮТ ОТКРЫТЬ В 2022 ГОДУ	19
ТАСС; 2021.06.02; ЭКСПЕРТЫ ПЛАТФОРМЫ НТИ И ФОНДА ЦСР ПРОАНАЛИЗИРУЮТ РАЗВИТИЕ РЫНКА БЕСПИЛОТНОГО ТРАНСПОРТА.....	19
ТАСС; 2021.06.02; СТРОИТЕЛЬСТВО ЮЖНОГО ОБХОДА ИРКУТСКА ПРЕДВАРИТЕЛЬНО ОЦЕНИВАЕТСЯ В 7 МЛРД РУБЛЕЙ.....	20
ТАСС; 2021.06.02; ПРОЕКТ ПЕРЕНОСА ДОРОГ С ПЛОТИНЫ БРАТСКОЙ ГЭС ПЛАНИРУЕТСЯ ПОДГОТОВИТЬ К 2025 ГОДУ	21
ТАСС; 2021.06.02; ПРОЕКТИРОВАНИЕ ЧЕЛЯБИНСКОГО МЕТРОТРАМА ЗАВЕРШАТ В 2022 ГОДУ	21
РИА НОВОСТИ; 2021.06.02; СТРОИТЕЛЬСТВО ВТОРОГО МОСТА ЧЕРЕЗ ОБЬ В ЮГРЕ МОГУТ НАЧАТЬ В 2021 ГОДУ	22
ТАСС; 2021.06.02; РОССИЯ И ГЕРМАНИЯ МОГУТ ВМЕСТЕ СОЗДАТЬ ЭЛЕКТРОПАРОМЫ НА СОЛНЕЧНОЙ ЭНЕРГИИ.....	23
ЭКОНОМИКА СЕГОДНЯ; 2021.06.02; ГУБЕРНАТОР ЧИБИС РАССКАЗАЛ О ПЕРСПЕКТИВАХ ПЕРЕВАЛКИ СПГ В МУРМАНСКОЙ ОБЛАСТИ	24
ВЕДОМОСТИ; ДЕНИС ИЛЬЮШЕНКОВ, ИВАН ЧЕБЕРКО; 2021.06.03; ТРАССА М11 «НЕВА» СТАНЕТ БЕСПИЛОТНЫМ ТРАНСПОРТНЫМ КОРИДОРОМ; ГРУЗОВИКИ-БЕСПИЛОТНИКИ МОГУТ ПОЕХАТЬ ПО НЕЙ УЖЕ В СЛЕДУЮЩЕМ ГОДУ	25
ВЕДОМОСТИ; 2021.06.02; РЖД ПЛАНИРУЕТ ОТПРАВИТЬ ПЕРВЫЙ РЕГУЛЯРНЫЙ ПОЕЗД ИЗ ИНДИИ В РОССИЮ В ИЮНЕ.....	26
ИЗВЕСТИЯ; ОЛЕСЯ ТЕРНОПОЛЬСКАЯ; 2021.06.02; «ИНФРАСТРУКТУРНЫЕ ПРОЕКТЫ – ОБЯЗАТЕЛЬНАЯ ОСНОВА ДЛЯ ЭКОНОМИЧЕСКОГО РОСТА»; ПЕРВЫЙ ВИЦЕ-ПРЕЗИДЕНТ ГАЗПРОМБАНКА АЛЕКСЕЙ ЧИЧКАНОВ – О НОВЫХ АЭРОПОРТАХ В РЕГИОНАХ, ЭКОТРАНСПОРТЕ И ВЫСОКОТЕХНОЛОГИЧНОЙ МЕДИЦИНЕ	28
РБК; ИРИНА ПАРФЕНТЬЕВА, ТИМОФЕЙ ДЗЯДКО; 2021.06.02; КАТАР СТАНЕТ СОИНВЕСТОРОМ СКОРОСТНОЙ ТРАССЫ В ПЕТЕРБУРГЕ ОБЩИЙ ОБЪЕМ ИНВЕСТИЦИЙ В СТРОИТЕЛЬСТВО ДОРОГИ СОСТАВЛЯЕТ 212 МЛРД РУБ.....	33
ТАСС; 2021.06.02; ДОРОЖНЫЙ СЕЗОН: КАКИЕ ТРАССЫ ОТРЕМОНТИРУЮТ И ДОСТРОЯТ В ЭТОМ ГОДУ.....	35

ТАСС; 2021.06.02; ТРУТНЕВ ПОРУЧИЛ ОПТИМИЗИРОВАТЬ РАБОТУ ПО РЕКОНСТРУКЦИИ ВПП АЭРОПОРТА «ЯКУТСК».....	38
ИЗВЕСТИЯ; 2021.06.02; ЧЕМЕЗОВ ЗАЯВИЛ О ПЛАНАХ ЗАМЕНИТЬ АВСТРАЛИЙСКИЙ УГОЛЬ В КНР РОССИЙСКИМ.....	39
ТАСС; 2021.06.02; ПСКОВСКИЕ ВЛАСТИ УВЕЛИЧАТ В 2021 Г. ПРОТЯЖЕННОСТЬ ОТРЕМОНТИРОВАННЫХ ДОРОГ В 1,5 РАЗА...	40
ФЕДЕРАЛПРЕСС; 2021.06.02; В НИЖЕГОРОДСКОЙ ОБЛАСТИ ОТРЕМОНТИРУЮТ ДОРОГИ ДЛЯ ШКОЛЬНЫХ АВТОБУСОВ	41
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – СПЕЦВЫПУСК; ТАТЬЯНА ДМИТРАКОВА; 2021.06.03; МАГИСТРАЛЬНЫЙ ПУТЬ; ЭНЕРГООБЪЕКТЫ ИНФРАСТРУКТУРЫ НА ДАЛЬНЕМ ВОСТОКЕ МОДЕРНИЗИРУЮТ	41
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – СПЕЦВЫПУСК; АЛЕКСЕЙ МИХАЙЛОВ; 2021.06.03; НАЙТИ ТОЧКИ ОПОРЫ; НА РАЗВИТИЕ СЕВМОРПУТИ БУДЕТ НАПРАВЛЕНО 73 МИЛЛИАРДА РУБЛЕЙ.....	45
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – СПЕЦВЫПУСК; ЮЛИЯ КВИТКО; 2021.06.03; № 121 АВТОБАН ПРИДЕТ В НОРМУ; НА РЕАЛИЗАЦИЮ ДОРОЖНЫХ ПРОЕКТОВ ВСЕХ УРОВНЕЙ В ЭТОМ ГОДУ НЕ ПОЖАЛЕЛИ СРЕДСТВ	47
ИНТЕРФАКС; 2021.06.02; ТУРОПЕРАТОРЫ СМОГУТ ПОСТАВИТЬ СУБСИДИРОВАННЫЕ ЧАРТЕРЫ ВО ВСЕ РЕГИОНЫ, ГДЕ ЕСТЬ АЭРОПОРТЫ	49
ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; 2021.06.02; БИБИКОВА: СУБСИДИРОВАНИЕ ЧАРТЕРОВ СДЕЛАЕТ ОТДЫХ В РОССИИ ДОСТУПНЕЕ.....	50
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – СТОЛИЧНЫЙ ВЫПУСК; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2021.06.03; УЛЕТНЫЕ ПЛАНЫ; В РОСТУРИЗМЕ ДОПУСТИЛИ ОТКРЫТИЕ ТУРЦИИ К ИЮЛЮ.....	51
КОММЕРСАНТЪ; АЙГУЛЬ АБДУЛЛИНА; 2021.06.03; РОССИЯ И ГЕРМАНИЯ ОБМЕНЯЛИСЬ АВИАНЕВЛЕТАМИ; КОНФЛИКТ С ОТМЕНОЙ РЕЙСОВ НЕ БЫЛ СВЯЗАН С БЕЛОРУССИЕЙ.....	52
КОММЕРСАНТЪ FM; 2021.06.02; ЭЛЕКТРОСАМОКАТЫ ПОДВОЗЯТ К СТАНДАРТУ; КАКИЕ ПРОБЛЕМЫ ВОЗНИКАЮТ У ГРАЖДАН И ВЛАСТИ ИЗ-ЗА ОТСУТСТВИЯ ПРАВИЛ	54
ИНДУСТРИЯ БЕЗОПАСНОСТИ; 2021.06.02; БОЛЕЕ 2 МЛН ДОСМОТРОВ С НАЧАЛА ГОДА НА ЮГЕ РОССИИ ПРОВЕЛА ОХРАНА МИНТРАНСА.....	56

ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; 2021.06.02; В ПРАВИТЕЛЬСТВЕ ГОТОВЯТ ДОКУМЕНТЫ ОБ ИСПОЛЬЗОВАНИИ БЕСПИЛОТНИКОВ	57
РГ; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2021.06.02; ЭКСПЕРТ РАССКАЗАЛ, КАК СНИЗИТЬ СЕБЕСТОИМОСТЬ ПОЛЕТОВ В ОТДАЛЕННЫЕ ПОСЕЛКИ	58
ТАСС; 2021.06.02; СОВФЕД РАТИФИЦИРОВАЛ МЕЖДУНАРОДНЫЙ ПРОТОКОЛ ОБ УСИЛЕНИИ БОРЬБЫ С АВИАДЕБОШИРАМИ	59
ТАСС; 2021.06.02; СОВФЕД ОДОБРИЛ ЗАКОН О РЕГУЛИРОВАНИИ ПОРЯДКА МЕДОСМОТРА ПЕРСОНАЛА ВОЗДУШНЫХ СУДОВ.....	60
ТАСС; 2021.06.02; ГОСДУМА ОБЯЗАЛА ВЫДЕЛЯТЬ ПОДЗОНЫ НА ПРИАЭРОДРОМНЫХ ТЕРРИТОРИЯХ	60
ТАСС; 2021.06.02; В ДУМУ ВНЕСЛИ ЗАКОНОПРОЕКТ О НАДЕЛЕНИИ «АЭРОФЛОТА» СТАТУСОМ НАЦИОНАЛЬНОГО ПЕРЕВОЗЧИКА	61
ТАСС; 2021.06.02; ГОСДУМА ОДОБРИЛА В I ЧТЕНИИ ОТМЕНУ ЛИЦЕНЗИРОВАНИЯ ПРОИЗВОДСТВА БЕСПИЛОТНИКОВ ДО 30 КГ	62
ТАСС; 2021.06.02; ЧИСЛО АВИАРЕЙСОВ ИЗ ПЕТРОПАВЛОВСКА-КАМЧАТСКОГО В МОСКВУ УВЕЛИЧИЛОСЬ.....	63
ТАСС; 2021.06.02; ЗАМГЛАВЫ МИД РОССИИ ВЫРАЗИЛ НАДЕЖДУ, ЧТО ЧАРТЕРЫ С ЕГИПТОМ ВОЗОБНОВЯТ В БЛИЖАЙШЕЕ ВРЕМЯ	63
РИА НОВОСТИ; 2021.06.02; РОССИЯНАМ ПРЕДЛОЖАТ ТУРИСТИЧЕСКИЕ РЕЙСЫ В МАРОККО	64
ТАСС; 2021.06.02; ПУТИН ЗАЯВИЛ, ЧТО НУЖНО ПРОРАБОТАТЬ ВОПРОС С ТАРИФАМИ НА ТАКСИ И ДРУГИЕ ВИДЫ ТРАНСПОРТА	64
ТАСС; 2021.06.02; СПЧ НАПРАВИЛ В МВД ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО ПРАВИЛАМ ЭКСПЛУАТАЦИИ МАЛОГО ЭЛЕКТРОТРАНСПОРТА.	65
РИА НОВОСТИ; 2021.06.02; СПЧ ПРЕДЛОЖИЛ ВВЕСТИ НОМЕРНЫЕ ЗНАКИ ДЛЯ ЭЛЕКТРОСАМОКАТОВ	66
РИА НОВОСТИ; 2021.06.02; ПЕРЕДВИЖЕНИЕ НА ЭЛЕКТРОСАМОКАТАХ ПО ПЕШЕХОДНЫМ ПЕРЕХОДАМ НАДО ОГРАНИЧИТЬ – СПИКЕР МГД	67

АРГУМЕНТЫ И ФАКТЫ; ВЛАДИМИР ГАВРИЛОВ; 2021.06.02; ПЛАТИ СВОБОДНО. ЧТО ТАКОЕ FREE FLOW НА АВТОМОБИЛЬНЫХ ТРАССАХ?.....	68
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – СПЕЦВЫПУСК; ИРИНА ФУРСОВА; 2021.06.03; ЭЛЕКТРИЧЕСТВО РУЛИТ; ГОСУДАРСТВО ПОДДЕРЖИТ РАЗВИТИЕ РЫНКА ЭКОЛОГИЧНЫХ АВТОМОБИЛЕЙ.....	70
ИЗВЕСТИЯ; ЕЛЕНА БАЛАЯН; 2021.06.03; ШАШЕЧКИ НАГОЛО: ЧИСЛО ДТП ПО ВИНЕ ТАКСИСТОВ ВЫРОСЛО НА 56%; ЭКСПЕРТЫ СЧИТАЮТ, ЧТО РЕШИТЬ ПРОБЛЕМУ С ЛИПОВЫМИ МЕДОСМОТРАМИ ПОМОЖЕТ ЗАКОН О ТЕЛЕМЕДИЦИНЕ ДЛЯ ВОДИТЕЛЕЙ.....	73
ПРАЙМ; 2021.06.02; РЖД ОЖИДАЮТ ПРИРОСТ ПОГРУЗКИ ПО ИТОГАМ 2021 Г НА 3,3%.....	76
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – СПЕЦВЫПУСК; АЛЕКСЕЙ МИХАЙЛОВ; 2021.06.03; РЕКАМ ВЕРНУЛИ ДОВЕРИЕ; В АРКТИКЕ БУДУТ РАЗВИВАТЬ РЕЧНОЙ ТРАНСПОРТ	77

ПУБЛИКАЦИИ

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – СПЕЦВЫПУСК; ЮЛИЯ КВИТКО; 2021.06.03; НА БОЛЬШИХ СКОРОСТЯХ; МОДЕРНИЗАЦИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ СЕТИ И ПОРТОВЫХ МОЩНОСТЕЙ НА ВОСТОКЕ СТРАНЫ СПОСОБСТВУЕТ УВЕЛИЧЕНИЮ ЭКСПОРТА

Долгосрочная программа развития российских железных дорог до 2025 года обозначила приоритетные направления деятельности компании на ближайшие годы.

Одним из них становится второй этап реконструкции и модернизации Восточного полигона с участием грузовладельцев и операторов подвижного состава в ликвидации узких мест на сети, в частности, на подходах к морским портам. Объем финансирования Восточного полигона в 2021-2024 годах составит 778 миллиардов рублей, из них в нынешнем году – 134 миллиарда рублей.

К 2025 году на железнодорожной сети планируется обеспечить прирост погрузки на 18, а грузооборот – на 21 процент. В сфере пассажирских перевозок упор делается на масштабирование скоростного движения поездами «Ласточка» и «Стриж», а также использование поездов с двухэтажными вагонами. Возможность поездов на высоких скоростях по стальным магистралям может появиться у более чем 100 миллионов россиян. К 2030 году длина ВСМ достигнет, согласно перспективному плану развития РЖД, 7 тысяч километров, а самой восточной точкой высокоскоростной сети станет Новокузнецк.

В сфере грузовых перевозок самым напряженным направлением работы обещает стать **Восточный полигон**. В начале апреля началось строительство второй ветки Байкало-Амурской магистрали, в том числе и силами железнодорожных войск. В результате модернизации пропускная способность БАМа должна увеличиться вдвое. Согласно оценкам специалистов отрасли, к 2024 году увеличение пропускной способности БАМа составит до 180 миллионов тонн грузов, а в планах 2030 года – 250 миллионов тонн.

В прошлом году этот показатель достиг 144 миллиона тонн, позволив железнодорожникам выполнить ключевой параметр, закрепленный в Комплексном плане модернизации и расширения магистральной инфраструктуры. Как сообщили в РЖД, в ходе реализации проекта модернизации БАМа и Транссиба завершены основные работы, обеспечивающие движение поездов на более чем 100 инфраструктурных

объектах, в том числе в рамках реконструкции станций Волочаевка, Новая Чара и Икура. В 2020 году на **Восточном полигоне** введено в эксплуатацию свыше 100 километров дополнительных главных путей, реконструировано 15 железнодорожных мостов.

Системное развитие Восточного полигона железных дорог позволило в прошедшем году увеличить перевозку грузов в адрес дальневосточных портов на 8,6 процента – до 110,4 миллиона тонн. Экспорт угля на восток вырос почти на 5 процентов – до 100,9 миллиона тонн – и впервые превысил объемы перевозок в западном и южном направлениях (суммарно 98,8 миллиона тонн). Не первый год высокими темпами растет поток контейнерных поездов направлением Китай – Европа. Как сообщил **глава минтранса Виталий Савельев**, за три месяца нынешнего года перевозки контейнеров в сообщении Китай – Европа – Китай по инфраструктуре РЖД выросли по сравнению с аналогичным периодом прошлого года в 2,2 раза, до 163 тысяч ДФЭ. «До конца 2021 года на БАМе и Транссибе построят еще 105 километров дополнительных главных путей», – сообщил министр.

Наряду с этим пристальное внимание уделяется развитию круглогодичной навигации по Севморпути. К 2030 году, по словам **Виталия Савельева**, время прохождения по СМП должно сократиться с 14 до 10 дней. Это, в свою очередь, позволит охватить значительную долю контейнерных грузов и направить их по российским маршрутам.

Таким образом, динамичные темпы расширения провозных способностей инфраструктуры обусловлены увеличением объемов угольных и контейнерных перевозок. Поэтому частный инвестор заинтересован развивать пропускные возможности транспортной инфраструктуры в этих сегментах во взаимодействии с государством. Так, например, в компании «Евросиб» подписали меморандум о сотрудничестве с компанией РЖД-Инвест. Заявленные цели – плановое увеличение объемов перевозочной деятельности и реализация совместных инвестиционных проектов в развитии терминально-логистической инфраструктуры, расшивки узких мест инфраструктуры на стыках с портами и погранпереходами, строительства новых объектов.

Еще один знаковый проект был осуществлен компанией «Восточный Порт». Его реализация позволила установить очередной рекорд по выгрузке угля. За сутки 10 апреля 2021 года фактическая разгрузка составила 1464 вагона. В 2019 и 2020 годах максимальный показатель составил 1307 вагонов.

«Этот беспрецедентный результат, несомненно, достигнут совместными усилиями железнодорожников Дальневосточной дороги и коллектива компании «Восточный Порт» в результате полной реализации в 2020 году масштабного проекта Третьей очереди и развития железнодорожной

инфраструктуры станции Находка-Восточная, – рассказала директор по портовым и железнодорожным проектам «УГМК» Ирина Ольховская. – Мы построили и передали на баланс РЖД новый железнодорожный парк и полностью запустили в эксплуатацию новый собственный электрифицированный парк, что позволило синхронизировать обработку вагонов и сделать ее бесперебойной благодаря новому перегрузочному оборудованию на специализированном угольном терминале».

В целом по итогам минувшего года перевалка угля в портах региона выросла более чем на 9 процентов. Это стало возможным благодаря модернизации и строительству терминальных мощностей. Это терминалы: в Приморье – Восточный и Порт Вера, в Хабаровском крае – первая очередь «Дальтрансугля» и «ВаниноТрансУголь», на Сахалине – Шахтерск, на Чукотке – порт Беринговский. Кроме того, в Хабаровском крае без малого в шесть раз повысила объемы перевалки компания «Терминал-Совгавань» в неспециализированном порту.

Таким образом, несмотря на то, что прошедший год стал особенно сложным для транспортной системы страны, реализация плановых мероприятий долгосрочной программы развития РЖД и активизация строительства новых портовых мощностей позволили создать условия для возврата отечественных грузов в наши порты и увеличения экспорта российской продукции.

<https://rg.ru/2021/06/02/eksport-na-vostoke-rf-vyrastet-blagodaria-obnovleniiu-transportnoj-seti.html>

ИЗВЕСТИЯ; 2021.06.02; МИНТРАНС ПРОКОММЕНТИРОВАЛ ИДЕЮ БЕСПЛАТНОГО ПРОЕЗДА ДЛЯ ШКОЛЬНИКОВ

Субъекты России вправе самостоятельно устанавливать бесплатный проезд для школьников. Об этом заявили «Известиям» в **Минтрансе**, комментируя соответствующее предложение заместителя председателя российского Совета безопасности Дмитрия Медведева в среду, 2 мая.

«Субъекты вправе самостоятельно устанавливать как льготный, так и бесплатный проезд для отдельных категорий граждан, в том числе для школьников, – сказал представитель министерства.

Он пояснил, что вопросы создания условий для предоставления транспортных услуг населению и организация транспортного обслуживания населения в городском, пригородном и межмуниципальном сообщениях отнесены законодательством к полномочиям органов государственной власти регионов и органов местного самоуправления.

Медведев на форуме «Большой семейный совет» 31 мая предложил рассмотреть возможность введения для школьников бесплатного проезда в общественном транспорте.

<https://iz.ru/1172780/2021-06-02/mintrans-prokommentiroval-ideiu-besplatnogo-proezda-dlia-shkolnikov>

ИНТЕРФАКС; 2021.06.02; БЕЛОУСОВ ОЦЕНИЛ ВОЗМОЖНЫЙ ОБЪЕМ ИНВЕСТИЦИЙ ИЗ ФНБ В 400 МЛРД РУБ. В ГОД

Объем инвестиций из Фонда национального благосостояния (ФНБ) может составлять до 400 млрд рублей в год, но трехлетний лимит будет в районе 1 трлн рублей, заявил в среду **первый вице-премьер РФ Андрей Белоусов** журналистам в кулуарах Петербургского международного экономического форума.

«Мы ориентируемся примерно на 1 триллион рублей (за 3 года – ИФ). Здесь очень важно, как будет тратиться и через какие каналы. Мы примерно установили себе планку до 400 млрд рублей в год. Где-то меньше, где-то больше, но планку 400 млрд рублей в год желательно не переходить», – сказал **Белоусов**.

«Мы договорились, сейчас консенсусное мнение, что безопасно для ДКП вливать в оборот за 3 года примерно 1 трлн рублей, то есть в районе 333 млрд рублей. Но при этом планку установили – не выше 400 млрд рублей в год», – добавил он.

По его словам, 400 млрд рублей в год условно можно поделить на две примерно равные части – 200 млрд рублей в год на стратегические инициативы и другие 200 млрд рублей в год на инфраструктурные проекты, которых пока предварительно отобрано восемь.

«400 млрд рублей в год делим на две части. Первая часть идет на инфраструктурные проекты по определенным правилам. И вторая часть пойдет на финансирование стратегических инициатив по другим правилам», – отметил он.

Стратегические инициативы

«У нас, как вы знаете, разрабатываются сейчас стратегические инициативы, Минэкономразвития и Минфин считают финансовую потребность, где-то мы примерно выходим на величину 1,2-1,3 трлн рублей до 2024 года – на 4 года (на стратегические инициативы – ИФ). Эти 1,2 трлн рублей складываются из следующих источников: примерно 100 млрд рублей предполагаем найти внутри бюджета, то есть, это 400 млрд рублей за 4 года, и 200 млрд рублей в год – за счет средств ФНБ, это суммарно 800 млрд. Это примерно суммарно

1,2 трлн за 4 года. Остается примерно 200 млрд (в год из ФНБ на инфраструктурные проекты – ИФ), мы сформировали пакет проектов, который сейчас более-менее консенсусно согласован (предстоит еще одобрение его президентом – ИФ). Это в основном инфраструктурные проекты, по которым есть поручения президента», – пояснил **Белоусов**.

