



Ежедневный мониторинг СМИ

4 ИЮНЯ 2021

СОДЕРЖАНИЕ

Деятельность Министра транспорта	8
Р24; 2021.06.03; ИНТЕРВЬЮ В.Г.САВЕЛЬЕВА: ЕЗДИТЬ В РОССИИ ПО БИОМЕТРИИ МОЖНО БУДЕТ С 2024 ГОДА. ИНТЕРВЬЮ НА «РОССИИ 24»	8
Р24; 2021.06.03; ТРАНСПОРТНЫЙ КАРКАС ЭКОНОМИКИ. НОВОСТИ НА «РОССИИ 24»	8
НТВ; 2021.06.03; МИНТРАНС ПЛАНИРУЕТ СОЗДАТЬ В РФ ЕЩЕ ОДИН ЛОУКОСТЕР	8
ТАСС; 2021.06.03; САВЕЛЬЕВ НАДЕЕТСЯ, ЧТО К 2024 ГОДУ В РОССИИ ВВЕДУТ БИОМЕТРИЮ НА ВСЕХ ВИДАХ ТРАНСПОРТА... 9	9
РИА НОВОСТИ; 2021.06.03; МИНТРАНС ПЛАНИРУЕТ СОЗДАТЬ ЕЩЕ ОДИН ЛОУКОСТЕР	9
РГ; 2021.06.03; ХУСНУЛЛИН: НЕОБХОДИМО ЗАНИМАТЬСЯ РАЗВИТИЕМ ВОДНОГО ТРАНСПОРТА	10
Комментарий Минтранса	10
РОССИЯ 1; 2021.06.03; В РОССИИ ПОЯВИТСЯ ПЕРВЫЙ «ЗЕЛЕНый КОРИДОР» ДЛЯ БЕСПИЛОТНЫХ ГРУЗОВИКОВ	10
РБК; АННА ЛЕВИНСКАЯ, ГЕОРГИЙ ТАДТАЕВ; 2021.06.03; ВЛАСТИ НАЗВАЛИ СРОК ПУСКА БЕСПИЛОТНИКОВ ПО ТРАССЕ ОТ МОСКВЫ ДО ПЕТЕРБУРГА	11
ТАСС; 2021.06.03; ЦИФРОВОЙ ПРОЕЗДНОЙ IATA PASS МОЖЕТ ЗАРАБОТАТЬ В РОССИИ В 2021 ГОДУ	12
ИЗВЕСТИЯ; СЕРГЕЙ ГУРЬЯНОВ; 2021.06.04; НЕБЕСНЫЙ СВОД: КОГДА ПЕРЕСТАНУТ ПАДАТЬ ПАРАПЛАНЫ И ДЕЛЬТАЛЕТЫ; ДОРОГОВИЗНУ ОБУЧЕНИЯ И ДОКУМЕНТАЦИИ ЭКСПЕРТЫ НАЗЫВАЮТ ОДНОЙ ИЗ ГЛАВНЫХ ПРИЧИН АВАРИЙ СВЕРХЛЕГКИХ АППАРАТОВ	13
КОМСОМОЛЬСКАЯ ПРАВДА; 2021.06.03; НА ПМЭФ ОБСУДИЛИ ОДИН ИЗ ПРИОРИТЕТОВ СИБИРСКИХ РЕГИОНОВ – РАЗВИТИЕ МАЛОЙ АВИАЦИИ	18

<i>ПМЭФ – 2021</i>	19
ПЕРВЫЙ; КОНСТАНТИН ПАНЮШКИН; 2021.06.03; О КОНТРАКТАХ НА СОТНИ МИЛЛИАРДОВ РУБЛЕЙ ОБЪЯВЛЕНО НА ПЕТЕРБУРГСКОМ МЕЖДУНАРОДНОМ ЭКОНОМИЧЕСКОМ ФОРУМЕ	19
R24; 2021.06.04; МИХАИЛ ПОЛУБОЯРИНОВ: «АЭРОФЛОТ» ВХОДИТ В СВОЮ НОРМАЛЬНУЮ РАБОТУ. ИНТЕРВЬЮ НА «РОССИИ 24»..	21
R24; 2021.06.03; БЕГЛОВ: ПЕТЕРБУРГ И ЛЕНИНГРАДСКАЯ ОБЛАСТЬ СТРОЯТ ОБЩИЙ ТРАНСПОРТНЫЙ КАРКАС. ИНТЕРВЬЮ НА «РОССИИ 24»	21
R24; 2021.06.03; АЛЕКСЕЙ РАХМАНОВ: МЫ ПРЕДЛАГАЕМ МИРУ ТЕМУ, ПО КОТОРОЙ НЕВОЗМОЖНО РУГАТЬСЯ. ИНТЕРВЬЮ НА «РОССИИ 24»	21
РОССИЯ 1; 2021.06.03; ЭКОНОМИЧЕСКИЙ ФОРУМ В ПЕТЕРБУРГЕ: СЕВЕРНАЯ СТОЛИЦА РАДУШНА КАК НИКОГДА. ВЕСТИ В 20:00	21
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; 2021.06.04; ПРОЕКТЫ С ГАРАНТИЕЙ; ВЛАДИМИР ПУТИН ПРИНЯЛ УЧАСТИЕ В ЦЕРЕМОНИИ ПОДПИСАНИЯ ИНВЕСТСОГЛАШЕНИЙ НА ПМЭФ	22
РИА НОВОСТИ; 2021.06.03; ХУСНУЛЛИН: ЗА 3 ГОДА РАЗМЕСТИМ ИНФРАСТРУКТУРНЫЕ БОНДЫ НА 150 МЛРД РУБЛЕЙ	23
РИА НОВОСТИ; 2021.06.03; ХУСНУЛЛИН РАССКАЗАЛ НА ПМЭФ О РАЗВИТИИ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ РОССИИ	24
РИА НОВОСТИ; 2021.06.03; ХУСНУЛЛИН ОТМЕТИЛ РОСТ ТЕМПОВ СТРОИТЕЛЬСТВА И РЕМОНТА ДОРОГ В 2021 ГОДУ	25
РИА НОВОСТИ; 2021.06.03; В ВОСЬМИ ГОРОДАХ РОССИИ ГОТОВЯТ ПРОЕКТЫ Ж/Д ГОРОДСКОГО ТРАНСПОРТА	25
ТАСС; 2021.06.03; РОССИЯ ПРОРАБАТЫВАЕТ ВОЗМОЖНОСТЬ СОЗДАНИЯ МАРШРУТА ДЛЯ БЕСПИЛОТНЫХ АВТО ДО КИТАЯ ..	26
ТАСС; 2021.06.03; ХУСНУЛЛИН СООБЩИЛ, ЧТО ПОСЛЕДНИЙ 26-КИЛОМЕТРОВЫЙ УЧАСТОК ЦКАД ДОСТРОЯТ В НАЧАЛЕ ИЮЛЯ	27
ИНТЕРВЬЮ: ТАСС; 2021.06.03; МАРАТ ХУСНУЛЛИН: ПЛАНИРУЕМ ПРИВЛЕЧЬ БЕЛОРУСОВ К СТРОЙКЕ КОСМОДРОМА ВОСТОЧНЫЙ	27
ИНТЕРВЬЮ: ИНТЕРФАКС; 2021.06.03; МИГРАНТАМ МОГУТ РАЗРЕШИТЬ ПРИЕЗЖАТЬ НА СТРОЙКИ ПО ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ.	31
ИНТЕРВЬЮ: РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; 2021.06.04; КОГДА ОКУПИТСЯ «ДОРОГА В КИТАЙ»	32

