



Ежедневный мониторинг СМИ

24 МАЯ 2021

СОДЕРЖАНИЕ

КОММЕРСАНТЪ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2021.05.24; ФНБ БРОСАЮТ НА РЕЛЬСЫ; ОАО РЖД ЗАПРОСИЛО СРЕДСТВА НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ВЫХОДЫ ИЗ ЯКУТИИ	6
ВЕДОМОСТИ; ДЕНИС ИЛЮШЕНКОВ, ВАСИЛИЙ МИЛЬКИН; 2021.05.24; РЖД ПРОСИТ ИЗ ФНБ 25% СТОИМОСТИ ВОСТОЧНОЙ ВЕТКИ БАМА; КТО ДАСТ ОСТАЛЬНЫЕ 260–525 МЛРД РУБ., ПОКА НЕ ЯСНО.....	7
РБК; АРТЁМ КОРЕНЯКО, СВЕТЛАНА БУРМИСТРОВА; 2021.05.24; АНДРЕЙ ТУРЧАК КОМПЕНСИРУЕТ ДАЛЬНЕВОСТОЧНЫЙ НЕДОЛЕТ; РУКОВОДСТВО «ЕДИНОЙ РОССИИ» ПРЕДЛОЖИЛО УВЕЛИЧИТЬ СУБСИДИРОВАНИЕ ВНУТРЕННИХ АВИАПЕРЕВОЗОК	10
ПЕРВЫЙ; ПАВЕЛ ПЧЕЛКИН; 2021.05.23; ИТОГИ И КРИТИКА СДЕЛАННОГО ЗА МЕСЯЦ С МОМЕНТА ПОСЛАНИЯ ПРЕЗИДЕНТА ФЕДЕРАЛЬНОМУ СОБРАНИЮ.....	13
РОССИЯ 24; АЛЕКСАНДРА СУВОРОВА; 2021.05.23; РАЗВИТИЕ ТУРИЗМА НА КАМЧАТКЕ: ГЛАВНОЕ ПРЕПЯТСТВИЕ – ДОСТУПНОСТЬ. НОВОСТИ НА «РОССИИ 24».....	16
ПЕРВЫЙ; 2021.05.23; В КЕМЕРОВЕ ПЕРВЫХ ПАССАЖИРОВ ПРИНЯЛ НОВЫЙ ТЕРМИНАЛ АЭРОПОРТА ИМЕНИ АЛЕКСЕЯ ЛЕОНОВА.....	16
РОССИЯ 24; АНЖЕЛИКА ТАШМУХАМЕДОВА; 2021.05.23; САНАВИАЦИЯ СПАСАЕТ ЖИЗНИ. НОВОСТИ НА «РОССИИ 24»....	17
РОССИЯ 24; 2021.05.22; МС-21: НИЧЕГО ПОДОБНОГО У КОНКУРЕНТОВ В БЛИЖАЙШЕЕ ВРЕМЯ НЕ БУДЕТ. НОВОСТИ НА «РОССИИ 24».....	17
РОССИЯ 24; 2021.05.21; АЛЕКСЕЙ ТЕКСЛЕР РАССКАЗАЛ О ПРОЕКТЕ МЕТРОТРАМВАЯ В ЧЕЛЯБИНСКЕ. ИНТЕРВЬЮ НА «РОССИИ 24».....	17
РОССИЯ 24; ДМИТРИЙ АКИМОВ; 2021.05.21; СТАРТ ГРАНДИОЗНОЙ СТРОЙКИ: В УСТЬ-ЛУГЕ БУДУТ ПЕРЕРАБАТЫВАТЬ ГАЗ ИЗ СИБИРИ. НОВОСТИ НА «РОССИИ 24».....	18

РОССИЯ 1; ЕВГЕНИЙ ДАВЫДОВ; 2021.05.21; АЭРОПОРТНЫЙ КОЛЛАПС: ТЫСЯЧИ ПАССАЖИРОВ ЗАСТЯЛИ ИЗ-ЗА ГЛОБАЛЬНОГО СБОЯ. ВЕСТИ В 20:00	18
РОССИЯ 1; 2021.05.21; ЭЛЕКТРОСАМОКАТЫ: ТРЕБУЕТСЯ ОГРАНИЧЕНИЕ ПО СКОРОСТИ И МОЩНОСТИ. 60 МИНУТ	18
ТВЦ; НАТАЛЬЯ ТАРАСОВА, МАРИЯ ЛЕВАНОВА, ЕГОР МИРОНОВ, АНДРЕЙ БУЛЫЧЕВ; 2021.05.21; СКОРОСТЬ ЭЛЕКТРОСАМОКАТОВ В ПАРКАХ МОСКВЫ МОГУТ ОГРАНИЧИТЬ ДО 15 КМ/Ч.....	18
РОССИЯ 1; АЙРАТ ГАЛИМОВ; 2021.05.22; ЛИХАЧЕЙ НА ЭЛЕКТРОСАМОКАТАХ «ПРИТОРМОЗЯТ». ВЕСТИ. ДЕЖУРНАЯ ЧАСТЬ	20
ПЯТЫЙ КАНАЛ; 2021.05.23; ЭКСПЕРИМЕНТ: КАКИЕ ТРАВМЫ ПОЛУЧАЕТ ПЕШЕХОД ПРИ СТОЛКНОВЕНИИ С САМОКАТЧИКОМ?.....	20
РОССИЯ 1; 2021.05.24; ГОСДУМА МОЖЕТ ИЗМЕНИТЬ ПРАВИЛА ДВИЖЕНИЯ НА ЭЛЕКТРОСАМОКАТАХ. УТРО РОССИИ.....	23
РОССИЯ 1; 2021.05.24; НАЦПРОЕКТ «ЭКОЛОГИЯ»: СПАСЕНИЕ ВОЛГИ. УТРО РОССИИ.....	23
ТАСС; 2021.05.23; ЧЕРНЫШЕНКО ПРЕДЛОЖИЛ ДОПОЛНИТЬ ПРОЕКТ АЭРОПОРТА НА КАМЧАТКЕ ДЛЯ УВЕЛИЧЕНИЯ ПАССАЖИРОПОТОКА.....	24
ТАСС; 2021.05.21; БОЛЬШАЯ ЧАСТЬ ДОПОЛНИТЕЛЬНОГО УЧАСТКА ТРАССЫ М-12 ДО ЕКАТЕРИНБУРГА БУДЕТ БЕСПЛАТНОЙ.....	24
ТАСС; 2021.05.21; ТРАССА М-12 МОСКВА – ЕКАТЕРИНБУРГ БУДЕТ АДАПТИРОВАНА ПОД БЕСПИЛОТНИКИ	25
ТАСС; 2021.05.23; В РОСАТОМЕ РАССЧИТЫВАЮТ ОБЕСПЕЧИТЬ КРУГЛОГОДИЧНУЮ НАВИГАЦИЮ ПО СЕВЕРНОМУ МОРСКОМУ ПУТИ.....	26
РБК; СВЕТЛАНА БУРМИСТРОВА; 2021.05.24; ПРОЕКТ РЖД ПО ВЫВОЗУ УГЛЯ ИЗ ЯКУТИИ БУДЕТ НА 25% ПРОФИНАНСИРОВАН ИЗ ФНБ.....	27
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; ВЛАДИМИР БАРШЕВ, СЕРГЕЙ ЖУКОВ; 2021.05.24; ПЕШЕХОД НА КОЛЕСАХ; ПОЧЕМУ В РОССИИ НЕ УДАЕТСЯ ПРОПИСАТЬ ПРАВИЛА ДЛЯ ЭЛЕКТРОСАМОКАТОВ?.....	28

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2021.05.24; ВЗЯЛИ ВЕС; КОШЕК И СОБАК ВЕСОМ ДО ДЕСЯТИ КИЛОГРАММОВ МОЖНО БУДЕТ БРАТЬ В САЛОН САМОЛЕТА.....	31
РБК; ДМИТРИЙ СЕРКОВ; 2021.05.24; ПРОТИВОДЕЙСТВИЕ ЛОКАЛЬНЫМ РИСКАМ ЛОЖИТСЯ НА РЕГИОНЫ; ВЛАСТИ УСКОРЯЮТ ПРИНЯТИЕ ФЕДЕРАЛЬНОГО ЗАКОНА О СИСТЕМЕ «БЕЗОПАСНЫЙ ГОРОД».....	32
КОММЕРСАНТЪ; ТАТЬЯНА ДЯТЕЛ, АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; 2021.05.24; «СЕВЕРНЫЙ ПОТОК-2» ЗАДЕЛИ ПО КАСАТЕЛЬНОЙ; США ВВЕЛИ САНКЦИИ ПРОТИВ СТРОЯЩИХ ГАЗОПРОВОД СУДОВ	36
ТАСС; 2021.05.21; ВАРИАНТЫ МАРШРУТА ПЕРВОГО АЭРОЭКСПРЕССА КРЫМА ПЛАНИРУЮТ ПОДГОТОВИТЬ К 2022 ГОДУ	38
ТАСС; 2021.05.21; ПРЕЗИДЕНТ УЗБЕКИСТАНА ПРЕДЛОЖИЛ СТРАНАМ ЕАЭС ВОЗОБНОВИТЬ РЕГУЛЯРНОЕ АВИАСООБЩЕНИЕ	39
ТАСС; 2021.05.24; МАТВИЕНКО ОСМОТРЕЛА ПУНКТ ВАКЦИНАЦИИ ОТ КОРОНАВИРУСА, ОТКРЫВШИЙСЯ В АЭРОПОРТУ КЕМЕРОВА	40
ТАСС; 2021.05.23; «НОВАПОРТ» ПОДГОТОВИТ ПРОЕКТ АЭРОПОРТА В КУЗБАССЕ В НАЧАЛЕ 2022 ГОДА.....	40
ТАСС; 2021.05.21; ВЛАСТИ СЧИТАЮТ, ЧТО ПРИВАТИЗАЦИЯ АЭРОПОРТА ЭЛИСТЫ ПОЗВОЛИТ УВЕЛИЧИТЬ ЧИСЛО РЕЙСОВ В СУТКИ.....	41
ТАСС; 2021.05.21; РОСТЕХ НАМЕРЕН НАЧАТЬ СЕРИЙНОЕ ПРОИЗВОДСТВО ГИБРИДНЫХ АВИАДВИГАТЕЛЕЙ В 2029 ГОДУ .	42
ИЗВЕСТИЯ; МАКСИМ ТАЛАВРИНОВ, ЕЛЕНА БАЛАЯН, СВЕТЛАНА КАЗАНЦЕВА; 2021.05.24; ИСХОД СБОЯ: СКАЖЕТСЯ ЛИ НА РЕПУТАЦИИ «АЭРОФЛОТА» ЗАДЕРЖКА РЕЙСОВ; ОПРОШЕННЫЕ «ИЗВЕСТИЯМИ» ПАССАЖИРЫ И ЭКСПЕРТЫ БОЛЬШЕ ВИНЯТ НЕНАДЕЖНОСТЬ IT-СЕРВИСОВ.....	43
КОММЕРСАНТЪ; АЙГУЛЬ АБДУЛЛИНА; 2021.05.24; «ЕСЛИ СОХРАНИТСЯ ОБЪЕМ ПРОДАЖ 2020 ГОДА – ЭТО БУДЕТ УЖЕ НЕПЛОХОЙ РЕЗУЛЬТАТ»; ГЛАВА ВЕРТОЛЕТНОГО ПОДРАЗДЕЛЕНИЯ AIRBUS В РФ ДМИТРИЙ ПЕРЕПЕЛКИН О ПРОДАЖАХ НА ФОНЕ ПАНДЕМИИ	46

ТАСС; 2021.05.21; МЕТРОТРАМВАЙ В ЧЕЛЯБИНСКЕ ЗАПУСТЯТ В 2024 ГОДУ	48
ТАСС; 2021.05.23; ДВОРКОВИЧ ПОЛАГАЕТ, ЧТО ЭЛЕКТРОТРАНСПОРТ ЗА 10 ЛЕТ ЗАЙМЕТ СЕРЬЕЗНУЮ НИШУ НА РЫНКЕ В РОССИИ	48
ТАСС; 2021.05.23; «КАМАЗ» ПЛАНИРУЕТ ЗАПУСТИТЬ БЕСПИЛОТНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ ДО 2025 ГОДА	49
ТАСС; 2021.05.21; ЭЛЕКТРОБУСЫ «КАМАЗ» И «ПИОНЕР» ПОКАЗАЛИ НА ВЫСТАВКЕ ИННОВАЦИОННОГО ТРАНСПОРТА В ПЕТЕРБУРГЕ	49
КОММЕРСАНТЪ; ИВАН БУРАНОВ; 2021.05.21; ЭЛЕКТРОСАМОКАТАМ СТАВЯТ ПАРКИ В КОЛЕСА; СКОРОСТЬ СИМ В ОБЩЕСТВЕННЫХ ПРОСТРАНСТВАХ МОСКВЫ ПРЕДЛОЖЕНО ОГРАНИЧИТЬ	50
ИЗВЕСТИЯ; НАТАЛЬЯ БАШЛЫКОВА; 2021.05.24; ОТКРОЙ ТАБЛИЧКУ: ЗА ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ПОДДЕЛЬНЫХ ГОСНОМЕРОВ ХОТЯТ НАКАЗЫВАТЬ ПО УК; В ГОСДУМЕ ПРЕДЛАГАЮТ УЖЕСТОЧИТЬ ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ЗА УМЫШЛЕННОЕ СОКРЫТИЕ РЕГИСТРАЦИОННЫХ ЗНАКОВ АВТОТРАНСПОРТА... ..	53
КОММЕРСАНТЪ; ОЛЬГА НИКИТИНА; 2021.05.24; ЭЛЕКТРИЧЕСКИЕ ГРУЗОВИКИ ВРЕЗАЛИСЬ В БАРЬЕР; ОТРАСЛЬ СПОРИТ О ВВЕДЕНИИ ПОШЛИН НА ИХ ВВОЗ	55
ТАСС; 2021.05.21; В СОВФЕДЕ ПРЕДЛАГАЮТ ЗАКРЕПИТЬ В ЗАКОНЕ ПОНЯТИЕ ОПЕРАТОРА ПОДВИЖНОГО Ж/Д СОСТАВА... ..	57
ТАСС; 2021.05.21; ТУРИСТИЧЕСКИЙ ПОЕЗД ПО МАРШРУТУ МОСКВА – ПРОХОРОВКА ЗАПУСТЯТ К 2023 ГОДУ	58
ТАСС; 2021.05.22; НОВЫЙ РЕФРИЖЕРАТОРНЫЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ МАРШРУТ ОТКРЫЛСЯ МЕЖДУ КИТАЕМ И РОССИЕЙ	58
ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; 2021.05.23; КАБМИН ПРЕДЛАГАЕТ УТОЧНИТЬ ПРАВИЛА СТОЯНКИ СУДОВ НА БЕРЕГОВОЙ ПОЛОСЕ	59
ТАСС; 2021.05.24; ОКОЛО 40 ЗАТОНУВШИХ СУДОВ ПОДНИМУТ СО ДНА ВОДНОЙ АКВАТОРИИ КАМЧАТСКОГО КРАЯ	60
ИНТЕРФАКС; 2021.05.21; РФ НЕ СПРАВИТСЯ С ПЛАНАМИ ПО ЭКСПОРТУ ЗЕРНА БЕЗ РЕЙДОВОЙ ПЕРЕВАЛКИ – МИНСЕЛЬХОЗ	60

ИНТЕРФАКС; 2021.05.21; РОСМОРРЕЧФЛОТ НАМЕРЕН ОБЪЯВИТЬ ПОВТОРНЫЙ КОНКУРС НА СТРОИТЕЛЬСТВО II ЭТАПА БАГАЕВСКОГО ГИДРОУЗЛА В III КВАРТАЛЕ.....	61
ТАСС; 2021.05.21; МИНСТРОЙ ОЦЕНИЛ ЗАТРАТЫ НА СОЗДАНИЕ СИСТЕМ ОТЧИСТКИ СТОЧНЫХ ВОД В РЕКЕ ДОН	62
ТАСС; 2021.05.21; ВЛАСТИ РОСТОВСКОЙ ОБЛАСТИ СООБЩИЛИ, ЧТО НЕДОГРУЗ ПРОХОДЯЩИХ ПО ДОНУ СУДОВ ДОСТИГАЕТ 40%	63
ТАСС; 2021.05.21; ОНЕЖСКИЙ ССЗ НАПРАВИТ СТУДЕНТОВ ПО ЦЕЛЕВЫМ НАПРАВЛЕНИЯМ С НОВОГО УЧЕБНОГО ГОДА.....	64
Ъ ПРИЛОЖЕНИЕ; 2021.05.24; БЕЗЗАБОТНОЕ ПУТЕШЕСТВИЕ; С «ВОДОХОДОМ» ПО РЕКАМ, ОЗЕРАМ И МОРЯМ	65

ПУБЛИКАЦИИ

КОММЕРСАНТЪ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2021.05.24; ФНБ БРОСАЮТ НА РЕЛЬСЫ; ОАО РЖД ЗАПРОСИЛО СРЕДСТВА НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ВЫХОДЫ ИЗ ЯКУТИИ

ОАО РЖД попросило денег из ФНБ на строительство не вошедших в программу развития Восточного полигона мощностей для вывоза угля из Якутии. Пока монополия заявила на 25% от общей стоимости проекта в 350–700 млрд руб. в зависимости от наличия или отсутствия электрификации, но сумма может поменяться. Для ОАО РЖД важны условия, на которых ФНБ будет готов предоставить средства: по мнению экспертов, монополии нет смысла соглашаться на ставку выше 5–6% годовых.

ОАО РЖД направило в правительство предварительный пакет документов, необходимых для привлечения финансирования на проект строительства железнодорожных выходов из Якутии. «Мы направили в **Минтранс** и правительство предварительные материалы по проекту для рассмотрения, – рассказал глава ОАО РЖД Олег Белозеров. – Параллельно дорабатываем цифры, стоимость проекта зависит от электрификации: проект с тепловозной тягой обойдется в 350 млрд, а с электрификацией путей – более чем в 700 млрд руб.».

Формы проектного финансирования могут быть разными, говорит господин Белозеров. «Пока предложенный вариант предполагает порядка 25% средств из ФНБ, – сказал он. – Но, может быть, в процессе мы проговорим другие варианты совместных действий». В частности, говорит глава ОАО РЖД, нужно уточнить, под какой процент могут выдаваться средства ФНБ. «Ряд решений могут быть неприемлемыми – для нас важны ковенанты, – поясняет он. – Но мы считаем, что ФНБ должен быть лучше всех остальных имеющихся у нас механизмов».

Выходы из Якутии – региона с растущей угледобычей, где «А-Проперти» и «Колмар» заявляют масштабные планы по ее наращиванию, – не включены в требуемом объеме в программу модернизации БАМа и Транссиба. Как пояснил в апреле замгендиректора ОАО РЖД Андрей Макаров, обозначенный угольщиками Якутии разбег с параметрами второго этапа расширения Восточного полигона – 36 млн тонн к 2024 году. В марте президент **Владимир Путин** поручил правительству представить предложения по расширению восточного участка БАМа для увеличения вывоза угля из Якутии и сообщил, что не имеет ничего против

финансирования работ из ФНБ (см. “Ъ” от 3 марта). Господин Макаров говорил, что просить будут всю необходимую сумму.

В Минтрансе “Ъ” пояснили, что материалы ОАО РЖД получили, они находятся на рассмотрении. Комментировать стоимость проекта и источники финансирования в министерстве считают преждевременным. В Минфине и Минэкономике (изначально предложение об использовании средств ФНБ исходило от главы министерства Максима Решетникова) комментариев не дали.

Средства ФНБ разрешено вкладывать в самокупаемые инфраструктурные инвестпроекты, их перечень утвержден правительством и за историю своего существования подвергался лишь незначительному пересмотру.

Среди железнодорожных проектов в перечне – модернизация БАМа и Транссиба, подходы к портам Северо-Запада и Азово-Черноморского бассейна, закупка ОАО РЖД локомотивов, железная дорога Элегест–Кызыл–Курагино (проект отложен, см. “Ъ” от 1 апреля). При этом подход к окупаемости проектов может быть либеральным. По данным “Ъ”, по расчетам самого ОАО РЖД, из трех этапов модернизации Восточного полигона положительную чистую приведенную стоимость (NPV) имеет только второй. А концессионная дорога на Элегест, рассказывали “Ъ” собеседники на рынке, окупается в обозримые сроки только при стабильно крайне высокой цене на коксуемый уголь.