При этом он подчеркнул, что бюджетные расходы в 100 млрд рублей в год на стратегические инициативы будут изысканы «за счет внутреннего перераспределения ресурсов и оптимизации», структурный дефицит повышаться не будет. «Мы не будем трогать дефицит, у нас уже вступает в силу бюджетное правило», – сказал **первый вице-премьер**.

По его словам, в инфраструктурные проекты «входят крупнейшие автомобильные дороги», в том числе Казань – Екатеринбург, «входит проект по железной дороге из Якутии, входят проекты из комплексного плана, где раньше была потребность в ФНБ – например, центральный транспортный узел».

Кроме того, по его словам, предлагается докапитализация Фонда жилищно-коммунального хозяйства по теме модернизации сетей.

«Это все предложения, потому что мы, правительство, будем потом докладывать президенту», – отметил он.

«Этот список в любом случае является неокончательным, чтобы проект начал финансироваться, он должен быть индивидуально рассмотрен и подтвержден Минэкономразвития и Минфином. Пока это только общие рамки, те проекты, которые мы будем рассматривать в приоритетном порядке», – добавил **Белоусов**, отметив, что финансирование может начаться уже в 2021 году.

<https://www.interfax.ru/business/770186>

ТАСС; 2021.06.02; БЕЛОУСОВ НАЗВАЛ НАЛОГОВОЕ РЕШЕНИЕ САМЫМ ПРОСТЫМ В СИТУАЦИИ С МЕТАЛЛУРГАМИ

Налоговое решение технологически самое простое в ситуации с металлургами, но если они найдут другие инструменты, правительство готово к обсуждению. Об этом заявил журналистам **первый вице-премьер Андрей Белоусов** в кулуарах ПМЭФ-2021.

«В этом смысле налоговое решение технологически самое простое. Забрать деньги, а потом субсидировать тех, у кого удорожание. Но если коллеги найдут другие приемлемые решения, слава богу. Я готов здесь участвовать, поддерживать», – сказал **Белоусов**.

«Я не сторонник пока отвергать какие-то инструменты. Единственное, что я во всех случаях намерен сделать, – это все системные решения по налогам обсуждать с бизнес сообществом», – добавил он.

Первый вице-премьер также отметил, что правительство РФ в качестве налоговых мер для металлургов не исключает повышения НДС, теоретически возможна дифференциация возврата НДС по экспорту, но решения пока нет. «Теоретически, помимо НДС, например, возможны китайские варианты – дифференциация возврата НДС по экспорту. Только, еще раз говорю, из этого не вытекает, что мы это собираемся вводить, потому что это все вопрос обсуждаемый еще. Там есть еще варианты, но сейчас никаких решений нет», – сказал **Белоусов**.

«Дана задача, ее нужно решить. Если ее удастся решить за счет скидок, особенно если это все будет решаться не только в рамках 2021 года, но будет создан какой-то механизм, я только буду это приветствовать, конечно», – подчеркнул он.

По словам **Белоусова**, у правительства нет опасений, что только крупные компании справятся с налоговой нагрузкой. «Опасений таких нет, поскольку то, о чем идет речь, это только крупные компании. Малые компании – это вопрос с арматурой, вот там малые, мини-заводы в большом количестве. Ну, относительно малые – средние, потому что обороты у них там тоже достаточно приличные. Но там решения другого рода должны быть – стоимость сырья. А сырье для них – амортизационный лом», – пояснил он.

При этом **Белоусов** отметил, что он сторонник системных решений. «Но в мире существует такой инструмент, это элемент системного решения, как введение однократного налога. Это windfall tax – налоги, принесенные ветром», – добавил он.

Черная металлургия

Изменение налоговых инструментов коснется только черной металлургии и не затронет цветную, решения должны быть найдены в этом году, отметил **Белоусов**.

По его словам, ряд металлургов, например Evraz и «Металлоинвест», ведут себя очень ответственно, не повышая цены и предоставляя скидки. «Я могу сказать, что ряд компаний ведет себя очень ответственно. Приведу в пример Evraz, который практически не поднял цены на рельсы, он основной поставщик рельс для РЖД. То, что я знаю, вписывается в те параметры, которые были согласованы раньше. Я знаю, что «Металлоинвест» ведет себя достаточно ответственно и они уже предоставили целый ряд скидок. Важно,

какие компании инвестируют, а какие – выплачивают дивиденды», – отметил **Белоусов**.

Он добавил, что решение нужно найти уже в этом году. «Нам президент поставил рамки в послании. Нам нужно найти решение в этом году», – отметил **Белоусов**.

Ситуация с цветными металлами

Как отметил **Белоусов**, с ценами на цветные металлы тоже есть проблема. «Но она другого рода, с цветными металлами проще, потому что там есть биржевая цена. Мы там можем к чему-то привязаться, к цене Лондонской биржи, мы понимаем, механизм вырисовывается. А по черным металлам нет биржевой цены, во-первых, во-вторых, там очень широкая номенклатура и разные совершенно модели. Одно дело арматура, которую производят все, кому не лень, сотни предприятий, из амортизационного лома, там одни способы решения этой задачи. Я считаю, что нам надо заканчивать с экспортом амортизационного лома в условиях дефицита на внутреннем рынке и больше все-таки, вот там, я считаю, мы можем пошлины ввести», – сказал **первый вице-премьер**.

Задача государства

Первый вице-премьер подчеркнул, что перед государством стоит задача исполнить госпрограммы и стабилизировать цены на металл, а не отобрать деньги у металлургов.

«Нет задачи отобрать деньги у металлургов. Есть задача вписать госпрограммы и околোগосударственные программы. Потому что, кроме госкапвложений, есть программа строительства жилья, есть программы **РЖД** те же бюджетные, потому что они как сообщающиеся сосуды», – отметил **Белоусов**.

Он подчеркнул, что против нерыночных мер необходимо найти системный механизм для нейтрализации скачков мировых цен на металл. «В случае с металлургами лобовые методы повышения, введения экспортных пошлин на металл, с моей точки зрения, контрпродуктивно. Рынки устроены гораздо более сложно, мы здесь можем поломать внешние рынки. Поэтому с этой точки зрения, если будет найден системный способ решения, я буду только приветствовать», – добавил **первый вице-премьер**.

По его словам, строительство Восточного полигона подорожало на 40 млрд рублей из-за роста цен на металлы, а средства на инвестпрограмму **РЖД** на текущий год собирались «буквально по рублю».

<https://tass.ru/ekonomika/11540705>

РИА НОВОСТИ; 2021.06.02; ГЛАВА «АВТОДОРА» НАЗВАЛ СТОИМОСТЬ СТРОИТЕЛЬСТВА ТРАССЫ «МОСКВА – КАЗАНЬ»

Стоимость строительства всех этапов новой платной трассы Москва-Казань составит 639 миллиардов рублей, все её участки законтрактованы. Об этом в интервью РИА Новости заявил глава «Автодора» Вячеслав Петушенко.

«Получается 800 км – это 639 млрд рублей, из которых 150 млрд – это средства ФНБ. Контракты все заключены, подрядчики пашут», – сказал он в кулуарах ПМЭФ.

Президент России Владимир Путин, выступая в апреле с посланием Федеральному собранию, поручил открыть движение по трассе М-12 раньше срока: в конце 2023 года вместо ранее запланированного 2024 года.

Длина платной автотрассы – более 800 километров, она соединит Москву с Нижним Новгородом и Казанью. Новый автобан включен в реализацию глобального государственного проекта «Европа – Западный Китай». Дорога частично будет проложена через Владимир, Муром, Арзамас, Сергач, Канаш, Шали. Трасса позволит доехать от Москвы до Казани за 6,5 часов с разрешенной скоростью 130 километров в час.

Новая автомобильная трасса Москва-Казань-Екатеринбург, запустить движение по которой планируется до 2024 года, окупится за 9-10 лет, сообщил глава «Автодора» Вячеслав Петушенко в интервью РИА Новости в кулуарах ПМЭФ.

«Мы планируем уже в доходную часть выходить на девятый-десятый год», – сказал он.

Президент России Владимир Путин, выступая в апреле с посланием Федеральному собранию, поручил продлить платную скоростную магистраль Москва-Казань (М-12) до Екатеринбурга за три года. В конце мая Петушенко говорил, что больше половины новой 800-километровой трассы от Казани до Екатеринбурга будет бесплатной, платными будут только обход Нижнекамска и автодорога от Дюртюлей до Ачита.

<https://ria.ru/20210602/avtotrassa-1735308806.html>

РИА НОВОСТИ; 2021.06.02; ГЛАВА «АВТОДОРА» РАССКАЗАЛ О РАСХОДАХ НА ТРАССУ «КАЗАНЬ – ЕКАТЕРИНБУРГ»

Стоимость строительства автотрассы от Казани до Екатеринбурга в продолжение магистрали М-12 составит порядка 260 миллиардов рублей, сообщил в интервью РИА Новости глава госкомпании Вячеслав Петушенко в кулуарах ПМЭФ.

«Нам поставлена задача на следующей неделе уточнить трассировку, и тогда будет четкая цифра по стоимости проекта. Но мы уже сейчас понимаем, сколько заложить в финансовую модель привлечения средств ФНБ. Пока оценочная стоимость, объемы привлечения из ФНБ – 130 миллиардов рублей, – сказал он.

«Стоимость трассы от Казани до Екатеринбурга оцениваем порядка 260 миллиардов рублей. Мы понимаем, что этот инфраструктурный объект капиталоемкий, и каждую копейку нужно считать. И самое главное: мы привлекаем заемные средства, нам нужно деньги возвращать – и ФНБ, и уж тем более заемные средства, поэтому мы там обязательно всё посчитаем», – добавил он.

Общая протяженность трассы около 800 километров. «Автодор» с нуля построит 288 километровую дорогу от Дюртюлей до Ачита, остальные участки отремонтирует и реконструирует **Росавтодор**.

Ранее Петушенко сообщал, что подрядчики проекта будут, скорее всего, определены по конкурсу, а формат государственно-частного партнёрства (ГЧП) вряд ли реализуем, поскольку занимает больше времени: госкомпания ограничена сроком, поставленным **Президентом РФ Владимиром Путиным** – закончить строительство трассы в 2024 году.

<https://ria.ru/20210602/avtotrassa-1735306172.html>

ТАСС; 2021.06.02; РАБОТЫ ПО СТРОИТЕЛЬСТВУ ВТОРОЙ ВЕТКИ БАМА НАЧАЛИСЬ В БУРЯТИИ

Работы по строительству второй ветки Байкало-Амурской магистрали (БАМ) начались в Бурятии, сообщил в интервью ТАСС на Петербургском международном экономическом форуме глава региона Алексей Цыденов.

«В Бурятии работы по строительству второй ветки Байкало-Амурской магистрали начаты. Сроки согласованы, работа ведется в районе Северо-Байкальска, Нижнеангарска, Кичеры. У нас там строятся двухпутные вставки, развитие станционного, сроки согласованы, объемы работ согласованы. Более того, согласованы все экологические требования. У нас сформирована отдельная группа общественных наблюдателей, которая следит за соблюдением всех экологических стандартов», – сказал Цыденов.

Он добавил, что к работам привлечены местные специалисты, но существует проблема нехватки квалифицированных кадров.

<https://tass.ru/ekonomika/11544587>

ТАСС; 2021.06.02; «РОССЕТИ СИБИРЬ» ИНВЕСТИРУЕТ В ПРОЕКТ БАМ-2 БОЛЕЕ 5,7 МЛРД РУБЛЕЙ ЗА ТРИ ГОДА

Компания «Россети Сибирь» направит за 2021-2023 годы на реализацию мероприятий в рамках федерального проекта БАМ-2 более 5,7 млрд рублей. Об этом заявил генеральный директор компании Павел Акилин на встрече с представителями инвестиционного сообщества.

«По проекту БАМ-2, который мы выполняем по поручению правительства, у нас получается общая сумма порядка 5,7 млрд рублей на реализацию данного проекта [за период 2021-2023 годов]», – сказал Акилин.

Он добавил, что за счет реализации данного проекта компания рассчитывает получать с 2024 года дополнительную выручку в размере 6 млрд рублей за 5 лет, или 1,2 млрд рублей в год.

В **пресс-службе** компании ТАСС уточнили, что проект включает в себя 35 мероприятий, 2 из которых уже реализованы в 2020 году. «Реализация проекта БАМ-2 приведет к развитию электроэнергетической инфраструктуры по направлению Кузбасс – порты Дальнего Востока и позволит увеличить пропускную способность Восточного полигона **ОАО «РЖД»** (БАМ и Транссиб) к 2024 году в 1,5 раза – до 180 млн тонн в год», – отметили в **пресс-службе**.

<https://tass.ru/sibir-news/11541045>

ПРАЙМ; 2021.06.02; ЗАДАЧА ФИНАНСИРОВАНИЯ СКИДКИ РЖД ДЛЯ ПОСТАВОК ТОПЛИВА В ДФО ЦЕЛИКОМ НЕ РЕШЕНА – ШУЛЬГИНОВ

Поиск источников финансирования субсидии **РЖД** для поставок топлива на Дальний Восток продолжается, средства из ФНБ для этих целей не рассматриваются, сообщил в интервью РИА Новости на полях ПМЭФ министр энергетики России Николай Шульгинов.

«Поиск источников финансирования сейчас продолжается», – сказал Шульгинов, отвечая на вопрос о недостающем объеме средств для финансирования субсидии **РЖД**.

На вопрос о том, есть ли среди рассматриваемых источников финансирования субсидии ФНБ, министр ответил: «ФНБ среди них нет. Но источники мы найдем, мера поддержки точно нужна».

Минэнерго РФ в 2020 году предложило субсидировать тарифы **РЖД** на перевозку топлива на Дальний Восток в размере до 4 тысяч рублей на тонну

для борьбы с топливным дефицитом бензина в регионе. Долгое время вопрос об источниках финансирования такой скидки оставался открытым.

В мае **вице-премьер** РФ Александр Новак сообщил, что финансировать субсидии **РЖД** на перевозку топлива в Дальневосточный федеральный округ (ДФО) планируется за счет средств, которые ранее были заложены налоговым законодательством на надбавку к демпфирующему механизму для цен на топливо непосредственно для Дальнего Востока.

Сейчас в Госдуму внесен законопроект о корректировке демпфирующего механизма для сглаживания колебаний цен на топливо в России. В числе прочего, он предусматривает исключение и кодекса «дальневосточного демпфера», который по факту работал неэффективно. Однако эта надбавка оставляет только 2 тысячи рублей на тонну. Таким образом, нерешенным остается вопрос об остальной половине средств, недостающих на субсидии **РЖД**.

ТАСС; 2021.06.02; СТРОИТЕЛЬСТВО СОВРЕМЕННОГО ЗАПРАВОЧНОГО КОМПЛЕКСА ПЛАНИРУЕТСЯ В АЭРОПОРТУ КРАСНОЯРСКА

Современный заправочный комплекс, работающий по принципу заправки «в крыло», планируют построить в аэропорту Красноярска. Об этом в среду сообщил губернатор Красноярского края Александр Усс на Петербургском международном экономическом форуме (ПМЭФ).

«У нас есть хорошие перспективы создания современного заправочного комплекса, заправка «в крыло». «Роснефть» готова это сделать, но до этого следует увязать этот проект с ремонтом перрона. В общей сложности на это требуется минимум 6 млрд рублей, соответствующие заявки сделаны и [**вице-премьер** правительства РФ] **Марат Хуснуллин** об этом знает, и структуры, занимающиеся авиацией, тоже в курсе», – сказал Усс на панельной дискуссии о развитии региональной и местной аэропортовой сети Сибири.

В среду на площадке ПМЭФ Усс, председатель совета директоров группы компаний «Волга-Днепр» Алексей Исайкин и генеральный директор красноярского аэропорта Андрей Метцлер подписали соглашение о взаимодействии в сфере развития межрегиональных и международных перевозок грузов через международный аэропорт Красноярск. По словам Усса, подписание этого соглашения конкретизирует планы в создании грузового авиационного хаба в аэропорту города Красноярска. В правительстве Красноярского края уточнили ТАСС, что потенциальный экономический эффект от реализации соглашения составит 267 млн рублей.

Исайкин сказал журналистам, что 2020 год показал потенциал аэропорта. «Увеличили объем перевозок в течение 2020 года в пять раз, аэропортовая инфраструктура с этим справилась <...>. Мы не уткнулись в потолок при этом увеличении, есть возможности для дальнейшего развития <...>. У Красноярска есть дальнейший потенциал для развития не только и не столько как регионального хаба, но как реально межконтинентального, международного», – сказал Исайкин.

Аэропорт Красноярск (Емельяново) построен в 1980 году, с 1993 года имеет статус международного. В декабре 2017 года был открыт новый пассажирский терминал площадью 58 тыс. кв. метров. Аэропорту присвоено имя прославленного тенора, уроженца Красноярска Дмитрия Хворостовского. Под оперативным управлением красноярского аэропорта находится аэропорт Черемшанка.

В понедельник, 31 мая, «Аэрофлот» открыл в Красноярске второй после московского Шереметьево международный авиахаб. На первом этапе авиакомпания планирует выполнять рейсы в Сочи, Симферополь, Краснодар, Иркутск и Благовещенск.

<https://tass.ru/ekonomika/11538249>

ТАСС; 202106.02; РЕКОНСТРУКЦИЯ ВЗЛЕТНО-ПОСАДОЧНОЙ ПОЛОСЫ АЭРОПОРТА В КУРСКЕ ВОШЛА В ПРОГРАММУ ДО 2030 Г.

Работы по реконструкции взлетно-посадочной полосы аэропорта в Курске, позволяющие принимать воздушные суда большей вместимости, вошли в программу на 2025-2030 годы, соответствующие договоренности достигнуты с **Минтрансом РФ**. Об этом в среду в интервью ТАСС на Петербургском международном экономическом форуме (ПМЭФ) сообщил губернатор региона Роман Старовойт.

«С **Минтрансом** над удалось договориться о реконструкции взлетно-посадочной полосы, которая имеет ограничения по приему судов, на 2025-2030 год. Нас включили в программу, появится возможность совершать рейсы на судах вместимостью до 100 кресел, может быть, большую частоту полетов введем», – сказал Старовойт.

Ранее власти Курской области перенесли сроки строительства нового здания аэропорта из-за пандемии, вместо строительства в текущем году запланирована реконструкция действующего аэровокзала. Завершить работы стоимостью 150-200 млн руб. планируется к первому кварталу 2022 года.

«Сейчас заканчиваем разработку реконструкции, мы оперативно, не останавливая авиационное сообщение, сможем провести реконструкцию существующего здания аэровокзала», – отметил губернатор региона.

ТАСС; 2021.06.02; В АЭРОПОРТУ СТАВРОПОЛЯ В 2021 ГОДУ ОТРЕМОНТИРУЮТ ТЕРМИНАЛ И ВЗЛЕТНО-ПОСАДОЧНУЮ ПОЛОСУ

Аэровокзальный комплекс и взлетно-посадочную полосу отремонтируют в 2021 году в аэропорту Ставрополя, что позволит открыть международные рейсы и в полтора раза увеличить пассажиропоток. Об этом сообщил ТАСС в кулуарах Петербургского международного экономического форума (ПМЭФ) губернатор Ставропольского края Владимир Владимиров.

«По Ставрополю – вчера разместили аукционную документацию на строительство нового терминала, к 1 августа должны получить партнера и начать стройку. Параллельно **Росавиация** в июле разместит документацию на конкурс по реконструкции взлетно-посадочной полосы», – сказал он.

По словам главы региона, после этого из аэропорта начнутся международные авиаперевозки, а пассажиропоток сможет увеличиться в полтора раза и впервые достичь полумиллиона человек. «Мы рассчитываем, что в этом году аэропорт Ставрополь обслужит впервые за всю историю полмиллиона пассажиров, а в будущем рассчитываем на 800 тыс. человек, аэропорт Минвод в этом году обслужит порядка 3 млн пассажиров», – добавил губернатор.

Владимиров написал на своей странице в Instagram, что проект нового аэровокзального комплекса аэропорта Ставрополь получил положительное заключение Главгосэкспертизы России. Процедура выбора подрядной организации на проведение работ уже началась.

«Новый аэровокзал общей площадью 5 тыс. 889 квадратных метров – это новый высокий уровень сервиса для путешественников, а главное – пропускная способность аэропорта. По замыслу проектировщиков, в общей сложности через старый и новый терминалы смогут проходить 520 пассажиров в час. За год эта цифра ориентировочно составит более полумиллиона человек. Растущий пассажиропоток поможет нам расширить географию деловых, партнерских и туристических связей региона», – написал глава Ставрополья.

Губернатор также сообщил, что в текущем году значительно расширилась линейка рейсов в двух аэропортах. «Мы вошли в программу президентскую по субсидированию авиаперелетов, направили 117 млн рублей на это в 2021 году. Получили девять новых направлений по России», – сказал Владимиров. В Ставропольском крае находятся два международных аэропорта – в Минеральных Водах (крупнейший на Северном Кавказе) и Ставрополе. Общий пассажиропоток аэропортов Ставрополья в 2020 году составил 1,8 млн пассажиров.

<https://tass.ru/ekonomika/11540009>

ТАСС; 2021.06.02; ПУНКТ ПРОПУСКА «ДУБКИ» НА ГРАНИЦЕ С ЛИТВОЙ ПОД КАЛИНИНГРАДОМ ПЛАНИРУЮТ ОТКРЫТЬ В 2022 ГОДУ

Власти Литвы планируют открытие **пункта пропуска** «Дубки» на границе с РФ в Калининградской области к 1 июня 2022 года. Об этом сообщил в интервью ТАСС губернатор области Антон Алиханов в среду на площадке Петербургского международного экономического форума (ПМЭФ).

Строительство **пункта пропуска** «Дубки» началось в 2015 году, он должен разгрузить действующий пропускной пункт «Чернышевское». Ввод в эксплуатацию нового пункта планировался на 2017 год в рамках федеральной программы «Государственная граница РФ на 2012-2020 годы», но был перенесен. Приказ **Минтранса России** о его открытии с российской стороны вступил в силу 13 декабря 2020 года. Литовская сторона в тот момент оказалась не готовой открыть его со своей стороны.

«Официально нас уведомило министерство иностранных дел Литвы, что они [откроют **пункт пропуска** со своей стороны] к 1 июня 2022 года», – сказал Алиханов.

Литовская сторона объяснила задержку с открытием пункта со своей стороны провалом, образовавшемся на ведущей к нему дороге, и сообщила, что решит проблему к лету 2022 года, сообщил Алиханов, добавив, что, по его мнению, эту проблему можно решить раньше.

Новый **пункт пропуска** остро необходим Калининградской области, отметил Алиханов. «Этот **пункт пропуска** в Дубках современный – 49 полос, огромная пропускная мощность, около 4 тыс. автомобилей в день, это позитивно отразится на транзите». Развитие транзита – одна из важных задач, стоящих перед регионом, отметил губернатор. «Мы сейчас много, благодаря решениям **Президента РФ** и правительства РФ, делаем для того, чтобы развивать транзитную компоненту и на этом зарабатывать. Был принят недавно закон по эксперименту по маркировке импортной алкогольной продукции на территории Калининградской области. Посмотрим, как он будет реализовываться. Я думаю, что мы здесь тоже увидим рост и транзитных перевозок, связанных с алкогольной продукцией», – уточнил он.