ИЗВЕСТИЯ; ИРИНА ЦЫРУЛЕВА, КСЕНИЯ СЕДУНОВА МАРИЯ ПЕРЕВОЩИКОВА; 2021.06.03; «В ЭКОНОМИКУ С РЕГУЛИРОВАНИЕМ ЛУЧШЕ НЕ ВМЕШИВАТЬСЯ».....	34
ИЗВЕСТИЯ; 2021.06.03; «ЛОГИСТИКА – ЭТО ОСНОВА ЭКОНОМИКИ»; ГЛАВА КОНЦЕРНА «НАЦИОНАЛЬНЫЕ ТЕЛЕМАТИЧЕСКИЕ СИСТЕМЫ» – О НОВЫХ РАЗРАБОТКАХ В СФЕРЕ ГРУЗОПЕРЕВОЗОК.....	35
РИА НОВОСТИ; 2021.06.03; МЕЖДУ ПЕТЕРБУРГОМ И КНР МОЖЕТ ПОЯВИТЬСЯ БЕСПИЛОТНЫЙ ЛОГИСТИЧЕСКИЙ КОРИДОР	36
ТАСС; 2021.06.03; МИНЦИФРЫ И МИНТРАНС РАЗРАБОТАЮТ СТАНДАРТ ДЛЯ УМНЫХ ДОРОГ В РОССИИ.....	37
ТАСС; 2021.06.03; ГЛАВА РЖД СЧИТАЕТ, ЧТО ПРОЕКТЫ ВЫСОКОСКОРОСТНЫХ МАГИСТРАЛЕЙ ОКУПАЕМЫ	38
ТАСС; 2021.06.03; РАЗВИТИЕ ВОСТОЧНОГО ПОЛИГОНА РЖД ПОЗВОЛИТ НАРАСТИТЬ ПОСТАВКИ УГЛЯ ИЗ ЯКУТИИ.....	38
ТАСС; 2021.06.03; ДЕГТЯРЕВ ПРЕДЛОЖИЛ ОРИЕНТИРОВАТЬСЯ НА МЕСТНЫХ ПОДРЯДЧИКОВ ПРИ РЕКОНСТРУКЦИИ БАМА	39
ТАСС; 2021.06.03; «ГАЗПРОМ НЕФТЬ», ВТБ И «АЭРОФЛОТ» ПЛАНИРУЮТ ПЕРЕЙТИ НА РАСЧЕТЫ ПО БЛОКЧЕЙН.....	40
ТАСС; 2021.06.03; В «АЭРОФЛОТЕ» ЗАЯВИЛИ, ЧТО УБЫТКИ КОМПАНИИ НЕ ПРИВЕДУТ К РОСТУ ЦЕН НА БИЛЕТЫ.....	40
ТАСС; 2021.06.03; «АЭРОФЛОТ» УВЕЛИЧИВАЕТ ЧАСТОТУ ПОЛЕТОВ ИЗ МОСКВЫ В МИНСК ДО 10 РЕЙСОВ В НЕДЕЛЮ	41
ТАСС; 2021.06.03; КАРЕЛИИ К РАЗВИТИЮ МЕЖРАЙОННОГО АВИАСООБЩЕНИЯ ПРИВЛЕКУТ ЧАСТНЫЕ КОМПАНИИ.....	41
ТАСС; 2021.06.03; ИНВЕСТИЦИИ В АЭРОПОРТ КРАСНОЯРСКА СОСТАВЯТ ОКОЛО 30 МЛРД РУБЛЕЙ.....	42
ТАСС; 2021.06.03; «ГАЗПРОМ НЕФТЬ» И РЖД ДОГОВОРИЛИСЬ О ПЕРЕВОЗКЕ ЖИДКИХ УГЛЕВОДОРОДОВ С ЯМАЛА	43
ТАСС; 2021.06.03; «ВЫМПЕЛКОМ» И РЖД ДОГОВОРИЛИСЬ СОВМЕСТНО РАЗВИВАТЬ ЦИФРОВЫЕ СЕРВИСЫ.....	44
ТАСС; 2021.06.03; РЖД И РОСНАНО ДОГОВОРИЛИСЬ О РАЗВИТИИ ТЕХНОЛОГИЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА.....	44
ТАСС; 2021.06.03; РЖД И РОСКОСМОС БУДУТ СОТРУДНИЧАТЬ В ОБЛАСТИ КВАНТОВЫХ КОММУНИКАЦИЙ	45