В 2015 году предлагалось предоставить СИБУРу кредит от ФНБ в \$1,75 млрд под 2% годовых, напоминает управляющий партнер Veta Илья Жарский, так что ставка действительно может быть намного ниже. Но, по его мнению, вряд ли этот рекорд может быть повторен в текущих условиях. «Я думаю, ОАО РЖД хотело бы претендовать на ставку в размере инфляции или «инфляции плюс 1 процентный пункт», то есть около 5–6%, не более, – полагает он. – Именно такие цифры, например, озвучивались в планах строительства дороги Элегест–Кызыл–Курагино. С другой стороны, якутский проект носит яркую социальную окраску, и можно лоббировать еще более низкую ставку». По его словам, ОАО РЖД может привлекать на рынке облигаций средства под 7–8% годовых, а когда идет речь о ФНБ, конечно, рассчитывает на более выгодные условия.

<https://www.kommersant.ru/doc/4825906>

ВЕДОМОСТИ; ДЕНИС ИЛЮШЕНКОВ, ВАСИЛИЙ МИЛЬКИН; 2021.05.24; РЖД ПРОСИТ ИЗ ФНБ 25% СТОИМОСТИ ВОСТОЧНОЙ ВЕТКИ БАМА; КТО ДАСТ ОСТАЛЬНЫЕ 260–525 МЛРД РУБ., ПОКА НЕ ЯСНО

Восточная ветка Байкало-Амурской магистрали (БАМ) – это однопутный неэлектрифицированный участок протяженностью 1916 км от Тынды в

Амурской области до порта Ванино в Хабаровском крае. Его строили в 1970-х гг. прошлого века Железнодорожные войска. В 2020 г. по этому участку перевезли 24 млн т грузов (в основном угля).

В марте 2021 г. президент **Владимир Путин** поручил представить предложения по расширению восточного участка БАМа для увеличения экспорта угля с якутских месторождений, а также проработать механизмы финансирования данного проекта, не исключая использования средств фонда национального благосостояния (ФНБ) в нем.

РЖД на основе заявок грузоотправителей проработала проект. «По сути, потребуются сплошные вторые пути от Тынды до порта Ванино, желательно с электрификацией, что позволит проводить поезда большего веса. Стоимостные параметры достаточно серьезные: по предварительным оценкам, без электрификации работы могут обойтись в 350 млрд руб., с электрификацией – в 700 млрд руб.», – оценивал в апреле замглавы монополии Андрей Макаров.

«Мы направили в **Минтранс** и правительство предварительные материалы по проекту для рассмотрения. Параллельно дорабатываем цифры, стоимость проекта зависит от электрификации» – рассказал журналистам на брифинге 20 мая гендиректор РЖД Олег Белозеров. Он сохранил оценку стоимости реконструкции, данную ранее его заместителем, но отметил, что формы проектного финансирования могут быть разными. «Пока прямой вариант – это порядка 25% средств из ФНБ может быть направлено, но, может быть, мы предложим в процессе еще какие-то варианты. Мы считаем, что ФНБ должен был бы быть лучше всех других имеющихся механизмов. Строить будем 4–5 лет, чтобы закончить в 2026–2027 гг.», – добавил топ-менеджер. Таким образом, на восточную ветку БАМа может понадобиться от 87,5 млрд до 175 млрд руб. из средств ФНБ в зависимости от варианта расширения. В **Минтрансе** «Ведомостям» сообщили, что **материалы РЖД получили и рассматривают, комментировать стоимость проекта и источники финансирования пока преждевременно.**

Куда поедет уголь

По прогнозу Минэнерго, поставки российского угля в страны АТР к 2025 г. увеличатся до 174 млн т, что на 42% больше, чем было экспортировано в 2020 г. Наиболее быстрыми темпами – более чем в 2 раза по сравнению с показателями прошлого года – будет расти спрос на уголь в странах Индийского океана (в Индии, Вьетнаме, Малайзии, Индонезии, Таиланде и др.). В этом регионе наблюдается рост спроса как на коксующийся уголь (благодаря развитию металлургической промышленности), так и на энергетический (ввиду роста населения и развития экономик этих стран). В 2025 г. экспорт российского угля по этому направлению может составить

57,5 млн т против 24,1 млн по итогам прошлого года. По данным Минэнерго, поставки российского угля в страны АТР увеличились с 2016 по 2020 г. более чем на 40%. В денежном выражении доля АТР в общем экспорте российского угля выросла с 37% в 2011 г. до 58% в 2020 г.

Проект делается в основном под «Эльгауголь» (принадлежит «А-проперти» Альберта Авдоляна) и Colmar, говорит источник «Ведомостей» из угольной отрасли: «Именно эти компании могут принять участие в финансировании проекта. По модели финансирования пока не уточнили». Другой источник «Ведомостей» на угольном рынке отмечает, что участие компаний в финансировании проекта реконструкции рассматривается в формате применения механизма инвесттарифа, но как этот механизм будет реализован на практике – пока сказать сложно. Он не исключил, что к этому проекту могут присоединиться также угольные компании Кузбасса. Крупнейшие из них – УК «Кузбассразрезуголь» Уральской горно-металлургической компании, «Южный Кузбасс» «Мечела», структуры СУЭК и «СДС-уголь». Представитель «Мечела» назвал ликвидацию узких мест на БАМе «требованием времени», поскольку имеющаяся сейчас пропускная способность не позволяет крупным горнодобывающим компаниям наращивать экспортные поставки. «Сегодня суммарные перегрузочные мощности морских портов в ДФО уже превзошли пропускную способность железнодорожной инфраструктуры всего Восточного полигона (туда входят БАМ и Транссиб)», – констатировал он. Представители «А-проперти» и Colmar от комментариев отказались.

Эксперты соглашаются, что «А-проперти» и Colmar – основные выгодоприобретатели реконструкции восточной ветки БАМа, но отмечают, что переложить на них оставшиеся 75% финансирования проекта не удастся. Масштабы «А-проперти» и Colmar недостаточны для организации такого софинансирования, говорит гендиректор Infoline Михаил Бурмистров. «Обе компании находятся на инвестиционной стадии, у «А-проперти» большие долги, и им нужны дополнительные вложения как в свою железную дорогу от Эльгинского месторождения до узловой станции Улак на БАМе, так и в морской терминал. То есть их возможности для привлечения инвестиций под реконструкцию восточного БАМа будут ограниченными», – рассуждает аналитик. У Colmar ситуация лучше, но и им интереснее вкладывать в подходы к своему терминалу в Ванине, считает он. «Скорее всего, этот этап реконструкции БАМа придется дофинансировать из бюджета, поскольку из инвестпрограммы РЖД такие деньги вряд ли получить», – рассуждает Бурмистров.

Несмотря на то что участок от Тынды до Ванина в первую очередь нацелен на вывоз якутских углей, кемеровские и новосибирские угли также могут пользоваться обновленными путями, поэтому затраты на развитие этого

участка можно делить, считает управляющий директор рейтинговой службы НРА Сергей Гришунин. «Суммарный объем добычи углей в Сибирском федеральном округе и Якутии – на уровне 327 млн т. Надбавка в 100 руб. сроком на 20 лет за транспортировку этого угля (так называемый инвестиционный тариф. – «Ведомости») могла бы решить проблему потребности в финансировании за счет выпуска облигаций, погашаемых поступлениями от дополнительного сбора от перевозки угля. С другой стороны, в случае ухудшения конъюнктуры, как это было в 2019-м – начале 2021 г., такая надбавка может сделать перевозку угля на экспорт нерентабельной, поэтому такой механизм вряд ли удастся согласовать с представителями отрасли. А если и удастся, то потребуется механизм заморозки платежа на период низкой рыночной конъюнктуры, что затруднит сбор платежей для обслуживания указанных облигаций. Но РЖД уже имеет опыт выпуска зеленых облигаций на российском рынке, поэтому частично решить проблему с дефицитом финансирования возможно – в том числе с привлечением зеленых инвесторов в электрификацию дороги», – рассуждает аналитик.

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2021/05/23/870945-rzhd-bama>

РБК; АРТЁМ КОРЕНЯКО, СВЕТЛАНА БУРМИСТРОВА; 2021.05.24; АНДРЕЙ ТУРЧАК КОМПЕНСИРУЕТ ДАЛЬНЕВОСТОЧНЫЙ НЕДОЛЕТ; РУКОВОДСТВО «ЕДИНОЙ РОССИИ» ПРЕДЛОЖИЛО УВЕЛИЧИТЬ СУБСИДИРОВАНИЕ ВНУТРЕННИХ АВИАПЕРЕВОЗОК

Секретарь генсовета «Единой России» Андрей Турчак пожаловался премьеру на нехватку средств для субсидирования авиаперевозок с Дальнего Востока в европейскую часть России. Финансирование нужно увеличить в 1,5 раза, до 7,5 млрд руб.

Секретарь генсовета «Единой России», первый зампред Совета Федерации Андрей Турчак пожаловался премьеру **Михаилу Мишустину** на нехватку средств для субсидирования авиаперевозок жителей Дальнего Востока в европейскую часть России.

Об этом говорится в письме Турчака премьеру, которое он отправил в начале мая (РБК ознакомился с письмом; собеседник, знакомый с предложением сенатора подтвердил, что такое письмо было направлено на имя премьера). Про обращение также осведомлены в Минвостокразвития и **Минтрансе**, сообщили РБК представители министерств. В **Минтрансе**, в частности, оно **сейчас** находится на рассмотрении.

На перевозки жителей Дальнего Востока в 2021-м было выделено 5 млрд руб. из резервного фонда правительства. Но, по данным **Минтранса**, для обеспечения субсидирования перевозок по всем необходимым маршрутам в Дальневосточном федеральном округе (ДФО) «требуется дополнительное

финансирование», пишет Турчак. На вторую половину 2021 года нужно еще 2,5 млрд руб., уточняет глава Минвостокразвития Алексей Чекунков (его слова передала **пресс-служба**).

В **пресс-службе** Минфина сообщили, что не получали это предложение сенатора. В **пресс-службе** «Единой России» отказались от **комментариев**. РБК направил запрос представителю Правительства.

На какие авиаперевозки Турчак попросил денег

Свою озабоченность проблемами жителей Дальнего Востока Турчак объясняет тем, что в его адрес поступают обращения с просьбой «оказать содействие» в повышении доступности авиаперевозок из регионов ДФО в европейскую часть России. К тому же он напоминает, что по итогам совместного заседания Госсовета и совета при президенте по стратегическому развитию и национальным проектам в декабре 2020 года **Владимир Путин** поручил в том числе повысить доступность таких перевозок.

С марта 2018 года в России действует программа субсидирования внутренних авиарейсов (в рамках постановления правительства № 215), которая касается перевозки незащищенных групп населения (пенсионеры, инвалиды, многодетные семьи, граждане до 23 лет) по специальным тарифам на магистральных маршрутах, в том числе на Дальний Восток, в Крым и обратно. В 2020 году ею воспользовались 753,9 тыс. пассажиров.

На 2021 год по этой программе было выделено 5,8 млрд руб. Но в январе 2021 года **Мишустин** добавил в нее отдельное приложение с 21 маршрутом из городов Дальнего Востока в Москву и Санкт-Петербург. Льготные билеты на эти рейсы могут приобрести только жители ДФО. На субсидирование таких перелетов премьер выделил из Резервного фонда как раз 5 млрд руб., о которых говорится в письме Турчака. Благодаря этим дополнительным субсидиям сэкономить на авиаперевозках смогут не менее 450 тыс. жителей ДФО, сообщила **пресс-служба** правительства.

Однако после отбора, который в феврале провела **Росавиация** среди авиакомпаний (заявки подали «Аэрофлот», S7, «Уральские авиалинии», Utair и еще четыре компании), субсидированные перевозки осуществляются только по 11 из 21 маршрута, указанного в перечне правительства, замечает секретарь генсовета «Единой России». Среди них нет маршрутов из Якутска в Москву и Санкт-Петербург, из Читы и Певека в Москву, из Хабаровска в Санкт-Петербург. В число субсидируемых также не попало ни одного маршрута из Забайкалья. Это поставило жителей региона в «дискриминационное положение», подчеркивает Турчак. «Все субъекты ДФО должны иметь доступ к субсидированию перевозок на недискриминационной основе», – подтверждает Чекунков.

«Все выделенные средства (5 млрд руб. из нового приложения к постановлению правительства № 215. – РБК) распределены в установленном порядке», – парирует советник руководителя Росавиации Елена Михеева. В этом ведомстве ранее сообщали, что на часть маршрутов с Дальнего Востока не хватило бюджетных средств, поэтому некоторые заявки авиакомпаний на субсидии были отклонены.

«Спрос на субсидируемые перелеты значительно превышает предложение. Например, в этом году мы уже в первой половине мая на 100% использовали выделенный нам бюджет», – сообщила РБК пресс-секретарь S7 Group Ирина Дунькова. Росавиация закрепила за S7 только один маршрут в рамках субсидирования стоимости билетов для жителей ДФО. «Аэрофлоту» достались пять маршрутов, АЛРОСА – два, «Уральским авиалиниям», «Якутии» и Utair – еще по одному.

Турчак предлагает главе правительства выделить дополнительные средства (по оценкам Минвостокразвития, 2,5 млрд руб.) из резервного фонда, чтобы были охвачены оставшиеся десять маршрутов с Дальнего Востока. К тому же он считает необходимым уточнить методику распределения средств. Субсидии должны быть предусмотрены по каждому из 21 маршрута, а их распределение должно осуществляться пропорционально востребованности среди населения, указывает он. С этим соглашается пресс-секретарь «Уральских авиалиний» Вера Гасникова. По ее словам, деньги надо распределять пропорционально заявкам, а на каждом из 21 маршруте надо разрешить работать нескольким перевозчикам (сейчас на каждом субсидируемом маршруте может работать только одна компания). «Такая схема способствует свободной конкуренции на рынке и не создает монополии отдельного перевозчика», – заключает она.

Почему сокращаются региональные перевозки

В конце апреля новые принципы распределения субсидий на авиаперевозки на заседании комиссии Российского союза промышленников и предпринимателей (РСПП) по транспорту и транспортной инфраструктуре критиковал владелец крупнейшего аэропортового холдинга «Новаяпорт» (объединяет 22 региональных аэропорта) Роман Троценко. Он отмечал, что по новым правилам, которые заработали с 2021 года, субсидии на полеты в обход Москвы (в рамках постановления правительства № 1242 от 25 декабря 2013 года) сможет получить только «некоторое количество крупных компаний» и они будут сконцентрированы в Москве, где базируются перевозчики с максимальным количеством Superjet в парке, – авиакомпании «Аэрофлот» и «Россия».

По словам бизнесмена, это противоречит майскому указу Владимира Путина, подписанному в 2018 году, который предусматривает, что к 2024

году межрегиональные авиаперевозки в обход Москвы должны составить к 2024 году до 50% от общего количества внутренних рейсов (показатель по итогам 2020-го – около 44%). Из-за изменений принципов распределения субсидий происходит «негативный слом», снижающий долю таких перелетов, заявил он.

<https://www.rbc.ru/newspaper/2021/05/24/60a792039a7947848556ed64>

ПЕРВЫЙ; ПАВЕЛ ПЧЕЛКИН; 2021.05.23; ИТОГИ И КРИТИКА СДЕЛАННОГО ЗА МЕСЯЦ С МОМЕНТА ПОСЛАНИЯ ПРЕЗИДЕНТА ФЕДЕРАЛЬНОМУ СОБРАНИЮ

Все задачи, прозвучавшие в послании Федеральному Собранию и поручениях после него, должны быть выполнены так, как этого ждут люди. О шагах, нужных, чтобы повысить качество жизни в стране, президент говорил на этой неделе с правительством.

За прошедший месяц после послания много сделано, но, выяснилось, не все нюансы учтены. Как, например, с бесплатной газовой трубой до домовладений или кешбэком за детские путевки. А время поджимает.

Хотя до старта нового сезона в летних детских лагерях остается неделя, в спортивно-оздоровительный центр имени Терешковой родители с детьми приезжают просто активно провести время. Или вот как семья Емельяновых на разведку.

Обещание президента компенсировать половину стоимости детских путевок заставило Емельяновых задуматься о выборе между поездкой дочки в деревню к родственникам или в популярный в области детский лагерь.

«Две недели полноценного отдыха и 50% возвращающиеся к родителям, я считаю, это хорошо, это хорошая программа», – говорит Артур Емельянов.

Стоимость путевки в хороший, проверенный годами детский лагерь – ключевой вопрос выбора места отдыха ребенка для огромного числа родителей. Неслучайно в апреле в своем послании президент поднял вопрос о скидке и на встрече с правительством поинтересовался: что сделано?

«Повторю, людям важно понимать, какую поддержку здесь окажет государство. В послании была поставлена задача продлить до конца года программу возврата части расходов граждан на туристические поездки. А для ребят, которые отправляются на отдых в лагерь, будет возвращена половина стоимости путевки. Вот хотел бы здесь тоже поподробнее, поподробнее с вами поговорить, потому что есть, вижу, уже здесь и проблемы», – сказал глава государства.

Суть проблем вот в чем. Многие путевки в детские лагеря выкуплены еще зимой до распоряжения президента. Как вот например в тот о котором мы только, что рассказали.

«Часть смен уже выкуплена полностью. Не скроем, что наш лагерь достаточно популярный в области и многие люди покупают сюда путевки за свой счет. Часть путевок уже реализована до объявления этой программы», – поясняет генеральный директор Спортивно-оздоровительного центра имени В. Терешковой Евгений Демидов.

Общероссийский народный фронт поднял этот вопрос после потока жалоб уже купивших путевки родителей. А как же скидки им? Вице-премьер Дмитрий Чернышенко постарался ответить обтекаемо.

«Те, кто, конечно, купил уже путевку, вот они могут воспользоваться уже новой программой и купить путевку, например, на другую смену, здесь ограничений нет», – пояснил он.

«А с 1 июня уже смена начинается. Многие купили путевки без всякого возврата; надо подумать, вот мы же обещали людям, что они получат возврат, мы же не говорили в первую смену, во вторую смену, сказали: на летний отдых. Ну, посчитайте, сколько это стоит, и нужно, значит, добавить там соответствующие деньги», – поручил президент.

Премьер Мишустин рассказал, что правительство уже направило на компенсации за путевки родителям пять миллиардов рублей, и на следующий день дал новое распоряжение.

«Надо в короткие сроки разработать механизм, чтобы возместить людям, которые уже приобрели путевки для детей в летний лагерь потраченные средства, и если необходимо, представить предложения по увеличению финансирования», – сказал Михаил Мишустин.

В четверг в Госдуму поступил законопроект, касающийся, в частности, выплат беременным в трудной жизненной ситуации, выплат на детей в неполных семьях и других социально значимых пунктов послания президента. Его внесла «Единая Россия».

«Нами сформирован план законодательного обеспечения послания с конкретными сроками, с конкретными ответственными, он предусматривает подготовку 46 проектов федеральных законов», – рассказал секретарь генсовета партии «Единая Россия» Андрей Турчак.

Еще один законопроект, внесенный «Единой Россией» в Госдуму, можно сказать, прорыв в массовой газификации, о котором Путин также говорил в послании.

А ведь сейчас как? Жители Нижнего Коновалова бьются за газификацию деревни с 2007 года. Обивали пороги чиновников. Заказывали за свой счет бумажный проект за два миллиона. Но газа нет, как и не было.

«Вот нам и говорили, что в декабре мы примем бюджет, то есть депутаты его утвердят, два миллиона мы на вас заложим, но вот у нас труба уже лежит два года, а газа в трубе нету, то есть она просто не запущена, не введена в эксплуатацию», – рассказывает Алексей Стариков.

Когда закон будет принят, газ к участкам граждан будет подводиться бесплатно. Точка.

«Чтобы не осталось никаких лазеек для злоупотребления, а процесс подключения был максимально удобным и простым для людей», – подчеркивает Андрей Турчак.

«Я прошу и правительство, и «Газпром», и регионы сделать это как можно быстрее, иначе у нас будет так как бывает иногда в народе говорят: гладко было на бумаге, да забыли про овраги, вот чтобы такого не было. Как вот с этим возвратом денег на путевки для детей в лагеря», – сказал президент.

Инфраструктурные проекты в регионах, о которых говорил президент в послании, получают новое дыхание, конечно в первую очередь в виде средств на их реализацию. Будут достраивать метро в Красноярске.

В Челябинске заброшенное с 90-х годов строительство метро вылилось в проект метро-трамвая. Обещание запустить проект в 2025 году для многих горожан приятная неожиданность.

Про туризм на совещании разговор отдельный. В послании президент говорил о формировании туристических кластеров от Калининграда до Камчатки, хрупкая природа которой, по мнению вице-премьера Чернышенко пример того, что нужно искать баланс между интересами отрасли и экологией.

«Вот, например, Долина гейзеров на Камчатке, нельзя пустить в 10 раз больше народа, они просто там вытопчут все», – заметил он.

Президент во время заседания делал пометки в блокноте и в итоге кое-кого поправил. В некоторых странах на аналогичных природных объектах, людей иногда на порядок больше. И все в порядке с природой.