ТАСС; 2021.06.02; ЭКСПЕРТЫ ПЛАТФОРМЫ НТИ И ФОНДА ЦСР ПРОАНАЛИЗИРУЮТ РАЗВИТИЕ РЫНКА БЕСПИЛОТНОГО ТРАНСПОРТА

Платформа Национальной технологической инициативы (НТИ) и Фонд «Центр стратегических инициатив» (Фонд ЦСР) договорились о проведении совместных исследований развития перспективных технологических

направлений, в том числе сферы беспилотного транспорта. Соответствующее соглашение было подписано в среду на площадке Петербургского международного экономического форума (ПМЭФ), сообщила **пресс-служба** Платформы НТИ.

«Платформа Национальной технологической инициативы (НТИ) и Фонд «Центр стратегических разработок» (ЦСР) подписали соглашение о сотрудничестве в сферах информационно-просветительской и исследовательской деятельности. <...> [Стороны будут] заниматься совместными аналитическими проектами, в частности в области изучения беспилотного транспорта», – говорится в сообщении.

На сегодняшний день в России около двух десятков команд заняты разработкой систем автономного управления наземным транспортом. Часть из них уже готова к коммерциализации технологий в нишевых сегментах, уточнила **пресс-служба** Платформы НТИ. Исследования в этой сфере также ведет ряд вузов.

<https://tass.ru/ekonomika/11538075>

ТАСС; 2021.06.02; СТРОИТЕЛЬСТВО ЮЖНОГО ОБХОДА ИРКУТСКА ПРЕДВАРИТЕЛЬНО ОЦЕНИВАЕТСЯ В 7 МЛРД РУБЛЕЙ

Стоимость строительства южного обхода Иркутска протяженностью более 16 км, который необходим для разгрузки городских дорог от транспорта, составит, по предварительным оценкам, около 7 млрд рублей. Об этом в среду сообщил ТАСС губернатор Иркутской области Игорь Кобзев на полях Петербургского международного экономического форума (ПМЭФ).

«Мы завершаем трассировку обхода. По нашим данным, протяженность составит более 16 км. Туда войдут три моста, две развязки. <...> Планируем в конце этого года разыграть контракт [на проектирование]. Где-то около 7 млрд рублей будет объем затрат [на строительство]», – сказал Кобзев.

Он отметил, что проект будет трудоемким и затратным, в частности, из-за перепадов высот на местности, где планируется построить дорогу.

Власти региона ведут диалог с федеральными ведомствами по поводу выделения финансирования. Возможно, проект будет включен в национальный проект «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**». При проектировании и строительстве правительство региона планирует консультироваться с экспертами из профильных федеральных структур.

По словам Кобзева, обход позволит на 60% снизить транспортную нагрузку в Свердловском округе Иркутска и в граничащем с ним поселке Маркова Иркутского района. «Я считаю, что для Иркутска это будет первая веха в стабилизации транспортной напряженности. <...> Других способов

снижения такой напряженности внутри городской черты мы не видим», – сказал губернатор.

Ежедневно в часы пик в Иркутске образуются многокилометровые пробки, транспортная проблема обостряется зимой из-за снега. В Иркутске проживают около 630 тыс. человек, численность населения Иркутской агломерации (вместе с пригородом и городами Ангарск, Усолье-Сибирское, Шелехов) превышает 1 млн человек. Город имеет выходы на федеральные трассы Р-255 «Сибирь» и Р-258 «Байкал», с которых транспорт транзитом проходит через Иркутск.

<https://tass.ru/ekonomika/11537059>

ТАСС; 2021.06.02; ПРОЕКТ ПЕРЕНОСА ДОРОГ С ПЛОТИНЫ БРАТСКОЙ ГЭС ПЛАНИРУЕТСЯ ПОДГОТОВИТЬ К 2025 ГОДУ

Власти Иркутской области планируют к 2025 году подготовить проект строительства моста через Ангару для выноса автомобильной и железной дорог с плотины Братской ГЭС, высокая транспортная нагрузка на которую создает риск катастроф. Об этом в среду сообщил ТАСС губернатор Игорь Кобзев на полях Петербургского международного экономического форума(ПМЭФ).

«Мы проговорили с руководством железной дороги, с Олегом Белозеровым (генеральный директор РЖД – прим. ТАСС), и он рассматривает включение этого объекта, а это очень важный и непростой объект, в стратегию транспортного развития с 2025 по 2030 год. <...> До 2025 года мы сделаем проектное решение», – сказал Кобзев.

По его словам, сейчас рассматриваются разные варианты финансирования строительства моста через Ангару, по которому транспорт пойдет в обход плотины. Сама плотина после того, как появится альтернативный путь, станет резервной дорогой.

Ранее власти Иркутской области обратились к **Минтрансу РФ** с просьбой помочь в решении вопроса о выносе автомобильной и железной дорог с плотины Братской ГЭС. В 2019 году власти региона оценивали строительство моста почти в 100 млрд рублей.

<https://tass.ru/ekonomika/11537341>

ТАСС; 2021.06.02; ПРОЕКТИРОВАНИЕ ЧЕЛЯБИНСКОГО МЕТРОТРАМА ЗАВЕРШАТ В 2022 ГОДУ

Проектирование челябинского метро, интегрированного с трамвайной сетью города, завершат в 2022 году. Еще два-три года потребуются на его строительство, сообщил губернатор Челябинской области Алексей Текслер в

интервью ТАСС на Петербургском международном экономическом форуме (ПМЭФ).

По данным Минтранса Челябинской области, метро в Челябинске строят с 1992 года, а трамвайные пути не обновляли последние 15 лет, средний возраст трамвайного вагона составляет 30 лет.

«Понятно, что достройка [метро в Челябинске] в том виде, как оно было спланировано в 80-е годы, не эффективна. В итоге мы пришли к сценарию развития метротрама: нужно связать действующую трамвайную сеть с подземкой, которую завершить. Мы сейчас завершаем технико-экономическое обоснование, в следующем году завершим проектирование, и два-три года уйдет на строительство», – сказал губернатор.

По словам Текслера, метротрам фактически свяжет между собой все районы города. При этом в центре Челябинска, где имеется наибольшая концентрация транспорта и светофоров, трамваи будут двигаться по подземным туннелям, что позволит перевозить пассажиров динамично. Средняя скорость метротрамвая будет более 35 км в час, тогда как сейчас средняя скорость трамвая составляет порядка 17 км в час.

Одна треть необходимых для реализации проекта туннелей уже существует, две трети туннелей надо построить. Кроме того, потребуется модернизировать всю существующую трамвайную сеть города, обновить ее инфраструктуру и рельсы. Также будет полностью обновлен трамвайный парк (180 новых вагонов).

<https://tass.ru/ekonomika/11543333>

РИА НОВОСТИ; 2021.06.02; СТРОИТЕЛЬСТВО ВТОРОГО МОСТА ЧЕРЕЗ ОБЬ В ЮГРЕ МОГУТ НАЧАТЬ В 2021 ГОДУ

Строительство второго крупного моста через реку Обь в Ханты-Мансийском автономном округе могут начать в 2021 году, средства в бюджете Югры в рамках софинансирования проекта заложены, сообщила глава региона Наталья Комарова в интервью РИА Новости в рамках Петербургского международного экономического форума.

Ранее сообщалось о проектировании второго моста через Обь в Сургутском районе, который, как предполагается, станет частью федеральной трассы Тюмень – Сургут – Новый Уренгой – Надым – Салехард. Первый мост протяженностью более двух километров был возведен за пять лет и открыт в 2000 году. В начале 2018 года губернатор Югры отмечала, что он давно исчерпал свой ресурс с точки зрения проходимости и сегодня используется интенсивнее, чем было предусмотрено проектным решением.

Как отметила Комарова в среду, протяженность будущего мостового перехода составит 1,7 километра, а с подъездными путями – свыше 43

километров. По ее словам, специалисты разработали проектно-сметную документацию, которая проходит государственную экспертизу, и в июле, в соответствии с контрактом, в правительстве Югры ожидают выдачу заключений на этот проект.

«Правительство региона включило этот проект в государственную программу и обеспечивает бюджетное финансирование в объеме, необходимом, чтобы мы могли – по новым правилам, это теперь допустимо – продать контракт уже в этом году и начать работу», – сказала Комарова.

Власти округа также сотрудничают с правительством РФ в этом направлении, кроме того, формируется финансово-экономическая модель сопровождения проекта на условиях софинансирования: 60% – за счет федерального бюджета, 40% – за счет средств округа, уточнила губернатор Югры.

«Возможно привлечение и внебюджетных средств в том же соотношении. Мы заинтересованы в создании этого объекта, речь идет не только о регионе, но и об интересах государства – мост имеет государственное значение... Деньги в бюджете заложены с нашей стороны», – добавила Комарова.

<https://ria.ru/20210602/most-1735272328.html>

ТАСС; 2021.06.02; РОССИЯ И ГЕРМАНИЯ МОГУТ ВМЕСТЕ СОЗДАТЬ ЭЛЕКТРОПАРОМЫ НА СОЛНЕЧНОЙ ЭНЕРГИИ

Россия и Германия формируют техническое задание для электропаромов на солнечной энергии, сообщил первый замглавы Минпромторга РФ Василий Осьмаков в ходе пленарного заседания «4-го дня предпринимателей: Россия в Мекленбурге – Передней Померании», который проходит в рамках Петербургского международного экономического форума.

«Сейчас мы активно обсуждаем с коллегами электропаромы на солнечной энергии, причем это [ранее] <...> обсуждалось как нечто гипотетическое, а сейчас уже формируется техническое задание», – отметил Осьмаков.

По его словам, не снижаются, а сохраняются позитивные темпы в товарообороте между Россией и землей Мекленбург – Передняя Померания, он составил порядка €400 млн в 2020 году.

«Это серьезная цифра, и отрадно то, что в структуре взаимодействия между нами и землей очень высокая доля технологической составляющей. За это время – с 2018 г. по 2020 г. – реализованы проекты от беспилотников до демонтажа атомных электростанций», – подчеркнул Осьмаков.

Он добавил, что Россия является лидером в сфере автономного судовождения и это формирует «очень интересный и правильный трек

взаимодействия между Россией и землей Мекленбург – Передняя Померания» именно в судостроении.

<https://tass.ru/ekonomika/11536835>

ЭКОНОМИКА СЕГОДНЯ; 2021.06.02; ГУБЕРНАТОР ЧИБИС РАССКАЗАЛ О ПЕРСПЕКТИВАХ ПЕРЕВАЛКИ СПГ В МУРМАНСКОЙ ОБЛАСТИ

Открытие перевалки СПГ через постоянную инфраструктуру предварительно запланировано на 2023 год, отметил в комментарии ФБА «Экономика сегодня» губернатор Мурманской области Андрей Чибис.

Минтранс РФ разработал законопроект, предусматривающий установление в иностранной валюте тарифов морских портов на услуги по хранению и перевалке сжиженного природного газа (СПГ).

Речь идет о внесении изменений в федеральный закон «О морских портах РФ». Положение, как утверждают в **Минтрансе**, поспособствует реализации строительства морских перегрузочных комплексов для СПГ-проектов.

Перевалки предлагаются в Мурманской области и на Камчатке, через которые идут поставки с СПГ-проектов «Новатэка» на Ямале. Ранее глава «Новатэка» Леонид Михельсон на совещании у **Президента РФ** предлагал зафиксировать перевалочные тарифы в валюте.

Данное решение должно увеличить инвестиционную составляющую завода «Арктик СПГ – 2», который в настоящее время активно строится.

«Первая перевалка СПГ борт в борт выполнена компанией «Новатэк» в ноябре прошлого года. Она перенесена из Норвегии и осуществляется в Кильдинском проливе. Это важный проект для развития порта Мурманск и Северного морского пути, который позволит активизировать логистику СПГ до потребителя. Перевалка борт в борт – это временная схема, «Новатэк» планирует создать перевалку СПГ через плавучие хранилища в бухте Ура (губа), и здесь уже завершены проектные работы», – констатирует Чибис.

Первая перевалка через постоянную инфраструктуру предварительно запланирована на 2023 год. Данный **комментарий** государственный деятель дал ФБА «Экономика сегодня» в эксклюзивном интервью на Петербургском международном экономическом форуме.

Что касается первой российской перевалки СПГ борт в борт, то она произошла в районе порта Хоннингсвог на севере Норвегии. СПГ-газовоз ледового класса Arc7 «Владимир Русанов» перегрузил партию сжиженного газа с завода «Ямал СПГ» на танкер «Псков».

Схема позволяет эффективней использовать плавсостав: арктические танкеры вывозят больше СПГ с производств на Ямале, а для доставки сырья в ЕС используются суда меньшего ледового класса, которым опасно заходить в арктические льды.

<https://rueconomics.ru/522174-gubernator-chibis-rasskazal-o-perspektivakh-perevalki-spg-v-murmanskoi-oblasti>

ВЕДОМОСТИ; ДЕНИС ИЛЮШЕНКОВ, ИВАН ЧЕБЕРКО; 2021.06.03; ТРАССА М11 «НЕВА» СТАНЕТ БЕСПИЛОТНЫМ ТРАНСПОРТНЫМ КОРИДОРОМ; ГРУЗОВИКИ-БЕСПИЛОТНИКИ МОГУТ ПОЕХАТЬ ПО НЕЙ УЖЕ В СЛЕДУЮЩЕМ ГОДУ

На Петербургском международном экономическом форуме 3 июня будет подписано соглашение по организации на скоростной платной трассе М11 «Нева» беспилотного транспортного коридора. Подписи под документом поставят представители «Камаза», «Национальных телематических систем» (НТС), X5 Retail Group и Первой экспедиционной компании. Об этом «Ведомостям» рассказал источник, близкий к **Минтрансу РФ**. Гендиректор и совладелец НТС Алексей Нащекин сообщил «Ведомостям»: «Мы объединяем усилия под эгидой **Минтранса**. Коридор от Москвы до Петербурга нужен для тестовой эксплуатации беспилотных грузовиков – они будут перевозить грузы между логистическими терминалами, находящимися недалеко от трассы». Как пояснил «Ведомостям» источник в отрасли, соглашение также подпишут «Деловые линии», ассоциация «Цифровой транспорт и логистика», Globaltruck, «Сберавтотех» и сам **Минтранс РФ**.

«Организация движения в тестовом режиме предполагается в 2024 г., но мы уверены, что поедет быстрее – уже в следующем году. Задача состоит из двух частей: нужна новая инфраструктура и новый транспорт, беспилотники», – описывает Нащекин. Варианта создания инфраструктуры два: государственно-частное партнерство и строительство ее **Минтрансом** за бюджетные средства с дальнейшим предоставлением доступа на равных правах всем желающим. По расчетам НТС, оборудование 1 км трассы инфраструктурой для беспилотников обходится примерно в 6 млн руб. Длина М11 – 669 км, на ее оборудование может понадобиться около 4 млрд руб.

В части беспилотных крупнотоннажных грузовиков наивысшая готовность к тестированию у «Камаза», отмечает Нащекин. По его словам, в тестировании будут принимать участие исключительно электрические автомобили, которые в дальнейшем планируется оборудовать водородными топливными элементами для увеличения дальности хода на одной заправке – наряду с беспилотностью это позволит снизить себестоимость перевозки до двух раз, в сравнении с использованием грузовиков на ДВС.

Движение автомобилей-беспилотников без инженера-испытателя на водительском месте по дорогам общего пользования в России запрещено. С конца 2018 г. правительство проводит эксперимент по тестированию таких автомобилей на дорогах общего пользования – им было разрешено ездить на ряде территорий Москвы и Республики Татарстан, но только с испытателем за рулем. Позднее, в 2020 г., действие эксперимента было расширено на 11 регионов. Участие в нем принимают «Яндекс», «Камаз», МАДИ, КБ «Аврора», «Иннополис», НПО «Старлайн» и др.

«Срок проведения пилотного эксперимента будет расширен до 2024 г., и туда должны быть включены дороги общего пользования и убраны обязательства по непосредственному нахождению водителя в кабине», – знает Нащекин. По его словам, будет допущен удаленный контроль транспортного средства через диспетчера. Соответствующие изменения в постановление правительства № 1415 2018 г., регламентирующее проведение госэксперимента, в ближайшее время внесет Минпромторг. Представитель «Камаза» подтвердил «Ведомостям» планы по подписанию соглашения.

Директор Института экономики транспорта НИУ ВШЭ Михаил Блинкин напоминает, что до сих пор действует Венская конвенция о международном движении, в которую вступил еще СССР: «Там есть пункт 8.1, в котором сказано, что за рулем транспортного средства находится водитель. Этот пункт до сих пор не отменен. Исключение сделано в последние годы для технологии hub-to-hub (от узла до узла. – «Ведомости») на дорогах высшей технической категории. И в этом смысле трасса М11 отвечает этому критерию. То есть движение беспилотников без выхода на локальную сеть дорог соответствует мировому опыту, хоть и не соответствует конвенции в целом».

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2021/06/03/872614-trassa-m11-neva>

ВЕДОМОСТИ; 2021.06.02; РЖД ПЛАНИРУЕТ ОТПРАВИТЬ ПЕРВЫЙ РЕГУЛЯРНЫЙ ПОЕЗД ИЗ ИНДИИ В РОССИЮ В ИЮНЕ

В июне 2021 г. логистическая «дочка» РЖД впервые планирует отправить регулярный контейнерный поезд из Индии в РФ по международному транспортному коридору «Север-Юг», сообщил «Ведомостям» гендиректор «РЖД Логистики» (РЖДЛ) Дмитрий Мурев на конференции «Трилогия. Транспорт. Инвестиции. Логистика», организованной в рамках ПМЭФ. Ранее по этому маршруту осуществлялись только тестовые отправки.

«В июне мы планируем запустить еще один поезд, уже не тестовый, а постоянный. Надеемся, что контрагенты, которые повезут груз, будут готовы, не смотря на санкционные сложности, эту отправку совершать, – сказал Дмитрий Мурев. – Отсутствие жд-ветки (в Иране) не мешает нам

организовывать перевозки. Да, там они автомобильные, но это в любом случае мультимодальный сервис».

По словам Мурева, по иранской части МТК «Север-Юг» осуществляются в основном автомобильные перевозки, так как 250-км участок Решт – Астара на территории Ирана пока еще не достроен и сроки окончания работ пока не ясны.

«Есть очень много вопросов по иранской части коридора. Он должен проходить по землям сельхозназначения. Иранцы до сих пор решают вопрос их использования и привлечения инвестиций в строительство этой ветки. Санкционный режим, который есть вокруг Ирана, безусловно мешает, и международные игроки, которые могли бы включиться в проект, выжидают, как будет развиваться ситуация», – добавил Мурев.

Гендиректор РЖДЛ добавил, что грузопоток между Европой и Индией и наоборот по МТК – это в основном товары народного потребления.

МТК «Север – Юг», соединяющий Санкт-Петербург (Россия) и Мумбаи (Индия) имеет протяженность 7,2 тыс. км. Соглашение о создании МТК подписано в 2000 году странами, по территориям которых пройдет этот маршрут – Россией, Индией и Ираном. Основные преимущества коридора перед другими маршрутами (в частности, перед Суэцким каналом) – сокращение в два и более раза расстояния перевозок, а также снижение стоимости транспортировки грузов.

Западный маршрут МТК – прямое железнодорожное сообщение через пограничные переходы Самур (Россия) – Ялама (Азербайджан) с дальнейшим выходом на железнодорожную сеть Ирана через пограничный переход Астара (Азербайджан) – Астара (Иран).

В октябре 2016 года РЖДЛ совместно с российскими и зарубежными партнерами осуществила первую тестовую отпарку контейнеров с радиаторами из Индии через Иран и Азербайджан по западному маршруту коридора в транспортно-логистический комплекс «Фрейт Вилладж Ворсино» в Калужской области.

Мультимодальный маршрут включает использование морского-, авто- и железнодорожного транспорта. Контейнеры с промышленными радиаторами были отправлены морем из Мумбая в иранский порт Бендер-Аббас, затем по железной дороге до станции Решт, отсюда автомобилями в Астара, далее снова перегружены на железную дорогу и доставлены к месту назначения в РФ.

<https://www.vedomosti.ru/business/news/2021/06/02/872523-rzhd-planiruet-otpravit-pervii-regulyarnii-poezd-iz-indii-v-rossiyu-v-iyune>

ИЗВЕСТИЯ; ОЛЕСЯ ТЕРНОПОЛЬСКАЯ; 2021.06.02; «ИНФРАСТРУКТУРНЫЕ ПРОЕКТЫ – ОБЯЗАТЕЛЬНАЯ ОСНОВА ДЛЯ ЭКОНОМИЧЕСКОГО РОСТА»; ПЕРВЫЙ ВИЦЕ-ПРЕЗИДЕНТ ГАЗПРОМБАНКА АЛЕКСЕЙ ЧИЧКАНОВ – О НОВЫХ АЭРОПОРТАХ В РЕГИОНАХ, ЭКОТРАНСПОРТЕ И ВЫСОКОТЕХНОЛОГИЧНОЙ МЕДИЦИНЕ

Правительство России расширило перечень отраслей, в которые регионы смогут направлять средства от реструктуризации бюджетных кредитов. Речь идет в том числе о проектах в рамках государственно-частного партнерства (ГЧП). Мера позволит развивать инфраструктуру на местах в значимых сферах – например, транспорте. Финансирование на основе ГЧП – это поиск индивидуального решения для каждого проекта, будь то автодорога, мост или социальный объект. О том, каким критериям они должны соответствовать и какую работу нужно проделать региону, чтобы сотрудничать с банком, «Известиям» в преддверии Петербургского международного экономического форума (ПМЭФ) рассказал первый вице-президент Газпромбанка Алексей Чичканов.

Важные отрасли

– В 2020-м ПМЭФ отменили из-за пандемии, но в этом году было решено проводить его очно.

– Очень рад наконец-то очному формату. Только лишившись личного общения на форуме, понимаешь, насколько оно важно как бизнес-, так и в социальном плане. Жду, как всегда, интересных дискуссий, общения с единомышленниками и партнеров, голодных до новых ГЧП-проектов.

– Какова, на ваш взгляд, динамика рынка государственно-частного партнерства (ГЧП) в России и для каких отраслей этот инструмент особенно актуален?

– Рынок достаточно молодой и быстрорастущий, в среднем он увеличивается на 30–40% в год. Базовый 115-й федеральный закон «О концессиях» вышел в 2005 году. По сути, он был написан и основан на потребностях транспортной отрасли.

По мере развития и получения опыта появились и другие сектора экономики, привлекающие инвестиции. Во-первых, это те ниши здравоохранения, где реально частично окупить внебюджетные инвестиции. Речь о высокотехнологичной медицинской помощи и проектах в области онкологии. Медицина в принципе является устойчивым трендом в последние годы – финансирование здравоохранения в 2020 году составило уже 5,3% ВВП.

По линии ЖКХ – это мусоропереработка, строительство мусоросортировочных полигонов. В социальной сфере на дефицит школ в регионах оперативно отреагировало федеральное правительство, выпустив в феврале этого года дополнение к государственной программе «Развитие образования», которое позволяет строить и эксплуатировать школы по концессионным соглашениям, используя субсидии из федерального бюджета.

– А цифровая инфраструктура? Для каких проектов в этой области актуально партнерство с государством?

– В связи с бурным ростом цифровых услуг всё больше становится проектов, в основе которых лежит IT-платформа. Тут многое зависит от воли государства поддержать проект на законодательном уровне. Яркий пример – уникальный федеральный проект создания системы маркировки товаров «Честный знак». Производство и продажу отдельных видов продукции важно отслеживать в интересах борьбы с контрафактом, чтобы была понятна логистика и вообще – что попадает на прилавки и приобретается потребителями. Это позволяет автоматически отсеять весь массив «серой» продукции.

Сюда же отнесем такие технологичные проекты, как система взимания платы «Платон» и система оплаты проезда free flow, реализованная на ЦКАД. Она представляет собой открытую систему проезда и считывание информации о проезжающих автомобилях по госномерам. Отсутствие шлагбаумов и операторов серьезно удешевляет проект, увеличивает скорость проезда.