ТАСС; 2021.06.03; РЖД И «РОССЕТИ» ДОГОВОРИЛИСЬ О СОТРУДНИЧЕСТВЕ В СФЕРЕ ЭЛЕКТРОЭНЕРГЕТИКИ	46
ТАСС; 2021.06.03; РЖД И «ТРАНСМАШХОЛДИНГ» ДОГОВОРИЛИСЬ ОБ ОБОЮДНОЙ ПОДДЕРЖКЕ НА МЕЖДУНАРОДНЫХ РЫНКАХ ..	46
ТАСС; 2021.06.03; «НОВОТРАНС» СОЗДАСТ В ЛИПЕЦКОЙ ОБЛАСТИ ПРОИЗВОДСТВО КОЛЕС ДЛЯ ВАГОНОВ	47
ТАСС; МАРИЯ БОРОДАЕВСКАЯ; 2021.06.03; ГЛАВА ФПК: ПОПУЛЯРНОСТЬ ТУРИСТИЧЕСКИХ МАРШРУТОВ НАБИРАЕТ ОБОРОТЫ.....	48
ТАСС; 2021.06.03; ВЭБ.РФ ПОМОЖЕТ АСТРАХАНСКОЙ ОБЛАСТИ ПРОВЕСТИ РЕФОРМУ ОБЩЕСТВЕННОГО ТРАНСПОРТА.....	54
ТАСС; 2021.06.03; ТВЕРСКИЕ ВЛАСТИ РАССЧИТЫВАЮ ПРИВЛЕЧЬ ДО 25 МЛРД РУБ. БЛАГОДАРЯ ИНФРАСТРУКТУРНЫМ КРЕДИТАМ	55
ТАСС; 2021.06.03; ДОПОЛНИТЕЛЬНУЮ РАЗВЯЗКУ ПОСТРОЯТ В ТВЕРИ ЗА 1,3 МЛРД РУБЛЕЙ ПО ПРОЕКТУ ЗАПАДНОГО МОСТА .	55
РИА НОВОСТИ; 2021.06.03; САМАРСКАЯ ОБЛАСТЬ ХОЧЕТ ПОЛУЧИТЬ БЮДЖЕТНЫЙ КРЕДИТ НА ЖЕЛЕЗНУЮ ДОРОГУ	56
РИА НОВОСТИ; 2021.06.03; ЧЕЛЯБИНСКАЯ ОБЛАСТЬ НАДЕЕТСЯ ПРИВЛЕЧЬ БЮДЖЕТНЫЕ КРЕДИТЫ НА СТРОЙКУ МЕТРО.....	57
РИА НОВОСТИ; 2021.06.03; РАБОТЫ ПО ДОСТРОЙКЕ МЕТРО В ЧЕЛЯБИНСКЕ МОГУТ НАЧАТЬСЯ В КОНЦЕ 2022 ГОДА.....	57
РИА НОВОСТИ; 2021.06.03; НА СТРОИТЕЛЬСТВО ДОРОГ В КРОНШТАДТЕ ВЫДЕЛЯТ 8 МИЛЛИАРДОВ РУБЛЕЙ	58
РИА НОВОСТИ; 2021.06.03; ГЛАВА МИНВОСТОКРАЗВИТИЯ РАССКАЗАЛ, КАК СНИЗИТЬ ЦЕНЫ ТУРОВ НА КАМЧАТКУ.....	59
РИА НОВОСТИ; 2021.06.04; ЭКСПЕРТ РАССКАЗАЛ, КОГДА МОЖНО БУДЕТ «ОПЛАЧИВАТЬ ЛИЦОМ» ПОКУПКИ И ПРОЕЗД.....	61
РБК; ПАВЕЛ КАЗАРНОВСКИЙ; 2021.06.04; ВЭБ УВЕЛИЧИВАЕТ ПОДДЕРЖКУ ЭКОНОМИКИ ДО 17 ТРЛН; ГЛАВНЫЙ ИНСТИТУТ РАЗВИТИЯ ПРЕДСТАВИЛ СВОЮ СТРАТЕГИЮ НА БЛИЖАЙШИЕ ТРИ ГОДА.....	62
Видеосюжеты	65
ПЕРВЫЙ; ПАВЕЛ КРАСНОВ; 2021.06.03; РАМКАХ РАБОЧЕЙ ПОЕЗДКИ ПО ПОВОЛЖЬЮ ПРЕМЬЕР ПОСЕТИЛ АВИАСТРОИТЕЛЬНЫЙ И АВТОМОБИЛЬНЫЙ ЗАВОДЫ.....	65

Р24; 2021.06.03; РОССИЙСКИМ АВТОМОБИЛИСТАМ ГРОЗИТ НОВЫЙ ШТРАФ. НОВОСТИ НА «РОССИИ 24».....	67
Р24; 2021.06.04; КРУПНЕЙШИЕ СЕРВИСЫ АРЕНДЫ САМОКАТОВ ПРОВЕРЯЮТ НА ПРИЧАСТНОСТЬ К ДТП. НОВОСТИ НА «РОССИИ 24»	67
РОССИЯ 1; 2021.06.04; СО ДНА АВАЧИНСКОЙ БУХТЫ ПОДНЯЛИ ПЛАВУЧИЙ ДОК, ЗАТОНУВШИЙ ЗИМОЙ	67
РОССИЯ 1; 2021.06.04; РЕЧНЫЕ КРУИЗЫ ПО РОССИИ С КЕШБЕКОВ. УТРО РОССИИ	67
КПМИ и БКД	67
РОССИЯ 1; 2021.06.03; НАЦПРОЕКТ «БЕЗОПАСНЫЕ КАЧЕСТВЕННЫЕ ДОРОГИ»: НОВЫЕ АВТОБУСЫ И ТРОЛЛЕЙБУСЫ. УТРО РОССИИ	68
Ключевые новости	68
ТАСС; 2021.06.03; МИШУСТИН ОЦЕНИЛ ВЫСОКУЮ СТЕПЕНЬ ИМПОРТОЗАМЕЩЕНИЯ НА ЗАВОДЕ «АЭРОКОМПОЗИТ-УЛЬЯНОВСК».....	68
ТАСС; 2021.06.03; МИШУСТИН ПОРУЧИЛ ПОДГОТОВИТЬ ПРОГРАММУ ОБУЧЕНИЯ СПЕЦИАЛИСТОВ ДЛЯ АВИАСТРОЕНИЯ	69
ТАСС; 2021.06.03; МИШУСТИН ПОРУЧИЛ ОРГАНИЗОВАТЬ ПРЕСС-КОНФЕРЕНЦИЮ, ПОСВЯЩЕННУЮ ДОСТИЖЕНИЯМ АВИАСТРОЕНИЯ РФ	70
ТАСС; 2021.06.03; МИШУСТИН: В РОССИИ ГОТОВЯТ КОНЦЕПЦИЮ РАЗВИТИЯ ЭКОЛОГИЧНОГО НИЗКОУГЛЕРОДНОГО ТРАНСПОРТА	71
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – СТОЛИЧНЫЙ ВЫПУСК; ТАТЬЯНА ЗАМАХИНА; 2021.06.04; ТЕХНОЛОГИИ РАСПРАВЛЯЮТ КРЫЛЬЯ; МИХАИЛ МИШУСТИН ЗАЯВИЛ О НАДЕЖНОСТИ РОССИЙСКИХ САМОЛЕТОВ.....	71
ИЗВЕСТИЯ; ЛЮБОВЬ ЛЕЖНЕВА; 2021.06.04; ДЛЯ ВИНТА: В РФ ПОДГОТОВЯТ ПРОГРАММУ ОБУЧЕНИЯ СПЕЦИАЛИСТОВ АВИАСТРОЕНИЯ; НА НЕХВАТКУ КВАЛИФИЦИРОВАННЫХ КАДРОВ ОБРАТИЛИ ВНИМАНИЕ В УЛЬЯНОВСКЕ.....	73
КОММЕРСАНТЪ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА, ЕВГЕНИЙ ЗАЙНУЛЛИН; 2021.06.04; ПО ТУНДРЕ, ПО ИНВЕСТ ПО ТАРИФУ; ЗА	

РАСШИРЕНИЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ВЫВОЗА ИЗ ЯКУТИИ МОГУТ ЗАПЛАТИТЬ ГРУЗООТПРАВИТЕЛИ.....	75
КОММЕРСАНТЪ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2021.06.04; «МЫ СВОИ ОБЯЗАТЕЛЬСТВА ИСПОЛНИЛИ»	77
КОММЕРСАНТЪ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА, АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; 2021.06.04; «ГАЗПРОМ НЕФТЬ» ПОСТАВИТ КОНДЕНСАТ НА РЕЛЬСЫ; КОМПАНИЯ ОТКАЗАЛАСЬ ОТ СОЗДАНИЯ ПОРТА В ХАРАСАВЕЕ	79
КОММЕРСАНТЪ FM; ЛИЛИЯ ГАЛЯВИЕВА; 2021.06.03; ТУРОПЕРАТОРАМ ХОТЯТ ДОБАВИТЬ КОМПЕНСАЦИИ; ПОМОГУТ ЛИ СУБСИДИИ СНИЗИТЬ СТОИМОСТЬ ПОЕЗДОК ПО РОССИЙСКИМ НАПРАВЛЕНИЯМ	81
КОММЕРСАНТЪ FM; 2021.06.03; САМОКАТАМ ПРЕДЛАГАЮТ НОМЕРА; КАКИЕ ЕЩЕ МЕРЫ РАССМАТРИВАЮТ ДЛЯ РЕГУЛИРОВАНИЯ АЛЬТЕРНАТИВНЫХ ВИДОВ ТРАНСПОРТА.....	83
<i>Новости отрасли</i>	85
<i>Воздушный транспорт</i>	85
ТАСС; 2021.06.03; В ПРАВИТЕЛЬСТВЕ НЕ ПОДДЕРЖАЛИ ИДЕЮ ОГРАНИЧИТЬ ЧАСОМ ВРЕМЯ ВЫДАЧИ БАГАЖА В АЭРОПОРТАХ	85
ТАСС; 2021.06.03; РОСАВИАЦИЯ ПОТРЕБОВАЛА ПРИНЯТЬ МЕРЫ К ПРЕДЛАГАЮЩИМ ГРУЗОПАССАЖИРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ ОПЕРАТОРАМ.....	86
ТАСС; 2021.06.03; UTAIR ЗАПУСТИЛА ПЕРВЫЕ ПРЯМЫЕ РЕЙСЫ ИЗ СУРГУТА В БЕЛГОРОД, ВОЛГОГРАД И САРАТОВ	87
ТАСС; 2021.06.03; АВИАРЕЙС ИЗ УЛАН-УДЭ В ТУНКИНСКИЙ РАЙОН ОТКРОЕТСЯ В ИЮЛЕ.....	87
РБК; АРТЕМ КОРЕНЯКО; 2021.06.03; АЭРОПОРТ ЧЕБОКСАР ОБЕЩАЛ НЕ ПОВЫШАТЬ ЦЕНЫ ИЗ-ЗА МОДЕРНИЗАЦИИ НА 850 МЛН.....	88
<i>Автомобильный и городской транспорт, дорожное хозяйство</i>	89
ТАСС; 2021.06.03; В ГОСДУМЕ ЗАЯВИЛИ, ЧТО С БОЛЬШОЙ ОСТОРОЖНОСТЬЮ ОТНОСЯТСЯ К ТЕМЕ СРЕДНЕЙ СКОРОСТИ ..	89
ТАСС; 2021.06.03; КОМИТЕТ ГОСДУМЫ ПОДДЕРЖАЛ КО II ЧТЕНИЮ УЖЕСТОЧЕНИЕ НАКАЗАНИЯ ЗА ВОЖДЕНИЕ В НЕТРЕЗВОМ ВИДЕ.....	90