«Как-то меня это задело все-таки: «Они там вытопчут все». Как будто совсем какие-то уже люди, которых мы и не хотим там видеть. Надо относиться не как к чужим, а как к своим близким, и тогда у нас все будет лучше получаться. Тогда будем думать о деталях. А если как следует организовать там работу, в Долине гейзеров, то никто ничего и не вытопчет», – подчеркнул президент.

Чтобы на месте оценить, как организовать работу лучшим образом, вице-премьер вылетел на Камчатку.

«Уже сейчас понятно, что можно расширить площадки, тропы, без воздействия на эту среду, о чем сказал нам президент и сделать это в гармонии со всеми, прежде всего с теми, кто здесь живет, и, конечно, экологами, учеными, которые берегут это уникальное место; есть очень много неоткрытых секретов Камчатки, которые заслуживают того, чтобы стать доступными нашим гражданам», – сообщил Дмитрий Чернышенко.

Чтобы не навредить природе полуострова, к разработке новых проектов привлекут экологов и других специалистов. Кроме того, по словам вице-преьера, на развитие туризма на Камчатке правительство выделит немалые деньги. Что в свою очередь привлечет новых инвесторов. Еще одна задача – сделать так, чтобы добираться туристам на Камчатку стало проще.

[https://www.1tv.ru/news/2021-05-23/406966-
itogi_i_kritika_sdelannogo_za_mesyats_s_momenta_poslaniya_prezidenta_federal
nomu_sobraniyu](https://www.1tv.ru/news/2021-05-23/406966-
itogi_i_kritika_sdelannogo_za_mesyats_s_momenta_poslaniya_prezidenta_federal
nomu_sobraniyu)

РОССИЯ 24; АЛЕКСАНДРА СУВОРОВА; 2021.05.23; РАЗВИТИЕ ТУРИЗМА НА КАМЧАТКЕ: ГЛАВНОЕ ПРЕПЯТСТВИЕ – ДОСТУПНОСТЬ. НОВОСТИ НА «РОССИИ 24»

Российские власти намерены решить проблему труднодоступности и дороговизны путешествий на Камчатку. Об этом заявил вице-премьер Дмитрий Чернышенко на совещании по развитию туристического потенциала региона. Он отметил, что у камчатских заповедников – большой потенциал. По мнению Чернышенко, главные проблемы – это финансирование и логистика.

<https://www.vesti.ru/video/2300846>

<https://www.vesti.ru/video/2300999>

На ту же тему:

[https://www.1tv.ru/news/2021-05-23/406948-
vitse-premier-dmitriy-chernyshenko-posetil-dolinu-geyzerov-na-kamchatke](https://www.1tv.ru/news/2021-05-23/406948-
vitse-premier-dmitriy-chernyshenko-posetil-dolinu-geyzerov-na-kamchatke)

ПЕРВЫЙ; 2021.05.23; В КЕМЕРОВЕ ПЕРВЫХ ПАССАЖИРОВ ПРИНЯЛ НОВЫЙ ТЕРМИНАЛ АЭРОПОРТА ИМЕНИ АЛЕКСЕЯ ЛЕОНОВА

Воздушная гавань названа в честь космонавта Алексея Леонова. Стиль открывшегося здания полностью соответствует: люди словно попадают в космос.

Потолок за счет освещения напоминает звездное небо. Есть макет корабля «Восход – 2», во время полета на котором Леонов впервые в истории

человечества вышел в открытый космос. А еще интерактивный музей, посвященный легендарному космонавту, для которого Кемеровская область – родная.

«Алексей Архипович очень любил Кузбасс. Каждый год – во всяком случае на День шахтера – он бывал. Вообще относился к людям труда с большим почтением», – рассказала вдова космонавта Светлана Леонова.

«Когда Алексею Архиповичу было предложено, согласиться или нет, чтобы аэропорт был назван его именем, он взял паузу, подумал и сказал: «Что ж, я обещаю быть хорошим аэропортом», – поделилась Оксана Леонова.

Новый терминал позволит увеличить пропускную способность, расширить сеть межрегиональных перевозок, улучшить качество обслуживания.

Губернатор Кемеровской области Сергей Цивилев во время открытия рассказал, что в планах реконструкция инфраструктуры рядом с аэропортом.

https://www.1tv.ru/news/2021-05-23/406956-v_kemerove_pervyh_passazhirov_prinyal_novyy_terminal_aeroporta_imeni_aleks_eya_leonova

РОССИЯ 24; АНЖЕЛИКА ТАШМУХАМЕДОВА; 2021.05.23; САНАВИАЦИЯ СПАСАЕТ ЖИЗНИ. НОВОСТИ НА «РОССИИ 24»

Мужчину, который упал с пятого этажа и получил тяжелые травмы, вертолетом доставили из Ижевска в Нижний Новгород. Лучшие хирурги местной больницы экстренно провели ему три сложных операции. Быстро помочь пациенту удалось благодаря санавиации. Транспортировка заняла всего 3,5 часа. На карете скорой дорога в нужный госпиталь длилась бы полдня.

<https://www.vesti.ru/video/2300808>

РОССИЯ 24; 2021.05.22; МС-21: НИЧЕГО ПОДОБНОГО У КОНКУРЕНТОВ В БЛИЖАЙШЕЕ ВРЕМЯ НЕ БУДЕТ. НОВОСТИ НА «РОССИИ 24»

По словам Мишустина, авиастроительная отрасль России преодолена кризис, начавшийся после распада СССР.

<https://www.vesti.ru/video/2300640>

РОССИЯ 24; 2021.05.21; АЛЕКСЕЙ ТЕКСЛЕР РАССКАЗАЛ О ПРОЕКТЕ МЕТРОТРАМВАЯ В ЧЕЛЯБИНСКЕ. ИНТЕРВЬЮ НА «РОССИИ 24»

В Челябинске презентуют новую концепцию развития недостроенного метрополитена. Его начали возводить в 1992 году, но несколько лет назад процесс остановился. Презентацию проводит лично губернатор Челябинской области Алексей Текслер.

<https://www.vesti.ru/video/2300239>

На ту же тему:

<https://www.ntv.ru/novosti/2554663/>

РОССИЯ 24; ДМИТРИЙ АКИМОВ; 2021.05.21; СТАРТ ГРАНДИОЗНОЙ СТРОЙКИ: В УСТЬ-ЛУГЕ БУДУТ ПЕРЕРАБАТЫВАТЬ ГАЗ ИЗ СИБИРИ. НОВОСТИ НА «РОССИИ 24»

В поселке Усть-Луга Ленинградской области началось строительство комплекса по переработке этансодержащего газа. Это настоящий мегапроект: в перспективе в Усть-Луге появится уникальный кластер, объединяющий газопереработку, газохимию и сжижение природного газа.

<https://www.vesti.ru/video/2300395>

На ту же тему:

<https://www.1tv.ru/news/2021-05-21/406906-v-ust-luge-zalozhen-kompleks-po-pererabotke-gaza-cto-pomozhet-i-razvitiyu-vsego-regiona>

РОССИЯ 1; ЕВГЕНИЙ ДАВЫДОВ; 2021.05.21; АЭРОПОРТНЫЙ КОЛЛАПС: ТЫСЯЧИ ПАССАЖИРОВ ЗАСТРЯЛИ ИЗ-ЗА ГЛОБАЛЬНОГО СБОЯ. ВЕСТИ В 20:00

Технический сбой, вызвавший проблемы при регистрации на рейсы «Аэрофлота», устранили быстро. Однако на восстановление расписания вылетов из аэропортов ушел весь день.

<https://www.vesti.ru/video/2300482>

<https://www.vesti.ru/video/2300466>

РОССИЯ 1; 2021.05.21; ЭЛЕКТРОСАМОКАТЫ: ТРЕБУЕТСЯ ОГРАНИЧЕНИЕ ПО СКОРОСТИ И МОЩНОСТИ. 60 МИНУТ

В прошлом году количество аварий с электросамокатами выросло на 66%. С этими средствами индивидуальной мобильности юридическая неразбериха. Даже в судах их приравнивают то к транспортным средствам, то к пешеходам. Сюжет в эфире специального выпуска программы «60 минут» на телеканале «Россия 1».

<https://www.vesti.ru/video/2300454>

ТВЦ; НАТАЛЬЯ ТАРАСОВА, МАРИЯ ЛЕВАНОВА, ЕГОР МИРОНОВ, АНДРЕЙ БУЛЫЧЕВ; 2021.05.21; СКОРОСТЬ ЭЛЕКТРОСАМОКАТОВ В ПАРКАХ МОСКВЫ МОГУТ ОГРАНИЧИТЬ ДО 15 КМ/Ч

Девушка на электросамокате; Популярный вид транспорта оказался в серой зоне Правил дорожного движения

В Москве могут ограничить скорость электросамокатов до 15 километров в час, а также запретить езду в пешеходных зонах и на тротуарах. Сейчас это один из самых популярных видов транспорта, однако четких правил их использования пока нет.

Они стремительно и беззвучно возникают на тротуарах, застают пешеходов врасплох. И ради безопасности приходится проявлять ловкость.

– Приходится отбегать от них на дороге, чтобы проехали.

Электронные транспортные новинки в Москве очень востребованы – это экологичные, компактные и маневренные средства передвижения. Цена доступная, не надо тратиться на бензин и дорогостоящий сервис. При этом скоростные характеристики – почти автомобильные. Вот только их движение пока никак не регламентировано. Электросамокаты и моноколеса оказались в серой зоне Правил дорожного движения.

Фактически пользователи электросамокатов сейчас – это пешеходы. Водительское удостоверение не требуется, шлем тоже. И нет никаких оснований наказать пешехода, например, за превышение скорости.

Тротуары превращаются в зоны повышенного риска. В начале этого года произошло уже 14 ДТП, в которых пострадали 13 взрослых и ребенок.

«Есть спор: электросамокаты – это такие перепешеходы или недоводители? И где их место: на проезжей части, на тротуаре, на каком-то выделенном полотне? Почему для них нет отдельных правил, несут ли они серьезную ответственность при столкновениях и что делать», – сказал Кирилл Щитов, председатель комиссии Московской городской думы по безопасности, спорту и молодежной политике.

Перспективы нормативно-правового регулирования нового транспорта сегодня обсудили на круглом столе Московской городской думы. И приняли проект резолюции, которая остается открытой для предложений до конца мая.

«Самый главный акцент, который мы должны сегодня сделать – пешеходы остаются в приоритете. Пешеход – всегда главный. Мы подходим к некому социальному договору между пешеходом и теми, кто любит передвигаться на велосипеде, самокатах, сегвеях и моноколесах. Это удобно и комфортно», – заявил Алексей Шапошников, председатель Московской городской думы.

Пока райдерам приходится делить одно пространство с пешеходами, либо с автомобилистами, где часто возникают неудобные ситуации.

– Мы с друзьями катаемся постоянно, у нас никто не улетал.

«Не все стараются и не все хотят соблюдать правила, не все хотят передвигаться по специально выделенным дорожкам», – сказала Дарья Косинова, замдиректора Мосгорпарка.

Предлагается ввести возрастные ограничения на пользование электротранспортом и сделать обязательным обучение.

<https://www.tvc.ru/news/show/id/211346>

РОССИЯ 1; АЙРАТ ГАЛИМОВ; 2021.05.22; ЛИХАЧЕЙ НА ЭЛЕКТРОСАМОКАТАХ «ПРИТОРМОЗЯТ». ВЕСТИ. ДЕЖУРНАЯ ЧАСТЬ

После резкого роста происшествий с участием электросамокатов законодатели всерьез задумались о том, как сделать этот транспорт безопасным и заставить его владельцев ездить по правилам.

<https://www.vesti.ru/video/2300741>

ПЯТЫЙ КАНАЛ; 2021.05.23; ЭКСПЕРИМЕНТ: КАКИЕ ТРАВМЫ ПОЛУЧАЕТ ПЕШЕХОД ПРИ СТОЛКНОВЕНИИ С САМОКАТЧИКОМ?

Набирающее популярность в мегаполисах транспортное средство нуждается в регулировании. Иначе – травмы, покалеченные жизни и даже смерти.

С приходом тепла в крупных городах России стало одной проблемой больше. Безобидный электросамокат, который стремительно набирает популярность в мегаполисах, превратился в особо опасное транспортное средство. Причем, как для его владельцев, так для водителей и пешеходов.

Во всех крупных городах появились многочисленные сервисы по прокату этих двухколесных устройств. Каждый день на улицах фиксируются сотни аварий, зачастую с крайне печальными последствиями. Количество инцидентов с электросамокатами в России за год выросло почти на 70%. А законов, которые четко регулируют их использование, по-прежнему нет. Права не нужны, средства защиты никто не использует, а гоняют так, что вернуться от них и взрослому человеку сложно, а детям, а пожилым людям?

Корреспондент МИЦ «Известия» Максим Облендер устроил эксперимент и результаты впечатлили, очень надеюсь, что этот материал посмотрят законодотворцы и наведут уже порядок на тротуарах наших городов.

Все перемещения по больнице только на руках у мамы. Гипс, потом операция на ноге, вшитые спицы – голень пятилетнего Дениса после встречи с электросамокатом врачи собирали по частям.

«Два человека на одном самокате. Они его, получается, сбили и задним колесом проехали по ноге», – рассказывает мать пострадавшего ребенка Евгения Каменецакая.

Прогнозы медики дают с осторожностью. Наверняка, ему придется заново учиться ходить.

Разиле Галиакберовой из Набережных Челнов медики помочь не успели. От столкновения с машиной на пешеходном переходе электросамокат вместе с девушкой отбросило на соседнее авто. Студентка четвертого курса, отличница, погибла. Арендванный в кикшеринге самокат отправили на экспертизу.

Наезды на людей, столкновения с автомобилями, потеря управления и роковые падения – число этих новостей растет так же, как число самокатов по всей стране.

В одном Петербурге в аренду их сдается более пяти тысяч. Плюс, в городе личные самокаты жителей. Цены стартуют от десяти тысяч, а аренда – от пяти рублей в минуту. Общедоступные – установил приложение, нажал кнопку и поехал, – но небезопасные. Хотя бы потому, что вне правового поля.

В правилах дорожного движения, даже в самой свежей редакции, среди транспортных средств электросамокатов нет. Ближайшее, что прописано и похоже – мопед. Двухколесное транспортное средство, скорость которого не превышает 50 километров в час, на двигателе внутреннего сгорания или на электротяге. Но нет – сейчас даже двигаясь, со скоростью в 30-40 километров в час, на самокате я как был, так и останусь пешеходом. Потому ехать могу только по тротуару.

И такие пешеходы могут лететь даже со скоростью в 90 километров в час! Модельный ряд на любой вкус. Нет опыта – не беда, покупай или бери тест-драйв под залог документов. Тем более, что они не пригодятся.

«Из-за того, что он может развивать такую скорость, на него нужны какие-то документы», – спрашивает корреспондент.

«Нет, ничего не надо. Если вы двигаетесь по тротуару – двигайтесь, никаких вопросов к вам нет. Вы – пешеход», – отвечает продавец магазина электросамокатов.

В этом эксперименте не будет сложных физических формул. Только наглядная картинка. Вот так каскадер на скорости в 10 км/ч сбивает манекен весом в 18 килограммов – это вес пятилетнего ребенка. А вот, что происходит уже при 20! Без переломов, сотрясений и гематом после такого удара останутся разве что манекен, да каскадеры.

Электротранспорт уже несколько лет пытаются узаконить. Есть с кого брать пример, в Германии, например, без водительского удостоверения за руль самоката нельзя, а нарушив на нем правила, можно попроситься с правами вообще. Даже в Китае, который производит почти все самокаты в мире,

ездить на них можно лишь в специально отведенных местах. У нас хотят так же.

«Прежде всего нужно ограничить места, где они могут ездить. Второе – каждая поездка должна обязательно страховаться. Третье – световые приборы. Четвертое, как бы вы ни хотели этого – должны быть шлемы», – объясняет депутат Законодательного собрания Санкт-Петербурга Алексей Цивилев.

Общественная палата просит приравнять самокаты к мопедам. Следственный комитет просит придумать как снизить травматизм. Минтранс предлагает ввести термин «средства индивидуальной мобильности» в ПДД, ограничить скорость, давать штрафы.

«Они гораздо менее либеральные, чем даже европейские поправки. Но, к сожалению, больше года этот документ лежит на подписи в правительстве», – рассказывает руководитель общественного движения «Малый электротранспорт России» Александр Осипов.

По факту бизнесу позволили разрастись до неуправляемых масштабов и лишь потом поняли – самокаты валяются где угодно, парковок мало, ездить можно пьяными, а еще на них, оказывается, людей сбивают.

«В связи с увеличением самокатного парка и прежней уплотненности пешеходных улиц, создалась ситуация высокой вероятности столкновения. Людей, которые едут на электроприборах бесшумных и скоростных, и пешеходов, которые совершенно не привыкли реагировать на такие вызовы», – говорит писатель Валерий Айрапетян.

Писателя Валерия Айрапетяна сбила напротив очень шумная компания, на Невском проспекте самокатчики буквально играли людьми в боулинг. Завязалась потасовка. Итог – три сломанных ребра. Обидчиков поймали. Но главное, это беззаконие в очередной раз показало – молчать нельзя. Арендодатели как один во всех бедах винят своих пользователей – тот случай, когда клиент всегда не прав.

«На сегодняшний момент мы знаем, что это полностью юридически неотрегулировано. Здесь все зависит от арендатора, то же самое, как при аренде автомобиля», – объясняет генеральный директор компании кикшеринга Андрей Синьковский.

Бизнес регулярно встречается с городскими властями. В Петербурге парковки самокатов отодвинули от остановок, скорость урезали до 25 километров в час, а местами до 15. Так же, как и в столице. Но вот требовать водительское удостоверение и вписать самокат в ПДД – это страшный сон для бизнесменов. Поток клиентов спадет! Да и штрафы за ту же неправильную парковку (около 1000 рублей) уже пойдут в бюджет. Пока же

пунктов проката все больше и больше – бизнес окупается так же быстро, как мчатся самокаты.

«Примерно за сезон. Может чуть быстрее, может чуть дольше, зависит от конкретного спроса и успеха компании», – рассказывает основатель компании по прокату самокатов Евгений Лин.

Удобно, быстро, доступно, но все еще травмоопасно, даже с учетом софта и сложной начинки. Так в Северной столице солист Мариинского театра будучи – по разным версиям либо в алкогольном, либо в наркотическом опьянении – с управлением электросамокатом не справился. После страшного падения Давид Залеев уже пять дней находится в коме. И медики дают неутешительные прогнозы.

А в Казани мужчина на полном ходу налетел на бордюр. На помощь пришли сотрудники Росгвардии. Не стали надевать шлем, потому что этого не требуют правила. Не подумали, что из-за пьянства или глупости под колесами их самокатов могут погибнуть дети или взрослые. Лето только начинается, а число происшествий растет с каждым днем. И сколько нужно еще травм, смертей, покалеченных жизней, чтобы те, кто может регулировать эту индустрию, наконец снялись с тормозов и ускорились?

<https://www.5-tv.ru/news/344186/eksperiment-kakie-travmy-polucaet-peshod-pri-stolknovenii-ssamokatcikom/>

РОССИЯ 1; 2021.05.24; ГОСДУМА МОЖЕТ ИЗМЕНИТЬ ПРАВИЛА ДВИЖЕНИЯ НА ЭЛЕКТРОСАМОКАТАХ. УТРО РОССИИ

В Госдуме предлагают ограничить скорость движения электросамокатов в пешеходных зонах и приравнять ее к темпу потока людей. Сколько это – 7 км/ч? Обеспечит ли мера безопасность для участников движения? Возможно ли закрепить правило на законодательном уровне? Ответы – в программе «Утро России».

<https://www.vesti.ru/video/2300945>

РОССИЯ 1; 2021.05.24; НАЦПРОЕКТ «ЭКОЛОГИЯ»: СПАСЕНИЕ ВОЛГИ. УТРО РОССИИ

В городах Поволжья проходит масштабная спасательная операция Волги. По данным экологов, нагрузка на ее водные ресурсы в 8 раз выше, чем на другие водоемы России. Это привело к тому, что река сильно загрязнилась и обмелела. Реанимировать ее призваны две федеральные программы, входящие в состав нацпроекта «Экология», – «Оздоровление Волги» и «Сохранение уникальных водных объектов».

<https://www.vesti.ru/video/2300918>

ТАСС; 2021.05.23; ЧЕРНЫШЕНКО ПРЕДЛОЖИЛ ДОПОЛНИТЬ ПРОЕКТ АЭРОПОРТА НА КАМЧАТКЕ ДЛЯ УВЕЛИЧЕНИЯ ПАССАЖИРОПОТОКА

Проект модернизации главного аэропорта Камчатки можно дополнить так, чтобы существенно увеличить его пропускную способность. Об этом руководству аэропорта заявил во время рабочей поездки на Камчатку **вице-премьер РФ Дмитрий Чернышенко**.