В скором времени могут «выстрелить» проекты в сфере городского экологического транспорта. Выделю современные скоростные трамваи, которые в шесть раз дешевле метро при сравнимой пропускной способности. Прогнозирую, что их в городах-миллионниках будет больше. Люди понимают, что на красивом удобном трамвае с низким полом, кондиционером, wi-fi доехать до работы куда приятнее, чем стоять в пробках в машине, платить за бензин и парковку и переживать из-за потери стоимости автомобиля. Кроме того, российские производители нацелены на производство большого количества подвижных составов.

– Сейчас много говорят о концепции «умных городов», причем зачастую речь о моногородах ввиду их компактности и близости к стратегическому работодателю. Есть масштабный комплексный проект в узбекском Нурафшане. В дальневосточном Большом Камне ждут такое же предложение от южнокорейской госкорпорации LH Corporation. Бывший глава департамента культуры Москвы Сергей Капков пытается создать «точку притяжения» из Первоуральска. Прослеживается ли здесь роль коммерческих банков, имеется ли перспектива структурировать отдельные вещи на базе ГЧП? Рассматриваете международные синдикаты?

– Да, нам о них известно. Есть и аналогичные примеры: взять хотя бы «Цифровое Приморье» на Дальнем Востоке. Мы поддерживаем подобные инициативы и хотели бы участвовать в качестве финансирующей стороны, так как эти проекты создают мультипликативный эффект для всей экономики.

Главный барьер в реализации – ограниченность муниципальных бюджетов, для которых и создается такая инфраструктура. На наш взгляд, требуется консолидация усилий региональных властей и институтов развития. Именно они в состоянии взять на себя те риски по постепенному развитию цифровой инфраструктуры, которые не зависят от оператора системы и в то же время не могут быть приняты на уровне муниципалитетов.

Проблемы и решения

– С какими проблемами вы чаще всего сталкиваетесь при реализации ГЧП-проектов в регионах?

– У нас длительный инерционный цикл подготовки проектов. Инициация и структурирование длится, по нашим оценкам, полтора – два с половиной года. Поэтому банкам интересны крупные, капиталоемкие проекты. Мы тратим много времени на «упаковку» проекта, куда входит анализ, консультации, поиск инвестора и многое другое. Вот почему один большой проект окупается гораздо лучше, чем несколько маленьких. Это не означает, что в крупных проектах не считают деньги. Наоборот, существует сложный многоэтапный контроль с техническим надзором и банковским сопровождением контрактов вплоть до «двадцатого» подрядчика.

Наш бизнес подразумевает очень много коммуникаций не только с инициаторами и заемщиками по проектам, но и с властью. Ее представителям необходимо объяснять детали, а иногда и суть механизмов ГЧП. Очень важно, чтобы у контрагентов не было большой ротации кадров, то есть была сформированная команда на весь период переговорного процесса, и люди имели общие взгляды на ситуацию.

Во многом рынок ГЧП страдает от отсутствия стандартов, в том числе в подходе федеральных, региональных и муниципальных чиновников к вопросу, какие проекты должны реализовываться и на каких принципах. Зачастую у них не только разные взгляды на приоритеты развития отраслей или разный аппетит к риску (что еще можно понять), но и трактовка федерального законодательства. Это сразу «убивает» проект или тормозит его на годы.

Другое узкое место – нехватка концессионеров, компаний, которые хотят и умеют делать проект, и вопрос наличия у них собственных средств. Наиболее часто такое явление наблюдается в ЖКХ, где множество проектов реализуется на принципах концессий, по сути, ими не являясь.

Отчасти всему виной фактор несбалансированности региональных бюджетов. Не секрет, что платежеспособный спрос во многих регионах достаточно низкий, а задачи по инфраструктуре – обширные. Именно поэтому на фоне пандемии ни в коем случае нельзя останавливать проекты или сокращать их количество. Каждый новый инфраструктурный проект – это всегда положительные изменения для населения и обязательная основа для будущего экономического роста.

Безусловно, есть регионы, которые умеют упаковывать проекты. Скажу больше: если у региона в активе уже есть один проект, находящийся на фазе строительства согласно заключенному концессионному соглашению, то непременно здесь появится второй, третий и последующие. Основная сложность – структурировать первый.

– Газпромбанк принимает участие в финансировании строительства филармонии и Арктического центра эпоса и искусств в Якутске. Это первый подобный проект? Насколько распространён формат ГЧП на культурные объекты в России и в мире? Можете дать прогноз по окупаемости?

– Это первый культурный проект на принципах ГЧП в банке. Пока объекты культуры – редкие примеры для подобного формата в России, в основном это памятники и парки с относительно небольшим объемом инвестиций (до 300 млн рублей).

В то же время в мире с помощью механизма ГЧП строится новая инфраструктура именитых музеев: Лувра во Франции, музея Виктории и Альберта в Великобритании, музея Бойманса – Ван Бёнингена в Нидерландах. В этом случае окупаемость, конечно, не сравнить с теми же аэропортовыми проектами. Требуется весомое финансовое участие государства, но и их значение для регионального развития тоже трудно переоценить.

– Будет ли Газпромбанк бороться за концессию по автодороге «Европа – Западный Китай», и было ли неожиданностью ее продление до Екатеринбурга? Как привлечь в этот проект частный капитал?

– Конечно, если федеральное правительство примет решение о конкурсе, банк будет участвовать. Мы всегда открыто заявляем о поддержке конкурсных инициатив на любом уровне власти, так как считаем, что именно подобным образом государство и в итоге пользователь получает самое эффективное и технологичное решение как на этапе строительства, так и на этапе эксплуатации. Открытость и прозрачность структурирования условий – самый оптимальный, прямой путь привлечь частный капитал и финансирующие организации к участию в проекте.

Новые аэропорты

– Недавно Газпромбанк подписал сделку по модернизации аэропорта в Благовещенске. А где еще такие хабы, в том числе созданные при поддержке банка, будут востребованы? Ведь рынок далек от насыщения, особенно с учетом частично закрытых границ. С другой стороны, остается ли открытым «окно возможностей» для захода на рынок Узбекистана в разрезе транспортных концессий? Вообще страны ЕврАзЭС ждут российский капитал?

– Региональные аэропорты давно нуждаются в модернизации. Дальний Восток, Восточная Сибирь, Арктическая зона – направления, где реконструкция аэропортов и аэродромов придаст значительный импульс экономике удаленных территорий.

Широкомасштабное обновление построенного в 1980 году аэропорта Нового Уренгоя, где Газпромбанк предоставил кредитную линию и выступил финконсультантом на подготовительном проекте конкурса, – это первый в России проект развития аэропортовой инфраструктуры, реализуемый в рамках закона о концессионных соглашениях. Помимо терминала здесь будет проведена полноценная реконструкция ВПП, рулежных дорожек, построен новый перрон. Этот проект – вдохновляющий пример, когда грамотное использование механизмов ГЧП не только обеспечивает повышенный интерес к его реализации со стороны крупных инвесторов, но и создает базу для привлечения долгосрочного финансирования на максимально выгодных условиях.

Как вы верно заметили, недавно пришла новость, что правительство Амурской области утвердило условия концессионного соглашения, согласно которым в аэропорту Игнатьево построят новый международный пассажирский терминал для обслуживания внутренних и международных авиалиний и сопутствующую инфраструктуру. Проект непростой, на определенном этапе уже проведенный фактически конкурс был отменен ФАС региона, но мы рады, что в окончательной конфигурации власти приняли взвешенное решение.

Не будем забывать о важности динамичного развития авиационных гаваней юга России. Расположенным здесь регионам под силу завоевать устойчивую популярность у туристов и реализовать свой богатый потенциал делового туризма. Проба пера – аэропортовый комплекс «Платов» в Ростове-на-Дону – состоялась еще в 2015 году, когда была структурирована сделка. Сегодня это крупнейший инфраструктурный проект Ростовской области и единственный аэропорт в новейшей истории России, построенный «с нуля» к футбольному мундиалу.

Аналогичный метод принят в Узбекистане, где утверждена программа по реформированию национального перевозчика и региональных аэропортов.

Уверен, российский опыт по финансированию аэропортов на принципах ГЧП и интерес российских аэропортовых холдингов будет востребован в Узбекистане и других республиках бывшего СССР.

– Помогает ли принятие закона об эскроу-счетах более плотной работе с застройщиками в плане реализации проектов социальной инфраструктуры на условиях ГЧП?

– С одной стороны, застройщики стали как бы ближе к банкам, ведь эскроу-счета позволяют оптимально распределять финансовые ресурсы, а в связке с банковским сопровождением контрактов – и максимально снижать риск их нецелевого использования. С этих позиций, застройщики – новый перспективный пласт инвесторов в социальных ГЧП-проектах.

С другой стороны, законодательные ограничения по расходованию денег с эскроу-счетов исключительно на строительство жилых домов тормозят комплексное развитие территорий, где наряду с жильем вполне реально было строить школы, детские сады, поликлиники и другую социальную инфраструктуру, за которую «в долгую» может расплачиваться региональный бюджет. Здесь, очевидно, требуются изменения, дополняющие целевое использование средств эскроу-счетов на социальные ГЧП-проекты.

<https://iz.ru/1172531/olesia-ternopolskaia/infrastrukturnye-proekty-obiazatelnaia-osnova-dlia-ekonomicheskogo-rosta>

РБК; ИРИНА ПАРФЕНТЬЕВА, ТИМОФЕЙ ДЗЯДКО; 2021.06.02; КАТАР СТАНЕТ СОИНВЕТОРОМ СКОРОСТНОЙ ТРАССЫ В ПЕТЕРБУРГЕ ОБЩИЙ ОБЪЕМ ИНВЕСТИЦИЙ В СТРОИТЕЛЬСТВО ДОРОГИ СОСТАВЛЯЕТ 212 МЛРД РУБ.

Структура суверенного фонда Катара получит почти 25% в «Западном скоростном диаметре». Пока вся прибыль от проекта уходит на обслуживание кредитов – на получение дополнительных доходов он должен выйти в конце 2022 года

О том, что суверенный фонд Катара (Qatar Investment Authority, QIA) договорился о приобретении доли в проекте «Западный скоростной диаметр» (ЗСД), РБК сообщили участники сделки. Планируется, что сделка (покупателем выступает 100% дочерняя компания QIA – F4 Holding LLC) будет закрыта во втором полугодии 2021-го «после выполнения ряда условий», в том числе получения одобрения Федеральной антимонопольной службой.

ЗСД – внутригородская платная магистраль в Санкт-Петербурге общей протяженностью 46,6 км (с учетом съездов и развязок – более 70 км). Движение осуществляется по четырем–восемью полосам, максимальная разрешенная скорость движения – 110 км/ч.

Кто сейчас владеет дорогой

ЗСД строится на основе ГЧП с 2011 года: интересы города представляет АО «Западный скоростной диаметр», а частного партнера – ООО «Магистраль Северной столицы». Это ООО учредили ВТБ и Газпромбанк. Они же выступали кредиторами проекта вместе с ВЭБ.РФ, Евразийским банком развития и Европейским банком реконструкции и развития (ЕБРР). Но часть инвесторов и кредиторов из проекта вышли: официально об этом заявляли ВЭБ.РФ, Газпромбанк и ЕБРР.

Сейчас, по данным СПАРК, 100% ООО «Магистраль Северной столицы» контролируется ООО «Холдинг МСС» – это холдинговая компания проекта ЗСД, в которой получают долю катарские инвесторы. На текущий момент сделка согласована на следующих условиях: структура QIA покупает 24,99% долей в уставном капитале и акционерном кредите ООО. Как уточнили в ВТБ, «в ходе обсуждаемой сделки будет оформлено решение одного из миноритарных акционеров реализовать свою долю в проекте». Кто именно это будет, а также кто является бенефициаром ООО помимо самого ВТБ – в группе не раскрывают.

Как уточнили в ВТБ, «в ходе обсуждаемой сделки будет оформлено решение одного из миноритарных акционеров реализовать свою долю в проекте». Кто именно это будет, а также кто является бенефициаром ООО помимо самого ВТБ – в группе не раскрывают.

«Мы приветствуем решение QIA о вхождении в проект и полагаем внимание знакового финансового института признанием качества проделанной работы и свидетельством перспектив развития проекта», – **прокомментировал** Олег Панкратов, гендиректор «ВТБ Инфраструктурный холдинг».

QIA является одним из крупнейших акционеров «Роснефти» – через QH Oil Investments ей принадлежит 18,53% (самая крупная доля после «Роснефтегаза» и британской BP). Другая катарская компания – Qatar Airways в марте 2018 года заявила об интересе купить 25% аэропорта Внуково, но эта сделка до сих пор не завершена. QIA также является акционером банка ВТБ (2,35% акций).

Как зарабатывают на дороге

Общий объем инвестиций в строительство магистрали составляет 212 млрд руб. Согласно заключенному в 2012 году концессионному соглашению, инвестор отвечает за строительство центрального участка магистрали (11,7 км от набережной реки Екатерингофки до правого берега реки Большая Невка), инвестировав 82,86 млрд руб., и эксплуатацию всей трассы в течение 30 лет.

Если доходы оператора трассы составляют менее 9,6 млрд руб. в год, он получает соответствующую компенсацию от города. При превышении этой суммы доход делится так: 90% получает город, 10% – инвестор. По итогам

2020-го, согласно отчетности «Западного скоростного диаметра», трафик составил 90,6 млн транзакций (в 2019-м – 96,6 млн), прогноз на 2021-й – 90–95 млн транзакций: «В соответствии с прогнозом выручки от взимания платы за проезд получение сверхдохода ожидается в четвертом квартале 2022 года. Основными факторами роста являются увеличение существующего трафика, в том числе за счет ввода в эксплуатацию транспортных развязок для подключения к автомагистрали новых городских территорий с высоким транспортным спросом и привлечения дополнительных транспортных потоков на ЗСД».

https://www.rbc.ru/business/02/06/2021/60b64e6c9a79474a30aa7247?from=from_main_2

ТАСС; 2021.06.02; ДОРОЖНЫЙ СЕЗОН: КАКИЕ ТРАССЫ ОТРЕМОНТИРУЮТ И ДОСТРОЯТ В ЭТОМ ГОДУ

Вот и наступило лето! Сезон отпусков и каникул, но в то же время период активной работы по некоторым фронтам. Так, например, все большие обороты набирает дорожный сезон: рабочие по всей стране ремонтируют старые трассы и строят новые, в том числе по нацпроекту «**Безопасные качественные дороги**». Подробнее о том, как российские трассы расширятся, а у нескольких городов появятся объездные дороги, читайте далее.

В 2021 году предполагается ввести в эксплуатацию почти 6 тыс. км федеральных автомобильных дорог общего пользования, которые находятся в ведении **Росавтодора**. В том числе запланированы работы по капитальному ремонту на 1,5 тыс. км федеральных трасс, а также по ремонту и устройству тонкослойных покрытий на протяжении 4,5 тыс. км – в общей сумме это больше 420 объектов.

Кроме того, специалисты продолжают оснащать федеральные трассы системами разделения встречных направлений движения автотранспорта, а также расширять дороги до четырех полос. Всего в новом дорожно-строительном сезоне запланировано расширение более 200 км.

До конца года планируется отремонтировать, реконструировать и построить более 15,5 тыс. км трасс и магистралей в 84 регионах по нацпроекту «**Безопасные качественные дороги**». Работы пройдут на 5,7 тыс. объектов, в том числе в российских регионах отремонтируют 423 участка автодорог, ведущих к медицинским учреждениям, общей протяженностью порядка 1,1 тыс. км.

Один из самых ярких приоритетных объектов в 2021 году – это, безусловно, начало строительства автодороги М-7 «Волга». В будущем эта трасса соединит Москву, Владимир, Нижний Новгород, Казань и Уфу. И уже в июне в Татарстане планируют начать строить участок обхода Нижнекамска и Набережных Челнов протяженностью почти 90 км.

Этот проект позволит перенаправить транзитный автотранспорт из западных регионов России, который движется через Казань по автодороге М-7 «Волга» в сторону городов Нижнекамск, Заинск, Набережные Челны, Уфа по новому скоростному направлению, минуя загруженный автотранспортом проезд по плотине Нижнекамской ГЭС. Кроме того, эти транзитные потоки выведут из Нижнекамска и Набережных Челнов с перенаправлением их на скоростную автомобильную дорогу, тем самым разгрузив трассу М-7 «Волга». В конечном счете автомобили станут двигаться быстрее, грузы и пассажиры проведут в пути меньше времени.

Еще один интересный проект, касающийся масштабных маршрутов, – это завершение реконструкции участка трассы А-181 «Скандинавия» протяженностью 14,7 км. Предполагается, что уже в октябре этого года в Ленинградской области введут в эксплуатацию участок реконструкции с 65-го по 100-й километр на трассе А-181 «Скандинавия» Санкт-Петербург – Выборг – граница с Финляндской Республикой. Сама дорога представляет собой часть европейского маршрута Е18, а также фактическое продолжение федеральной автодороги М-10 «Россия», вместе с которой она входит в состав азиатского маршрута АН8.

По итогам реконструкции дорогу на этом участке расширят с двух до шести полос. Кроме того, специалисты разделят встречные потоки осевым парапетным ограждением, установят наружное освещение на всем протяжении участка. Благодаря этой реконструкции наша страна сможет увеличить грузовой товарооборот со странами Северной Европы, россияне смогут легче и быстрее передвигаться в этом направлении, в том числе на отдых. На трассе станет меньше заторов и аварий.

В будущем трасса М-7 «Волга» соединит Москву, Владимир, Нижний Новгород, Казань и Уфу. И уже в июне в Татарстане планируют начать строить участок обхода Нижнекамска и Набережных Челнов протяженностью почти 90 км.

Схожий проект сейчас реализуют и на юге нашей страны. Так, в декабре 2021 года в Ставропольском крае планируют ввести в эксплуатацию участок реконструкции с 36-го по 46-й километр на автодороге А-157 Минеральные Воды (аэропорт) – Кисловодск. Эта федеральная дорога связывает

международный аэропорт в Минеральных Водах с курортами Ставропольского края: Железноводском, Ессентуками и Кисловодском. Также трасса представляет собой транзитный коридор с выходом на Военно-Сухумскую дорогу в Карачаево-Черкесии. Ежедневно по А-157 проезжает более 10 тыс. автомобилей.

Для безопасности всех участников движения на участке появится искусственное освещение, светофоры и шумозащитные экраны, автобусные остановки и почти тротуары с перилами. После завершения работ ширина проезжей части составит 16 м (против 10 м до начала ремонта). Это позволит улучшить пропуск транзитного транспорта через границу Ставропольского края и Карачаево-Черкесской Республики и снизить аварийность.

Также стоит отметить, что уже в сентябре в Кемеровской области планируют ввести в эксплуатацию участок строительства с 436-го по 465-й километр на автомобильной дороге Р-255 «Сибирь» Новосибирск – Кемерово – Красноярск – Иркутск. Строительство этого участка позволит разгрузить от транзитного транспорта город Мариинск и тем самым улучшить его экологию.

Так как обход Мариинска приближен к городу, то этот участок будет использоваться не только для грузового транзита, но и для обычных поездок. Для того, чтобы обеспечить безопасность всех участников дорожного движения, уже построены две транспортные развязки, установлено оборудование для контроля дорожной ситуации, построены линии наружного электроосвещения. Кроме того, строители создали две площадки отдыха для водителей общей единовременной вместимостью 80 автомобилей.

Схожий проект, пусть и немного поменьше, сейчас в самом разгаре в Саратовской области. Ведь уже в декабре 2021 года рабочие должны сдать участок строительства с 190-го по 202-й километр на автомобильной дороге Р-228 Сызрань – Саратов – Волгоград. Этот обход железнодорожной станции Сенная позволит ликвидировать заторы в районе пересечения в одном уровне федеральной автотрассы и железной дороги. Благодаря этому увеличится пропускная способность и снизится негативное влияние транспорта на окружающую среду.

<https://национальныепроекты.рф/news/dorozhnyy-sezon-kakie-trassy-otremontiruyut-i-dostroyat-v-etom-godu>

ТАСС; 2021.06.02; ТРУТНЕВ ПОРУЧИЛ ОПТИМИЗИРОВАТЬ РАБОТУ ПО РЕКОНСТРУКЦИИ ВПП АЭРОПОРТА «ЯКУТСК»

Вице-премьер – полпред президента в Дальневосточном федеральном округе Юрий Трутнев поручил оптимизировать работу по реконструкции взлетно-посадочной полосы аэропорта «Якутск», сообщили журналистам в **пресс-службе** аппарата полпреда.

«Трутнев обратил внимание представителей руководства подрядных организаций на необходимость соблюдения утвержденных сроков строительства и поручил оптимизировать работу по реконструкции взлетно-посадочной полосы аэропорта «Якутск», – говорится в сообщении.

Ранее **вице-премьер** ознакомился с ходом реконструкции второй искусственной взлетно-посадочной полосы (ИВПП-2) аэропорта «Якутск» им. П. А. Ойунского. По словам главы Якутии Айсена Николаева, для региона авиация является основным видом транспорта круглогодичного действия, которая играет важнейшую роль в жизнедеятельности республики. Мероприятия по реконструкции ВПП проводятся в рамках комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры. В 2019 году основные работы по реконструкции ИВПП-2 были приостановлены в связи с допущенными ошибками при разработке проектно-сметной документации. В феврале текущего года был заключен госконтракт на доработку, положительное заключение госэкспертизы было утверждено позже намеченного. С июня начаты строительно-монтажные работы, полеты выполняются в условиях ограниченной длины взлетно-посадочной полосы.

Аэропорт продолжит работать в штатно с рабочим участком полосы 1,6 тыс. м для полетов воздушных судов 3-4 класса. Как сообщил министр транспорта и дорожного хозяйства республики Владимир Сивцев, с октября аэропорт «Якутск» начнет эксплуатировать ВПП с полной длиной 3,4 тыс. метров.

Трутневу также доложили о реконструкции аэродромных покрытий взлетно-посадочной полосы аэропорта Нерюнгри, которая начнется с июля. Работы будут завершены в сентябре, в течение октября будет проходить сертификация.

В **пресс-службе** добавили, что в период закрытия аэропорта с 1 июля по 30 октября пассажиропоток Нерюнгринского района будет обслуживаться железнодорожным и автомобильным видами транспорта с дальнейшей возможностью вылета по магистральным направлениям в центральные города России. С ноября аэропорт возобновит прием воздушных судов без ограничений по типам в штатном режиме по сезонному расписанию. В 2022 году продолжатся работы по строительству вспомогательной аэропортовой инфраструктуры: обустройству аэровокзала, склада горюче-смазочных материалов, аварийно-спасательной станции.

<https://tass.ru/ekonomika/11545319>

ИЗВЕСТИЯ; 2021.06.02; ЧЕМЕЗОВ ЗАЯВИЛ О ПЛАНАХ ЗАМЕНИТЬ АВСТРАЛИЙСКИЙ УГОЛЬ В КНР РОССИЙСКИМ

Группа компаний «Эльгауголь», которую контролирует «А-Проперти» Альберта Авдоляна, собирается заместить уголь из Австралии на рынке Китая. Об этом заявил в интервью РБК генеральный директор «Ростеха», которая владеет 5% «Эльгауголь», Сергей Чемезов в среду, 2 июня.

Он допустил, что за пару лет «вполне реально» заменить 60–70% доли поставок Австралии на рынок КНР.

«Многое зависит от пропускной способности РЖД», – резюмировал Чемезов.