ТАСС; 2021.06.04; В МВД СЧИТАЮТ НУЖНЫМ ОПРЕДЕЛИТЬ СТАТУС ЭЛЕКТРОСАМОКАТОВ ДО УСТАНОВКИ ПРАВИЛ ИХ ДВИЖЕНИЯ	90
ИЗВЕСТИЯ; 2021.06.04; ПРЕВЫШЕНИЯ И ПОЛНОМОЧИЯ; ОБЩЕСТВЕННЫЙ ДЕЯТЕЛЬ НАТАЛЬЯ АГРЕ – О ТОМ, ПОМОГУТ ЛИ НОВЫЕ ШТРАФЫ ДИСЦИПЛИНИРОВАТЬ ВОДИТЕЛЕЙ	91
ИЗВЕСТИЯ; 2021.06.03; АВТОЮРИСТ ОБЪЯСНИЛ ВВЕДЕНИЕ НОВОГО ШТРАФА ЗА ПРЕВЫШЕНИЕ СКОРОСТИ.....	93
РБК; ЕВГЕНИЯ ЛЕБЕДЕВА; 2021.06.03; ЭКСПЕРТЫ НАЗВАЛИ НЕДОСТАТКИ ВОЗМОЖНЫХ ШТРАФОВ ЗА СРЕДНЮЮ СКОРОСТЬ	93
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; 2021.06.04; СКОРОСТЬ БЕЗ ПОНЯТИЯ;	94
ТАСС; 2021.06.03; ПОЛИЦИЯ И СК ПРОВОДЯТ ОБЫСКИ В КОМПАНИЯХ ПО АРЕНДЕ САМОКАТОВ В ПЕТЕРБУРГЕ	96
ТАСС; 2021.06.03; СКОРОСТЬ ЭЛЕКТРОСАМОКАТОВ В СОЧИ МОЖЕТ БЫТЬ ОГРАНИЧЕНА ДО 15-20 КМ В ЧАС	96
ТАСС; 2021.06.03; УЛЬЯНОВСКИЕ ВЛАСТИ НАМЕРЕНЫ ПОСТРОИТЬ В РЕГИОНЕ ДВЕ ОБЪЕЗДНЫЕ ТРАССЫ.....	97
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – СПЕЦВЫПУСК; АЛЕКСЕЙ СТРИГИН; 2021.06.03; «ЧИЖИК» НА РЕЛЬСАХ; СЕВЕРНАЯ СТОЛИЦА БУДЕТ РАЗВИВАТЬ ТРАМВАЙНУЮ СЕТЬ.....	98
<i>Железнодорожный транспорт</i>	<i>99</i>
ТАСС; 2021.06.03; РЖД НАЗНАЧИТ ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ «САПСАНЫ» МЕЖДУ МОСКВОЙ И ПЕТЕРБУРГОМ В ДНИ ЕВРО-2020	99
КОММЕРСАНТЪ ПЕРМЬ; КОНСТАНТИН КАДОЧНИКОВ; 2021.06.04; ПРИКЛЮЧЕНИЕ ЭЛЕКТРИЧЕК; ВОЗВРАЩЕНИЕ ПОЕЗДОВ НА УЧАСТОК ПЕРМЬ I – ПЕРМЬ II ОЦЕНИЛИ В 586 МЛН РУБЛЕЙ.....	100
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – СПЕЦВЫПУСК; ВЕРА ЧЕРЕНЕВА; 2021.06.03; ПО ГОРОДУ НА ЭЛЕКТРИЧКЕ; В САНКТ-ПЕТЕРБУРГЕ ПОЯВЯТСЯ НОВЫЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ СТАНЦИИ	102
<i>Морской и внутренний водный транспорт.....</i>	<i>103</i>
ТАСС; 2021.06.03; В МОСКВЕ СЕВЕРНЫЙ РЕЧНОЙ ВОКЗАЛ ПРИНЯЛ БОЛЕЕ 60 ТЫС. ПАССАЖИРОВ С НАЧАЛА НАВИГАЦИИ	103

ПУБЛИКАЦИИ

Деятельность Министра транспорта

Р24; 2021.06.03; ИНТЕРВЬЮ В.Г.САВЕЛЬЕВА: ЕЗДИТЬ В РОССИИ ПО БИОМЕТРИИ МОЖНО БУДЕТ С 2024 ГОДА. ИНТЕРВЬЮ НА «РОССИИ 24»

Транспортные сети – основа всей экономики России. Минтранс рассчитывает оцифровать весь транспортный комплекс. И ввести биометрию на авиа-, ж/д и общественном транспорте в России к 2024 году, заявил на ПМЭФ глава Минтранса **Виталий Савельев**.

<https://www.vesti.ru/video/2304733>

Р24; 2021.06.03; ТРАНСПОРТНЫЙ КАРКАС ЭКОНОМИКИ. НОВОСТИ НА «РОССИИ 24»

Развитие дорог ведет к росту экономики. Этот тезис не требует доказательств. Но развитие транспортного каркаса в России – тема дискуссии на ПМЭФ. Среди спикеров **вице-премьер Марат Хуснуллин**, глава **Минтранса Виталий Савельев**, глава РЖД **Олег Белозеров**, глава **Аэрофлота Михаил Полубояринов**, президент и СЕО одной из крупнейших транспортных компаний **Абдурахман Эс аль-Манай**, губернатор Санкт-Петербурга **Александр Беглов** и **Роман Троценко**.

<https://www.vesti.ru/video/2304647>

НТВ; 2021.06.03; МИНТРАНС ПЛАНИРУЕТ СОЗДАТЬ В РФ ЕЩЕ ОДИН ЛОУКОСТЕР

Министр транспорта РФ Виталий Савельев заявил в ходе сессии «Транспортный каркас экономики» на ПМЭФ, что в России может появиться еще один лоукостер – в средней полосе.

По словам министра, больше всех в период пандемии коронавируса пострадала авиация. Но лоукостеру «Победа» даже в этой ситуации удалось остаться в плюсе.

Виталий Савельев: «В прошлом году «Победа» перевезла 9,1 млн человек, это чуть меньше, чем в 2019 году, но она при этом принесла чистую прибыль 1,4 млрд руб. Я думаю, что в этом году «Победа» перевезет больше, и прибыль будет также больше, чем в прошлом году».

По словам **Савельева**, несмотря на то, что коронавирус сильно подкосил авиацию, «лоукостер в этой среде работает как рыба в воде».

Виталий Савельев: «Поэтому задача Минтранса – имея такую перспективную модель бизнеса, пытаться создать в средней полосе еще один лоукостер, который поможет мобильности населения и существенно удешевит перевозки».

<https://www.ntv.ru/novosti/2560587/>

ТАСС; 2021.06.03; САВЕЛЬЕВ НАДЕЕТСЯ, ЧТО К 2024 ГОДУ В РОССИИ ВВЕДУТ БИОМЕТРИЮ НА ВСЕХ ВИДАХ ТРАНСПОРТА

Министр транспорта Виталий Савельев выразил надежду, что к 2024 году в России будет введена биометрия на всех видах транспорта.

«В ближайшем обозримом будущем, к 2024 году, я очень надеюсь, мы такие обязательства на себя взяли, для нас уже будет с вами как для граждан России биометрия, то есть наше лицо – документ, по которому мы будем проходить в автобусы, самолеты, железнодорожный транспорт», – сказал он в интервью телеканалу «Россия-24» в рамках Петербургского международного экономического форума (ПМЭФ).

<https://tass.ru/ekonomika/11553787>

На ту же тему:

<https://ria.ru/20210603/biometriya-1735453838.html>

<https://iz.ru/1173562/2021-06-03/mintrans-rf-obiavil-o-planakh-vvesti-biometriiu-na-transporte-k-2024-godu>

<https://www.kp.ru/online/news/4316505/>

РИА НОВОСТИ; 2021.06.03; МИНТРАНС ПЛАНИРУЕТ СОЗДАТЬ ЕЩЕ ОДИН ЛОУКОСТЕР

В РФ может появиться ещё один лоукостер – в средней полосе, заявил в ходе сессии «Транспортный каркас экономики» на ПМЭФ **министр транспорта РФ Виталий Савельев**.