«Если вы чуть-чуть дальше бы вынесли лучи (телескопические трапы – прим. ТАСС), это дало бы возможность <...> подавать по два самолета к одному лучу. Это могло бы увеличить в два раза пропускную способность. Мне кажется, с теми объемами турпотока, которые мы тут планируем, аэропорт отстает. Здесь явно нужно вам подумать», – сказал Чернышенко в ходе осмотра действующего терминала.

По словам директора аэропорта Сергея Бубнова, уже сейчас пассажиропоток в нем растет на 10% каждый год. В будущем планируется, что аэропорт станет круглосуточным и будет обслуживать до 1,5 млн пассажиров в год. Сейчас он работает 12 часов в день.

Проект модернизации главного аэропорта Петропавловска-Камчатского (Елизово) предусматривает строительство нового четырехэтажного пассажирского терминала внутренних и международных рейсов площадью около 45 тыс. кв. метров, оснащенного четырьмя телескопическими трапами. В состав аэровокзального комплекса также войдут гостиница на 131 номер и деловой центр общей площадью более 14 тыс. кв. метров. Порядка 2,3 млрд рублей будет предусмотрено в федеральном бюджете на строительство перрона для нового аэропорта.

Реконструкция аэропортового комплекса на Камчатке реализуется по государственной программе «Развитие транспортной системы» и комплексному плану модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года. По инициативе **президента России Владимира Путина** в госпрограмму «Развитие транспортной системы» внесен раздел по опережающему развитию Дальнего Востока, который включает реконструкцию аэропортов.

<https://tass.ru/v-strane/11447555>

ТАСС; 2021.05.21; БОЛЬШАЯ ЧАСТЬ ДОПОЛНИТЕЛЬНОГО УЧАСТКА ТРАССЫ М-12 ДО ЕКАТЕРИНБУРГА БУДЕТ БЕСПЛАТНОЙ

Дополнительный участок трассы М-12 от Казани до Екатеринбурга будет бесплатным на большинстве этапов, заявил председатель правления ГК «Автодор» Вячеслав Петушенко.

«Частично она [новая трасса Казань – Екатеринбург] будет проходить по существующей трассе М-7, которая находится в очень хорошем состоянии, у нее четыре полосы с пересечками в разных уровнях. В общем-то, мы с **Росавтодором** этот проект реализуем, и платных участков там будет 288 км, которые от Дюртюлей до Ачита – новое строительство и реконструкция впоследствии обхода Нижнекамска», – сказал Петушенко, добавив, что общая протяженность участка Казань – Екатеринбург составит 800 км.

Петушенко также отметил, что продление М-12 до Екатеринбурга может потребовать до 130 млрд рублей из ФНБ.

«Мы сделали сегодня заявку на эти средства. И в послании президента было сказано, и в перечне поручений от 2 мая было сказано, что такие крупные инфраструктурные объекты как [трасса] Москва – Нижний Новгород – Казань с продолжением до Екатеринбурга в первую очередь будут реализовываться с привлечением средств ФНБ. Напомню, что по участку до Казани у нас средства ФНБ предусмотрены в объеме 150 млрд рублей, на следующий участок (до Екатеринбурга – прим. ТАСС) мы рассматриваем от 50 до 130 млрд рублей. Это нужно уточнить сейчас в процессе трассировки», – пояснил он.

Кроме того, тариф проезда по М-12 от Казани до Екатеринбурга составит от 2,5 до 4 рублей за км.

«У нас есть распоряжение правительства РФ, где совершенно четко прописаны тарифные ставки. У нас от 2,5 до 4 рублей (за километр – прим. ТАСС) легковой автомобиль и грузовики – в 4 раза дороже. Тарифы (на участке от Казани до Екатеринбурга – прим. ТАСС) будут практически такие же, как на всех других платных трассах», – сказал он.

<https://tass.ru/ekonomika/11438669>

ТАСС; 2021.05.21; ТРАССА М-12 МОСКВА – ЕКАТЕРИНБУРГ БУДЕТ АДАПТИРОВАНА ПОД БЕСПИЛОТНИКИ

Строящаяся трасса М-12 Москва – Казань – Екатеринбург будет адаптирована под проезд беспилотных автомобилей. Об этом в эфире радио «Автодор» заявил председатель правления ГК «Автодор» Вячеслав Петушенко.

«Мы вообще дороги проектируем с учетом того, чтобы можно было пользоваться беспилотниками. Мы строим только дороги первой технической категории, которые позволяют машинам ездить со скоростью не менее 130 км в час, это раз. И второе, возможность как раз использовать те новшества, которые сегодня есть, в том числе беспилотники», – сказал он, уточнив, что трасса М-12 проектируется в том числе с учетом проезда беспилотных автомобилей.

По словам Петушенко, новые трассы первой технической категории позволят ездить со скоростью более 130 км/ч не только машинам, управляемым водителем, но и автономному транспорту. В ноябре 2020 года компания «Эварго» впервые протестировала беспилотный грузовик EVO-1 на водородном топливе на участке умной дороги ЦКАД-3. Стоит отметить, что для беспилотников выделяются отдельные полосы движения.

<https://tass.ru/ekonomika/11430803>

ТАСС; 2021.05.23; В РОСАТОМЕ РАССЧИТЫВАЮТ ОБЕСПЕЧИТЬ КРУГЛОГОДИЧНУЮ НАВИГАЦИЮ ПО СЕВЕРНОМУ МОРСКОМУ ПУТИ

Круглогодичная навигация по Северному морскому пути (СМП) будет обеспечена уже в этом десятилетии. Об этом сообщил глава Росатома Алексей Лихачев на форуме «Новое Знание» в ходе лекции «Технологическое лидерство атомной энергетики».

«Мы уверены, что обеспечим во второй половине 20-х годов круглогодичное использование Северного морского пути. Сейчас строятся соответствующие ледоколы. Первые флагманские мы уже получили», – сказал он, напомнив, что осенью прошлого года в эксплуатацию был сдан головной ледокол проекта 22220 – «Арктика» мощностью 60 МВт.

Глава «Новатэка» Леонид Михельсон на встрече в Кремле с **президентом РФ Владимиром Путиным** в середине мая сообщил, что компания обсуждает с Росатомом и Росатомфлотом начало круглогодичной навигации по Северному морскому пути уже с 2023 года.

Серия принципиально новых атомных судов проекта 22220, созданных для решения стратегических задач по освоению и развитию Арктики, обеспечит круглогодичную навигацию в западном районе Арктики, что позволит достигнуть необходимого уровня грузоперевозок по Северному морскому пути. Уникальная двухосадочная конструкция позволяет использовать атомоходы проекта 22220 как в глубокой воде, так и в устьях полярных рек. Это преимущество делает судно универсальным и увеличивает географию его эксплуатации.

Первый серийный ледокол проекта 22220 – «Сибирь» – планируется сдать в эксплуатацию к осени 2021 года. Второе судно проекта – ледокол «Урал» – намечено ввести в эксплуатацию к октябрю 2022 года. К настоящему времени на Балтийском заводе также заложены третий и четвертый серийные ледоколы проекта 22220 – «Якутия» и «Чукотка». Их ввод в эксплуатацию запланирован на 2024 год и на 2026 год соответственно.

Также ранее сообщалось, что госкорпорация «Росатом» надеется в 2025 году законтрактовать строительство еще двух универсальных атомных ледоколов проекта 22220 с учетом головного ледокола «Арктика», введенного в

эксплуатацию осенью 2020 года, количество ледоколов этого проекта может достичь семи.

<https://tass.ru/ekonomika/11444993>

РБК; СВЕТЛАНА БУРМИСТРОВА; 2021.05.24; ПРОЕКТ РЖД ПО ВЫВОЗУ УГЛЯ ИЗ ЯКУТИИ БУДЕТ НА 25% ПРОФИНАНСИРОВАН ИЗ ФНБ

РЖД привлекут в фонде 25% средств для расширения инфраструктуры под вывоз угля из Якутии. Проект оценивается в сумму от 350 до 700 млрд руб. В республике бум добычи угля, но не хватает мощностей для его транспортировки

«Российские железные дороги» привлекут в Фонде национального благосостояния (ФНБ) 25% финансирования для расширения железнодорожной инфраструктуры под вывоз угля из Якутии. Об этом на брифинге сообщил глава монополии Олег Белозеров, передает корреспондент РБК.

Ранее с предложением финансировать якутский кластер из ФНБ выступил президент **Владимир Путин**.

По словам Белозерова, стоимость проекта составит от 350 млрд руб. (с тепловозной тягой) до более 700 млрд (с электрификацией). Речь идет о строительстве дополнительных путей от станции Тында до порта Ванино в Хабаровском крае. По данным источника РБК, знакомого с поданной в правительство заявкой, РЖД запросили в ФНБ 188 млрд руб. на проект развития Восточной части БАМа для вывоза угля из Якутии, который оценивается в 752,4 млрд руб.

Белозеров отметил, что РЖД начали готовиться к стройке якутского кластера. «Мы проинформировали **Минтранс** и правительство, направили им материалы по данному проекту для рассмотрения», – сказал он. Стройка займет четыре-пять лет, завершить строительство РЖД планируют в 2026–2027 годах.

Развитие якутского кластера – третий этап модернизации Байкало-Амурской магистрали (БАМ) и Транссибирской магистрали, к которому РЖД пока не приступили. Из-за дефицита финансирования долгосрочной программы развития у компании нет возможности до 2025 года профинансировать этот проект собственными средствами, сообщил заместитель гендиректора РЖД Андрей Макаров. По словам Белозерова, помимо ФНБ компания рассматривает и другие источники финансирования, но деталей он не уточнил.

Почему это важный проект для региона

В 2020 году предприятия Якутии увеличили добычу угля на 5%, до 20 млн т. В этом году ожидается рост добычи почти в два раза, до 39 млн т. «А-Проперти» Альберта Авдоляна в апреле 2020 года приобрела у «Мечела» Эльгинское месторождение (крупнейшее месторождение коксующегося угля в России с запасами 2,2 млрд т). В прошлом году она увеличила добычу на Эльге на 60%, до 7 млн т, в 2021 году собирается ее довести до 18 млн т, план на 2023 год – 45 млн т в год. Другой крупный производитель угля в республике «Колмар», принадлежащий Анне Цивилевой, намерен в 2021 году удвоить добычу до 12,24 млн т.

Но уже год существует проблема с вывозом угля из-за нехватки провозной способности железных дорог, поэтому компании вынуждены хранить остатки на складах – там скопилось около 2 млн т, констатировал в феврале первый зампред правительства республики Кирилл Бычков. Поэтому власти Якутии обратились к РЖД с предложением заключить соглашение о вывозе фиксированных объемов угля по примеру Кузбасса, с которым уже второй год действует договоренность о поставках в восточном направлении 53 млн т ежегодно. В РЖД ответили на это предложение отказом, потому что компания не вправе определять приоритетность перевозок тех или иных грузов.

На проблему с вывозом угля из Якутии обратил внимание **Путин**. «Поручаю правительству представить дополнительные предложения по развитию восточного участка Байкало-Амурской магистрали. Речь идет об увеличении вывоза угля из Якутии в восточном направлении – руководитель [Якутии Айсен Николаев] сегодня об этом упоминал», – заявил президент по итогам совещания по вопросам развития угольной отрасли, которое он провел в начале марта.

Тогда же **Путин** попросил проработать механизмы финансирования этого проекта, включая возможности ФНБ.

https://www.rbc.ru/business/24/05/2021/60a7bb069a794796ca3db25f?from=colum_n_4

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; ВЛАДИМИР БАРШЕВ, СЕРГЕЙ ЖУКОВ; 2021.05.24; ПЕШЕХОД НА КОЛЕСАХ; ПОЧЕМУ В РОССИИ НЕ УДАЕТСЯ ПРОПИСАТЬ ПРАВИЛА ДЛЯ ЭЛЕКТРОСАМОКАТОВ?

Скорость движения на электросамокатах, моноколесах и прочих гироскутерах в парках Москвы могут ограничить. Об этом по итогам «круглого стола», посвященного вопросам регулирования использования средств индивидуальной мобильности, сообщил председатель Мосгордумы Алексей Шапошников. Одна из столичных прокатных компаний уже

ограничила дистанционно скорость своих электросамокатов в некоторых районах столицы.

Все это безусловно полезные, но местные решения глобальной проблемы. Между тем две инициативы по урегулированию эксплуатации этой техники находятся на стадии общественного обсуждения. Но будет ли какая-нибудь в том или ином виде принята? Обсуждается ведь все это уже несколько лет. Но дальше обсуждений дело не идет. В то же время в различных европейских странах удается вводить некоторые ограничения по использованию такой техники. Почему не получается в России? Что думают по этому поводу эксперты?

По словам Алексея Шапошникова, электросамокаты, гироскутеры и моноколеса давно стали средствами повышенной опасности. Количество происшествий с их участием растет. Только в 2020 году, по данным ЦОДД, в Москве с участием электротранспорта произошло 156 ДТП, а это больше на 66 процентов, если сравнивать с 2019 годом. В них пострадали 158 человек, включая 73 ребенка. Участники «круглого стола» предлагают столичному правительству разработать проект правового акта, который бы регулировал передвижение на электросамокатах и подобном транспорте в парках и общественных пространствах. В частности, есть предложение ограничить максимальную скорость таких устройств до 15 километров в час.

Кстати, одна из компаний по аренде самокатов в столице уже автоматически ограничивает скорость своих транспортных средств 15 км/ч. Но только в Сокольниках, ВДНХ, Парке Горького, в центральной части города – в Театральном проезде и на Большой Лубянке. Каждый самокат оборудован встроенным передатчиком ГЛОНАСС или GPS и имеет удаленный доступ к прошивке. Как только самокат въезжает в соответствующую зону с действующим ограничением, то его скорость тут же и ограничивается. Решение хорошее, но почему его нельзя распространить на всю территорию Москвы?

По мнению заместителя директора по связям с общественностью «Мосгорпарка» Дарьи Косиновой, нужны и возрастные ограничения на прокат такой техники. Она говорит, что в ДТП с электротранспортом часто попадают дети и подростки, которые катаются в парках без родителей. Ребяшня, по ее словам, устраивает гонки и забывает о безопасности. В этом вопросе Косинова советует обратить взгляд на Европу: в некоторых странах в прокат электротранспорт могут взять дети не младше 14 или 16 лет.

Как уже рассказывала «Российская газета» в номере от 18.05.2021, во Франции электросамокаты могут передвигаться исключительно по велодорожкам, а также по улицам, где скоростное ограничение для автотранспорта – 50 км/ч. При этом их скорость не должна превышать 25

км/ч. По тротуару ездить категорически запрещено (штраф нарушителю – 135 евро). Заезжать на тротуар можно, лишь отключив электромотор, если идешь пешком и ведешь самокат или велосипед рядом с собой. Что мешает установить такие требования у нас?

Как поясняют в Госавтоинспекции, согласно действующим правилам те, кто передвигается на такой технике, – это пешеходы. И на них распространяются все требования правил, касающиеся пешеходов. То есть они не могут передвигаться по велодорожкам и проезжей части. А ограничивать скорость пешеходу – бессмысленно.

В Париже права для управления этими аппаратами не обязательны. Зато обязательно страхование ответственности перед третьими лицами. В среднем такой годовой полис может стоить от 70 до 100 евро. Его отсутствие наказывается штрафом до 3750 евро.

Глава столичного ситуационного центра ЦОДД Александр Евсин считает, что для управления большинством электросамокатов нужны права.

– Многие ходовые модели электросамокатов попадают под определение «мопед» согласно Правилам дорожного движения. – поясняет он. – «Мопед» – двух– или трехколесное механическое транспортное средство, максимальная конструктивная скорость которого не превышает 50 км/ч, имеющее двигатель внутреннего сгорания с рабочим объемом, не превышающим 50 куб. см, или электродвигатель номинальной максимальной мощностью в режиме длительной нагрузки более 0,25 кВт и менее 4 кВт.

На мопедах нельзя ездить по тротуарам, по автомагистралям, далее крайней правой полосы, без шлема, без прав и пьяным.

– Все что нужно, это применение уже существующих правил, – продолжает Александр Евсин. – Мощные модели электросамокатов, способные развивать скорость более 50 км /ч, попадают под определение «мотоцикл». И их необходимо регистрировать и получать на них регистрационные знаки, которые выданы быть не могут. В связи с очевидной непригодностью такой техники для движения по автомобильным дорогам. А следовательно, эксплуатация таких электросамокатов в настоящее время возможна только как спортивного инвентаря в специально отведенных местах.

Кстати, мопед не требуется ставить на учет в ГИБДД. И ОСАГО на него не нужно.

По словам адвоката Льва Воропаева, суды уже давно считают такие транспортные средства мопедами. Они лишают прав тех, кто управлял ими в нетрезвом виде.

– Это сотрудники ГИБДД не могут определиться, пешеходы это или водители мопедов, – поясняет Лев Воропаев. – А у судов уже устоявшаяся практика.

Как пояснили в Госавтоинспекции, чтобы признать самокат мопедом, необходимо знать его характеристики. Установить их на дороге невозможно. Необходимо сертифицировать эту технику. Тогда сотрудник ГИБДД будет понимать, кто перед ним: водитель мопеда или пешеход. А сертификация – это вопрос к минпромторгу.

[https://rg.ru/2021/05/23/pochemu-v-rossii-ne-udaetsia-propisat-pravila-dlia-
elektrosamokatov.html](https://rg.ru/2021/05/23/pochemu-v-rossii-ne-udaetsia-propisat-pravila-dlia-elektrosamokatov.html)

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2021.05.24; ВЗЯЛИ ВЕС; КОШЕК И СОБАК ВЕСОМ ДО ДЕСЯТИ КИЛОГРАММОВ МОЖНО БУДЕТ БРАТЬ В САЛОН САМОЛЕТА

Российские авиакомпании увеличивают предельный вес домашних животных, которых допускается перевозить в салоне самолета. Смягчить норматив готов и национальный перевозчик – авиакомпания «Аэрофлот».

«Дополнительно изучается вопрос возможности перевозки животного в контейнере общей массой более восьми килограммов в салоне воздушного судна на рейсах продолжительностью до двух-трех-часов», – говорится в ответе гендиректора авиакомпании Михаила Полубояринова на запрос главы комитета Госдумы по экологии и охране окружающей среды Владимира Бурматова, цитаты из которого приводит агентство ТАСС.

«Мы вели переговоры с авиакомпанией. Однозначно: допустимый вес животных они увеличат», – пояснил депутат «РГ».

Приказ **Минтранса** регулирует только общие правила перевозки животных в самолетах. В частности, указано, что провозить домашнее животное в салоне воздушного судна можно только с предварительного согласия авиаперевозчика, если такая возможность предусмотрена правилами авиакомпании. Так что конкретные нормы устанавливают сами перевозчики. По словам Бурматова, изменения могут затронуть и дочерние компании «Аэрофлота». Также будут введены новые правила по количеству разрешенных к перевозке в салоне животных одним пассажиром и породам собак. В частности, брать в салон разрешат собак брахицефальных пород. К ним относят собак с укороченной мордой и плоским носом, например, мопсов, шарпеев, бульдогов, мастифов.

Между тем «Аэрофлот» – не первая российская компания, которая пошла на улучшение условий перелета животных. «В S7 уже предоставили право перевозить в салоне животных весом до 20 и более килограммов в переноске

на соседнем кресле с закреплением его ремнями безопасности», – говорит Бурматов.

Допустимый вес животных, перевозимых в салоне самолета, с восьми до 10 килограммов увеличили «Ютэйр», «Уральские авиалинии».

Такая политика соответствует мировому тренду на гуманизацию правил, повышение их гибкости с точки зрения потребностей пассажиров, в том числе владельцев животных.

Компании исходят из необходимости устанавливать такие нормы провоза животных, которые обеспечат возможность комфортного размещения во время перелета, поясняет исполнительный директор «АвиаПорт» Олег Пантелеев.

Ограничение по массе животного – наиболее универсальный критерий. С одной стороны, есть рекомендация, что, например, собака в переносном контейнере должна иметь возможность встать на четыре лапы и развернуться вокруг своей оси, чтобы принять комфортное положение. С другой стороны, сам контейнер должен без проблем размещаться под впереди стоящим креслом, а это зависит также от конструкции самолетов. Иногда животное для его же комфорта лучше будет разместить в багажном отделении, поясняет эксперт.

«Ограничения приходится вводить с учетом размеров пространства под креслом», – поясняет Пантелеев. По этой причине крупные животные должны перевозиться в багажном отделении. Исключение делается только для собак-поводырей.