По словам главы «Ростеха», уголь в Китай «А-Проперти» собирается переваливать в портах Вера и Ванино в Хабаровском крае. Он добавил, что пока мощностей, которые есть сейчас в порту Ванино, достаточно, но в перспективе в ближайшие год-два компания планирует «значительно увеличить объемы».

О том, что России нужно перенаправить экспортные потоки угля на Восток из-за снижения спроса со стороны стран Евросоюза и самым перспективным партнером может стать Китай, рассказали 2 марта «Известиям» аналитики рынка. Таким образом они **прокомментировали** совещание по вопросам развития угольной отрасли у российского президента **Владимира Путина**. Он в том числе призвал к 2024 году на треть нарастить перевозки угля на восточном направлении.

По словам аналитиков, Пекин с 2020 года увеличил импорт российского топлива на 30%. В ближайшие 2–3 года Россия могла бы продолжить наращивать свою долю на китайском рынке.

Осенью 2020 года КНР поссорилась с Австралией из-за того, что Канберра обвинила Пекин в сокрытии информации о коронавирусе. В ноябре Китай решил прекратить закупку у Австралии как минимум семи товарных категорий, среди которых был и уголь, писал Bloomberg со ссылкой на осведомленные источники.

Как отмечает РБК, после этого «А-Проперти» решила нарастить поставки угля в Китай, для чего создала совместное предприятие с китайской Guohang Ocean Shipping (GH Shipping). Объемы поставок должны увеличиться с 1–1,5 млн т в 2020 году до 15–18 млн т угля в 2021-м, 20–24 млн т в 2022-м и 30 млн т начиная с 2023 года. Однако рост поставок ограничен пропускной способностью Транссибирской магистрали и БАМа.

<https://iz.ru/1172708/2021-06-02/chemezov-zaiavil-o-planakh-zamenit-avstraliiskii-ugol-v-knr-rossiiskim>

ТАСС; 2021.06.02; ПСКОВСКИЕ ВЛАСТИ УВЕЛИЧАТ В 2021 Г. ПРОТЯЖЕННОСТЬ ОТРЕМОНТИРОВАННЫХ ДОРОГ В 1,5 РАЗА

Власти Псковской области за счет участия в национальном проекте «Безопасные и качественные дороги» увеличат в 2021 году в 1,5 раза, до 300 км, протяженность отремонтированных региональных участков трасс, многие из которых являются единственным вариантом наземной связи отдаленных населенных пунктов с райцентром. Об этом сообщил в среду ТАСС председатель Комитета по транспорту и дорожному хозяйству Псковской области Борис Елкин.

Для Псковской области тема увеличения объемов ремонт дорог крайне актуальна, так как протяженность региональных трасс составляет почти 8 тыс. километров, в регионе расположено более 8 тыс. сельских населенных пунктов. По этому показателю область занимает второе место в стране: все деревни и села разбросаны по территории, многие удалены от райцентров и медучреждений. При этом лишь 34% дорог региона находятся в нормативном состоянии.

«Благодаря участию в нацпроекте нам удалось существенно продвинуться в ремонте региональных участков дорог: в этом году будет приведено в порядок почти 300 километров региональных дорог. Это максимум за все последние годы, и почти в 1,5 раза выше показателей прошлого года. Кроме ремонта, часть таких трасс, в том числе в селах, будут полностью реконструированы. Это позволит жителям населенных пунктов, в том числе удаленных, быстрее добираться до райцентров», – сказал собеседник агентства.

По словам Елкина, в этом году благодаря нацпроекту продолжился ремонт ключевой дороги в Псковской области: Псков – Гдов – Сланцы, которая дублирует федеральную магистраль Р-23, связывающую регион с Санкт-Петербургом. Кроме того, в течение ближайших трех лет власти приведут в порядок еще одну из самых важных для Псковской области региональных трасс Великие Луки – Усвяты, которая связывает населенные пункты, расположенные в южной части региона.

«Дороги Порхов – Успенье и Пушкинские Горы – Локня – это фактически дублиеры федеральной магистрали Р-23 Санкт-Петербург – Киев, и в южную столицу региона по этим дорогам можно доехать значительно быстрее, но сейчас они в ненадлежащем состоянии. После того, как покрытие этих дорог будет отремонтировано, увеличится интенсивность движения, и это вдохнет жизнь в населенные пункты, через которые они проходят», – пояснил глава комитета.

ФЕДЕРАЛПРЕСС; 2021.06.02; В НИЖЕГОРОДСКОЙ ОБЛАСТИ ОТРЕМОНТИРУЮТ ДОРОГИ ДЛЯ ШКОЛЬНЫХ АВТОБУСОВ

Ремонтные работы проведут в рамках национального проекта «**Безопасные качественные дороги**». В 2021 году приведут в порядок 24 участка, сообщает **пресс-служба** правительства региона.

«Школьный автобус пять дней в неделю должен безопасно отвозить детей из отдаленных деревень на уроки, а затем возвращать домой. Даже небольшой участок аварийной дороги делает такую поездку некомфортной, а часто и небезопасной. Поэтому дороги с маршрутами школьных автобусов приводим в порядок в первую очередь», – сообщил глава региона Глеб Никитин.

Одним из важных критериев включения дороги в план ремонта станет именно наличие маршрутов общественного и школьного транспорта. В 2021 году планируется отремонтировать 24 участка дорог общей протяженностью 88 километров.

<https://fedpress.ru/news/52/society/2752572>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – СПЕЦВЫПУСК; ТАТЬЯНА ДМИТРАКОВА; 2021.06.03; МАГИСТРАЛЬНЫЙ ПУТЬ; ЭНЕРГООБЪЕКТЫ ИНФРАСТРУКТУРЫ НА ДАЛЬНЕМ ВОСТОКЕ МОДЕРНИЗИРУЮТ

Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры (КПМИ) по распоряжению председателя правительства **Михаила Мишустина** дополняется новыми мероприятиями. Направлены они на развитие Восточного полигона железных дорог.

К 2024 году провозная мощность БАМа и Транссиба должна достичь 180 миллионов тонн в год (в минувшем году этот показатель составил 144 миллиона). Выполнить такую задачу возможно лишь при полном энергообеспечении и электрификации железнодорожных магистралей.

Показательно, что на станции Таксимо в Бурятии происходит так называемый перелом веса: с запада приходит электровоз, который тянет состав весом 6,3 тысячи тонн и выше, а дальше на восток, по неэлектрифицированному пути Байкало-Амурской магистрали, поезд ведет тепловоз.

Такой локомотив способен справиться максимум с 5,8 тысячи тонн. Приходится отцеплять «лишние» вагоны.

Решить проблему может строительство в Бодайбинском районе Иркутской области теплоэлектростанции (ТЭС) «Пеледуй». Она дополнительно соединит слабо связанные между собой энергетические системы Дальнего Востока и Восточной Сибири, повысит стабильность энергоснабжения в

случае перебоев в одной из энергосистем и поможет электрифицировать пути на Байкало-Амурской магистрали к востоку от Таксимо.

В ближайшую пятилетку следует также модернизировать Приморскую ГРЭС, увеличить мощности Партизанской ГРЭС в Приморском крае и соорудить два энергоблока на Нерюнгринской ГРЭС в Республике Саха. Все эти проекты позволят запитать тяговые подстанции, которые преобразовывают электроэнергию для подачи на путевую инфраструктуру, что, в свою очередь, обеспечит бесперебойное движение поездов и своевременную доставку грузов. Окончание работ запланировано на 2024-2026 годы. В итоге генерация должна увеличиться на 1,116 ГВт.

– Уже разработаны все основные технические решения по внешнему электроснабжению тяговых подстанций, начаты предпроектные работы по соответствующим объектам, – сообщил министр энергетики РФ Николай Шульгинов. – Основные мероприятия, кроме сооружения новых энергоблоков, потребуют строительства порядка 2144 километров линий электропередачи и 1670 МВА трансформаторных мощностей.

Приморская ГРЭС расположена в Лучегорске, стоящем на главном ходу Транссиба, на подходах к крупным морским портам. Это самый большой объект генерации в Приморском крае, за счет комбинированной выработки станция производит половину потребляемой в регионе электроэнергии и обеспечивает теплом поселок Лучегорск. В апреле 2020 года дальневосточная ГРЭС вошла в группу компаний «Сибирская генерирующая компания» АО «СУЭК».

– После перехода в ведение СГК вложения в ремонт и модернизацию нашей станции уже составили около двух миллиардов рублей, что значительно повысило надежность энергооборудования: в 2020-м восстановлены вторая дымовая труба и пятый энергоблок, – сообщил директор Приморской ГРЭС Андрей Алексеенко. – В пиковые холода это позволило станции уверенно нести нагрузку по заданию Системного оператора в пределах 800 МВт.

Энергетики приступили к капитальному ремонту первого энергоблока с применением комплексного подхода, который позволяет выполнить наиболее широкий спектр работ на одном объекте одновременно.

Метод опробовали в прошлом году, и он дал положительные результаты: загрузка станции возросла на 22 процента, а аварийность снизилась. В программу 2021 года входят также капремонт шестого и средний ремонт четвертого энергоблоков.

Специалистам предстоит выполнить работы, которые на ГРЭС не проводились более 15 лет. Вложения в надежность основного и вспомогательного оборудования составят 2,1 миллиарда рублей. Однако требуется кардинальная модернизация станции.

– Правительство утвердило программу, которая увеличит пропускную способность железных дорог на Дальнем Востоке, вокруг будет построена новая инфраструктура, – напоминает директор по работе на энергорынках СГК Антон Данилов. – Естественно, понадобятся дополнительные энергетические мощности. И тут развилка: строить новые или привести в порядок старые? И минэнерго, взвесив за и против, принимает решение модернизировать Приморскую ГРЭС, чтобы она могла выйти на проектную мощность и повысить число часов использования установленной мощности. По-моему, это разумная экономия.

– Для нас Приморская ГРЭС – это объект, способный экономически эффективно повысить выработку электроэнергии для региона. Сейчас станция загружена менее чем на 40 процентов. Наша задача – в ближайшие годы привести оборудование в такое состояние, чтобы она смогла нести нагрузку в пределах 60 процентов установленной мощности, – подчеркнул генеральный директор СГК и СУЭК Степан Солженицын.

Стоимость комплексного проекта глубокой модернизации Приморской ГРЭС предварительно оценивается в 15 миллиардов рублей.

Реализация инициативы СГК при поддержке краевых властей позволит увеличить выработку электроэнергии примерно в 1,75 раза и сформировать базу как для ее экспорта, так и для создания энергоемких производств.

В перечень работ вошли восстановление мощности котлоагрегатов, обновление турбин, генераторов и угольного склада, снятие ограничений системы технического водоснабжения и пропускной способности железнодорожных путей, увеличение емкости золоотвала и эффективности газоочистного оборудования.

– Глубокая модернизация Приморской ГРЭС – это не трансформация оборудования под другое топливо, – указал Андрей Алексеенко. – План включает в себя мероприятия по повышению надежности имеющегося оборудования для работы на проектом угле Лучегорского разреза. Именно с этой целью СГК вкладывает в станцию огромные инвестиции.

И эти затраты не отразятся на конечном потребителе в виде тарифа на электроэнергию. Наоборот, население увидит, что градообразующее предприятие даст мощный импульс и другим смежным предприятиям. И чтобы выполнить такой глобальный проект, мы формируем целое ремонтно-сервисное подразделение – такого на Приморской ГРЭС еще не было.

Намерения инвестора поддерживают краевые власти.

– С приходом нового руководства видны реальные финансовые вложения в предприятие и перспективы его развития. Мы готовы совместно решать возникающие проблемы, потому что заинтересованы в развитии Приморской

ГРЭС, в создании дополнительных рабочих мест и привлечении на территорию молодых специалистов, чтобы Лучегорск жил и процветал, – заявила, посетив станцию, председатель правительства Приморского края Вера Щербина.

Включение в **КПМИ** мероприятий по увеличению на 230 МВт мощности принадлежащей «РусГидро» Партизанской ГРЭС объясняется тем, что минэнерго изменило схему строительства генерации для электрификации БАМа и Транссиба и отказалось от сооружения новых ТЭС в Советской Гавани (Хабаровский край) и в Находке на юге Приморья.

Вместо этого решено построить новые энергоблоки на Партизанской ГРЭС, а также протянуть ЛЭП для переброски электроэнергии в район Совгавани. В итоге предварительные затраты по проекту сократятся с 305 миллиардов рублей до 266 миллиардов.

Более пяти миллиардов рублей будет вложено за четыре года в повышение надежности Нерюнгринской ГРЭС, которая считается энергетическим сердцем Южной Якутии.

– Перспективы угольной промышленности требуют изменений и прорывного развития необходимой инфраструктуры. На Эльгинском месторождении в ближайшее десятилетие объемы добычи угля составят 50-80 миллионов тонн в год. Уже в 2021-м мы можем выйти на 40 миллионов тонн, и, конечно, это требует абсолютно надежной транспортной и энергетической инфраструктуры, – отметил глава Республики Саха (Якутия) Айсен Николаев.

Но срок службы оборудования станции – самого крупного производителя электрической и тепловой энергии в регионе – приближается к 40 годам, поэтому вполне логично было принято решение о его тотальной реновации.

– Пора приступать к модернизации и расширению Нерюнгринской ГРЭС, основные мощности которой были введены в 1983 году и с тех пор не подвергались серьезному обновлению, – сказал глава региона. – Это не может не сказываться на безопасности. Все мы помним, как в последнюю зиму в период минимальных температур вышли из строя два энергоблока станции.

В ходе ремонтных работ в этом году будет обновлено котельное, турбинное и электротехническое оборудование ГРЭС, в частности запланированы замена турбогенератора энергоблока № 2 и реконструкция турбин первого и второго энергоблоков со сменой изношенных элементов.

Вместо выработавших свой срок службы генераторных и масляных выключателей распределительных устройств установят современные элегазовые. А главное – «РусГидро» уже приступило к разработке

обоснования инвестиций расширения Нерюнгринской ГРЭС: будет построено два энергоблока общей мощностью 430-450 МВт. Эти блоки позволят обеспечить энергоснабжение объектов Восточного полигона РЖД и новых промышленных потребителей

<https://rg.ru/2021/06/02/reg-dfo/energoobekty-infrastruktury-na-dalнем-vostoke-moderniziruiut.html>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – СПЕЦВЫПУСК; АЛЕКСЕЙ МИХАЙЛОВ; 2021.06.03; НАЙТИ ТОЧКИ ОПОРЫ; НА РАЗВИТИЕ СЕВМОРПУТИ БУДЕТ НАПРАВЛЕНО 73 МИЛЛИАРДА РУБЛЕЙ

В инфраструктуру Северного морского пути предполагается инвестировать серьезные средства. На эти цели в 2021 году будет направлено 73 миллиарда рублей, сообщил директор по капитальным вложениям, государственному строительному надзору и государственной экспертизе госкорпорации «Росатом» Геннадий Сахаров.

Государство и крупные компании, ведущие свой бизнес в Арктике, намерены вкладывать средства в подъездные пути к портам, создание подходных морских каналов, ледозащитных сооружений. При этом лидирующим инвестором в подходные морские каналы должно стать государство, поскольку именно оно является их собственником.

Задачу развития портовой инфраструктуры СМП предстоит решить в сжатые сроки. Согласно планам развития северной морской магистрали, в 2028-2029 годах предполагаемый грузооборот может превысить пропускные возможности арктических портов. За два последних расчетных года по Севморпути предполагается перевозить 104 и 107 миллионов тонн грузов, однако сейчас пропускная способность портов не превышает 97 миллионов тонн.

Требуют решения и другие проблемы. Не все порты Северного морского пути на сегодняшний день можно считать полноценными инфраструктурными опорными точками. К такому выводу пришли ученые, которые исследовали развитие арктических портов на местах. Внимание экспертов привлекли два порта, входящие в число основных для инфраструктуры СМП – Сабетта и Диксон.

Вахтовый поселок-порт Сабетта на берегу Обской губы, где проживают около 22 тысяч человек, фактически занимает центральное положение на Северном морском пути. Однако сегодня этот порт полуавтономен. По мнению авторов исследования, он одновременно и работает на развитие транспортной системы в Арктике, и изолирует себя от нее. Порт обслуживает газовозы, везущие ямальский газ в Европу и Азию, но при этом он «заточен» сугубо под нужды проекта, не являясь убежищем для судов, не принимая и

не обслуживая корабли, которые не относятся к проекту «Ямал СПГ». Ученые приводят случай, когда неисправное грузовое судно было отбуксировано на рейд Сабетты, но администрация порта категорически отказалась принять его.

– Сабетта парадоксальным образом является символом Северного морского пути и наиболее убедительным свидетельством воплощения амбициозных планов по его загрузке, но при этом функцию поддерживающей – опорной – инфраструктуры порт практически не выполняет, – считают исследователи.

Что касается Диксона, то сегодня он является полным антиподом Сабетте. В 2015 году Диксон, являющийся самым северным материковым поселком в мире, отметил 100-летний юбилей. Сейчас он находится в упадке. По данным за 2020 год, в нем живут 529 человек. По словам путешественника из Екатеринбурга Олега Приходько, снявшего фильм «Диксон. Жизнь на краю света», в поселке из-за высоких коммунальных платежей нет никакого бизнеса, кроме трех магазинов. Его соприкосновение с Северным морским путем выражается сегодня в летнем завозе генеральных грузов и немногочисленных поставках попутных грузов ледоколами. Перспективы развития Диксона сегодня связываются с разработкой Сырадасайского месторождения угля на полуострове Таймыр, в 120 километрах к юго-востоку от поселка. Запасы месторождения оцениваются в 5,7 миллиарда тонн, начать его освоение предполагается в 2021 году.

Ученые резюмируют: представление об СМП как о целостном проекте, проверяемое на практике в отдельных поселках, далеко не во всем совпадает с реальностью.

Иную точку зрения высказывает Михаил Григорьев, ведущий научный сотрудник Национального исследовательского института мировой экономики и международных отношений имени Е.М. Примакова РАН. По его мнению, на коммерческие порты нельзя возлагать выполнение несвойственных им функций.

– В 2020 году уже было два случая с поломками судов, которые вполне успешно буксировались в Мурманск. Если судно крупное, то для него может потребоваться стапель или док. Но создавать в портах СМП капитальные судоремонтные мощности экономически нецелесообразно, – убежден эксперт. – Безусловно, разумно иметь возможность проводить аварийный ремонт судов, оперативно размещать ремонтные бригады. Но в Сабетте все это есть, и такие ремонты там можно провести. А что касается ситуации с размещением аварийного судна на рейде, то требование его убрать было абсолютно правильным, поскольку оно мешало судоходству. Ведь ситуации с угрозой жизни экипажа не было, судно находилось на плаву. А если судно имеет небольшую осадку, его вполне можно отбуксировать в Архангельск.

Имеющаяся транспортная система сейчас работает без серьезных нареканий, а значит, существующих портов пока достаточно. Кроме того, государство не должно слишком сильно спонсировать бизнес крупных коммерческих компаний. Развивать портовую логистику – это их задача, добавляет эксперт.

<https://rg.ru/2021/06/03/reg-szfo/na-razvitie-sevmorputi-budet-napravleno-73-milliarda-rublej.html>

**РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – СПЕЦВЫПУСК; ЮЛИЯ КВИТКО; 2021.06.03; № 121
АВТОБАН ПРИДЕТ В НОРМУ; НА РЕАЛИЗАЦИЮ ДОРОЖНЫХ ПРОЕКТОВ
ВСЕХ УРОВНЕЙ В ЭТОМ ГОДУ НЕ ПОЖАЛЕЛИ СРЕДСТВ**

В ближайшие три года правительство выделит 172 миллиарда рублей на ремонт и строительство дорог в 76 субъектах РФ. Это позволит улучшить дорожную сеть на региональном, межмуниципальном и местном уровнях, а также внедрить интеллектуальные транспортные системы в крупных городах.

Всего в этом году на модернизацию дорожной сети будет направлено 256 миллиардов рублей – с учетом дополнительных 100 миллиардов из резервного фонда. Это на треть больше, чем было потрачено в 2020 году. Согласно заявленным планам правительства, это позволит довести до нормативного состояния 73 процента протяженности автомобильных дорог страны. Через три года этот показатель должен составить 85 процентов. На сегодня доля дорог в нормативном состоянии достигает примерно 72 процентов в агломерациях и 46 процентов на региональном уровне.

Как отметил ранее **руководитель Федерального дорожного агентства (Росавтодор) Роман Новиков**, в 2021 году по нацпроекту «**Безопасные качественные дороги**» в 84 субъектах в нормативное состояние предстоит привести около 15,5 тысячи километров трасс. Также продолжится дальнейшее внедрение интеллектуальных транспортных систем, реализация сложных капиталоемких объектов, строительство и реконструкция мостов и путепроводов. «В связи с трансформацией нацпроекта задач стало больше, поэтому необходимо мобилизовать все ресурсы для их успешного выполнения», – подчеркнул он.

Напомним, что в этом году в состав проекта «**Безопасные качественные дороги**» были включены два новых федеральных проекта. Это «Модернизация пассажирского транспорта в городских агломерациях» и «Развитие федеральной магистральной сети». Кроме того, начиная с 2022 года стартует ряд мероприятий по реконструкции и строительству искусственных сооружений на автомобильных дорогах регионального и местного значения в рамках федерального проекта «Региональная и местная дорожная сеть». Этот проект предлагается дополнить новыми значениями показателей по приведению в нормативное состояние мостов (100 тысяч погонных метров до 2024 года и 290 тысяч погонных метров до 2030 года),

строительству путепроводов (121 и 291), строительству наиболее важных региональных и местных дорог (166,6 и 1200 километров).

Как пояснил **заместитель руководителя Федерального дорожного агентства Игорь Костюченко**, в будущем проект будет масштабирован: с 2025 года в него будут включены агломерации, образованные городами с населением от 100 до 200 тысяч человек. В Дальневосточном федеральном округе этот порог будет снижен, и в проект войдут городские агломерации, образованные населенными пунктами, в которых проживает от 20 тысяч человек.

Сейчас **Росавтодор** и его подведомственные организации совместно с минтрансами субъектов РФ приступили к планированию трехлетних программ дорожной деятельности. Здесь будут обозначены и синхронизированы все виды работ в регионах на федеральных, региональных или межмуниципальных местных дорогах. В проектах программ планируется перечислить пообъектные перечни строительства, реконструкции и капитального ремонта на автомобильных дорогах общего пользования всех уровней в 2022-2024 годах. Помимо этого будут указаны стоимостные и количественные характеристики запланированных работ с разбивкой по годам и источникам финансирования. Также в них планируется закрепить обеспеченность дорожных объектов проектной документацией или планируемые сроки ее разработки.

Такая детализация дорожных работ на трехлетний период позволит обратить внимание руководителей всех уровней на своевременное формирование графика закупок и контрактацию, формирование объектов, эффективное и 100-процентное исполнение кассового плана.

Уже в этом году более тщательное исполнение бюджета позволило **Росавтодору** в сравнении с аналогичным периодом 2020 года увеличить объем раскассированных средств на 70 процентов, на сегодня этот показатель составил 136,7 миллиарда рублей (19,8 процента от доведенных лимитов бюджетных обязательств). Еще одна новация этого года – появление в рамках федерального проекта «Региональная и местная дорожная сеть» нового показателя. Он обозначает уровень удовлетворенности населения состоянием дорог. Сейчас он не превышает 40 процентов, а в 2024 году, согласно целевым показателям, должен вырасти до 50. К 2030 году его уровень планируется довести до 60 процентов.