Сейчас в РФ один лоукостер – «Победа» (входит в группу «Аэрофлот»).

«Задача Минтранса, имея такую перспективную модель (имеется в виду «Победа» – ред.), и все мировые тренды показывают на развитие лоукост-перевозок... Мы будем пытаться создать в средней полосе ещё один лоукостер, который поможет мобильности населения и существенно удешевит перевозки», – сказал Савельев.

<https://ria.ru/20210603/loukoster-1735366847.html>

На ту же тему:

[Новый лоукостер и цифровизация: на ПМЭФ обсудили развитие транспорта в России](#)

<https://rg.ru/2021/06/03/mintrans-planiruet-sozdat-eshche-odnu-aviakompaniiu-loukoster.html>

<https://www.rbc.ru/rbcfreenews/60b8903e9a7947fbc0e16af5>

РГ; 2021.06.03; ХУСНУЛЛИН: НЕОБХОДИМО ЗАНИМАТЬСЯ РАЗВИТИЕМ ВОДНОГО ТРАНСПОРТА

Одна из новых задач в сфере транспорта – развитие водных путей. Об этом сказал **вице-премьер Марат Хуснуллин** на сессии «Транспортный каркас экономики» Петербургского международного экономического форума.

Для развития водного транспорта необходимо поднять уровень воды в реках до четырех метров, сообщил **министр транспорта Виталий Савельев**. Сейчас он ниже трех метров. Если уровень поднимется, на реках не только активизируется пассажирское сообщение, но наладятся и грузоперевозки, считает он.

Больной темой назвал **Хуснуллин** городской транспорт. Чем меньше люди проводят в пути, тем они лучше работают и качественнее живут, подчеркнул **Хуснуллин**. В городской транспорт необходимо интегрировать железную дорогу, считает **вице-премьер**.

<https://rg.ru/2021/06/03/reg-szfo/husnullin-neobhodimo-zanimatsia-razvitiem-vodnogo-transporta.html>

На ту же тему:

<https://iz.ru/1173583/2021-06-03/khusnullin-ukazal-na-neobkhodimost-razvitiia-vodnogo-transporta>

Комментарий Минтранса

РОССИЯ 1; 2021.06.03; В РОССИИ ПОЯВИТСЯ ПЕРВЫЙ «ЗЕЛЕНый КОРИДОР» ДЛЯ БЕСПИЛОТНЫХ ГРУЗОВИКОВ

Беспилотные автомобили сделают дорожное движение эффективнее и безопаснее, уверены эксперты.

В России на трассе М-11 (Москва – Санкт-Петербург) появится первый высокоскоростной «зеленый коридор» для беспилотного грузового транспорта. Соответствующее соглашение подписано между концерном «Национальные телематические системы» и **Минтрансом**. Произошло это в рамках Петербургского международного экономического форума.

Беспилотники должны перевозить грузы, а не тестировать технологии, отметил **замминистра транспорта России Кирилл Богданов**. По его словам, высокотехнологическая дорожная инфраструктура обеспечит

бесшовное прохождение границ и безостановочное движение грузов. Инфраструктура должна обеспечивать проезд как российских, так и иностранных беспилотников. Лишь в этом случае может быть проложен логистический коридор для автономных перевозок между Европой и Азией.

<https://www.vesti.ru/video/2304635>

РБК; АННА ЛЕВИНСКАЯ, ГЕОРГИЙ ТАДТАЕВ; 2021.06.03; ВЛАСТИ НАЗВАЛИ СРОК ПУСКА БЕСПИЛОТНИКОВ ПО ТРАССЕ ОТ МОСКВЫ ДО ПЕТЕРБУРГА

В 2024 году на трассе М-11 между Москвой и Петербургом могут начать курсировать беспилотники, к проекту уже проявил интерес крупный бизнес. Оснащение дорог необходимой инфраструктурой будет стоить до 6 млн руб. на километр

К 2024 году транспортный коридор между Москвой и Санкт-Петербургом будет подготовлен к движению беспилотных грузовиков, о старте пилотного проекта объявил сегодня на Петербургском международном экономическом форуме заместитель **министра транспорта Кирилл Богданов**. Участники проекта ожидают, что это увеличит скорость перевозки грузов и позволит снизить ее стоимость.

В числе участников проекта **Минтранс** называет ассоциацию «Цифровой транспорт и логистика» (ЦТЛ), предприятия КамАЗ, «Национальные телематические системы» (НТС), «СберАвтоТех», «Деловые линии», Globaltruck и «Первую экспедиционную компанию» (ПЭК), а также ретейлера X5 Group.

Сами беспилотники заезжать в города, по крайней мере на первом этапе, не будут. Для них на подъездах к Москве и Санкт-Петербургу на М-11 организуют специальные хабы. В районе Твери должны построить северный обход, чтобы исключить выезд беспилотных грузовиков на реконструированный участок трассы М-10.

Выступавший на сессии по развитию цифрового транспорта замминистра **Богданов** оценил дополнительные затраты на оснащение дорог, для того чтобы их мог использовать беспилотный транспорт, в 4–6 млн руб. на 1 км. Стоимость строительства километра федеральной трассы составляет около 1 млрд руб., то есть речь идет об увеличении этого показателя менее чем на 0,5%.

По расчетам **Минтранса**, использование беспилотников на трассе Москва – Петербург позволит к 2030 году увеличить на 25% коммерческую скорость (с 60 до 75 км/ч) доставки грузов в течение одного дня и более чем на 10% снизить себестоимость перевозки для логистических компаний.

По словам **Богданова**, вслед за трассой между Москвой и Санкт-Петербургом в России должны появиться и другие транспортные коридоры

для беспилотников. В частности, в их сеть планируется включить трассу М-12 между Москвой и Екатеринбургом. Всего до 2030 года в беспилотные коридоры будет включено 19,5 тыс. км федеральных дорог.

О планах по запуску беспилотников между Москвой и Петербургом было известно и раньше, однако участники проекта называли иные сроки. В 2019 году на Восточном экономическом форуме (ВЭФ) гендиректор «Национальных телематических систем» Алексей Нащекин анонсировал запуск беспилотного движения между двумя столицами в 2022 году.