При этом у авиакомпаний есть возможность немного увеличить вес перевозимых в салоне животных.

<https://rg.ru/2021/05/23/koshek-i-sobak-vesom-do-10-kilogramm-mozhno-budet-brat-v-salon-samoleta.html>

На ту же тему:

<https://tass.ru/obschestvo/11432819>

РБК; ДМИТРИЙ СЕРКОВ; 2021.05.24; ПРОТИВОДЕЙСТВИЕ ЛОКАЛЬНЫМ РИСКАМ ЛОЖИТСЯ НА РЕГИОНЫ; ВЛАСТИ УСКОРЯЮТ ПРИНЯТИЕ ФЕДЕРАЛЬНОГО ЗАКОНА О СИСТЕМЕ «БЕЗОПАСНЫЙ ГОРОД»

После трагедии в казанской гимназии власти решили ускорить принятие законопроекта о глобальной системе «Безопасный город», которая должна обеспечить транспортную и экологическую безопасность, а также безопасность населения

Проект федерального закона «О единой системе «Безопасный город» (далее – БГ), разработанный в Институте законодательства и сравнительного

правового анализа при правительстве, уже направлен на согласование в профильные ведомства, а в июне будет внесен на рассмотрение в Государственную думу. Об этом РБК сообщил источник в межведомственной комиссии, отвечающий за подготовку и внедрение БГ. Проект закона есть в распоряжении РБК, его подлинность подтвердил источник в МЧС, которое курирует разработку и внедрение системы.

13 мая на заседании этой межведомственной комиссии речь шла о том, что после трагедии в Казани, где выпускник гимназии застрелил в ней девять человек, необходимо ускорить принятие федерального закона о БГ, который возложит на региональные власти ответственность за неработающие элементы системы. Как выяснилось, в Казани уличные видеокамеры зафиксировали действия идущего с ружьем юноши, но, не будучи подключенными к системе искусственного интеллекта, они могли лишь записывать события, но не могли дать им нужную оценку и предупредить силовые структуры.

О чем говорится в законопроекте

Согласно законопроекту, должен быть создан оператор системы – публично-правовая компания «Безопасный город». В пресс-службе «Ростеха», который является технологическим партнером государства в этом проекте, сообщили, что «публично-правовая компания создается указом президента, ее устав утверждается правительством». Учредителем публично-правовой компании станет МЧС.

Эта компания «будет осуществлять координацию деятельности федеральных органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации, органов местного самоуправления и организаций в области создания и функционирования единой системы «Безопасный город».

В зону ответственности оператора БГ войдет также обеспечение работы системы, координация работы государственных информационных систем, их модернизация. Оператор будет обязан осуществлять мониторинг эффективности работы БГ. Ее показатели и методику определит правительство.

Согласно законопроекту, безопасность населенного пункта определяется как «состояние защищенности населения, объектов производственного и социального значения, материальных и культурных ценностей, а также окружающей среды, при котором обеспечен приемлемый уровень рисков, связанных с причинением вреда жизни или здоровью людей, имуществу, всех видов собственности, а также реализованы права людей на благоприятную среду жизнедеятельности и достоверную информацию о ее состоянии».

Как строили «Безопасный город»

Аппаратно-программный комплекс «Безопасный город» (АПК БГ) существует с 2007 года. Нынешнюю концепцию разработали в 2014 году, она постоянно обновляется.

До сих пор проект реализовывался бессистемно. В письме главы МЧС Евгения Зиничева на имя **премьер-министра Михаила Мишустина** от 22 декабря прошлого года (копия есть у РБК) говорится, что «Безопасный город» внедряется в 40 регионах, но это происходит «неравномерно с использованием разных технических решений».

С 2007 года на разработку и внедрение АПК БГ ушло около 100 млрд руб. Развертывание ключевых систем «Безопасного города» по всей стране, по предварительным подсчетам, будет стоить порядка 97 млрд руб. в течение пяти лет.

В настоящее время Национальный центр информатизации (структура «Ростеха») проводит научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы (НИОКР) по созданию единых стандартов для АПК БГ. В 2020 году НЦИ выиграл тендер стоимостью 670 млн руб. «В настоящее время дочерняя структура Госкорпорации проводит НИОКР по разработке единой методологии, стандартов и нормативно-правовой базы для реализации проекта по внедрению АПК «Безопасный город», – сообщили РБК в **пресс-службе «Ростеха»**.

Из-за отсутствия единого закона о БГ и санкций за его невыполнение регионы не слишком активно внедряют систему.

Межведомственную комиссию по внедрению и развитию систем аппаратно-программного комплекса технических средств «Безопасный город» в настоящее время курирует **вице-премьер Юрий Борисов**.

Как должна работать система

Разработчики системы «Безопасный город» утверждают, что ее основная цель – собрать воедино разрозненные аппаратно-программные комплексы, отвечающие за безопасность. В итоге в БГ должны войти около 150 систем, объединенных в четыре функциональных блока: транспортная безопасность, экологическая безопасность, безопасность населения, городской и коммунальной инфраструктуры, координация работы служб и ведомств.

Перечень государственных информационных систем, которые войдут в состав АПК БГ, и порядок их взаимодействия будет утверждаться правительством, говорится в законопроекте.

Предполагается, что аппаратно-программный комплекс будет иметь вертикальное устройство: информация о происшествии будет поступать с муниципального уровня на федеральный. Данные между ведомствами будут передаваться в едином формате.

Планируется, что в АПК БГ будут функционировать аналитические модели, которые сведут к минимуму человеческий фактор. Это поможет оперативно реагировать на кризисные ситуации и устранять их. Дополнением к глобальной системе безопасности станут прогнозные модели и готовые сценарии реагирования на чрезвычайные ситуации.

Индустриальный директор радиоэлектронного комплекса госкорпорации «Ростех» Сергей Сахненко сообщил на закрытой сессии международного салона «Комплексная безопасность» в мае этого года, что сейчас определены 12 ключевых угроз безопасности. «По этим угрозам мы разрабатываем типовые модели и сценарии реагирования», – уточнил он. Всего в системе «Безопасный город» будет насчитываться 115 типовых угроз.

Всего в БГ планируется заложить около 120 сценариев. Они станут своего рода инструкцией в случае пожаров, разливов нефти, наводнений, подтоплений, террористических актов и других чрезвычайных ситуаций.

Первый заместитель министра по чрезвычайным ситуациям Александр Чуприян заявил на пленарной сессии салона «Комплексная безопасность», что «Безопасный город» – это наиболее отточенный инструмент для руководителей регионов, и других вариантов не существует. «Наша задача – комплексно подходить к вопросам реализации проекта, необходимо интегрировать все, что было доработано до этого», – сказал Чуприян, добавив, что необходимо «наладить межведомственные и межуровневые связи, сделать прозрачным механизм поступления информации».

Как должны работать четыре блока системы

В концепции «Безопасный город», подписанной в 2014 году Дмитрием Медведевым, который на тот момент руководил правительством, говорится, что транспортную безопасность будут обеспечивать системы фото- и видеофиксации нарушений Правил дорожного движения, интеллектуальные транспортные системы, автоматизированные системы управления дорожным движением, парковочным пространством, системы электронной связи граждан с мониторинговым центром.

За экологическую безопасность будут отвечать системы мониторинга гидрометеорологической обстановки. Они будут собирать и обрабатывать информацию о состоянии воздуха, воды, почв. Сюда также войдут системы мониторинга сейсмической активности, пожарной опасности, наружного и внутреннего мониторинга вредных химических веществ и радиационной обстановки.

За безопасность населения будут отвечать системы интеллектуального видеонаблюдения, которые будут анализировать события и реагировать в случае нарушения безопасности. За этот критерий в БГ будут отвечать системы мониторинга объектов инженерной инфраструктуры, критически

важных, потенциально опасных и социально значимых объектов, системы мониторинга пожарной безопасности, состояния сети водоснабжения, водоотведения, газоснабжения, теплоснабжения, электроснабжения.

Координацией работы служб и ведомств займутся системы приема и обработки сообщений, геоинформационные системы, системы поддержки принятия решений, включающие прогнозно-аналитическое моделирование и сценарии реагирования на базе технологий искусственного интеллекта.

Насколько велик риск утечки данных из системы

На майском заседании межведомственной комиссии обсуждались также возможные схемы финансирования системы БГ. Сахненко считает, что публично-правовая компания должна существовать исключительно на бюджетные средства. Глава комитета Госдумы по информационной политике Александр Хинштейн, который также входит в состав комиссии, заявил, что опыт создания публично-правовых компаний в России показывает неэффективность этой модели. Однако, если допустить появление частного оператора, «возникает вопрос, как частный оператор сможет владеть информацией, которая касается правоохранительных органов», продолжил он.

«Любая подобная структура – это возможность утечки информации и доступа к ней третьих лиц, – сказал РБК гендиректор информационно-аналитического агентства Telecom Daily Денис Кусков, – чем больше взаимодействующих между собой структур, тем риск утечки данных становится гораздо выше».

Эксперт в области информационной безопасности Денис Батранков заявил РБК, что обеспечение информационной безопасности – это прежде всего вопрос объема инвестиций в проект. «Если в «Безопасном городе» будут бюджетные средства, то все не так плохо», – считает он.

Разработчики «Безопасного города» уверены, что проблем с утечкой данных не будет. Та информация, которая касается силовых структур, будет находиться на платформе с разграничением доступа, и пользоваться ею сможет только аккредитованная служба.

<https://www.rbc.ru/newspaper/2021/05/24/60aa28f19a794721e6bcaa1c>

КОММЕРСАНТЪ; ТАТЬЯНА ДЯТЕЛ, АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; 2021.05.24; «СЕВЕРНЫЙ ПОТОК-2» ЗАДЕЛИ ПО КАСАТЕЛЬНОЙ; США ВВЕЛИ САНКЦИИ ПРОТИВ СТРОЯЩИХ ГАЗОПРОВОД СУДОВ

Российский проект газопровода «Северный поток-2» избежал наиболее жесткого варианта новых санкций США – его оператор Nord Stream 2 AG не попал в санкционный SDN List, что грозило фактической заморозкой операционной деятельности компании. Вместо этого Минфин США ввел

санкции против 13 судов, работающих над завершением проекта, включая трубоукладчик «Академик Черский», и владеющих ими компаний. Эти меры можно назвать относительно безболезненными, но могут возникнуть сложности с обслуживанием и ремонтом судов.

Минфин США в ночь на 22 мая ввел санкции против 13 российских судов и четырех компаний, занятых в строительстве трубопровода «Северный поток-2». При этом США не стали применять санкции в отношении компании-оператора проекта Nord Stream 2 AG и ее руководства. Еще в январе аналогичные меры были приняты против судна-трубоукладчика «Фортуна», первым возобновившего строительство «Северного потока-2». Трубопровод более года оставался незавершенным после того, как угроза санкций США вынудила швейцарскую Allseas приостановить работы в декабре 2019 года. Сейчас два российских судна – «Фортуна» и «Академик Черский» – укладывают оставшийся отрезок трубопровода протяженностью менее 100 км. Скорость укладки составляет в целом около 1,5 км в сутки.

На этот раз в санкционный список NS-MBS List попали второе судно-трубоукладчик «Академик Черский» и его владелец Самарский теплоэнергетический имущественный фонд, а также компания «Мортранссервис» (зарегистрирована в Калининграде, занимается морским пассажирским транспортом, собственники – Галина Козакевич, Алексей Головин и Андрей Семенов). В этом же перечне суда снабжения – «Артемис оффшор», «Бахтемир», «Балтийский исследователь», «Капитан Беклемишев», «Мурман», «Нарвал», «Сивуч», «Спасатель Карев», «Умка» и «Финвал» – и их владелец ФГБУ «Морская спасательная служба». В более жесткий SDN-список США внесли вспомогательные суда «Юрий Топчев» и «Владислав Стрижов» и их собственника компанию «Коксохимтранс».

Морспасслужбу санкции задела лишь по касательной, поскольку Минфин США разрешил взаимодействие с ФГБУ в случае, если оно не касается строительства российских трубопроводов «Северный поток-2» и «Турецкий поток».

Служба занимается спасением терпящих бедствие судов, а также ликвидацией чрезвычайных ситуаций на море, в том числе работает в акватории крупнейших морских портов РФ.

Источник «Ъ», знакомый с ситуацией, говорит, что серьезное опасение вызывает дальнейшее обслуживание и ремонт судов. Например, «Берингов пролив» должен пройти ремонт в декабре (срок перенесен с сентября), и он может быть проведен только в Южной Корее. Уже решены рекламационные вопросы, заказано необходимое оборудование, но есть вероятность, что поставщики откажутся его поставлять, а верфи не смогут провести

необходимые работы, отмечает собеседник “Ъ”. Кроме того, уточняет он, все современное оборудование для водолазной службы заказывается за рубежом.

По словам источника “Ъ”, иногда можно проводить закупки через третьи страны через посредников, но это значительно увеличивает цены.

Кроме того, не исключено, что введенные санкции грозят потерей контрактов для Морспасслужбы. Они введены против конкретных судов, которые в результате не смогут участвовать в зарубежных проектах, отмечает источник “Ъ”.

Остается непонятным, сохранятся ли санкции для судов по завершении работы для «Северного потока-2». Между тем у Морспасслужбы есть совместные проекты с западными странами, и если одно из судов окажется на дежурстве в районе берегов США и потребуется оказать помощь, неясно, должно ли оно выполнять свои обязательства или нет, подчеркивает собеседник “Ъ”.

Относительная мягкость санкций тем временем вызвала протест Украины – традиционно выступающая против строительства трубопровода страна обратилась к Конгрессу США с призывом к введению ограничений против всех участников строительства газопровода «Северный поток-2», включая Nord Stream 2 AG. Сокращенный санкционный список по «Северному потоку-2» вызвал недовольство и среди самих американских конгрессменов – как республиканцев, так и демократов, также посчитавших принятые меры недостаточными. Однако представитель Белого дома Джен Псаки 20 мая признавала, что в администрации США не видят, как Вашингтон мог бы остановить реализацию «Северного потока-2», учитывая, что он уже на 95% построен.

<https://www.kommersant.ru/doc/4825913>

ТАСС; 2021.05.21; ВАРИАНТЫ МАРШРУТА ПЕРВОГО АЭРОЭКСПРЕССА КРЫМА ПЛАНИРУЮТ ПОДГОТОВИТЬ К 2022 ГОДУ

Варианты трассировки железнодорожной ветки, которую проложат от Симферополя к единственному аэропорту Крыма, планируется подготовить в течение этого года, сообщил в пятницу ТАСС замминистра транспорта Крыма Николай Лукашенко.

Ранее проект железнодорожной ветки к единственному в Крыму гражданскому аэропорту планировалось подготовить в следующем году. Построить объект планируется до конца 2025 года. Его стоимость оценивается в 7 млрд рублей. Средства заложены в федеральном бюджете в рамках федеральной целевой программы социально-экономического развития Республики Крым и города Севастополя.

«В настоящее время ведется разработка технико-экономического обоснования. Надеемся, что в ближайшее время наброски по трассировке железнодорожных путей от железнодорожного вокзала до международного аэропорта будут представлены. Скорее всего, это может быть несколько вариантов. Рассчитываем, что [будут представлены] в этом году», – сказал Лукашенко.

Он уточнил, что сейчас в рамках разработки ТЭО специалисты должны «изучить все возможные аспекты, и в том числе экономическую составляющую данной перевозки». В настоящее время проводятся необходимые изыскательские работы. Кроме того, прорабатываются варианты финансирования – рассматривается возможность привлечения в проект частных инвестиций.

«Как правительство республики, так и федеральные службы заинтересованы в том, чтобы максимально эффективно организовать логистику и транспортный хаб непосредственно международного аэропорта Симферополь. Мы заинтересованы, чтобы развивалась транспортная логистика и пассажиры доставлялись в том числе в Симферополь, откуда в дальнейшем возможно прямо с железнодорожного вокзала посредством развитой автобусной сети добраться и в Ялту, и в Керчь, и в Феодосию, и в Судак», – добавил собеседник агентства.

<https://tass.ru/ekonomika/11432847>

ТАСС; 2021.05.21; ПРЕЗИДЕНТ УЗБЕКИСТАНА ПРЕДЛОЖИЛ СТРАНАМ ЕАЭС ВОЗОБНОВИТЬ РЕГУЛЯРНОЕ АВИАСООБЩЕНИЕ

Президент Узбекистана Шавкат Мирзиёев предложил странам Евразийского экономического союза (ЕАЭС) возобновить регулярное пассажирское авиационное и железнодорожное сообщение.

«С учетом стабилизации эпидемиологической ситуации, проводимой в наших странах вакцинации населения, полагаем, что пришло время для возобновления регулярного авиационного и железнодорожного пассажирского сообщения», – сказал он в пятницу на заседании Высшего Евразийского экономического совета, которое проходит в режиме видеоконференции.

В ходе заседания Мирзиёев также заявил, что транспортно-транзитная сфера является «катализатором углубления экономических связей». В этой связи президент Узбекистана подчеркнул необходимость упростить прохождение грузов внутри ЕАЭС. «Требуют решения следующие вопросы – ускорение прохождения грузов через границы, гармонизация стандартов, оптимизация времени работы контрольно-пропускных пунктов, совершенствование процедуры пересечения границ. Кроме того, мы заинтересованы в

расширении практики предоставления взаимных преференций на перевозки и транзит грузов», – отметил он.

Узбекистан готов активно взаимодействовать с ЕАЭС по устранению торговых барьеров, добавил президент республики. «Мы готовы активно взаимодействовать с Евразийской экономической комиссией (ЕЭК) и государствами-членами по вопросам устранения барьеров и дальнейшего сближения нетарифных мер регулирования торговли», – сказал он.

<https://tass.ru/mezhdunarodnaya-panorama/11437181>

ТАСС; 2021.05.24; МАТВИЕНКО ОСМОТРЕЛА ПУНКТ ВАКЦИНАЦИИ ОТ КОРОНАВИРУСА, ОТКРЫВШИЙСЯ В АЭРОПОРТУ КЕМЕРОВА

Первый временный пункт вакцинации от коронавируса открылся на базе терминала международного аэропорта имени Алексея Леонова в Кемерове, чтобы улетающие пассажиры смогли привиться от COVID-19. Его осмотрела прибывшая в Кузбасс председатель Совета Федерации Валентина Матвиенко.

Прививочный кабинет расположен в зоне вылета перед пунктом прохождения досмотра. В кабинете работают врач и медсестра, есть необходимое оборудование для хранения вакцины и медицинского осмотра пациентов. Губернатор Кузбасса Сергей Цивилев отметил, что сегодня на территории региона работают уже 188 пунктов вакцинации.

«Вы молодцы, вы одни из лидеров», – отметила Матвиенко.

Главврач Кузбасского клинического госпиталя для ветеранов войн, медики которого работают в аэропорту, Андрей Иванов рассказал, что в пункте вакцинации есть все три российские вакцины – «Спутник V», «Ковивак», «Эпиваккорона». Препарат для вакцинации выбирают в зависимости от возраста, медицинских показаний, также учитываются пожелания самих пациентов.

«Уже есть желающие привиться и среди пассажиров, и среди работников аэропорта», – сказал Иванов ТАСС.

<https://tass.ru/sibir-news/11451547>

ТАСС; 2021.05.23; «НОВАПОРТ» ПОДГОТОВИТ ПРОЕКТ АЭРОПОРТА В КУЗБАССЕ В НАЧАЛЕ 2022 ГОДА

Проект аэропорта около популярного горнолыжного курорта «Шерегеш» в Кузбассе, который планируется построить к 2024 году, будет подготовлен холдингом «Новаяпорт» в начале 2022 года. Об этом сообщил в воскресенье журналистам совладелец «Новаяпорта» Роман Троценко.

«Мы приступаем сейчас к проектированию. Девять месяцев проектирование, 1,5 года строительство, то есть через 2,5 года будет новый аэропорт», – сказал Троценко.

Аэропорт планируется построить для повышения транспортной доступности и увеличения турпотока в Шерегеше, где Кузбасс при участии госкорпорации ВЭБ.РФ планирует создать всесезонный туристический кластер. Новая воздушная гавань также позволит разгрузить действующий аэропорт в Новокузнецке. Объем инвестиций в новый аэропорт составит около 14 млрд рублей.

Реализовать проект туристического кластера регион намерен к 2032 году. На территории около 118 га будет построена новая инфраструктура для размещения, отдыха и занятиями спортом более 250 тыс. человек ежегодно. В этом горнолыжном сезоне «Шерегеш» установил рекорд по посещаемости – курорт посетило свыше 2 млн человек, это почти вдвое больше, чем в 2020 и 2019 гг. Кроме туристов из Сибири в Кузбасс приезжают отдыхать из регионов центральной России и даже с юга страны. Сейчас отдыхающие прилетают в город Новокузнецк в 180 км от Шерегеша, а затем добираются до горнолыжного комплекса на электричке или на автобусах, что отнимает время. Собственный аэропорт повысит туристическую привлекательность района.