Очевидно, что в отношении регионов оценка со стороны местного населения безопасности, доступности и качества дорожной сети является одним из главных критериев эффективной работы местных властей. Большая часть обращений, поступающих от жителей региона, как отмечают в правительстве Оренбургской области, касается состояния дорог как в самом Оренбурге, так

и в других населенных пунктах региона. К концу года здесь планируют отремонтировать и реконструировать более 300 километров региональных дорог, направив более 6 миллиардов рублей в рамках реализации национального проекта **БКД**.

Говоря о наиболее проблемных участках городских дорог, на которые поступает наибольшее количество жалоб, глава региона Денис Паслер отметил, что подрядчики обязаны устранить все недостатки в рамках гарантийных обязательств. «Возникают вопросы по гарантийным дорогам, но в такой ситуации я вижу одно решение: подрядчик полностью снимает верхний слой, фрезерует полотно и заново укладывает асфальт. За качество работы каждый должен отвечать», – подчеркнул он.

Дорожный ремонт в текущем году имеет социальный вектор – при планировании объектов власти на местах стремятся учитывать расположение образовательных, медицинских и оздоровительных учреждений, доступность транспортной и социальной инфраструктуры.

«При строительстве и реконструкции автомобильных дорог нужно учитывать мнение граждан, – считает министр транспорта Ростовской области Владимир Окунев. – Если для этого нужно внести изменения в проектную документацию, то будем двигаться именно в этом направлении. Мы строим эти дороги в первую очередь для людей, и если возникает некое непонимание, то лучше решать все вопросы до момента введения объекта в эксплуатацию».

Подобные подходы приносят определенные результаты. Так, например, по итогам четырех месяцев 2021 года в регионе отмечается снижение целого ряда негативных показателей. Более чем на 14 процентов снизилось общее количество ДТП, на 2,7 процента – число погибших в результате ДТП, и на 21 процент уменьшилось число пострадавших в дорожных авариях.

<https://rg.ru/2021/06/02/pravitelstvo-rf-vydelit-172-mlrd-rublej-na-remont-dorog.html>

ИНТЕРФАКС; 2021.06.02; ТУРОПЕРАТОРЫ СМОГУТ ПОСТАВИТЬ СУБСИДИРОВАННЫЕ ЧАРТЕРЫ ВО ВСЕ РЕГИОНЫ, ГДЕ ЕСТЬ АЭРОПОРТЫ

Туроператоры смогут получить субсидии за организацию чартерных программ для перевозки туристов во все регионы, где есть гражданские аэропорты, кроме наиболее загруженных аэропортов двух столиц, Кубани и Крыма, сообщает в среду **пресс-служба** Ростуризма.

«Ростуризм подготовил проект приказа, в котором предлагает включить в субсидируемые направления все регионы, на территории которых сейчас действуют гражданские аэропорты (65 аэропортов), кроме загруженных

авиаузлов Москвы и Московской области, Санкт-Петербурга, Республики Крым и Краснодарского края. Эти регионы могут быть точкой отправления чартера, но не точкой прибытия», – сообщили в **пресс-службе**.

Первой полетной программой, организованной при поддержке государства, станет цепочка рейсов из Москвы на Сахалин туроператора TUI Россия, которая стартует 4 июля.

«Это первое из более чем 20 направлений, которые запустятся уже в этом году при поддержке Ростуризма. Все туроператоры, организующие внутренние чартерные программы смогут претендовать на субсидии государства – при выполнении требований им будет компенсировано 50% фрахта воздушного судна. Чартеры позволят снизить цену на отдых в 1,5-2 раза, а это, как известно, один из самых сильных стоп-факторов для путешествий, в том числе на Дальний Восток. Например, средняя стоимость тура на Сахалин с минимальным набором экскурсий – от 45 тыс. рублей на человека за 7 ночей (при 2-х местном размещении), включая перелет, проживание, трансфер и обзорную экскурсию по Южно-Сахалинску. В летний сезон обычно столько стоит только перелет», – подчеркнули в **пресс-службе**.

Там напомнили, что одна из целей чартерной программы – сделать доступными для туристов совершенно новые направления, в том числе сильно удаленные от центральных регионов России. Это, например, Камчатка, Владивосток и Сахалин, Байкал – регионы, куда либо очень дорого стоят билеты, либо не имеющие удобного прямого сообщения с большей частью крупных городов.

«Еще одна задача – обеспечить связанность регионов страны между собой там, где не развито авиасообщение: например, между Уралом и Сибирью или Дальним Востоком», – добавили в **пресс-службе**.

Правительство 27 мая приняло постановление, в соответствии с которым туроператоры, организующие чартерные программы в регионы для перевозки туристов, смогут получить компенсацию затрат в размере 50%. Всего на субсидирование туристических рейсов будет выделено 1,2 млрд рублей.

<https://tourism.interfax.ru/ru/news/articles/79132>

ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; 2021.06.02; БИБИКОВА: СУБСИДИРОВАНИЕ ЧАРТЕРОВ СДЕЛАЕТ ОТДЫХ В РОССИИ ДОСТУПНЕЕ

Субсидирование чартеров в российские регионы может способствовать удешевлению билетов и увеличению турпотока внутри страны, сказала «Парламентской газете» зампред Комитета Совета Федерации по социальной

политике Елена Бибикина, комментируя опубликованный для общественного обсуждения проект постановления Ростуризма.

На портале проектов федеральных правовых актов 2 июня был размещен проект постановления, в котором Ростуризм предлагает субсидировать в рамках федеральной программы поддержки чартеров рейсы в 64 региона России. Речь идёт о субъектах Федерации, на территории которых есть гражданские аэропорты. Они могут быть как точкой отправления, так и точкой прибытия чартерных рейсов. В список не вошли аэропорты Москвы и Московской области, Санкт-Петербурга, Крыма и Краснодарского края. Документу предстоит пройти общественное обсуждение.

По словам Елены Бибикиной, в условиях ограничения международных полетов предложенные меры очень актуальны. «Думаю, это приведет к снижению стоимости билетов, и люди станут больше путешествовать по России, – сказала сенатор. – При планировании поездки имеет значение как стоимость самого отдыха, так и цена перелета. Любые шаги в пользу человека будут способствовать тому, что желающих и имеющих возможность посетить наши регионы будет больше».

<https://pnp-ru.turbopages.org/pnp.ru/s/economics/bibikova-subsidirovanie-charterov-sdelaet-otdykh-v-rossii-dostupnee.html>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – СТОЛИЧНЫЙ ВЫПУСК; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2021.06.03; УЛЕТНЫЕ ПЛАНЫ; В РОСТУРИЗМЕ ДОПУСТИЛИ ОТКРЫТИЕ ТУРЦИИ К ИЮЛЮ

Россия может восстановить авиасообщение с турецкими курортами к началу июля, допустили в Ростуризме. Это поможет сдержать цены на летний отдых в России, считают эксперты.

«Мы надеемся, что позитивная динамика у турецких коллег продолжится, и хотя бы к середине летнего курортного сезона, к июлю, у наших граждан будет возможность отправиться на турецкие курорты», – заявила руководитель Ростуризма Зарина Догузова в эфире телеканала НТВ.

Ограничения на авиасообщение с турецкими курортами по решению оперативного штаба по борьбе с распространением коронавирусной инфекции действовали с 15 апреля по 1 июня и накануне были продлены до 21 июня. Но к росту цен на летний отдых в России это не приведет, заявил «РГ» вице-президент Российского союза туриндустрии (РСТ) Юрий Барзыкин. Он пояснил, что отели на черноморском побережье сейчас забронированы на 80 и более процентов, остались только низкокатегорийные отели либо частный сектор. К тому же цены на отдых уже поднялись сразу после закрытия Турции и больше расти не будут.

Сдержать цены помогут также открывающиеся возможности для зарубежного отдыха россиян. Накануне оперативный штаб заменил рейсы в столицу Марокко Рабат на рейсы в Касабланку. Именно этот туристический город указан в опубликованном документе. Как отметили в Ассоциации туроператоров России, Касабланка – популярный пункт прибытия туристических авиарейсов в Марокко, и уже несколько перевозчиков получили от **Росавиации** допуски на полеты. В неделю в Марокко будет выполняться по два рейса на взаимной основе. В итоге турпоток в Марокко возобновится, так как въезд с туристическими целями в страну разрешен, отметил Барзыкин. Но все же это очень узкий сегмент туристического рынка, и Турцию он не заменит, добавил эксперт.

Тем временем Ростуризм предпринимает шаги по развитию внутреннего туризма. Ведомство предложило субсидировать чартеры из 64 регионов. Проект постановления правительства опубликован для общественного обсуждения.

Как пояснили в Ростуризме, в перечень субсидируемых направлений включены все регионы, на территории которых сейчас действуют гражданские аэропорты, кроме Москвы, Московской области, Санкт-Петербурга, Республики Крым и Краснодарского края. Эти регионы могут быть только точкой отправления чартера, но не точкой прибытия. В этом году планируется запустить чартеры из более чем 20 регионов. Также действует программа туристического кешбэка. Ее второй этап в 2021 году начнется 1 октября и продлится до декабря.

<https://rg.ru/2021/06/02/v-rosturizme-dopustili-otkrytie-turcii-k-iiuliu.html>

КОММЕРСАНТЪ; АЙГУЛЬ АБДУЛЛИНА; 2021.06.03; РОССИЯ И ГЕРМАНИЯ ОБМЕНЯЛИСЬ АВИАНЕВЛетами; КОНФЛИКТ С ОТМЕНОЙ РЕЙСОВ НЕ БЫЛ СВЯЗАН С БЕЛОРУССИЕЙ

Как выяснил “Ъ”, краткий конфликт между авиарегуляторами РФ и Германии, вызвавший взаимные отмены рейсов, не был связан с Белоруссией. По словам источников “Ъ”, спор возник из-за намерения «Аэрофлота» получить разрешения на дополнительные грузопассажирские рейсы в Германию, которые немецкая сторона предоставлять отказалась. В ходе переговоров **Росавиация** пыталась надавить, отменив разрешения на два рейса Lufthansa, после чего немецкий регулятор ответил тем же. Теперь стороны, которые так официально и не пояснили причины конфликта, заявляют о его разрешении. Получить дополнительные рейсы «Аэрофлоту» не удалось.

Начало июня ознаменовалось необычным для последних лет конфликтом авиационных регуляторов России и Германии. Так, 1 июня немецкая Lufthansa отменила запланированные на следующий день рейсы в Москву и

Петербург. В компании объяснили это решение отсутствием разрешения со стороны российских регуляторов. Со сходной проблемой в тот же день, 1 июня, столкнулись в российской S7, которая не смогла отправить рейс в Берлин. Затем 2 июня стало известно, что «Аэрофлот» отменил намеченные на 3 июня рейсы во Франкфурт и Мюнхен, поскольку разрешения не дала немецкая сторона.

В Минтрансе ФРГ пояснили (цитата по ТАСС), что отмена российских рейсов стала зеркальной мерой:

Российское ведомство своевременно не выдало разрешение на полеты Lufthansa в июне, так что они были отменены. На основе взаимной практики Федеральное авиационное ведомство не выдало разрешения на полеты российских авиакомпаний до тех пор, пока с российской стороны не последует разрешение».

Однако довольно быстро конфликт был улажен. Уже днем 2 июня глава **Росавиации Александр Нерадько** заявил, что **проблема с отменами рейсов решена**, от дополнительных **комментариев** в агентстве отказались. Вечером 2 июня в Lufthansa сообщили “Ъ”, что перевозчик получил «недостающие разрешения на полеты своих пассажиров в Россию и не ожидает дальнейших отмен рейсов из Франкфурта в Москву и в Санкт-Петербург». Аналогичным образом о получении разрешений от Германии заявили вечером 2 июня представители S7 и «Аэрофлота».

Ни одна из сторон так и не **прокомментировала** причины конфликта. В публичном пространстве его связывали с прежними спорами о полетах над Белоруссией (см. “Ъ” от 28 мая), но, по данным “Ъ”, нынешняя проблема к той не имеет отношения.

Как выяснил “Ъ”, начальной точкой конфликта стало желание «Аэрофлота» увеличить число грузопассажирских рейсов в Германию с начала июня. Между тем традиционно в международном сообщении число рейсов, выполняемых перевозчиками каждой страны, устанавливается паритетно. «В Германии отказались выдавать допуски еще на этапе предварительных переговоров, после чего **Росавиация** приступила к ответным мерам», – уверяет собеседник “Ъ”, знакомый с ситуацией. Действительно, именно российская сторона первой отменила разрешения для Lufthansa.

Той же версии событий придерживаются собеседники “Ъ” в других авиакомпаниях.

«Аэрофлот», помимо регулярки, поставил очень большое количество грузопассажирских рейсов – на них нет формальных ограничений, какие есть с регулярными. Германия им отказала, и все попали под раздачу», – отметили в одном из авиаперевозчиков.

В «Аэрофлоте» ситуацию комментировать не стали. Гендиректор компании Михаил Полубояринов заявил ТАСС, что она получила разрешения от Германии на выполнении летом 28 рейсов в неделю. Судя по данным Flightradar24, именно столько «Аэрофлот» и выполнял в мае, то есть дополнительных разрешений добиться не удалось.

«На фоне напряженной внешнеполитической ситуации любая проблема с заявками авиакомпаний может привести к отказу по формальным причинам. И там, где раньше стороны пошли бы друг другу навстречу, сейчас ограничиваются констатацией ошибки (в заявке) и отказом на полет», – говорит исполнительный директор «Авиапорта» Олег Пантелеев. Грузопассажирские перевозки требуют получения разовых разрешений, поэтому ведомства обеих стран, полагает он, могут затягивать их выдачу, используя аргумент о «чрезмерной загруженности». Если у «Аэрофлота» действительно возникла потребность в дополнительных полетах, то в целом их можно было получить без особых войн, полагает господин Пантелеев. Но ситуация с Белоруссией, отмечает он, «спровоцировала общую напряженность, на фоне которой все отношения обострились».

<https://www.kommersant.ru/doc/4839166>

На ту же тему:

<https://ria.ru/20210602/aviasoobschenie-1735244140.html>

<https://tass.ru/ekonomika/11537983>

<https://rg.ru/2021/06/02/rosaviaciia-vydala-lufthansa--na-rejsy-po-novomu-marshrutu.html>

<https://tass.ru/ekonomika/11541891>

<https://ria.ru/20210602/polety-1735333469.html>

<https://ria.ru/20210602/lufthansa-1735332160.html>

<https://ria.ru/20210602/germaniya-1735338865.html>

КОММЕРСАНТЪ FM; 2021.06.02; ЭЛЕКТРОСАМОКАТЫ ПОДВОЗЯТ К СТАНДАРТУ; КАКИЕ ПРОБЛЕМЫ ВОЗНИКАЮТ У ГРАЖДАН И ВЛАСТИ ИЗ-ЗА ОТСУТСТВИЯ ПРАВИЛ

Борьбу с электросамокатами возглавили регионы. Пока принятие федерального законопроекта буксует, субъекты сами решают, по каким правилам ездить горожанам на средствах индивидуальной мобильности. Не ограничены в своем выборе и полицейские. Они признают самокатчиков то пешеходами, то водителями мопедов. Например, жительницу Екатеринбурга на днях оштрафовали за езду без прав. Как подвешенный статус самокатов создает проблемы для их владельцев и чиновников? Об этом – Иван Корякин.

Мало того, что 20-летнюю жительницу Екатеринбурга госпитализировали с ушибами после ДТП, когда она вернулась домой, то еще и обнаружила протокол за езду без прав. Удостоверения категории «М» у нее никогда и не было. Для девушки стало сюрпризом, что ее самокат – это, оказывается, мопед.

Но ГИБДД виднее. В ходе расследования ДТП там выяснили, что мощность ее средства передвижения больше 350 ватт. А значит, это транспортное средство, а девушка, к ее собственному удивлению, водитель. Удивился умению полицейских так точно определять характеристики самокатов и адвокат движения «Свобода выбора» Сергей Радько: «Не просто мощность, а, как написано в правилах дорожного движения – “номинальная максимальная мощность в режиме длительной нагрузки”».

При этом не понятно, каким образом мощность по данным критериям определяется в каждом конкретном случае.

Дело в том, что ни в одном руководстве по эксплуатации, инструкции на сайте производителя не указывается, что эта мощность является “номинальной максимальной” именно в режиме длительной нагрузки».

Судя по фотографиям, опубликованным в соцсетях, девушка передвигалась на электросамокате Kigoo max speed, а это, действительно, мощное устройство, способное разогнаться до 40-50 км/ч. Хотя девушка утверждает, что в момент аварии она ехала не быстрее 15 км/ч.

В **комментариях** под фотографиями, к слову, ее скорее осудили: «Давно пора оштрафовать! Ходить из-за них страшно». Популярным оказалось и противоположное мнение: «Какие права нужны, что за глупость?» Ну и, наконец, нейтральное: «Где им ездить-то? По дороге – опасно, по тротуару – опасно». Это мнение тоже собрало лайки.

Три этих **комментария** как нельзя лучше отражают расклад сил в любом российском городе, где появились электросамокаты. И споров, и штрафов будет только больше, пока не приняты общие правила, говорит организатор движения Let's kick Александр Нилов: «Суды в разных городах страны признают самокатчиков примерно на одних и тех же самокатах то водителями мопедов, то пешеходами. Соответственно, санкции различаются очень сильно».

Ни сотрудники ГИБДД, ни судьи не могут прийти к какому-то единому решению, у нас нет единой практики».

А ее, видимо, и не будет, пока буксует рассмотрение законопроекта **Минтранса**, документ, уверены собеседники “Ъ FM”, навел бы хоть какой-то порядок. Чиновники в регионах, будто делая вид, что федерального проекта

не существует, сами предлагают варианты решения проблемы: ограничение скорости до 5 км/ч, авторизация через Госуслуги – это реальные идеи.

Но возглавляет борьбу с электросамокатами Следственный комитет: в Санкт-Петербурге, где сервис не обеспечил безопасность пешеходов, заведено уголовное дело, а в Новосибирске проводится проверка по факту «бесконтрольного массового предоставления в аренду» самокатов.

Одними запретами проблему не решить, говорит автор блога «Город для людей» Аркадий Гершман: «Во-первых, нужно все-таки понять, что это такое. Можно ли им выезжать на проезжую часть или велодорожку, или они должны ездить и пугать пешеходов. А второй момент – создавать связную вело-инфраструктуру – безопасную и комфортную, чтобы у людей, которые едут быстрее пешеходов, но медленнее машин, было свое место, и они не рисковали своим здоровьем и здоровьем окружающих».

В Москве сервисы аренды, предвидя требования властей, ограничивают скорость до 15 км/ч в час в людных зонах. А мэрия ночами чертит временные полосы. Но в некоторых регионах пока либо не знают, как решать проблему, либо не хотят усложнять себе работу. Ведь создавать запреты куда проще, чем инфраструктуру.

<https://www.kommersant.ru/doc/4838651>

ИНДУСТРИЯ БЕЗОПАСНОСТИ; 2021.06.02; БОЛЕЕ 2 МЛН ДОСМОТРОВ С НАЧАЛА ГОДА НА ЮГЕ РОССИИ ПРОВЕЛА ОХРАНА МИНТРАНСА

С начала текущего года на транспортных объектах Юга России работниками Краснодарского филиала ведомственной охраны Минтранса России досмотрено порядка 500 тыс. единиц автотранспорта, почти 300 тыс. вагонов подвижного железнодорожного состава и более 300 тыс. контейнеров. Кроме того, на 203 объектах транспортной инфраструктуры Краснодарского края и Крыма досмотрено 1.2 млн физических лиц. При досмотре автомобилей обнаружено 4 запрещенных предмета, в числе которых травматическое оружие и патроны.

Свыше 200 человек, задержанных за попытки выноса материальных ценностей и проникновения на охраняемые территории без разрешительных документов, переданы службам безопасности объектов. А 264 человека переданы должностным лицам полиции за невыполнение законных требований работников подразделений транспортной безопасности. 41 раз выезжали на места ДТП для оказания необходимой помощи участникам происшествий группы быстрого реагирования.

«С начала года наши подразделения предупредили свыше тысячи нарушений пропускного и внутриобъектового режимов в зонах защиты объектов. Поступившие благодарности со стороны заказчиков наших услуг свидетельствуют о добросовестном выполнении, поставленных нам задач», – сообщил директор Краснодарского филиала ведомственной охраны Минтранса России Вячеслав Бурый.

Краснодарский филиал ФГУП «УВО Минтранса России» обеспечивает охрану более 200 объектов транспортного комплекса на территории Краснодарского края и Республики Крым. Это тоннели региональных и федеральных трасс, автодорожные мосты, морские порты, другие объекты транспортной инфраструктуры.

https://www.securitymedia.ru/news_one_13083.html

ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; 2021.06.02; В ПРАВИТЕЛЬСТВЕ ГОТОВЯТ ДОКУМЕНТЫ ОБ ИСПОЛЬЗОВАНИИ БЕСПИЛОТНИКОВ

В **Минтрансе**, **Росавиации** и Минпромторге реализуют программу по введению в оборот и разрешению использовать авиационные беспилотники в воздушном пространстве. Уже в этом году должен быть принят нормативный акт по авиационным работам, например, в сфере охраны леса. Об этом заявил на заседании Госдумы 2 июня замминистра промышленности и торговли Российской Федерации Олег Бочаров.

«Сейчас **Минтрансом**, **Росавиацией** и Минпромторгом совместно реализуется программа по введению в оборот и вообще разрешению и доступу к полетам беспилотных авиационных систем в воздушном пространстве», – сказал он.

На пленарном заседании в среду Госдума в первом чтении законопроект, который должен разрешить разрабатывать, испытывать, производить и ремонтировать авиационные системы, включая беспилотники со взлетной массой до 30 килограммов, без лицензии. Этот документ не касается безопасности полетов и допуска к ним, отметил Бочаров.

«Что же касается безопасности пилотирования, это вопрос организации безопасности воздушного движения, это вопрос **Минтранса**. В данном случае мы даем возможность предприятиям выйти на соответствующее взаимодействие с **Минтрансом**, организовать свои полеты и авиационные работы на беспилотной технике», – отметил Бочаров.

Он отметил, что с расширением авиационных работ по заданию Правительства уже в этом году Минпромторг и **Минтранс** должны принять «современный нормативный документ по авиационным работам».

«Это и лес, и лесоохрана, и Росреестр, Роскартография, Росгеология. Сейчас Правительство ведет такую работу в рамках концепции по развитию использования беспилотных систем», – пояснил чиновник.

Он также сообщил, что сейчас происходит отбор 28 региональных команд будущих пилотов, которые получают сертификаты, и, приехав в регион, смогут проводить авиационные работы с помощью беспилотников на законных основаниях.

<https://www.pnp.ru/social/v-pravitelstve-gotovyat-dokumenty-ob-ispolzovanii-bespilotnikov.html>

РГ; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2021.06.02; ЭКСПЕРТ РАССКАЗАЛ, КАК СНИЗИТЬ СЕБЕСТОИМОСТЬ ПОЛЕТОВ В ОТДАЛЕННЫЕ ПОСЕЛКИ

Себестоимость полетов в отдаленные поселки снизится после сокращения расходов на обслуживание малых аэродромов. Для этого более сорока аэродромов в России переводят в разряд посадочных площадок, рассказал руководитель портала «Авиа.ру» Роман Гусаров.

«Практика перевода малых аэродромов с низкой интенсивностью полетов в статус посадочной площадки существует уже достаточно давно. Это позволяет существенно снизить расходы на содержание аэродрома», – сказал он. При этом, снижение издержек на содержание аэродрома позволит снизить и себестоимость полетов, отметил Гусаров. «Такое решение давно назрело, оно прагматично, экономически обосновано, позволяет сохранить авиационную инфраструктуру и ее функцию», – добавил эксперт.