<https://www.rbc.ru/business/03/06/2021/60b878a09a7947f108341ffb>

ТАСС; 2021.06.03; ЦИФРОВОЙ ПРОЕЗДНОЙ IATA PASS МОЖЕТ ЗАРАБОТАТЬ В РОССИИ В 2021 ГОДУ

Цифровой проездной IATA Travel Pass может заработать в России в 2021 году – как и во всем мире. Об этом журналистам в кулуарах ПМЭФ-2021 сообщил заместитель министра транспорта Кирилл Богданов.

«Последний раз встречались с ними [с IATA], они называли [год запуска приложения] 2021 год. То есть в мире заработает в 2021 году, и Россия сразу присоединится», – сказал он. Богданов отметил, что сразу несколько российских перевозчиков тестируют приложение.

«Первые рейсы [для тестирования] – это, конечно, Лондон и Европа, вторая волна – это, наверное, Азия, Япония и дальше, я надеюсь, Северная Америка», – добавил он.

Богданов объяснил, что для запуска приложения в России необходимо будет внести соответствующие изменения в федеральные авиационные правила.

Ранее сообщалось, что «Аэрофлот» с июня запустит тестирование цифрового проездного IATA Travelpass на рейсах из Москвы в Лондон. Пока приложение будут тестировать только сами сотрудники компаний.

С 15 марта авиакомпания Singapore Airlines первой в мире запустила в тестовом режиме мобильное приложение Международной ассоциации воздушного транспорта, в которое загружаются сведения о вакцинации пользователя, его тестировании на коронавирус, наличии или отсутствии антител. Приложение IATA пока действует на рейсах из Сингапура в Лондон.

<https://tass.ru/ekonomika/11547807>

ИЗВЕСТИЯ; СЕРГЕЙ ГУРЬЯНОВ; 2021.06.04; НЕБЕСНЫЙ СВОД: КОГДА ПЕРЕСТАНУТ ПАДАТЬ ПАРАПЛАНЫ И ДЕЛЬТАЛЕТЫ; ДОРОГОВИЗНУ ОБУЧЕНИЯ И ДОКУМЕНТАЦИИ ЭКСПЕРТЫ НАЗЫВАЮТ ОДНОЙ ИЗ ГЛАВНЫХ ПРИЧИН АВАРИЙ СВЕРХЛЕГКИХ АППАРАТОВ

Под Екатеринбургом на днях разбился мотопараплан. Один из пострадавших в аварии скрылся, второй – впал в кому и вскоре скончался. Первое, что обычно предлагается для предотвращения подобных инцидентов – зарегулировать сегмент сверхлегкой авиации, чтобы можно было контролировать любителей подняться в небо на простейших аппаратах без каких-либо навыков. Опрошенные «Известиями» эксперты уверены, что проблема как раз обратная – излишняя зарегулированность не позволяет отрасли развиваться. Однако у **Минтранса** другое мнение.

Крылом в дерево

Мотопараплан разбился в ночь на воскресенье в 50 км от города Первоуральска Свердловской области, возле Нижнего Села. Об этом сообщили в региональном ГУ МВД России. Отмечается, что во время полета пилот задел крылом дерево, и аппарат упал.

Одним из пострадавших оказался ранее судимый за незаконный оборот оружия житель Екатеринбурга 1979 года рождения. Он был госпитализирован с переломом основания черепа, позже впал в кому, а вскоре скончался в больнице.

Его 28-летний пассажир, житель Среднеуральска, остался в живых и, более того, скрылся с места происшествия. Через несколько часов он обратился в больницу за помощью, но госпитализация ему не потребовалась. Его разыскивают, чтобы установить точные обстоятельства крушения.

В МВД отметили, что разрешения на полеты в районе падения аппарата не выдавались. Поврежденный мотопараплан изъят, возбуждено уголовное дело по ч. 1.1 ст. 263 УК РФ «Нарушение правил безопасности движения и эксплуатации воздушного транспорта лицом, управляющим сверхлегким воздушным судном, повлекшее по неосторожности причинение тяжкого вреда здоровью человека».

Инциденты с аппаратами сверхлегкой авиации (СЛА) повторяются с пугающей периодичностью. Так, в марте в Челябинской области разбился дельталет под управлением 45-летнего жителя Челябинска, он скончался от полученных травм. В декабре 2020 года в Калужской области разбился летевший на параплане известный экстремал Глеб Мишугин. В июне того же года общественный резонанс получила история о разбившемся в Сочи жителе Красноярска.

Летают по-партизански

В Федерации спорта сверхлегкой авиации Свердловской области сообщили «Известиям», что не знакомы с обстоятельствами инцидента под Первоуральском – разбившиеся не были членами федерации, их не видели на соревнованиях, и неизвестно, кто их обучал полетам на мотопараплане.

– Нельзя покупать мотопараплан, не умея на нем летать, – сказал «Известиям» глава свердловской федерации Сергей Суклета. – И тут вопрос в качестве обучения. Одно дело, когда показал, как летать, друг, другое дело – заниматься в клубе. У нас есть система школ и клубов, где занимаются обучением. Самостоятельно этого делать не надо.

По словам Суклеты, длительность обучения может быть разной, но это, как правило, не меньше полугода, включая теоретическую подготовку. В клубах Свердловской области лекции и спортивное обучение идет параллельно и продолжается около года. Совершенствование, заметил Суклета, продолжается всю жизнь.

Мотопланерист, двукратный чемпион мира Игорь Потапкин заметил: такие инциденты очень часто получают слишком большой резонанс, хотя аварий на наземном транспорте происходит значительно больше.

– Авария на мотопараплане почему-то рассматривается как нечто из ряда выходящее, – сказал он «Известиям». – Но никто не безупречен, все ошибаются. Люди на борту не хотели аварии, а в причинах надо детально разбираться. Может быть, погода тому виной, может, что-то еще.

По его словам, аварии в сегменте сверхлегкой авиации могут быть связаны с тем, что люди боятся заниматься этим легально, потому что это может оказаться слишком дорогим удовольствием.

– Люди стараются пойти по пути наименьшего сопротивления, особенно финансового, потому что если делать всё легально, получать документы, взять дельтаплан весом свыше 115 килограммов, то только за сертификат летной годности ежегодно придется платить около 100 тыс. рублей, а то и больше, – говорит Потапкин. – И человек, желающий полетать, не может себе этого позволить. Обучение проходят через интернет, летают попартизански.