Развитие Шерегеша включено в программу социально-экономического развития Кузбасса до 2024 года, утвержденную в начале марта премьер-министром РФ Михаилом Мишустиним. Она предусматривает выделение 3,2 млрд рублей из бюджета на реализацию инфраструктурных проектов в Шерегеше – строительство дорог, модернизацию коммунальных сетей.

<https://tass.ru/ekonomika/11447691>

ТАСС; 2021.05.21; ВЛАСТИ СЧИТАЮТ, ЧТО ПРИВАТИЗАЦИЯ АЭРОПОРТА ЭЛИСТЫ ПОЗВОЛИТ УВЕЛИЧИТЬ ЧИСЛО РЕЙСОВ В СУТКИ

Приватизация аэропорта Элисты компанией «Новпорт Инвест» позволит увеличить число рейсов в сутки с двух до пяти, повысить пассажиропоток и расширить маршрутную сеть, сообщил ТАСС в пятницу заместитель председателя правительства Республики Калмыкия Наран Кюкеев.

Ранее сообщалось, что крупнейшая сеть региональных аэропортов «Новпорт Инвест» будет развивать главный аэропорт Калмыкии – Элиста, выкупив федеральный пакет акций. Торги состоялись по поручению Росимущества в рамках программы приватизации на 2020-2022 годы.

«АО «Аэропорт Элиста» – основное предприятие воздушного транспорта республики, деятельность которого имеет важное значение для социально-экономического развития, повышения инвестиционной привлекательности

региона и обеспечения транспортного обслуживания населения. В сотрудничестве с крупнейшей компанией по реализации комплексных программ развития аэропортов – ООО «Новпорт Холдинг» – мы ставим себе задачи повысить количество рейсов с двух до пяти в сутки, увеличить пассажиропоток, расширить маршрутную сеть, улучшить качество обслуживания пассажиров», – сказал он.

В прошлом году количество авиарейсов по сравнению с 2013 годом увеличилось в 2,7 раза. Уже в этом году благодаря поддержке «Новпорт Холдинг» открываются дополнительные маршруты авиакомпании Utair. Сейчас из аэропорта Элисты можно совершить перелет авиакомпанией «Азимут» в Москву, Санкт-Петербург, а авиакомпанией Utair уже начаты перевозки в Минеральные Воды, Ростов-на-Дону и запланировано открытие авиарейсов в Сочи. До конца года планируется перевезти 100 тыс. пассажиров при 720 выполненных авиарейсах в эти пять российских городов. Правительством республики совместно с ООО «Новпорт Холдинг» и авиакомпаниями будет и дальше продолжена работа по расширению географии полетов из аэропорта Элисты и повышению качества региональных пассажирских перевозок, уточнил Кюкеев.

Правительством республики подана заявка в Росавиацию о необходимости реконструкции инженерных сооружений аэропортового комплекса Элисты на сумму более 1,1 млрд рублей. Власти региона рассчитывают на поддержку инвестора в решении этого вопроса, в том числе в его финансовом участии. С компанией «Новпорт Холдинг» сейчас обсуждается реконструкция и строительство новых объектов аэровокзального комплекса аэропорта Элиста, чтобы воздушный узел соответствовал всем современным требованиям и был комфортным для пассажиров, добавил он.

«Мы внимательно изучили опыт предыдущих неуспешных попыток продажи аэропорта в 2012 и 2016 годах. Прежде всего, провели аудит и затем последовательно реструктурировали долги аэропорта, в результате удалось снизить долг с 250 млн рублей до 147 млн рублей. Новый владелец посредством управления и инвестиций закроет остаток задолженности. Уверен, что при грамотном подходе этот проект будет генерировать прибыль», – написал в своем аккаунте Instagram глава Калмыкии Бату Хасиков, поблагодарив всю команду компании «Новпорт Инвест» и коллег за вклад в проделанную работу.

<https://tass.ru/ekonomika/11440283>

ТАСС; 2021.05.21; РОСТЕХ НАМЕРЕН НАЧАТЬ СЕРИЙНОЕ ПРОИЗВОДСТВО ГИБРИДНЫХ АВИАДВИГАТЕЛЕЙ В 2029 ГОДУ

Объединенная двигателестроительная корпорация Ростеха намерена начать серийное производство гибридных силовых установок (ГСУ) в 2029 году. Об

этом в пятницу журналистам сообщил заместитель директора программы перспективных двигателей «ОДК-Климов» (входит в ОДК госкорпорации «Ростех») Михаил Шемет в рамках международной выставки HeliRussia 2021.

«В 2029 году необходимо начать серийное производство, чтобы быть в числе первых, кто сформирует новый сегмент рынка», – сказал он, уточнив, что сейчас прорабатывается вариант создания гибридной силовой установки на базе новейшего двигателя ВК-650В.

Летные испытания гибридного двигателя на летающей лаборатории планируется начать в 2024 году. «Я думаю, что такие экспериментальные работы будут в 2024 году. В 2023 году под конец года мы сделаем демонстратор, подтвердим характеристики. В 2024 году попробуем подняться в воздух на летающей лаборатории», – сказал представитель «ОДК-Климов».

Шемет также уточнил, что сейчас ведутся активные переговоры с потенциальными заказчиками. «Сейчас работа ведется с «Вертолетами России», с «Кронштадтом», «Уральским заводом гражданской авиации», «Радаром ММС». Мы стараемся охватить большой спектр компаний, понять потребности и задачи», – отметил он.

<https://tass.ru/ekonomika/11433425>

ИЗВЕСТИЯ; МАКСИМ ТАЛАВРИНОВ, ЕЛЕНА БАЛАЯН, СВЕТЛАНА КАЗАНЦЕВА; 2021.05.24; ИСХОД СБОЯ: СКАЖЕТСЯ ЛИ НА РЕПУТАЦИИ «АЭРОФЛОТА» ЗАДЕРЖКА РЕЙСОВ; ОПРОШЕННЫЕ «ИЗВЕСТИЯМИ» ПАССАЖИРЫ И ЭКСПЕРТЫ БОЛЬШЕ ВИНЯТ НЕНАДЕЖНОСТЬ ИТ-СЕРВИСОВ

По данным из онлайн-табло сервиса «Яндекс.Расписания» в пятницу, 21 мая, в аэропорту Шереметьево было задержано порядка 100 рейсов «Аэрофлота». В результате образовались большие очереди. Перевозчик объяснил случившееся проблемами у поставщика ИТ-услуг. С затруднениями на этапе регистрации пассажиров столкнулись также крупные иностранные авиакомпании: American Airlines и Virgin Australia. Впрочем, эксперты считают, что случившееся вряд ли сильно скажется на репутации «Аэрофлота» – технические сбои в глобальных ИТ-платформах периодически происходят по всему миру. Северо-Западная транспортная прокуратура уже подключилась к проверке соблюдения прав пассажиров при задержках рейсов во всех поднадзорных ей аэропортах.

Очереди на вылет

В пятницу, 21 мая, в международном аэропорту Шереметьево было задержано порядка 100 рейсов (на прилет и вылет) авиакомпании

«Аэрофлот» и ее «дочки» – компании «Россия», следует из онлайн-табло «Яндекс.Расписания».

Массовые задержки произошли из-за глобального технического сбоя со стороны поставщика IT-услуг, говорится в сообщении, опубликованном на сайте перевозчика. В результате этого в Шереметьево образовались большие очереди. Источник «Известий» в авиагавани подтвердил, что в системе регистрации перевозчика произошел сбой. На протяжении более двух часов самолеты авиакомпаний не вылетали из Шереметьево, тогда как из других аэропортов их рейсы выполнялись по расписанию, судя по данным сервиса FlightRadar.

Северо-Западная транспортная прокуратура проверит соблюдение прав пассажиров во всех поднадзорных аэропортах в связи с информацией о задержках рейсов «Аэрофлота», сообщается на сайте ведомства.

Позже официальный представитель «Аэрофлота» Михаил Демин сказал журналистам, что работоспособность IT-систем перевозчика была восстановлена.

В пятницу об аналогичных проблемах сообщили также American Airlines и Virgin Australia. Все эти авиакомпании используют американскую систему регистрации пассажиров Sabre.

В Sabre «Известиям» сообщили, что причина сбоя не была связана с их компанией. Американский поставщик систем хранения Dell EMC, входящий в корпорацию Dell Technologies, подтвердил, что у него произошел сбой аппаратного резервирования, который повлиял на системы Sabre, включая системы обслуживания пассажиров (PSS) и регистрации на рейс, сказали там.

Вопрос был решен. Сейчас Dell EMC работает над тем, чтобы понять, почему произошел сбой, добавили в Sabre.

Прерванный полет

Практически все пассажиры, опрошенные «Известиями» в аэропорту Шереметьево днем, 21 мая, не смогли вовремя отправиться к месту назначения.

Табло во всех терминалах аэропорта в дневные часы представляли собой сплошные перечеркнутые линии – время вылетов больше половины рейсов было изменено с задержками на два, три и четыре часа. Задержки коснулись как внутренних, так и международных рейсов. С двухчасовым опозданием вылетели самолеты в Ниццу, Прагу, Нью-Йорк, Уфу, Казань и больше десятка других городов.

Ольга Егорова летит в Ереван – женщина говорит, что живёт на две страны и летает каждый год из России в Армению и обратно. Но ситуация с задержкой

рейса с ней случилась впервые за 12 лет. На стойке регистрации Ольге Владимировне объявили, что её самолёт «Москва-Ереван» задержится на два часа.

– Было неприятно узнать такое, но ничего, я в порядке. Меня провожают трое внучек, есть повод подольше с ними пообщаться, – поделилась женщина с «Известиями».

IT-технологии, из-за которых случился сбой вылетов в Шереметьево в пятницу 21 мая, по ее словам, «вещь ненадежная».

– Плохо, что мы, современные люди, так от этого зависим, – сказала она.

Преподаватель МПГУ Константин Сумлинский вместе с супругой должны были лететь тем же рейсом на вторую международную конференцию школы Монтессори в Ереване. Двухчасовую задержку педагог вуза воспринял философски – за богатую практику перелетов к подобным форс-мажорам он давно привык.

– Главное, что опоздать на конференцию нам не грозит, она откроется завтра, – объяснил собеседник издания.

Студент Казахского гуманитарного юридического университета Руфат Илюсинов должен был вылететь в Нью-Йорк в 14:15, однако его рейс задержали на два часа.

– Об этом сообщили уже здесь, в аэропорту. Приходится ждать, – отметил собеседник «Известий». По его словам, в Шереметьево после двух часов дня 21 мая был небывалый ажиотаж и страшное столпотворение.

Житель Краснодара Евгений Титов рассказал «Известиям», что ему пришлось приехать в аэропорт за два часа до начала регистрации. Он возвращается домой из командировки на самолете компании «Аэрофлот». Мужчина пытался зарегистрироваться на рейс дистанционно через приложение, но столкнулся с тем, что «ничего не работало».

– Я полагал, что приеду в аэропорт к вылету. Но не смог зарегистрироваться, начал нервничать и выехал заранее. Пока задержки моего рейса нет, правда, регистрацию еще не объявили, – сказал он.

На другое время перенесли и вылет самолета Елены и Якова Титовых, хотя рейс компании «Аэрофлота» был запланирован на 15.20. Семейная пара к этому оказалась готова, так как по пути в аэропорт о техническом сбое им сообщили близкие.

Вопрос репутации

Задержки регистрации из-за технических сбоев в глобальных IT-платформах периодически случаются и затрагивают процессы авиакомпаний, сотрудничающих с той или иной системой обслуживания пассажиров,

отметил аналитик «Национального рейтингового агентства» (НРА) Алла Юрова. По ее словам, как правило, восстановление системы происходит в пределах нескольких часов, что способствует минимизации репутационных рисков перевозчика.

Сбой в регистрации пассажиров «Аэрофлота» на репутации перевозчика не скажется, считают зампреда общественного совета «Аэрофлота», гендиректор Infomost Consulting Борис Рыбак и ведущий эксперт центра экономики транспорта Андрей Крамаренко.

Этого же мнения придерживается и исполнительный директор агентства «АвиаПорт» Олег Пантелеев.

– Подобные сбои регулярно происходят в большинстве систем и у многих авиакомпаний. Как показывает практика, такие события не влияют на репутацию компаний в целом, – пояснил эксперт.

Недовольные клиенты, конечно, будут, но в умеренном количестве, отметил Олег Пантелеев. По его словам, если перевозчик сможет предложить компенсацию тем, кому был причинен ущерб, он еще и укрепит свою репутацию.

«Известия» направили запросы в авиакомпании «Аэрофлот» и «Россию», а также в аэропорт Шереметьево.

<https://iz.ru/1167419/maksim-talavrinov-elena-balaian-svetlana-kazantceva/iskhod-sboia-skazhetsia-li-na-reputacii-aeroflota-zaderzhka-reisov>

На ту же тему:

<https://www.kommersant.ru/doc/4825182>

<https://www.rbc.ru/society/21/05/2021/60a76d269a794774e8df21b1>

КОММЕРСАНТЪ; АЙГУЛЬ АБДУЛЛИНА; 2021.05.24; «ЕСЛИ СОХРАНИТСЯ ОБЪЕМ ПРОДАЖ 2020 ГОДА – ЭТО БУДЕТ УЖЕ НЕПЛОХОЙ РЕЗУЛЬТАТ»; ГЛАВА ВЕРТОЛЕТНОГО ПОДРАЗДЕЛЕНИЯ AIRBUS В РФ ДМИТРИЙ ПЕРЕПЕЛКИН О ПРОДАЖАХ НА ФОНЕ ПАНДЕМИИ

Airbus 20 мая сертифицировала первого дистрибутора собственных вертолетов в России. О том, зачем нужен дистрибуторский центр, и планах продаж в 2021 году “Ъ” рассказал директор вертолетного подразделения Airbus в России и Белоруссии Дмитрий Перепелкин.

– Еще до пандемии дилеры говорили о сокращении спроса на российском вертолетном рынке на 30–40% по сравнению с показателями пятилетней давности. Как изменилась ситуация в этом сегменте в 2020 году?

– В плане продаж 2020 год оказался очень успешным, новых вертолетов купили рекордное количество за пять–семь лет. В России приобрели 19

вертолетов производства Airbus – сейчас продолжаем поставлять технику, купленную клиентами в прошлом году. Годом ранее, в 2019 году, сделок было менее десяти, примерно такие же показатели держались в прошлые пять лет, поэтому мы видим значительный рост интереса со стороны покупателей.

– Кто ваши новые клиенты и на каких покупателей сегодня делает ставку Airbus в России?

– Новые клиенты – это в основном владельцы компаний, которые приобретают вертолеты для собственных транспортных нужд. Среди них – золотодобывающие компании и аграрный сектор.

– Какая модель наиболее востребована на российском рынке?

– Это однодвигательные вертолеты H125 и H130. Сейчас мы одобрили дистрибутора по продаже Airbus, компания называется «Горка». У них мандат на продажу наиболее популярных H125 и H130 производства Франции, а также более крупных двухдвигательных H135 и H145 производства Германии.

– Какие задачи Airbus ставит перед первым центром дистрибуции и в чем будет заключаться его отличие от условий других поставщиков Airbus в России?

– Для наших заказчиков появление нового дистрибутора – это возможность получить весь комплекс вертолетных услуг в одном окне. То есть они продадут вертолет, они же его доставят и готовы его обслуживать и эксплуатировать. Мы видим в этом повышение удобства для заказчиков, особенно для частных клиентов, которые не имеют опыта эксплуатации вертолетов. Мы рассчитываем, что существование дистрибуторского центра повысит интерес к нашей технике.

– Насколько вы рассчитываете нарастить объем поставок в 2021 году?

– По большому счету, если сохранится объем продаж, заданный в прошлом году, для нас это будет уже неплохой результат. Сейчас для нас в приоритете развитие двухдвигательного направления, потому что в сегменте однодвигательных вертолетов Airbus уже признанный лидер в России. А интерес к более крупной технике проявился только сейчас, и мы надеемся на усиление спроса. Также очень интересен вертолет H160 – это новейшая модель, которая воплотила в себе все самые современные конструкторские достижения. Мы уже видим интерес к нему со стороны заказчиков.

<https://www.kommersant.ru/doc/4825810>

ТАСС; 2021.05.21; МЕТРОТРАМВАЙ В ЧЕЛЯБИНСКЕ ЗАПУСТЯТ В 2024 ГОДУ

Метро в Челябинске, которое начали создавать около 29 лет назад, интегрируют с трамвайной сетью города и начнут эксплуатировать в 2024 году. Об этом журналистам в пятницу сообщил губернатор Челябинской области Алексей Текслер, представив проект завершения строительства.

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.

«Один из очень серьезных вызовов – достройка метро в Челябинске <...> Планируем запустить метротрамвай в 2024 году», – сказал Текслер.

По словам губернатора, метротрамвай свяжет все районы города. Повысится скорость передвижения людей между локациями (по данным областного Минтранса средняя скорость метротрамвая будет более 35 км в час, сейчас средняя скорость трамвая составляет порядка 17 км в час). На трех ветках метротрамвая будут работать 32 двух- и трехсекционных вагона производства УКВЗ. Текслер отметил, сметная стоимость проекта метротрамвая составляет 45-46 млрд рублей при том, что изначально строительство метрополитена оценивалось в 100 млрд рублей. Для реализации планируется привлечь инфраструктурные бюджетные кредиты.

По словам заместителя министра областного Минтранса Александра Егорова, в год челябинский метротрамвай будет перевозить 20 млн пассажиров. Параллельно планируется обновлять автобусный и троллейбусный транспорт, что в комплексе позволит уменьшить в 1,5 раза объем пассажиров, перевозимых маршрутными такси (210 млн пассажиров в год).

По данным из открытых источников, Челябинский метрополитен строится с начала 1990-х годов. За прошедшее время построена станция «Комсомольская площадь» без отделочных работ, частично создана станция «Торговый центр» и еще несколько участков. Общая готовность метрополитена оценивается на уровне 18%.

<https://tass.ru/ural-news/11434551>

ТАСС; 2021.05.23; ДВОРКОВИЧ ПОЛАГАЕТ, ЧТО ЭЛЕКТРОТРАНСПОРТ ЗА 10 ЛЕТ ЗАЙМЕТ СЕРЬЕЗНУЮ НИШУ НА РЫНКЕ В РОССИИ

Электротранспорт в ближайшие 10 лет сможет стать важнейшим сегментом российского рынка перевозок. Об этом в воскресенье заявил председатель фонда «Сколково» Аркадий Дворкович в эфире телеканала РБК.

«Думаю, что лет за 10 у нас электротранспорт сможет занять серьезную нишу, но начнется все не с легковых автомобилей, именно у нас в стране, а с продвижения темы общественного электротранспорта», – сказал он.

Ранее Минэкономразвития РФ сообщило, что планирует выделить на программу развития электротранспорта до 2030 года 418 млрд рублей, из которых 153,5 млрд рублей будут выделены из бюджета и внебюджетных фондов.

<https://tass.ru/ekonomika/11449895>

ТАСС; 2021.05.23; «КАМАЗ» ПЛАНИРУЕТ ЗАПУСТИТЬ БЕСПИЛОТНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ ДО 2025 ГОДА

«Камаз» готовит проект по запуску беспилотных магистральных перевозок в 2024-2025 году. На какой именно трассе будет реализован проект, пока не раскрывается. Об этом сообщил главный конструктор инновационных автомобилей «Камаз» Сергей Назаренко в ходе дискуссии «Мир глазами беспилотника».

«Мы готовим проект – к 2024-2025 году запустить беспилотные магистральные перевозки на одной из российских трасс. Пока не будем говорить, какой. В 2024-2025 годах мы планируем внедрение на дорогах общего пользования беспилотных магистральных автомобилей «Камаз», – рассказал он. Назаренко не уточнил, будут ли это пассажирские или грузовые перевозки.

«Камаз» начал тестирование беспилотного грузовика «Одиссей» на территории завода в декабре 2020 году. Робот-грузовик оснастили четырьмя типами сенсоров: видеокамерами, радаром, лидаром и сонаром, а также несколькими системами связи: промышленным Wi-Fi, 4G и специальным УКВ-диапазоном на случай, если не работают другие каналы связи.

<https://tass.ru/ekonomika/11445917>

ТАСС; 2021.05.21; ЭЛЕКТРОБУСЫ «КАМАЗ» И «ПИОНЕР» ПОКАЗАЛИ НА ВЫСТАВКЕ ИННОВАЦИОННОГО ТРАНСПОРТА В ПЕТЕРБУРГЕ

Ведущие зарубежные и российские производители представили свои достижения на II международном транспортном фестивале SPbTransportFest в Петербурге, одним из главных участников фестиваля стал электробус-гармошка «Пионер», который впервые был представлен на выставке. Об этом сообщил журналистам гендиректор СПб ГУП «Пассажиравтотранс» Андрей Лызин.