Как пояснил Гусаров, для объекта «аэродром гражданской авиации» действуют достаточно жесткие требования по обеспечению наличия и содержания ряда объектов инфраструктуры, которые для небольшого аэродрома избыточны. Например, требуется охранять периметр аэродрома. Статус «посадочная площадка» снимает многие подобные требования и позволяет содержать аэродром даже при малом количестве полетов и низких доходах.

При этом, аэродром – посадочная площадка продолжает функционировать, но полеты на него теперь будут осуществляться по разовым разрешениям **Росавиации**. Поэтому жители отдаленных поселков не окажутся в изоляции от большой земли, подчеркнул Гусаров.

Ранее стало известно, что в России будут закрыты 44 аэродрома гражданской авиации. Расположение правительства об этом было опубликовано 26 мая. Как пояснили в **Росавиации**, аэродромы не будут закрыты, а только переведены в категорию «посадочная площадка».

<https://rg.ru/2021/06/02/ekspert-rasskazal-kak-snizit-sebestoimost-poletov-v-otdalennye-poselki.html>

ТАСС; 2021.06.02; СОВФЕД РАТИФИЦИРОВАЛ МЕЖДУНАРОДНЫЙ ПРОТОКОЛ ОБ УСИЛЕНИИ БОРЬБЫ С АВИАДЕБОШИРАМИ

Совет Федерации на заседании в среду ратифицировал протокол о внесении изменений в Конвенцию о преступлениях и некоторых других актах, совершаемых на борту воздушных судов, который расширяет полномочия государств по борьбе с авиадебоширами.

Протокол был подписан 4 апреля 2014 года в Монреале. Документ дает государствам, помимо государства регистрации воздушного судна, право осуществлять юрисдикцию в отношении недисциплинированных пассажиров.

В настоящее время юрисдикцию в отношении преступлений, совершаемых на борту гражданского воздушного судна, осуществляет государство, включившее его в свой реестр. Протоколом вносятся изменения, предусматривающие право государства осуществлять юрисдикцию в отношении преступлений на борту гражданского воздушного судна, выполняющего посадку на его территории, и воздушного судна авиакомпании, осуществляющей деятельность в этом государстве.

Протокол определяет юридическую основу для борьбы с недисциплинированными пассажирами, а также особенности взаимодействия командира самолета с компетентными органами договаривающихся государств. Так, после совершения посадки на территории договаривающегося государства командир судна сможет передать компетентным органам нарушителя, в отношении которого имеются достаточные основания полагать, что данное лицо совершило на борту преступление.

Уточняются виды запрещенного поведения на борту воздушного судна. К ним будут отнесены физическое нападение или угроза совершения такого нападения в отношении члена экипажа, отказ следовать законным указаниям командира воздушного судна. Протокол вступил в силу 1 января 2020 года, его участниками являются 28 государств.

<https://tass.ru/politika/11535051>

ТАСС; 2021.06.02; СОВФЕД ОДОБРИЛ ЗАКОН О РЕГУЛИРОВАНИИ ПОРЯДКА МЕДОСМОТРА ПЕРСОНАЛА ВОЗДУШНЫХ СУДОВ

Совет Федерации на заседании в среду одобрил закон о регулировании порядка обязательного медицинского освидетельствования экипажей гражданских самолетов, диспетчеров, а также персонала государственной авиации.

Документ 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.

<https://tass.ru/obschestvo/11538973>

ТАСС; 2021.06.02; ГОСДУМА ОБЯЗАЛА ВЫДЕЛЯТЬ ПОДЗОНЫ НА ПРИАЭРОДРОМНЫХ ТЕРРИТОРИЯХ

Госдума в среду приняла в третьем – заключительном – чтении законопроект, который предусматривает обязательное выделение подзон на приаэродромных территориях, а также ряд ограничений для защиты людей от негативного воздействия, вызванного шумом самолетов.

В Воздушном кодексе РФ теперь будет прописано, что подзоны на приаэродромных территориях не могут выделяться, как сейчас, а выделяются в обязательном порядке. Указывается, что в седьмой подзоне в целях предотвращения негативного физического воздействия, связанного с шумом, устанавливается перечень ограничений использования земельных участков, определенный в соответствии с земельным законодательством с учетом положений Воздушного кодекса РФ. Сейчас законом предусмотрен только запрет на размещение в этой подзоне объектов.

Перечень ограничений использования земельных участков, включающий в себя запрет на строительство, реконструкцию, эксплуатацию отдельных видов объектов, будет определяться с учетом возможности применения при

строительстве и эксплуатации таких построек мер предупреждения негативного влияния на здоровье человека. К этой работе будет привлечен Роспотребнадзор.

В случае включения в территориальное планирование мероприятий по строительству и развитию инфраструктуры воздушного транспорта, включая создание новых взлетно-посадочных полос, приаэродромная территория и седьмая подзона устанавливаются уже с учетом этих планов. Убытки, причиненные в связи с этим гражданам и юридическим лицам при ограничении прав на земельные участки, подлежат компенсации в соответствии с земельным законодательством.

Как пояснил ТАСС член профильного комитета по транспорту и строительству Владимир Синяговский, объекты, которые были построены до принятия этих поправок в подзонах, «если и подлежат сносу, то все финансовые расходы будут компенсироваться». «Дело в том, что шум аэродвигателей отрицательно влияет на здоровье людей, – сказал он. – Депутаты получают много жалоб со стороны жителей тех территории, и этот закон позволит выправить ситуацию».

При этом документом предусмотрено, что здания и сооружения на приаэродромной территории, не отвечающие требованиям, не будут сноситься, если они были возведены до введения указанных подзон и расположены на земельных участках, предназначенных для ведения личного подсобного хозяйства, на садоводческих участках, участках под ИЖС, личные гаражи при условии, что участки используются по назначению. На самовольные постройки данная гарантия не распространяется.

Поправки в Градостроительный кодекс

Приняв закон, Госдума также внесла изменения в Градостроительный кодекс, уточнив, что внесение участниками публичных слушаний и общественных обсуждений предложений и замечаний будет возможно как в письменной, так и в электронной форме.

<https://tass.ru/ekonomika/11535363>

ТАСС; 2021.06.02; В ДУМУ ВНЕСЛИ ЗАКОНОПРОЕКТ О НАДЕЛЕНИИ «АЭРОФЛОТА» СТАТУСОМ НАЦИОНАЛЬНОГО ПЕРЕВОЗЧИКА

Депутат-единоросс Максим Сураев в среду внес в Госдуму законопроект о введении в закон «О государственном регулировании развития авиации» понятия национального перевозчика, таким статусом будет наделен «Аэрофлот». Проект размещен в думской электронной базе.

Как говорится в законопроекте, «публичное акционерное общество «Аэрофлот – российские авиалинии», созданное для выполнения задач, поставленных перед правительством Российской Федерации, действуя во

исполнение государственной политики по повышению эффективности управления и развитию авиации, обеспечению единства экономического пространства Российской Федерации осуществляет свою деятельность в статусе национального перевозчика».

Под национальным перевозчиком подразумевается организация, уполномоченная решением правительства или профильным федеральным органом власти «на предоставление услуг по вывозу и перевозке пассажиров в условиях банкротства других авиаперевозчиков» или при угрозе и возникновении отдельных чрезвычайных ситуаций, введении режима повышенной готовности или чрезвычайной ситуации.

<https://tass.ru/ekonomika/11541591>

На ту же тему:

https://www.gazeta.ru/business/news/2021/06/02/n_16053734.shtml

<https://www.pnp.ru/politics/v-gosdumu-vnesli-zakonoproekt-o-nacionalnom-aviaperevozhike.html>

ТАСС; 2021.06.02; ГОСДУМА ОДОБРИЛА В I ЧТЕНИИ ОТМЕНУ ЛИЦЕНЗИРОВАНИЯ ПРОИЗВОДСТВА БЕСПИЛОТНИКОВ ДО 30 КГ

Госдума приняла в первом чтении законопроект, предусматривающий отмену лицензирования деятельности по разработке, производству, испытанию и ремонту гражданских беспилотников весом менее 30 кг. Документ был инициирован правительством.

Законопроект подготовлен во исполнение дорожной карты по совершенствованию законодательства и устранению административных барьеров для обеспечения реализации плана мероприятий Национальной технологической инициативы по направлению «Аэронет». План мероприятий утвержден распоряжением правительства РФ от 3 апреля 2018 года.

Законопроект исключает деятельность по разработке, производству, испытаниям и ремонту беспилотных авиационных систем и (или) их элементов, включающих беспилотные гражданские воздушные суда с максимальной взлетной массой 30 кг и менее, из перечня видов деятельности, на осуществление которых на территории РФ требуется получение лицензии в соответствии с законом «О лицензировании отдельных видов деятельности».

Документ направлен на стимулирование интенсивного развития российскими компаниями сферы беспилотных авиационных систем, развития внутреннего рынка таких систем и выхода на международный рынок, говорится в пояснительной записке.

<https://tass.ru/ekonomika/11535935>

ТАСС; 2021.06.02; ЧИСЛО АВИАРЕЙСОВ ИЗ ПЕТРОПАВЛОВСКА-КАМЧАТСКОГО В МОСКВУ УВЕЛИЧИЛОСЬ

Число рейсов из международного аэропорта Петропавловска-Камчатского (Елизово) в Москву увеличилось с 14 до 16 в неделю, сообщает **пресс-служба** главного аэропорта полуострова.

В летний период на Камчатке ежегодно отмечаются сложности с покупкой авиабилетов в Москву из-за нехватки рейсов, выполняющих прямой перелет по данному маршруту.

«Новые вечерние рейсы по маршруту Москва – Петропавловск-Камчатский и обратно выполняются дважды в неделю. Из Шереметьево самолет вылетает по средам и воскресеньям в 21:50 с прибытием на полуостров на следующий день в 15:30. Обратно борт отправляется по понедельникам и четвергам в 18:15. Расширение полетной программы в Москву дает жителям и гостям Камчатки новые возможности для дальнейших стыковочных перелетов», – говорится в сообщении.

Уточняется, что **авиакомпания «Аэрофлот»** и «Россия» продолжат выполнять ежедневные рейсы из аэропорта Елизово в столицу России в 12:40 и 16:00 соответственно. Таким образом, количество рейсов в Москву увеличится до 16 в неделю.

<https://tass.ru/obschestvo/11545455>

ТАСС; 2021.06.02; ЗАМГЛАВЫ МИД РОССИИ ВЫРАЗИЛ НАДЕЖДУ, ЧТО ЧАРТЕРЫ С ЕГИПТОМ ВОЗОБНОВЯТ В БЛИЖАЙШЕЕ ВРЕМЯ

Москва рассчитывает, что чартерные рейсы с курортами Египта будут возобновлены в ближайшее время, остались некоторые детали. Об этом заявил журналистам в среду замглавы МИД РФ Михаил Богданов на полях ПМЭФ.

«Работа продолжается, [остаются] последние штрихи, потому что решение, как вы знаете, было принято, об этом было заявлено на самом высоком уровне. Так что сейчас просто остались некоторые детали, связанные в том числе и с коронавирусными ограничениями, – сказал Богданов. – А так, конечно, я надеюсь, что в ближайшее время полетят наши туристы и в Шарм-эш-Шейх, и в Хургаду».

Он напомнил, что сейчас из России осуществляются полеты в Каир. «Оттуда наши туристы едут и в Шарм-эш-Шейх, и в Хургаду. Но, конечно, было бы

для всех удобно, чтобы были прямые рейсы, причем не только из Москвы, но и других российских городов», – отметил замминистра.

<https://tass.ru/ekonomika/11535563>

РИА НОВОСТИ; 2021.06.02; РОССИЯНАМ ПРЕДЛОЖАТ ТУРИСТИЧЕСКИЕ РЕЙСЫ В МАРОККО

В решение Оперативного штаба по открытию новых направлений для международных рейсов были внесены изменения, пунктом прибытия в Марокко вместо Рабата стала туристическая Касабланка, сообщает АТОР.

31 мая 2021 года Оперативный штаб по борьбе с коронавирусом открыл новые направления для возобновления авиарейсов. Среди них была обозначена столица Марокко – Рабат, но позже информация поменялась, и вместо Рабата пунктом прибытия в Марокко теперь указана Касабланка. Частота рейсов не изменилась – два раза в неделю.

«Если следовать логике предыдущих открытий направлений, это означает, что два рейса в неделю сможет выполнять российский авиаперевозчик и еще два – авиакомпания из Марокко», – уточняют эксперты.

По данным представителей рынка, Касабланка – популярный пункт прибытия туристических авиарейсов в Марокко. Более того, несколько перевозчиков уже получили допуски на направление от **Росавиации**. Граница Марокко открыта для российских туристов с сентября прошлого года.

<https://ria.ru/20210602/marokko-1735218138.html>

ТАСС; 2021.06.02; ПУТИН ЗАЯВИЛ, ЧТО НУЖНО ПРОРАБОТАТЬ ВОПРОС С ТАРИФАМИ НА ТАКСИ И ДРУГИЕ ВИДЫ ТРАНСПОРТА

Вопрос тарификации оплаты проезда в такси и других видах транспорта требует проработки. Об этом заявил **президент РФ Владимир Путин**, комментируя ситуацию, при которой тариф на поездку в такси с детским креслом оказывается дороже, чем обычная поездка.

«Надо проработать вопрос с тарифами и не только на такси, но и на другие виды транспорта, – сказал **Путин** в среду в ходе встречи с руководством «Единой России» и участниками праймериз партии.

Ранее в понедельник в ходе форума «Большой семейный совет» председатель Совета матерей России Татьяна Буцкая лично проверила стоимость заказа такси по Москве с детским креслом и без него, констатируя разницу между

тарифами в 180 рублей. Председатель «Единой России» Дмитрий Медведев назвал дискриминацией и безобразием подобные примеры. Руководитель Центра социально-культурного развития семьи и молодежи в Перове Татьяна Яковлева в свою очередь предложила запретить взимать плату за услугу «детское кресло».

<https://tass.ru/ekonomika/11541585>

ТАСС; 2021.06.02; СПЧ НАПРАВИЛ В МВД ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО ПРАВИЛАМ ЭКСПЛУАТАЦИИ МАЛОГО ЭЛЕКТРОТРАНСПОРТА

Совет при президенте РФ по развитию гражданского общества и правам человека (СПЧ) направил в МВД и в Исследовательский центр частного права им. С. С. Алексеева при президенте России предложения по совершенствованию правил эксплуатации малого электрического транспорта (самокатов, велосипедов, сегвеев, моноколес и пр.).

Как сообщила **пресс-служба** СПЧ в среду, постоянная комиссия Совета по гражданскому участию в развитии правоохранительной системы подготовила предложения по дополнению ПДД главой, регулирующей особенности эксплуатации этого транспорта. «Совет выступает за скорейшее профессиональное обсуждение сложившейся ситуации и мер по снижению рисков для всех заинтересованных сторон. С этой целью указанные предложения были направлены руководству МВД России и в Исследовательский центр частного права им. С. С. Алексеева при президенте России», – говорится в сообщении.

В частности, комиссия предлагает возлагать на лиц, управляющих такими средствами, обязанности спешиться, если их движение создает опасность для пешеходов; ограничить скорость таких транспортных средств, в том числе, исходя из возраста лица, управляющего ими; ввести обязательное страхование гражданской ответственности арендаторов, а также работников курьерских служб, управляющих такими транспортными средствами; оснащать арендуемые и служебные электрические транспортные средства номерными знаками установленного образца для облегчения их идентификации гражданами; отнести мобильные электрические транспортные средства к числу источников повышенной опасности, что позволит возложить субсидиарную гражданскую ответственность за причинение вреда на их собственников.

С наступлением теплой погоды в России начался сезон активной эксплуатации малого электротранспорта, в том числе проката электросамокатов. В ГИБДД регулярно поступают жалобы на создание аварийных ситуаций и ДТП с участием этих средства передвижения. 15 апреля комиссия Общественной палаты РФ по безопасности и взаимодействию с общественными наблюдательными комиссиями

предложила в ПДД приравнять к мопедам средства передвижения с электрическими двигателями, в том числе велосипеды и самокаты. Глава комитета Госдумы по госстроительству и законодательству Павел Крашенинников в середине мая заявлял, что правила, которые будут регулировать передвижение на электросамокатах, не требуют поправок в закон, они могут быть внесены в ПДД.

<https://tass.ru/ekonomika/11540997>

РИА НОВОСТИ; 2021.06.02; СПЧ ПРЕДЛОЖИЛ ВВЕСТИ НОМЕРНЫЕ ЗНАКИ ДЛЯ ЭЛЕКТРОСАМОКАТОВ

Члены Совета при президенте РФ по развитию гражданского общества и правам человека подготовили предложения по совершенствованию законодательства в части передвижения электросамокатов, электровелосипедов, сегвеев, моноколес и иных подобных средств в местах отдыха горожан: в частности, рекомендуется оснастить их номерными знаками и внести в ПДД, сообщается на сайте СПЧ.

По данным **пресс-службы**, в последнее время в СМИ и в социальных сетях все чаще стали появляться сообщения об инцидентах, связанных с эксплуатацией электрических самокатов, электровелосипедов, сегвеев, моноколес.

«Высокая скорость передвижения данных транспортных средств значительно увеличивает риски причинения вреда пешеходам и их имуществу, а отсутствие адекватного правового регулирования затрудняет возмещение вреда. Постоянная комиссия СПЧ по гражданскому участию в развитии правоохранительной системы подготовила предложения по совершенствованию законодательства», – говорится в сообщении.

Так, члены СПЧ предлагают дополнить ПДД определением мобильных электрических транспортных средств и специальной главой, регулирующей особенности их эксплуатации, возложить на лиц, управляющих такими средствами.

Кроме этого, по мнению членов СПЧ, следует ограничить скорость для таких транспортных средств, в том числе, исходя из возраста водителя, ввести обязательное страхование гражданской ответственности арендаторов, а также работников курьерских служб, управляющих такими транспортными средствами.

«Оснащение арендуемых и служебных электрических транспортных средств номерными знаками установленного образца для облегчения их идентификации гражданами. Отнесение мобильных электрических транспортных средств к числу источников повышенной опасности, что

позволит возложить субсидиарную гражданскую ответственность за причинение вреда на их собственников», – следует из сообщения.

В **пресс-службе** отметили, что глава СПЧ Валерий Фадеев выступает за скорейшее профессиональное обсуждение сложившейся ситуации и мер по снижению рисков для всех заинтересованных сторон. С этой целью указанные предложения были направлены руководству МВД России и в Исследовательский центр частного права им Алексеева при президенте РФ.

Ранее председатель столичного парламента Алесей Шапошников сообщил, что скорость электросамокатов в общественных пространствах Москвы могут ограничить до 15 километров в час. Кроме того, заммэра Москвы по вопросам транспорта Максим Ликсутов в середине мая предложил ограничить допустимую скорость движения электросамоката на пешеходных зонах до скорости пешеходного потока, соответствующее письмо столичного дептранса направлено в **Минтранс РФ**.

<https://ria.ru/20210602/samokat-1735291083.html>

РИА НОВОСТИ; 2021.06.02; ПЕРЕДВИЖЕНИЕ НА ЭЛЕКТРОСАМОКАТАХ ПО ПЕШЕХОДНЫМ ПЕРЕХОДАМ НАДО ОГРАНИЧИТЬ – СПИКЕР МГД

Передвижение на электросамокатах и других средствах индивидуальной мобильности (СИМ) на пешеходных переходах всех видов должно быть ограничено, считает председатель Мосгордумы Алексей Шапошников.

Ранее он сообщил, что скорость электросамокатов в общественных местах Москвы могут ограничить до 15 километров в час. Кроме того, заммэра Москвы по вопросам транспорта Максим Ликсутов в середине мая предложил ограничить допустимую скорость движения электросамоката в пешеходных зонах до скорости пешеходного потока, соответствующее письмо столичного дептранса направлено в **Минтранс РФ**.

«Мы детально изучим данный вопрос. При этом уже сейчас очевидно, что в целях безопасности пассажиров передвижение на СИМ на пешеходных переходах всех видов: наземные, надземные, подземные – и в первую очередь сопряженных с метро, – должно быть ограничено», – сказал Шапошников РИА Новости.

Он добавил, что вопрос передвижения на электросамокате и других средствах передвижения в метро четко урегулирован правилами пользования столичной подземки. В соответствии со статьей 2.11.5, запрещено «передвигаться по территории станций и по подуличным переходам метрополитена на мотоциклах, велосипедах, самокатах, роликовых коньках и иных транспортных и спортивных средствах, кроме инвалидных колясок».

Такие же ограничения предусмотрены для столичного монорельса и при пользовании эскалаторами.

Максимальная мера наказания, предусмотренная кодексом города Москвы об административных правонарушениях – штраф в размере 100 рублей, что, «безусловно, не пугает потенциальных правонарушителей», заявил Шапошников. Тем не менее, сотрудники правоохранительных органов имеют полное право останавливать любителей кататься в метро, выносить им предупреждения или выписывать протоколы.

«Несколько иначе обстоит дело с провозом средств индивидуальной мобильности в столичной подземке – соответствующих правил не предусмотрено. При этом через турникет ваш электросамокат пропустят только в том случае, если он будет соответствовать нормам, действующим в отношении крупногабаритного багажа и, соответственно, будет дополнительно оплачен. Неоплаченный провоз каждого места багажа, сумма измерений которого по длине, ширине и высоте находится в пределах от 121 до 150 сантиметров, влечет наложение административного штрафа в раз мере одной тысячи рублей», – рассказал Шапошников.

Он уточнил, что некоторые модели средств передвижения не предусматривают возможность складывания и существенно превышают допустимую сумму измерений, а, значит, в метро вообще допускаться не должны.

АРГУМЕНТЫ И ФАКТЫ; ВЛАДИМИР ГАВРИЛОВ; 2021.06.02; ПЛАТИ СВОБОДНО. ЧТО ТАКОЕ FREE FLOW НА АВТОМОБИЛЬНЫХ ТРАССАХ?

С запуском системе Free flow «Свободный поток» на ЦКАД «Автодор» и **Министерство транспорта** столкнулись с рядом трудностей, которых ранее не существовало на платных магистралях. Часть автомобилистов, пользуясь пробелами в законодательстве, игнорирует требования правил проезда по платным дорогам и накапливает большое количество долгов. Это привело к тому, что 30% пользователей ЦКАД не оплачивают проезд. Новый законопроект, разрабатываемый сейчас **Министерством транспорта** и компанией «Автодор» позволяет закрыть образовавшиеся законодательные «пробелы» и определяет наказание за нарушения пользования платными участками. Этот же документ разрешает администрирование нарушений **Ространснадзору**.

Что такое Free flow?

С момента запуска в эксплуатацию ЦКАД зафиксировано более 12 млн проездов. Автомобилисты при пользовании трассой не видят перед въездом

шлагбаумов и пунктов оплаты, которые часто тормозят поток и создают пробки. Единственная пока в России система Free flow позволяет проезжать трассу свободно. Большое количество камер по пути следования объединены в облачную систему, которая ведет контроль за потоком транспорта и с высокой точностью определяет маршрут единичных автомобилей и количество пройденных ими километров.

В течение пяти дней водители могут самостоятельно зайти на сайт платной трассы и посмотреть какой счет выставил «Автодор». Однако не все граждане оплачивают проезд вовремя. Около 30% счетов остаются не погашенными автовладельцами, даже несмотря на то, что с 10 января 2021 года действует статья 12.21.4 КоАП РФ, согласно которой за неоплату проезда Free flow вводится штраф для владельцев легковых машин – 1,5 тыс. руб., а для собственников грузовиков и автобусов – 5 тыс. руб.