«В первый раз в рамках фестиваля представлена компания ПК «Транспортные системы», которые создали первый в Санкт-Петербурге сочлененный электробус, и это одна из первых электрических машин такого

класса емкости для пассажиров, которые представлены на нашем рынке. Несмотря на коронавирусные ограничения, у нас сегодня представлено порядка четырех стран-партнеров, около 20 регионов РФ в разном представительстве транспортного блока», – сообщил он.

После прохождения тестового периода, электробус «Пионер» запустят в массовое производство. На фестивале также впервые в России показали электробус MAN Lion's City E и двухсекционный электробус ПАО «Камаз», его производство начнется только в 2022 году. Компания также представила рестайлинговый двухсекционный автобус на дизельном топливе и троллейбус с автономным ходом. Участниками выставки стали современные трамваи и грузовики на альтернативном топливе – всего более 20 образцов новейшей техники.

Андрей Лызин отметил, что развитие транспорта – это прежде всего экология, использование газомоторного топлива и электрической тяги. Уже два года по дорогам Петербурга курсируют 10 электрических автобусов и 300 автобусов на газомоторном топливе. Идею перехода на более экологичное топливо поддерживает и губернатор Петербурга Александр Беглов, он посетил выставку и ознакомился со всеми представленными образцами.

«Мы недавно заключили соглашение между «Газпромом», «Камазом» и министерством о том, что нашу технику будем делать экологически чистой, будем постепенно переходить на газомоторное топливо. И те образцы, которые сегодня представлены, отвечают практически всем требованиям для нашего города», – отметил губернатор.

На сегодня в Петербурге производится полная линейка экологически чистого общественного транспорта на электротяге: электробусы, трамваи и троллейбусы. Все представленные на выставке образцы в скором времени появятся на улицах города. II международный фестиваль SPbTransportFest продлится в Петербурге до 22 мая. Завершит мероприятие VI парад ретро-транспорта, на котором петербуржцы и гости города смогут увидеть раритетные автобусы, троллейбусы, трамвай, грузовые и легковые автомобили.

<https://tass.ru/ekonomika/11440797>

КОММЕРСАНТЪ; ИВАН БУРАНОВ; 2021.05.21; ЭЛЕКТРОСАМОКАТАМ СТАВЯТ ПАРКИ В КОЛЕСА; СКОРОСТЬ СИМ В ОБЩЕСТВЕННЫХ ПРОСТРАНСТВАХ МОСКВЫ ПРЕДЛОЖЕНО ОГРАНИЧИТЬ

Мосгордума предлагает столичному правительству запретить пользователям электротранспорта разгоняться быстрее 15 км/ч в городских парках, садах и иных общественных пространствах и ввести черные списки нарушителей,

для которых блокируется доступ к сервисам кикшеринга. В мэрии идею поддержали, а один из крупных операторов по прокату самокатов уже ввел скоростной лимит в парке Горького. Эксперты призывают вносить изменения в ПДД – проект поправок уже давно подготовлен **Минтрансом**, но принять его пока не могут.

Мосгордума направит в мэрию предложения по регулированию движения электросамокатов, моноколес и других так называемых средств индивидуальной мобильности (СИМ), заявил спикер столичного парламента Алексей Шапошников. «Предлагаем разработать проект нормативного правового акта, регулирующего порядок передвижения на СИМ на территориях городских парков, садов и в иных общественных пространствах, – заявил он. – Скорость передвижения на СИМ ограничивается 15 км/ч, скорость передвижения во время первой поездки для впервые пользующихся СИМ снижается дополнительно. Обязательно наличие отдельной площадки для лиц, обучающихся управлению СИМ, обязательное наличие велодорожек на территории парков».

Пользователи электросамокатов и моноколес, считает господин Шапошников, в темное время суток должны включать передние и задние габаритные огни (если их нет, ездить нельзя) и не пользоваться устройством вдвоем.

Дептрансу Мосгордума предлагает также «проработать вопрос о создании черного списка нарушителей», которым будет блокироваться доступ к аренде самокатов.

Статус СИМ в действующих ПДД до конца не определен: МВД считает, что при мощности двигателя менее 250 ватт пользователь электросамоката – это пешеход; при большей мощности – водитель мопеда. Власти всех уровней, включая Мосгордуму и Общественную палату, с 2017 года пытаются ввести специальное регулирование для этого вида транспорта, но ни одна из инициатив в документ не вылилась. Существует масштабный проект поправок к ПДД от **Минтранса** на эту тему, но власти документ принять не могут из-за сохраняющихся разногласий, постоянных доработок и невозможности принять какие-либо поправки к ПДД из-за «регуляторной гильотины» («Ъ» рассказывал про эту ситуацию 23 апреля).

В столичных сервисах кикшеринга зарегистрировано около 500 тыс. активных пользователей, за месяц жители совершают более 1,3 млн поездок на электросамокатах. Сервисы распространены в Санкт-Петербурге, Казани и других городах. По данным МВД, в 2018–2020 годах аварийность с участием СИМ с электродвигателями выросла в 8 раз. В 2020 году зарегистрирована 331 авария с 6 погибшими и 347 ранеными – в том числе в Москве (90 ДТП), Санкт-Петербурге (46), Краснодарском крае (23).

В дептрансе Москвы заявили, что внедряют так называемые медленные зоны, где скорость электросамокатов автоматически ограничивается 15 км/ч (софт гаджета по спутниковому сигналу видит, где находится пользователь). Подобную систему внедрила компания Whoosh (один из крупнейших кикшеринговых операторов) в парке Горького.

«Указанная мера позволит повысить безопасность движения в местах с повышенной опасностью и избежать происшествий,– заявили в дептрансе.– Самокаты становятся одним из главных видов транспорта вне зимнего периода. Мы будем и дальше развивать услугу – уже в этом году парк, по прогнозам операторов, вырастет минимум до 20 тыс. самокатов».

Остальные инициативы Мосгордумы в дептрансе не комментируют.

Все, что связано с движением по дорогам, тротуарам и велодорожкам, регулируется федеральными ПДД, напоминает юрист Общества защиты прав автомобилистов Равиль Ахметжанов, региональные власти не могут устанавливать дополнительные ограничения в этой области. При этом он допускает, что Москва вправе установить запреты в парках. Прежде всего надо поправить ПДД, говорит член ОП РФ Александр Холодов: «До сих пор толком не ясен статус пользователей электросамокатов. С одной стороны, это пешеход, с другой – водитель мопеда и велосипеда».

Для того чтобы самокаты оставались полезным транспортом, важна «разумная» скорость движения – 20–25 км/ч – и возможность доехать до нужной точки (парковки), говорит **пресс-секретарь** Whoosh Юлия Камойлик. «Снижение скорости до 15 км/ч по всему городу сделает кикшеринговый самокат неэффективным транспортом, он станет долгим, дорогим и не будет эффективней автомобилей,– считает она.– Такое ограничение отсекает всех пользователей, которые предпочитают самокат автомобилю». Что касается предложений Мосгордумы по запрету на поездки вдвоем, то, по словам госпожи Камойлик, подобные действия «отслеживаются» компанией – пользователям могут уже сегодня отказать в аренде или даже наложить штраф. Основная проблема, отмечает Юлия Камойлик, с частными самокатами, пользователей которых проконтролировать пока никак нельзя.

<https://www.kommersant.ru/doc/4825183>

<https://www.kommersant.ru/doc/4825246>

ИЗВЕСТИЯ; НАТАЛЬЯ БАШЛЫКОВА; 2021.05.24; ОТКРОЙ ТАБЛИЧКУ: ЗА ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ПОДДЕЛЬНЫХ ГОСНОМЕРОВ ХОТЯТ НАКАЗЫВАТЬ ПО УК; В ГОСДУМЕ ПРЕДЛАГАЮТ УЖЕСТОЧИТЬ ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ЗА УМЫШЛЕННОЕ СОКРЫТИЕ РЕГИСТРАЦИОННЫХ ЗНАКОВ АВТОТРАНСПОРТА

В Уголовном кодексе может появиться ответственность за умышленное и регулярное использование поддельных госномеров на автомобилях. Как выяснили «Известия», такие поправки в законодательство намерен внести глава комитета Госдумы по труду, социальной политике и делам ветеранов Ярослав Нилов. Он заявил «Известиям», что существующее наказание за это преступление неэффективно. Во фракциях Госдумы и экспертной среде отнеслись к инициативе неоднозначно. С одной стороны, ужесточать наказание за такой подлог необходимо, с другой – разумнее контролировать выполнение действующих норм.

Печальные последствия

По информации «Известий», в Госдуме готовится законопроект с поправками в ст. 326 УК РФ, вводящий новую меру ответственности за регулярные и умышленные нарушения водителей с использованием поддельных госномеров.

Документом предлагается изменить название статьи. В новой редакции она может звучать таким образом: «Подделка, уничтожение или использование заведомо поддельного или подложного идентификационного номера транспортного средства».

Также в пункт первый этой нормы предлагается добавить подпункт и предусмотреть новую меру ответственности за неоднократное, умышленное управление транспортным средством с использованием заведомо поддельного или подложного государственного регистрационного знака в целях ухода от административной ответственности за несоблюдение правил дорожного движения.

В качестве наказания за это нарушение предлагается ввести обязательные работы на срок до 300 часов либо исправительные работы на срок до одного года.

– В данный момент наказание, которое может получить водитель за использование поддельных номеров без цели совершить преступление, согласно КоАП, – это лишение прав управления автомобилем на срок от шести месяцев до года. Эта мера сегодня не останавливает систематических нарушителей ПДД, которые своим вождением создают опасные для жизни ситуации, причем, как правило, это небедные люди. Именно поэтому в качестве наказания предлагается ввести общественные или исправительные работы. Чтобы не было так: заплатить и забыть, а, работая, подумать. Стричь

кусты, убирать кладбища, мести улицы, – пояснил глава комитета Госдумы по труду, социальной политике и делам ветеранов Ярослав Нилов.

В пример он привел недавний случай блогера Эдварда Била, когда по его вине столкнулось сразу пять автомобилей, а водитель одного из них – 40-летняя Мария Артемова – был госпитализирован с тяжелыми травмами. После аварии департамент транспорта Москвы сообщил, что Эдвард Бил с января ездил с поддельными номерами и за это время более 560 раз превысил скорость, не оплатив штрафы.

Как пояснил депутат, именно отсутствие серьезной ответственности побудило его разработать поправки. Сначала он намерен направить их на отзыв в правительство и Верховный суд, а также провести консультации с экспертным сообществом, после чего внести в Госдуму.

В профильном комитете парламента отнеслись к инициативе положительно.

– Эту инициативу совершенно легко можно поддержать, потому что сегодня есть огромное количество граждан, которые используют поддельные номера и уходят от правосудия, совершая грубые нарушения ПДД. Эти люди плевали и чихали на других участников дорожного движения и могут позволить себе на дороге все, что угодно. Поэтому я полностью поддерживаю это предложение, – заявил «Известиям» зампред комитета по транспорту и строительству Александр Старовойтов.

Как выясняли «Известия», купить такой номер в интернете сегодня не очень сложно. Цена за услугу может составить всего 1 тыс. рублей.

Жестче контролировать

Во фракциях к инициативе отнеслись по-разному.

– Лично мне кажется, что это избыточное уголовное наказание, нельзя постоянно все ужесточать. Надо руководствоваться Административным кодексом, просто эти нормы должны работать, нужно жестко контролировать их исполнение, чтобы наказание было неотвратимым, – пояснил «Известиям» первый зампред фракции «Справедливая Россия» Михаил Емельянов.

В КПРФ считают, что ужесточать ответственность за это правонарушение надо, но при этом ограничиться мерами КоАП, например сделав большой штраф. Впрочем, от более подробных оценок инициативы в партии воздержались, предложив дожидаться ее внесения.

В «Единой России» также воздержались от **комментариев** законопроекта, пока он не поступит в Госдуму.

Координатор движения «Общество синих ведерок» Петр Шкуматов поддержал намерение ввести за управление машины с поддельными

номерами наказание в виде общественных и исправительных работ. Однако, по его мнению, вносить его нужно не в Уголовный кодекс, а в КоАП.

– Мне кажется, что уголовная ответственность будет излишней. А вот в КоАП можно внести поправку наказания об исправительных работах. На мой взгляд, это более эффективная мера, чем штраф или временное лишение права управления автомобилем. Например, за первое такое нарушение можно наказывать 20 часами, а за регулярное – до 200, – пояснил он «Известиям».

По его мнению, проблема поддельных номеров в России существует, но это не очень распространенное явление.

Глава политической экспертной группы Константин Калачев, напротив, считает, что сегодня наказание за это преступление очень маленькое, поэтому ужесточать нормы надо и это будет поддержано обществом. По его словам, случаи, когда автовладельцы пытаются скрыть номера, например замазывая их грязью или другими способами, очень распространены. По его словам, ни в чем не повинные люди, которые сталкиваются с такими водителями, попадая по их вине в ДТП, страдать не должны. Поэтому ужесточение необходимо, уверен эксперт.

<https://iz.ru/1167272/natalia-bashlykova/otkroi-tablichku-za-ispolzovanie-poddelnykh-gosnomerov-khotiat-nakazyvat-po-uk>

КОММЕРСАНТЬ; ОЛЬГА НИКИТИНА; 2021.05.24; ЭЛЕКТРИЧЕСКИЕ ГРУЗОВИКИ ВРЕЗАЛИСЬ В БАРЬЕР; ОТРАСЛЬ СПОРИТ О ВВЕДЕНИИ ПОШЛИН НА ИХ ВВОЗ

Отказ от льгот на ввоз электротранспорта продолжает вызывать споры: Ассоциация европейского бизнеса (АЕБ) предложила не только продлить обнуление пошлины на электромобили до 2025 года, но и ввести ту же льготу для электрических грузовиков. Прежде такая техника в ЕАЭС не завозилась, сейчас власти предлагают обложить ее такими же пошлинами, как традиционные грузовики с двигателями внутреннего сгорания. Российские производители считают, что пошлины нужны для развития импортозамещения.

АЕБ финализовала позицию по проекту решения совета Евразийской экономической комиссии (ЕЭК), которым уравниваются пошлины для автомобилей всех сегментов на электротяге с машинами на традиционных видах топлива. Согласно **комментариям**, направленным в ЕЭК и Минэкономики (письмо есть у “Ъ”), АЕБ выступает не только за продление обнуления ставки на электромобили до конца 2024 года, но и призывает ввести нулевую пошлину для грузового электротранспорта.

Как писал “Ъ”, с середины 2020 года и до конца 2021 года на легковые машины с электродвигателем действует нулевая ставка ввозной пошлины.

Льгота вводилась по просьбе Белоруссии и изначально была временной, подчеркивали в Минэкономике, которое представляет интересы России в ЕАЭС. Позднее в Минэкономике заявили о готовности обсуждать предложения АЕБ, которые ассоциация ранее частично уже направляла в рамках работы министерства над концепцией развития электротранспорта.

Грузовики на электротяге в актах ЕАЭС в принципе ранее не фигурировали, поскольку такая техника не ввозилась.

Теперь для нее предлагается ввести такие же или даже большие пошлины, как на традиционные грузовики. Для электросамосвалов ставка пошлины в проекте составляет 15%, что соответствует пошлине для машин с двигателем внутреннего сгорания. Для седельных тягачей на электродвигателе – 10%, что вдвое выше, чем для тягачей с двигателем «Евро-4» и выше.

После завершения общественного обсуждения проекта новых ставок пошлин документ рассмотрят на совете ЕЭК. Введение новых барьеров заложено с 2022 года, поэтому у стран-членов есть время на обсуждение и формирование предложений. Пока их не поступало.

АЕБ в своих **комментариях** указывает, что предложенные меры «напрямую противоречат» политике государств, направленной на создание, поддержку и развитие рынка электротранспорта в странах ЕАЭС, и только «способствуют повышению барьеров». Отдельно отмечается, что в грузовом сегменте, в отличие от легковых автомобилей, «значительная часть которых относится к люксовому сегменту», машины не обладают какими-то повышенными потребительскими свойствами, а их главное преимущество – высокая экологичность.

При этом по цене, запасу хода или грузоподъемности электрогрузовики в ряде случаев и при определенных условиях эксплуатации даже проигрывают автомобилям с «традиционной силовой установкой, что может сделать их приобретение для грузоперевозчиков малопривлекательным».

Введение нулевой пошлины поспособствует формированию начального парка в количестве, достаточном для создания и выхода на безубыточность зарядной инфраструктуры, накопления опыта эксплуатации, а также «обеспечит устойчивый спрос на грузовые электромобили для отечественных производителей».

Исполнительный директор «Соллерс Инжиниринг» Дмитрий Мешков не согласен с этими аргументами и говорит, что изменение ставок пошлин можно рассматривать как один из стимулов производства машин с низким углеродным следом в РФ: «Изменения направлены на ограничение поставок импортных электрогрузовиков. Насколько успешным окажется импортозамещение, будет зависеть от спроса».

Источник “Ъ” в отрасли обращает внимание, что в РФ ни один электрогрузовик еще не прошел сертификации и «защищаться рано».

Сейчас таких машин нет в модельном ряду российских производителей, говорит в своих **комментариях** Scania. Кроме того, компания ссылается на опыт других стран, где для формирования парка электромашин действовали льготы.

Дмитрий Бабанский из SBS Consulting отмечает, что в ЕАЭС наработки по электрогрузовикам в части производства есть у КамАЗа и БелАЗа. Господин Бабанский, поддерживая идею обнуления пошлин на легковые электромобили, подчеркивает, что по грузовикам ситуация иная: те, как правило, приобретаются под конкретные задачи, что снижает остроту проблемы развития инфраструктуры.

<https://www.kommersant.ru/doc/4825937>

ТАСС; 2021.05.21; В СОВФЕДЕ ПРЕДЛАГАЮТ ЗАКРЕПИТЬ В ЗАКОНЕ ПОНЯТИЕ ОПЕРАТОРА ПОДВИЖНОГО Ж/Д СОСТАВА

Глава комитета Совета Федерации по экономической политике Андрей Кутепов разработал законопроект, который вводит в законодательство понятие оператора железнодорожного подвижного состава для создания равных условий для участников рынка перевозочных услуг. Документ, который в пятницу будет направлен в правительство, есть в распоряжении ТАСС.

«Оператор железнодорожного подвижного состава, контейнеров – юридическое лицо или индивидуальный предприниматель, имеющий на праве собственности или ином праве железнодорожный подвижной состав, контейнеры и участвующий в перевозочном процессе посредством оказания юридическим или физическим лицам услуг по предоставлению железнодорожного подвижного состава, контейнеров, других транспортно-экспедиционных услуг для перевозок железнодорожным транспортом», – говорится в законопроекте.

Согласно документу, оператор обязан владеть грузовыми вагонами или контейнерами для перевозки грузов, участвовать в перевозочном процессе, а также содержать принадлежащие ему грузовые вагоны, контейнеры в надлежащем техническом состоянии. Как уточняется в пояснительной записке к законопроекту, в настоящее время в связи с реформой железнодорожной отрасли и появлением новых участников перевозочного процесса, владеющих собственным или арендованным подвижным составом, на рынке произошли значительные изменения.

«С появлением операторов изменилась технология перевозочного процесса. Подача вагонов под погрузку, которая до реформы железнодорожного транспорта была лишь элементом договора перевозки, выделилась в самостоятельную стадию. Оператор заявил себя в качестве субъекта с особым правовым статусом, заключающего договоры, обладающие определенной спецификой, и осуществляющего деятельность, требующую специального нормативного правового регулирования», – подчеркивает сенатор.

По словам Кутепова, законодательство РФ в настоящее время не устанавливает в должной мере правовой статус операторов. Эта ситуация приводит к тому, что, в частности, перевозчики в выгодных для них обстоятельствах не признают операторов в качестве полноправных участников перевозочного процесса, создают для них невыгодные, неконкурентные условия присутствия на рынке.

<https://tass.ru/ekonomika/11432609>

ТАСС; 2021.05.21; ТУРИСТИЧЕСКИЙ ПОЕЗД ПО МАРШРУТУ МОСКВА – ПРОХОРОВКА ЗАПУСТЯТ К 2023 ГОДУ

Новый поезд по туристическому маршруту Москва – Прохоровка запустят к 2023 году. Для этого проведут реконструкцию подвижного состава, РЖД откроет две новые платформы в Прохоровском районе Белгородской области, сообщил в пятницу на своей странице в соцсети «ВКонтакте» врио губернатора региона Вячеслав Гладков.

«Подписали соглашение о сотрудничестве между Белгородской областью и ОАО «Российские железные дороги». Обсудили вопрос запуска «Поезда Победы» к 2023 году. Это будет прямой туристический маршрут Москва – Прохоровка. Прохоровка – третье ратное поле России, и его историческое значение невозможно переоценить», – написал Гладков.

Для запуска нового маршрута планируется провести полную реконструкцию подвижного состава, начиная от тепловоза, заканчивая формой проводников. Кроме того, РЖД откроет две новые платформы в Прохоровском районе.

<https://tass.ru/ekonomika/11434555>

ТАСС; 2021.05.22; НОВЫЙ РЕФРИЖЕРАТОРНЫЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ МАРШРУТ ОТКРЫЛСЯ МЕЖДУ КИТАЕМ И РОССИЕЙ

Первый состав отправился в субботу по новому рефрижераторному железнодорожному маршруту между китайским городом Циндао (восточная провинция Шаньдун) и Москвой. Как говорится в предоставленном ТАСС сообщении компании «РЕФАГРОТРАНС», этот проект позволит обеспечить еще один регулярный транспортный коридор между двумя странами.

«Регулярные рефрижераторные поезда, состоящие из 50 автономных рефрижераторных контейнеров второго поколения, позволяют значительно сократить сроки доставки груза по железной дороге за счет простой технологии перестановки автономных контейнеров при выполнении стыковочных операций на границе», – поясняется в документе.

Оператором данного проекта выступает российская компания «РЕФАГРОТРАНС», которая планирует обеспечить годовой объем перевозок по этому маршруту до 50 тыс. тонн температурных грузов. Составы оснащены новейшим оборудованием, позволяющим контролировать уровень температуры и влажности внутри контейнера в режиме онлайн, а также отслеживать его местоположение по всему пути следования с помощью спутника. Данный сервис ориентирован на перевозку таких грузов, как замороженная и свежая плодоовощная продукция, мясные, молочные, рыбные и кондитерские изделия, косметика, фармацевтические препараты и электроника.

Как сообщили в компании, следующий состав с экспортной российской продукцией должен отправиться из Москвы в Циндао 12 июня.

<https://tass.ru/ekonomika/11443753>

ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; 2021.05.23; КАБМИН ПРЕДЛАГАЕТ УТОЧНИТЬ ПРАВИЛА СТОЯНКИ СУДОВ НА БЕРЕГОВОЙ ПОЛОСЕ

Правительство предлагает дать Министерству транспорта право устанавливать порядок выдачи разрешений на временную стоянку судов на береговой полосе. Такой законопроект планируют рассмотреть на заседании Комитета Госдумы по природным ресурсам, собственности и земельным отношениям 26 мая.

Документ принят в первом чтении 27 января. Предлагается внести изменения в Кодекс внутреннего водного транспорта и в Земельный кодекс. Авторы документа отмечают, что сегодня закон не определяет конкретные федеральные органы исполнительной власти, с которыми администрациям бассейнов внутренних водных путей необходимо согласовывать выдаваемые организациям внутреннего водного транспорта разрешения. Также не определен федеральный орган исполнительной власти, уполномоченный на установление порядка выдачи такого разрешения.

Согласно законопроекту, Минтранс сможет устанавливать порядок выдачи согласия администрациями бассейнов внутренних водных путей на использование береговой полосы для возведения некапитальных строений, сооружений для причаливания, швартовки и стоянки судов и плавучих объектов, погрузки, выгрузки и хранения грузов. Также речь идет о посадке и

высадке пассажиров, о непредвиденных зимовках судов и транспортных происшествиях.

<https://www.pnp.ru/social/kabmin-predlagaet-utochnit-pravila-stoyanki-sudov-na-beregovoy-polose.html>

ТАСС; 2021.05.24; ОКОЛО 40 ЗАТОНУВШИХ СУДОВ ПОДНИМУТ СО ДНА ВОДНОЙ АКВАТОРИИ КАМЧАТСКОГО КРАЯ

Камчатские власти завершили работу по подсчету и приоритизации затонувших в Авачинской бухте судов, всего со дна будет поднято и утилизировано около 40 объектов. Об этом в понедельник губернатор края Владимир Солодов доложил **вице-премьеру** правительства РФ Дмитрию Чернышенко, который находится с рабочей поездкой на Камчатке.

«Примерно половина – около 40 судов – будет поднято. Реальная скорость, на которую мы сейчас сможем выйти, – это 15-20 судов в год. Если технология будет отработана, то процесс пойдет быстрее, и мы сможем эту работу закончить за 2-3 года», – рассказал глава региона.

Чернышенко призвал власти региона использовать все федеральные механизмы для решения этой задачи.

По его словам, в регионе уже завершили приоритизацию затонувших объектов. Определены первые четыре судна, подлежащие подъему. «Мы выбирали те, которые, по-простому говоря, торчат из воды и искажают вид или затрудняют ход судов. От подъема части судов (не входящих в число 40 отобранных), вероятно, мы откажемся, если это будет очень дорогостояще, если суда будут на глубине и уже вросшие в дно», – уточнил Солодов.

Летом 2020 года в ходе рабочей поездки по российскому Дальнему Востоку **премьер-министр** правительства РФ **Михаил Мишустин** призвал расчистить акватории макрорегиона от кладбищ затонувших кораблей. По разным подсчетам, в Авачинской бухте на Камчатке затоплено более 80 судов – как военных, так и рыболовецких. Есть среди них и шхуны браконьеров из азиатских и африканских стран.

<https://tass.ru/obschestvo/11451139>

ИНТЕРФАКС; 2021.05.21; РФ НЕ СПРАВИТСЯ С ПЛАНАМИ ПО ЭКСПОРТУ ЗЕРНА БЕЗ РЕЙДОВОЙ ПЕРЕВАЛКИ – МИНСЕЛЬХОЗ

Запрет рейдовой перевалки зерна может негативно отразиться на российском зерновом экспорте, считают в Минсельхозе РФ.

«Закрытие рейдовой перевалки не позволит нам выполнить показатели, заложенные по экспорту. Порядка 12 млн тонн зерна у нас проходит через рейдовую перевалку», – заявила замминистра сельского хозяйства Оксана

Лут на стратегической сессии Союза экспортеров зерна в Ростове-на-Дону в пятницу.

«В настоящее время, учитывая нехватку береговой отгрузки, без рейдовой перевалки мы просто не справимся», – подчеркнула она.

Лут напомнила, что в настоящее время готовится законопроект о запрете рейдовой перевалки грузов, он рассматривается на площадке правительства. «Пока, по нашей информации, там нет зерна, но варианты введения запрета рейда по зерну рассматриваются последние несколько лет. Будем работать в рамках правительственного обсуждения», – сказала она.

Как считает Лут, рейдовая перевалка дает достаточно хороший стимул для развития речного транспорта. «Если рейдовой перевалки не будет, то мы можем забыть про транспортировки рекой», – заключила она.

Ранее против запрета рейдовой перевалки выступило и АО «Судоходная компания «Волжское пароходство» («Волга-флот» (МОЕХ: VFLT), актив Владимира Лисина).

ИНТЕРФАКС; 2021.05.21; РОСМОРРЕЧФЛОТ НАМЕРЕН ОБЪЯВИТЬ ПОВТОРНЫЙ КОНКУРС НА СТРОИТЕЛЬСТВО II ЭТАПА БАГАЕВСКОГО ГИДРОУЗЛА В III КВАРТАЛЕ

Федеральное агентство морского и речного транспорта планирует в третьем квартале вновь объявить конкурс на строительство в Ростовской области объектов второго этапа Багаевского гидроузла на реке Дон, сообщил глава Росморречфлота Андрей Лаврищев.

«К настоящему времени у нас есть проект, есть финансирование. После небольших бюрократических взаимодействий мы намерены в третьем квартале объявить конкурс на вторую очередь Багаевского гидроузла с завершением работ в конце 2024 года», – сказал он в ходе выездного заседания комитета Совета Федерации по аграрно-продовольственной политике и природопользованию.

«Финансирование выделено в размере 29 млрд рублей, в этом году – около 3 млрд рублей. В следующие годы – порядка 7-8 млрд рублей каждый год», – отметил Лаврищев.

В ходе совещания также поднимался вопрос возобновления проекта создания второй нитки Волго-Донского канала. «Такой проект прорабатывался в Минтрансе и в Росморречфлоте, проект непростой, прежде всего дорогой, и в нашем понимании переходить к нему следует после того, как будет полностью исчерпаны пропускные способности ныне действующего Волго-Донского канала и нижнего течения реки Дон», – сказал глава Росморречфлота.

«В настоящее время пропускная способность составляет 12-14 млн тонн, при этом пропускная способность после того, как будет завершено строительство Багаевского гидроузла, по нашей оценке, составляет минимум 20 млн тонн. Поэтому давайте построим Багаевский гидроузел, давайте ходить с полной загрузкой судов и потом посмотрим, нужно ли это чрезвычайно дорогое мероприятие», – добавил Лаврищев.

Росморречфлот рассчитывал объявить конкурс на строительство объектов II очереди Багаевского гидроузла в апреле текущего года и в июне-июле определить подрядчика работ.

В 2019-2020 годах Росморречфлот неоднократно объявлял конкурсы на строительство объектов второго этапа Багаевского гидроузла, однако все они были признаны несостоявшимися из-за отсутствия заявок. Первоначально цена госконтракта составляла 19,4 млрд рублей, позже была увеличена до 21,014 млрд рублей.

ТАСС; 2021.05.21; МИНСТРОЙ ОЦЕНИЛ ЗАТРАТЫ НА СОЗДАНИЕ СИСТЕМ ОТЧИСТКИ СТОЧНЫХ ВОД В РЕКЕ ДОН

Стоимость капитального строительства и реконструкции систем очистки сточных вод, сбрасываемых в бассейн реки Дон, оценивается в 49 млрд рублей. Такие расчеты привел в пятницу замглавы Минстроя РФ Никита Стасишин.

«Минстроем во исполнение указанных поручений из практики реализации проекта «Оздоровление Волги» в рамках нацпроекта выполнен расчет стоимости капитального строительства и реконструкции систем очистки сточных вод, сбрасываемых в бассейн реки Дон, в разрезе субъектов. По результатам расчета стоимость капитального строительства систем очистки сточных вод составила 49 млрд рублей, в том числе средства федерального бюджета – в районе 47,7 млрд рублей», – сказал Стасишин на выездном заседании комитета Совета Федерации по аграрно-продовольственной политике и природопользованию.

Стасишин отметил, что приведенные ведомством расчеты на 35% превышают предварительный объем финансирования, указанный в дорожной карте Минприроды РФ по снижению антропогенных воздействий на бассейн реки Дон. В то же время в Минстрое согласовали дорожную карту Минприроды, но с уточнением, что указанный в ней объем финансирования является предварительным. «Мы говорим о том, что стоимость мероприятий, направленных на снижение антропогенной нагрузки на водные объекты <...> за счет строительства и реконструкции очистных сооружений и сетей водоотведения, необходимо определять по итогам инвентаризации объектов водопроводно-канализационного комплекса, после разработки региональных

программ, чтобы нам не ошибиться и точно заложить все необходимые средства», – добавил замминистра.

11 марта премьер-министр России Михаил Мишустин поручил Минприроды, Минфину, Минтрансу и Минэкономразвития до 30 мая подготовить дорожную карту по оздоровлению и развитию водохозяйственного комплекса Дона. Уточнялось, что работы будут вестись в рамках нацпроекта «Экология».

С 2007 года в бассейне реки Дон наблюдается маловодье, значительно сказавшееся на наполненности Цимлянского водохранилища – уровень воды в водоеме был охарактеризован как «рекордно низкий». Также проблемы экосистемы реки Дон повлияли на транспортную и сельскохозяйственную отрасли Ростовской области. По словам первого заместителя главы региона Виктора Гончарова, по инициативе региональных властей на уровне правительства РФ ведется проработка вопроса о создании государственной программы оздоровления реки.

<https://tass.ru/ekonomika/11440017>

ТАСС; 2021.05.21; ВЛАСТИ РОСТОВСКОЙ ОБЛАСТИ СООБЩИЛИ, ЧТО НЕДОГРУЗ ПРОХОДЯЩИХ ПО ДОНУ СУДОВ ДОСТИГАЕТ 40%

Суда, идущие по Дону, на некоторых участках реки вынуждены идти с недогрузом до 40% из-за маловодья, сообщил губернатор Ростовской области Василий Голубев в рамках заседания комитета Совета Федерации по аграрно-продовольственной политике и природопользованию. Он отметил, что в среднем на некоторых участках Дона недогруженность судов составляет 20-25%.

«Объем перевозок грузов напрямую связан с водностью. Из-за недостаточных глубин на некоторых судоходных участках суда вынуждены идти недогруженными на 20-25%, а в наиболее маловодные воды – до 40%. В границах Азово-Донского бассейна общий объем грузооборота за 2016-2019 годы составлял ежегодно в среднем 10 млн тонн, навигация 2020-го года в аномально маловодный год, поэтому произошло резкое снижение грузооборота до 7,5 млн тонн», – сказал глава региона.

По словам Голубева, эту проблему способен решить Багаевский гидроузел, строительство которого началось. «Его ввод позволит обеспечить сокращение объема навигационных пропусков из Цимлянского водохранилища и даст экономию водных ресурсов от 3 до 4, 5 млн кубических километров в год. Тем самым будет обеспечен прогнозируемый рост объема перевозок до 18 млн тонн», – отметил губернатор.

Международные порты в Ростовской области

Как сообщил Голубев, водный путь по реке Дон играет ключевую роль в обеспечении международных перевозок водным транспортом. «Это самый загруженный участок единой глубоководной системы Европейской части России, он обеспечивает выход к пяти морям. По реке ежегодно проходят 6 тыс. судов. В Ростовской области три международных порта – Ростовский, Азовский и Таганрожский, которые работают в режиме круглосуточной навигации», – резюмировал глава региона.

С 2007 года в бассейне реки Дон наблюдается маловодье, значительно сказавшееся на наполненности Цимлянского водохранилища, уровень воды в водоеме был охарактеризован как «рекордно низкий». Также проблемы экосистемы реки Дон повлияли на транспортную и сельскохозяйственную отрасли Ростовской области. По словам первого заместителя главы региона Виктора Гончарова, по инициативе региональных властей на уровне правительства РФ ведется проработка вопроса о создании государственной программы оздоровления реки. Как сообщил сенатор от Ростовской области Андрей Яцкин, экологическое состояние водной системы Дона представляет угрозу качеству жизни людей, экономике и природе Придонья.

<https://tass.ru/ekonomika/11440821>

ТАСС; 2021.05.21; ОНЕЖСКИЙ ССЗ НАПРАВИТ СТУДЕНТОВ ПО ЦЕЛЕВЫМ НАПРАВЛЕНИЯМ С НОВОГО УЧЕБНОГО ГОДА

Первое соглашение с Онежским судостроительно-судоремонтным заводом по целевому набору обучающихся заключат в Республике Карелия в этом году. Оно позволит обеспечить регион квалифицированными специалистами, сообщил заместитель премьер-министра правительства Карелии по вопросам экономики Дмитрий Родионов.

«Первое соглашение с судостроительным заводом (Онежским судостроительно-судоремонтным заводом) мы подпишем в этом году. В этом году мы такую практику ввели на территории региона», – сказал он на презентации экономического и инвестиционного потенциала республики в рамках дней Карелии в Москве.

Как уточнили ТАСС в пресс-службе правительства региона, соглашение о подготовке кадров будет подписано с Санкт-Петербургским государственным морским техническим университетом. По словам Родионова, практика подобных соглашений с промышленными предприятиями впервые введена в Карелии. Приоритетными направлениями подготовки специалистов в регионе являются лесная промышленность, жилищно-коммунальное хозяйство, автодорожная, транспортная, строительная отрасли, а также машиностроение.

Онежский судостроительно-судоремонтный завод был основан в 2002 году на базе судоремонтных мощностей Беломорско-Онежского пароходства, образованного в 1944 году. С 2014 года при поддержке Госкомиссии по подготовке к празднованию 100-летия образования Карелии по решению правительства РФ АО «ОССЗ» перешел в государственную собственность. Единственным участником общества стал ФГУП «Росморпорт». В 2021 году на базе ОССЗ должно начаться строительство первой в России цифровой верфи.

<https://tass.ru/obschestvo/11440987>

Ъ ПРИЛОЖЕНИЕ; 2021.05.24; БЕЗЗАБОТНОЕ ПУТЕШЕСТВИЕ; С «ВОДОХОДОМ» ПО РЕКАМ, ОЗЕРАМ И МОРЯМ

Круиз на теплоходе компании «ВодоходЪ» поможет вам открыть красоту тех мест нашей страны, где вы еще не были. Каюта на несколько дней станет вашим домом, где есть все необходимое. Не нужно будет собирать и разбирать вещи, переезжая из одного места в другое. Круиз на теплоходе – это романтическая атмосфера, новые впечатления каждый день, система обслуживания «все включено». Осталось решить, куда плыть, и это непросто, потому что выбор огромен: от маршрутов выходного дня из Москвы или Санкт-Петербурга до круизов по Азовскому и Черному морям.

Морские круизы

В этом году «ВодоходЪ» помимо закольцованных морских путешествий впервые предлагает семидневные маршруты по направлению Ростов-на-Дону–Анапа и Анапа– Ростов-на-Дону. Запланировано девять морских круизов, которые стартуют в середине августа на новейшем четырехпалубном лайнере класса «река–море» «Мустай Карим». Теплоход соответствует уровню отеля «5 звезд», это «плавучая гостиница». В 151 каюте увеличенной площади могут разместиться 309 пассажиров. На борту работают рестораны и бары с панорамными видами, винная лаундж-библиотека, спортивно-оздоровительный комплекс с сауной, хаммамом и услугами массажа, салон красоты, прокат велосипедов, две игровые комнаты для детей и подростков.

Морские круизы от «Водохода» – это отличная альтернатива турам «все включено». В стоимость входят проживание, питание, развлекательная программа для путешественников всех возрастов: выступления профессиональных артистов, дискотеки, театральные постановки, мастер-классы, лекции, анимационная программа для маленьких путешественников, а также экскурсии в местах остановок. Пассажиры могут заранее составить экскурсионную программу исходя из своих предпочтений: экскурсии по городам античного наследия, этнографическим комплексам, винодельням с

дегустацией премиальной линейки вин, гастрономические туры, отдых на пляже.

Тем, кто не располагает большим количеством времени, но хотел бы интересно провести выходные, подышать свежим воздухом, полюбоваться пейзажами и посетить старинные города, «ВодоходЪ» предлагает речную классику: трех- и четырехдневные речные круизы из столицы по каналу имени Москвы и Волге. Всего за три дня можно полюбоваться провинциальными пейзажами и восполнить знания по истории отечества, проходя Дмитров, Дубну, Яхрому, Калязин, осматривая с гидом достопримечательности Углича и Мышкина. Есть более продолжительные маршруты с посещением Ярославля, Костромы, Плеса, Нижнего Новгорода. Проход через шлюзы канала – отдельный захватывающий аттракцион.

Московские круизы стартуют от Северного речного вокзала, недавно полностью реконструированного. С отходом судна от причала пассажиров ждет приветственный коктейль с капитаном и знакомство с командой.

Свои суда «ВодоходЪ» относит к трем классам: «Водоход», «Водоход.Премиум» и «Водоход.Люкс», что соответствует гостиничной классификации «3 звезды», «4 звезды» и «5 звезд». Причем и на теплоходах, не относящихся к классу люкс, есть каюты со всеми удобствами, в стоимость тура включены трехразовое питание, экскурсионная и развлекательная программы.

В 2019–2020 годах был комплексно переоборудован четырехпалубный теплоход «Константин Коротков». Он оснащен современным навигационным оборудованием, все его 108 кают теперь имеют обзорное окно, дизайн интерьера выполнен в скандинавском стиле.

Компания «ВодоходЪ» предлагает круизы с отправлением из разных городов России, в том числе из Санкт-Петербурга. Отправиться в путешествие по воде можно в Карелию, чтобы осмотреть Валаам, Сортавалу, Старую Ладугу, Мандрюги или остров Коневец. Маршруты чаще всего захватывают выходные, можно уложиться в три-четыре дня. Обычно теплоходы отплывают от причала «Уткина заводь» и идут по Ладожскому озеру, реке Свирь и Онежскому озеру.

Во время посещения Валаама предусмотрена пешая экскурсия в усадьбу Спасо-Преображенского монастыря, посещение Коневского и Гефсиманского скитов. Можно ознакомиться с природой Валаама и Ладожского озера и отправиться в Монастырскую бухту на катере.

Любителей старинной архитектуры и военной истории привлечет круиз в старейший город Шлиссельбург – «ключ-город» с посещением крепости Орешек, которая уже семь веков стоит на страже русского государства.

<https://www.kommersant.ru/doc/4817185#id2057136>