По информации «Коммерсант» данная статья кодекса пока не работает из-за того, что постановления должен выносить **Ространснадзор**, а за агентством еще не закреплены на это полномочия.

Закон примут к осени

Проект постановления правительства с «правилами взимания платы за проезд по платным автодорогам общего пользования федерального значения», разработанный **Минтрансом** и госкомпанией «Автодор», находится в Аналитическом центре при правительстве РФ. Он устраняет многие правовые неточности и закрепляет норму, согласно которой при проезде ЦКАД и аналогичных дорог у водителей есть право вносить деньги в течение пяти суток.

Тем самым, на водителей будет возложена задача следить через сайт «Автодора» за своими счетами и вовремя их закрывать. Сейчас автомобилистам рассылаются письма с сообщениями о необходимости оплатить долги. Штрафы пока не начисляются.

Уже к 1 сентября постановление может вступить в силу, и система Free flow станет самой удобной формой оплаты проезда по платным дорогам в России.

Какие еще способы оплаты существуют?

Наибольшее распространение в России получил способ оплаты непосредственно у шлагбаума. В соответствии с постановлением правительства № 18 от 19.01, на автомагистралях М-4 «Дон», М-3 «Украина» необходимо просто остановиться рядом с окошком кассира и передать деньги

наличными или протянуть банковскую карту. Автомобилист оплачивает проезд по всему участку сразу и при этом неважно.

На некоторых участках трассы «Дон» работает открытая система расчета. При проезде ПВП (пункт взимания платы) однократно вносится фиксированная сумма и водитель получает возможность ездить по участку неограниченное время. Иногда время пользования трассой ограничивается 12 часами без учета километража.

Если машина находится на скоростной магистрали более 12 часов, то проезд придется оплатить повторно, даже если она стоит на площадке отдыха.

Для оплаты можно так же применять транспондер, который привязан к банковскому счету. Для этого при проезде ПВП необходимо выбрать специальный коридор, оборудованный считывающим оборудованием.

На автомагистрали М-11 «Москва – Санкт-Петербург» действует система оплаты закрытого типа. При въезде на скоростную дорогу нужно взять талон, а при выезде с магистрали показать его контролеру и оплатить. Здесь учитывается пройденное расстояние. Если водитель повредил или потерял талон, то оплатить проезд придется по максимальной ставке.

Если автомобиль оснащен прибором T-Pass, то оплата снимается автоматически.

https://aif.ru/auto/roads/plati_svobodno_chno_takoe_free_flow_na_avtomobilnyh_t_rassah

На ту же тему:

<https://otr-online.ru/programmy/segodnya-v-rossii/dorogie-dorogi-o-novyh-pravilah-proezda-po-platnym-trassam-51311.html>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – СПЕЦВЫПУСК; ИРИНА ФУРСОВА; 2021.06.03; ЭЛЕКТРИЧЕСТВО РУЛИТ; ГОСУДАРСТВО ПОДДЕРЖИТ РАЗВИТИЕ РЫНКА ЭКОЛОГИЧНЫХ АВТОМОБИЛЕЙ

Не секрет, что автотранспорт – один из самых главных источников загрязнения воздуха в городах. В среднем доля его выбросов составляет около 30 процентов. А в городах-миллионниках доля и вовсе доходит до 80-90 процентов. В связи с этим государство планирует поддерживать развитие экологического транспорта в России.

«Буквально на днях Минэкономразвития России сформировало первые параметры концепции развития электротранспорта в РФ до 2030 года. Предполагается, что объем государственной поддержки составит около 420

миллиардов рублей. В то же время власти планируют ограничивать импорт, увеличив утильсбор и установив требование об обязательной локализации производства батарей и моторов электрокаров в России. Такие меры должны поддержать отечественный автопром, – рассказал «РГ» гендиректор компании Drive Electro, доктор технических наук, профессор Института механики и энергетики имени В.П. Горячкина Сергей Иванов. – При этом в концепции почему-то пока ничего не говорится о поддержке развития водородного транспорта. Хотя о важности этого направления отдельно говорил президент, поставив правительству задачу в ближайшее время разработать и вывести на дороги водородный автобус. Впрочем, минпромторг обещает вернуться с ответом по данному вопросу до конца года».

Новая концепция развития электротранспорта предполагает, что в ближайшие 10 лет доля электромобилей на российском рынке вырастет с 0,1 процента до 15. Эксперты тем не менее отмечают, что это крайне оптимистичный сценарий. В 2020 году Россия заняла только 23-е место из 25 в рейтинге KPMG по готовности инфраструктуры к развитию электротранспорта, обогнав лишь Индию с Бразилией. А по данным «Автостата», на 1 января 2021 года в нашей стране было зарегистрировано менее 11 тысяч электромобилей при общем парке «легковушек» в 45 миллионов штук.

Очевидно, что для популяризации электрокаров и общего развития инфраструктуры предстоит сделать многое. Причем на фоне не самой благоприятной обстановки на авторынке: цены на автомобили поступательно растут, как и затраты на их содержание, с отечественного рынка уходят отдельные модели авто и даже целые автокомпании. Предлагаемые в проекте концепции меры могут вернуть крупных автопроизводителей, при этом локализовав производства, дав дополнительный импульс для кооперации отечественных производителей комплектующих и мировых лидеров автопрома. В том числе это поспособствует созданию и развитию собственных производств электромобилей.

«За последние годы отдельные страны достигли больших успехов в области развития электротранспорта. Особенно на общем фоне выделяются Германия и Китай. По итогу 2020 года количество общедоступных мест для медленной и быстрой зарядки превысило 862 тысячи во всем мире. Доля Китая при этом составила 60 процентов. Одним из важнейших стимулов для развития электротранспорта и инфраструктуры стали государственные субсидии. Начиная с 2010 года власти КНР выдавали гражданам до 60 тысяч юаней (примерно 8 тысяч долларов) на приобретение электрического автомобиля. Аналогичные меры поддержки на покупку электрокаров используются в Великобритании, Германии и еще ряде стран», – рассказал Сергей Иванов.

К 2030 году полностью прекратить продажи автомобилей на бензиновом и дизельном топливе планируют Израиль, Швеция, Исландия, Ирландия, Словения и Нидерланды, к 2035-му – Великобритания, Япония, некоторые штаты США. Крупные европейские автопроизводители решили перестать выпускать грузовики, работающие на ископаемом топливе, к 2040 году.

«Однако не стоит забывать, что замена автомобилей с ДВС на электрические не меняет сути проблемы, поскольку источник получения электричества остается тем же, – считает ученый. – В некоторых европейских странах это до сих пор уголь. Энергия может быть чистой ровно настолько, насколько чистым является источник ее получения. Именно поэтому фокус внимания правительств ведущих стран сменился в сторону водорода. К этому добавляются вопросы о высокой стоимости батарей для электротранспорта, их относительно быстрой деградации, а также экологичности их производства и утилизации».

Чтобы достигнуть поставленной международным сообществом задачи – статуса углеродной нейтральности, нам нужно менять всю систему производства энергии, уверен эксперт. Переход к водородной энергетике и, шире, водородной экономике видится многим как один из наиболее перспективных вариантов достижения поставленных задач.

Одним из главных источников получения водорода, по крайней мере в ближайшее время, точно будет газ. Поэтому, у России есть ряд стратегических преимуществ. Мы можем воспользоваться сменой технологической парадигмы и занять достойное место в новой водородной экономике будущего, заодно придав импульс развитию собственного автопрома. Тем более что опыт успешного внедрения электрического транспорта уже есть – московские электробусы.

Электротранспорт будет развиваться. Основой действительно экологичного транспорта должна стать новая энергетическая стратегия. Водородный транспорт будет существовать параллельно с электрическим, одно не исключает другого. «Субсидии должны быть распределены по всей производственной цепочке: от производства водорода и чистой электроэнергии, развития инфраструктуры под них, до создания и стимулирования спроса на водородный и электротранспорт», – считает Сергей Иванов.

Пока российские власти не готовы раздавать людям деньги на покупку экологичных авто, однако первые шаги уже делаются. Важно помнить, что это правильное направление развития, ведь компенсация стоимости и другие стимулирующие меры уже доказывают свою эффективность. Пример – рынки Китая и Европы. Электромобили активно продаются только там, где есть широкомасштабная государственная поддержка. Это же справедливо в

отношении водородного транспорта. Компенсирование части затрат покупателя, введение льгот на транспортный налог или его полная отмена, организация бесплатных стоянок с возможностью зарядки экологического транспорта, доступ к выделенным полосам – все это способствует популяризации электрокаров среди населения.

«Государственная поддержка не может, да и не должна длиться вечно, но она нужна на начальных этапах. Ведь за стимулированием спроса следует импульс для развития всего бизнеса», – резюмирует эксперт.

Но, кстати, сейчас в некоторых странах отмечается постепенное ослабление субсидирования электротранспорта и активизация субсидирования водородного транспорта. Великобритания стала одной из первых стран, которая начала сокращать субсидии на покупки электрокаров. Дотация была снижена на 15 процентов, а полностью программу поддержки планируется закрыть к 2023 году. С сентября 2020-го власти Китая начали переходить к предоставлению субсидий на создание заправочных водородных станций и производство запчастей для автомобилей на топливных элементах. В то же время государственные субсидии на покупку электромобилей там планируют завершить в 2022 году, в связи с чем потребительский спрос на электромобили в КНР уже начал замедляться.

<https://rg.ru/2021/06/02/gosudarstvo-podderzhit-razvitie-rynka-ekologichnyh-avtomobilej.html>

ИЗВЕСТИЯ; ЕЛЕНА БАЛАЯН; 2021.06.03; ШАШЕЧКИ НАГОЛО: ЧИСЛО ДТП ПО ВИНЕ ТАКСИСТОВ ВЫРОСЛО НА 56%; ЭКСПЕРТЫ СЧИТАЮТ, ЧТО РЕШИТЬ ПРОБЛЕМУ С ЛИПОВЫМИ МЕДОСМОТРАМИ ПОМОЖЕТ ЗАКОН О ТЕЛЕМЕДИЦИНЕ ДЛЯ ВОДИТЕЛЕЙ

В России за пять лет на 56% выросло число аварий, совершенных по вине водителей такси, говорится в исследовании научного Центра безопасности дорожного движения МВД России. Причем еще больший рост, почти на 60%, наблюдается среди тех, кто имеет разрешение на этот вид деятельности, следует из документа. Таксисты не следят за своим здоровьем и грубо нарушают правила предрейсового осмотра, число таких нарушений в этом году составило уже почти половину от уровня прошлого года, сообщили в ГИБДД. Как минимум каждый второй водитель покупает осмотр на месяцы вперед, в такой ситуации данный вид транспорта не может считаться полностью безопасным, предупреждают в Общественном совете по развитию такси. В Госдуме «Известиям» заявили, что у проблемы есть решение – это закон о телемедицине для водителей, который будет внесен в парламент до 18 июня.

Сэкономили на здоровье

Доля аварий с участием легальных такси за пять лет, с 2015 по 2019 год, выросла на 10%. Об этом «Известиям» сообщили в Общественном совете по развитию такси со ссылкой на научный Центр безопасности дорожного движения МВД России.

Наличие у водителя официального разрешения не гарантирует пассажиру безопасность. По данным проведенного центром исследования, 83% аварий, случившихся с участием такси в минувшем году, – это случаи с легальными перевозчиками.

Из 3,5 тыс. попавших в ДТП такси у 2,9 тыс. разрешения были.

За те же пять лет число ДТП, совершенных по вине таксистов, выросло почти на 56%, а среди водителей легальных такси – еще больше, почти на 60%. При этом большинство аварий приходится на транспорт, находящийся в собственности юридических лиц, говорится в документе.

Все эти цифры – повод для тревоги, сказала «Известиям» председатель Общественного совета по развитию такси Ирина Зарипова, по заказу которого и проводилось исследование. Рост аварийности может быть связан с плохим самочувствием водителей, а также массовыми нарушениями порядка предрейсового медицинского осмотра, отметила она.

В 2020 году сотрудники ГИБДД выявили более 24 тыс. нарушений порядка предрейсового медицинского осмотра, а в 2021 году всего за четыре месяца нарушений оказалось более тысячи, рассказал замначальника главного управления ГУОБДД МВД России Николай Шеюхин на прошедшем в конце мая в Госдуме круглом столе, посвященном телемедицине для водителей.

Проходить медосмотр водители такси обязаны дважды в смену, отсутствие отметки в путевом листе грозит штрафом в 30 тыс. рублей. Но ходить каждый день к врачу довольно хлопотно, поэтому отметки просто покупают в центрах выдачи путевок на месяц вперед и показывают сотруднику ГИБДД, рассказала Ирина Зарипова.

– Если в общественном транспорте наличие отметок строго проверяется контролирующими органами, то в такси эта система ломается. С точки зрения контроля это брошенная отрасль, поэтому сами предприятия не заинтересованы в медосмотре своих водителей. Соблюдают все условия лишь единичные таксопарки. Можно с уверенностью сказать, что каждая вторая отметка о медосмотре в путевом листе таксиста – липовая, – подчеркнула Ирина Зарипова.

По ее словам, в России работают 2 млн таксомоторов, из них разрешение имеют 430 тыс. Но даже если вы попали к легальному перевозчику, не факт, что вы на 100% защищены, уточнила она.

У компьютера нет насморка

Рост ДТП по вине водителей такси – проблема комплексная: это и переработки, и усталость, и плохие дороги. Но формальное отношение к медосмотру здесь играет ключевую роль, считает Ирина Зарипова.

– Несколько дней назад в Новосибирске водитель такси умер от инсульта прямо во время рейса, – рассказала эксперт. – Инсульт – это повышенное давление, значит, водитель не имел права садиться за руль, но его допустили или он просто этот осмотр купил. А ведь если бы всё сделал по правилам, возможно, остался бы жив.

Бесполезно пытаться решить проблему формальных медосмотров с помощью штрафов – ходить к врачам от этого водители больше не станут, поскольку для них это слишком хлопотно, а для предприятий – накладно, рассказал «Известиям» зампред Госдумы Игорь Ананских. Да и фельдшеров на всех точно не хватит, но их вполне могли бы заменить компьютеры, считает вице-спикер. Как раз на такую замену рассчитан проект закона Минздрава о телемедицине для водителей. Он будет внесен в Госдуму уже в июне.

Телемедицина для нашей страны – вещь новая, сам закон о ней был принят лишь в 2017 году. 18 мая Госдума в первом чтении приняла закон о телемедицине для шахтеров, аналогичный закон для водителей также будет принят, уверен Игорь Ананских.

– У телеосмотра только плюсы: это оперативность, экономия средств и более точные результаты. Компьютер нельзя уговорить, надавить на жалость, как фельдшера. К тому же у техники не бывает насморка, а значит, пары алкоголя он почувствует всегда, – подчеркнул депутат.

Время такого осмотра занимает всего несколько минут – человеку просто нужно сесть перед экраном монитора и замерить основные показатели, которые затем дистанционно отправляются фельдшеру, рассказал «Известиям» председатель совета директоров компании по проведению предрейсовых медицинских осмотров ООО «Арциус» Олег Краус. На их основе медицинский работник принимает решение о допуске водителя на рейс, то есть ставит или не ставит электронную подпись.

Беспристрастный осмотр

В Москве вдоль трасс уже сейчас стоят специальные кабины, где водители могут сами пройти медосмотр, для этого им нужно всего лишь авторизоваться в системе, уточнил Олег Краус. Такими кабинами уже пользуются порядка 25 тыс. человек, но заработать в полной мере новшество сможет только после принятия закона о телемедицине для водителей, считает он.

– При осмотре компьютером водители, в медкартах которых годами красовалось давление 120 на 80, к своему удивлению часто узнают, что

больны гипертонией. Поэтому процент недопусков на рейс после телемедицинского осмотра оказывается намного выше, чем после очного, – отметил эксперт.

При обычном медосмотре недопуск водителей к управлению транспортным средством составляет не 1%, а компьютер бракует по здоровью 20 человек из 100, подтвердила «Известиям» директор по персоналу «Мострансавто» Екатерина Гайдо.

Развитие телемедицины улучшит здоровье водителей, а значит, и безопасность на дорогах, считает Ирина Зарипова. Это особенно важно, когда речь идет о водителях такси, которые до этого вообще толком не проверялись, уточнила она.

– Чтобы поставить осмотр водителей на поток, работодателю нужно пойти в больницу, заключить договор. Это сложно, возникает барьер, и человек не идет. А здесь можно организовать удобный сервис: водитель приехал на заправку, а там терминал. Он делает замеры, фельдшер их получает в течение нескольких секунд, и через пару минут выдает решение. Удобно и быстро, – пояснила эксперт.

Еще и финансово выгодно, добавила она. Вместо 100–150 рублей такой осмотр обойдется в 35–50. А при массовом характере цена может упасть еще ниже, отметила специалист.

– Единственная проблема – ГИБДД пока не признает электронную подпись в путевом листе, только синюю печать. За электронную отметку водитель может получить штраф, – уточнила Ирина Зарипова.

Дистанционные осмотры выгодны предприятиям, их повсеместное использование позволит существенно сэкономить. Причем, что важно, не на безопасности, резюмировал Игорь Ананских.

<https://iz.ru/1173016/elena-balaian/shashechki-nagolo-chislo-dtp-po-vine-taksistov-vyroslo-na-56>

ПРАЙМ; 2021.06.02; РЖД ОЖИДАЮТ ПРИРОСТ ПОГРУЗКИ ПО ИТОГАМ 2021 Г НА 3,3%

РЖД, по уточненным прогнозам, в текущем году ожидают прироста погрузки на 3,3% к уровню 2020 года, сообщает компания.

Как ранее сообщал замгендиректора компании Алексей Шило, РЖД придерживаются базового сценария в отношении роста погрузки в текущем году – на 1,6% по сравнению с предыдущим годом, до 1,26 миллиарда тонн,

рассчитывая в оптимистичном перевыполнить его и допуская в рисковом снижении на 1%.

«По уточненным прогнозам, ожидается прирост погрузки в 2021 году на 3,3% к прошлогоднему уровню – эти результаты станут основой дальнейшего восстановительного роста и развития компании», – говорится в сегодняшнем релизе. Уточняется, что об этом заявил глава РЖД Олег Белозеров на селекторном совещании с руководителями железных дорог по итогам работы компании.

Как отметил Белозеров, слова которого приводит пресс-служба, производительность труда на перевозках с начала года выросла на 7,3%, а за январь-май погружено 525,7 миллиона тонн грузов, что на 3,5% выше уровня аналогичного периода прошлого года.

«За 20 лет на железнодорожном транспорте реализованы три этапа структурной реформы. Основные задачи – повышение эффективности и сохранение единого транспортного и экономического пространства страны – достигнуты», – цитирует пресс-служба Белозерова.

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – СПЕЦВЫПУСК; АЛЕКСЕЙ МИХАЙЛОВ; 2021.06.03; РЕКАМ ВЕРНУЛИ ДОВЕРИЕ; В АРКТИКЕ БУДУТ РАЗВИВАТЬ РЕЧНОЙ ТРАНСПОРТ

Минвостокразвития России начало разработку плана мероприятий по расширению возможностей судоходства по Беломоро-Балтийскому каналу, бассейнам рек Онега, Северная Двина, Мезень, Печора, Обь, Енисей, Лена, Колыма и других рек Арктической зоны, сообщил представитель департамента развития инфраструктуры министерства Алексей Тихонов.

В этот план будут включены дноуглубительные работы, обустройство портопунктов и портов. Документ предполагается подготовить к 2022 году.

– Одному из прежних министров транспорта (не буду называть его фамилию) я сказал, что необходимо уделять внимание речному транспорту, иначе он может погибнуть, – отметил президент Ассоциации портов и судовладельцев речного транспорта Александр Зайцев. – В ответ услышал следующее: «В начале XX века у нас был главным гужевой транспорт. В тридцатые-пятидесятые годы речники построили очень много флота и выполнили ту задачу, которая перед ними стояла. А сейчас мы построили очень много автомобильных и железных дорог, имеем профицит вагонного парка. Мы можем выполнять все транспортные задачи с их помощью».

Результат такой политики закономерен. Сегодня наблюдается сокращение числа судов на арктических реках. Средний возраст судов, работающих на внутренних водных путях Северо-Запада, составляет 40 лет для сухогрузов и 44 года для наливного флота, отметил директор Северо-Западного филиала Российского речного регистра Владимир Алипа. Одна из основных причин в том, что пароходства не имеют достаточных средств, чтобы заниматься обновлением флота. Сколько лет он может продержаться, сказать сегодня не может никто. За последние пять лет перевозка грузов по внутренним водным путям (ВВП) сократилась более чем на 18 процентов. Это связано с инфраструктурными ограничениями и низкой пропускной способностью на целом ряде участков. Только 40 процентов ВВП имеют освещаемую и светоотражающую обстановку, позволяющую судам работать круглосуточно. При этом без навигационного ограждения и гарантированных габаритов в северных бассейнах эксплуатируется порядка 55 процентов, в центральных – 50 процентов и в сибирских – 47 процентов ВВП. Кроме того, судовладельцы сегодня вынуждены загружать свой флот на 30-40 процентов, что приводит к простоям судов и значительному увеличению рейсооборота.

Однако сегодня экономические реалии заставляют обращать внимание на значимость речного судоходства. Участие речных перевозчиков позволило обеспечить масштабное строительство крупных промышленных объектов в Обской губе, таких как «Ямал СПГ», «Новый Порт». Без речников была бы невозможна реализация проекта «Арктик СПГ-2». Внутренние водные пути обеспечивают транспортные и экономические связи более 60 регионов. При этом 78 процентов водных путей являются безальтернативными для доставки грузов и пассажиров, обеспечивая северный завоз. Более 13 тысяч километров ВВП входят в Арктическую зону, подчеркнул первый заместитель председателя комитета СФ по экономической политике Ленар Сафин.

– Речной флот предоставляет возможность перевозки уникальных крупногабаритных тяжеловесных грузов, без которых подобные проекты не могут обойтись, – добавил генеральный директор «Совкомфлота» Игорь Тонковидов. – Внутренний водный транспорт оказывает значительно меньшее воздействие на экологию в сравнении с другими видами транспорта, при этом имея низкую энергоемкость и стоимость перевозок, особенно в труднодоступных районах. По результатам анализа, который выполнял Евросоюз, нагрузка на окружающую среду при использовании ВВП более чем в три раза ниже, чем при работе железнодорожного транспорта, и в семь раз – автомобильного.

Одной из главных проблем в развитии внутреннего водного транспорта остается то, что у реки нет одного хозяина. По мнению директора «ОСК» Алексея Рахманова, необходимо создать единую дирекцию управления

внутренними водными путями. Кроме того, не следует бояться амбициозных проектов, связанных с речными перевозками. Например, стоит задуматься о том, чтобы организовать круглогодичную речную навигацию в рамках транспортного коридора «Юг – Север» и провести глобальное обновление гидротехнических сооружений. Также необходимо развивать портово-перевалочную инфраструктуру и восстанавливать переправы, позволяющие двигаться по рекам не только «вдоль», но и «поперек».

– Если удастся реализовать все эти меры, то на реки может вернуться до 600 миллионов тонн грузов, – подчеркнул Алексей Рахманов.

Речники надеются, что накопленные за десятилетия проблемы ВВП поможет решить национальный проект «Внутренний водный транспорт», который сегодня разрабатывает **Минтранс России**. Как сообщил замглавы министерства **Александр Пошивай**, под контролем первого зампреда правительства РФ **Андрея Белоусова** продолжается разработка «Транспортной стратегии РФ», которая будет включать все элементы концепции развития водного транспорта.

<https://rg.ru/2021/06/03/reg-szfo/v-arktike-budut-razvivat-rechnoj-transport.html>