Как на «Боинге»

Заместитель президента Объединенной федерации сверхлегкой авиации России Алексей Кобызев поясняет: в России летательные аппараты весом до 115 кг находятся в нерегулируемом сегменте – государство не следит за полетами на этих воздушных средствах, не требует их регистрации. Однако переход в сегмент свыше 115 кг оборачивается очень серьезными проблемами для владельцев летательных аппаратов.

– Весь остальной моторный сегмент зарегулировали так, что в мире – ни на соревнованиях, нигде – нас нет, – заявил «Известиям» Кобызев. – На сверхлегкую авиацию весом более 115 кг и на пассажирский «Боинг» у нас распространяется примерно одинаковый набор требований. Из-за этого полностью остановилось развитие СЛА и как вида спорта, и как сегмента авиации.

С этой проблемой Кобызев в апреле выступал в Совете Федерации. И отмечал: можно летать на дельтаплане на высоте до 6 км и быть никому не интересным, но стоит превысить порог в 115 кг, и сразу появляются требования о прохождении медкомиссии с завышенными требованиями, как для авиационного персонала, которая стоит 35 тыс. руб. в год; требования о получении удостоверения пилота сверхлегкого воздушного средства, обучение на которого может обойтись в 600 тыс. руб.; требования о получении сертификата летной годности – в зависимости от региона это стоит до 150 тыс. руб. ежегодно. За каждый полет без разрешения грозит штраф в 60 тыс. рублей.

По словам Кобызева, такое регулирование привело к тому, что в стране сверхлегкая авиация хоть как-то развивается только в сегменте до 115 килограммов. При этом в мире облегченное регулирование касается самолетов до 495 килограммов.

Регулирование этого вопроса в разных странах сильно различается. В Великобритании, например, для полетов на сверхлегких воздушных судах необходима лицензия, в Новой Зеландии требуют проведение тестирования на выносливость самолета при первом полете. В США официально не нужны ни лицензия, ни тренировки.

Вопрос, который поднимают в российской федерации СЛА, заключается в том, что регулирование в сегменте от 115 кг до 495 кг в России слишком жесткое, фактически приравненное ко всей остальной воздушной отрасли. И в итоге сверхлегкая авиация в стране находится в упадке.

Авиация в резервации

Игорь Потапкин рассказывает, как в прошлом году он руководил проектом «Перелет 2020» и вместе с другими спортсменами пролетел на мотопарапланах от Санкт-Петербурга до Владивостока.

– Я посмотрел на авиацию в стране в целом, в том числе сверхлегкую, – рассказал он. – Она развита ниже плинтуса, аэродромы брошены. А самолеты принесли бы помощь – в тушении пожаров, в медицине...

Он считает, что причина здесь – закручивание гаек, даже подразделения ДОСААФ, которые раньше занимались обучением пилотов-любителей, сейчас закрываются.

– У нас сегмент сверхлегкой авиации загнан в резервацию, – согласен с ним Кобызев. – Нет массовости, отсутствует селективный отбор через систему кружков: в школе были сначала планерный, авиамодельный кружок, затем начинались парапланы, дельтапланы, планеры. И к 18 годам человек был сформирован: было понятно, кому можно летать, а кому лучше не связываться с авиацией. И легко шел отбор в военные училища, в училища гражданской авиации. Сейчас же отбирают просто по ЕГЭ и физическому состоянию, а потом, потратив огромные деньги на студентов, понимают, что они не могут летать – и отчисляют людей как негодных к летной работе.

По словам Кобызева, проблема еще и в том, что учебным центрам, которые могли бы готовить пилотов СЛА, стало просто невыгодно работать из-за требований, которые прописаны для них. **Росавиация** в начале 2010-х потребовала готовить пилотов СЛА только в специализированных училищах, которые из-за больших расходов на исполнение всех требований установили очень высокую стоимость – до 700 тыс. руб. – и лишились учеников.

Отсутствие обучения, а также слишком серьезная зарегулированность сегмента после 115 кг, где всё должно делаться по лекалам «большой авиации», говорит Кобызев, приводит к тому, что люди на мотопарапланах «прячутся по кустам и разбиваются».

– Достаточно того, что вся сверхлегкая авиация – очень простая, – заявил он. – Ее нужно вывести из-под попыток госрегулирования, как большую авиацию, подняв порог со 115 до 495 кг.

По его мнению, это даст огромный толчок развитию сверхлегкой авиации, которую можно применять не только в спорте, но и в туризме, для доставки посылок, для экологического мониторинга, в сельском хозяйстве и многих других сферах.

Еще жестче

В **Минтрансе** «Известиям» заявили, что, напротив, предлагают внести изменения в Воздушный кодекс, как раз изъяв исключения, предусмотренные для воздушных судов массой конструкции 115 кг и менее.

– В случае принятия **федерального закона, предусматривающего внесение изменений в Воздушный кодекс, от лица, управляющего данной категорией сверхлегких воздушных судов, будет требоваться прохождение подготовки по утвержденной программе, а также получение свидетельства пилота сверхлегкого воздушного судна или частного пилота,** – сообщили в министерстве. – Кроме того, предполагается организация учета данных воздушных судов.

При этом мнения об увеличении массы конструкции сверхлегких воздушных судов, не подлежащих учету, по словам представителей **Минтранса**, не соответствуют международной практике.

– **Минтранс не поддерживает данные предложения в связи с тем, что отсутствие требований и контроля за авиационным персоналом, выполняющим полеты на данной категории воздушных судов, а также требований к их летной годности, влечет за собой рост рисков негативных последствий**, – отметили в министерстве. – **Это связано со способностью таких воздушных судов поднимать в воздух большее количество людей, а также возможностью причинения крупного ущерба на земле в случае аварии.**

Система авторитетов

Эксперты между тем уверены, что как раз меньшее регулирование СЛА, а не его ужесточение, положительно отразится на безопасности полетов – когда появится возможность развивать сверхлегкую авиацию, клубы и федерации займутся саморегулированием в этой сфере.

– Во всем мире сверхлегкие суда регулируются через общественные организации, в которых они зарегистрированы, через спортивные федерации, – сказал Кобызев. – Безопасность в этом случае будет обеспечена не меньше, чем та, что изображают сейчас, а на самом деле даже в большей степени, потому что заниматься этим будут специалисты, которые знают всю подноготную, знают каждое судно и каждого пилота.

Уберечь тех пилотов, которые не идут учиться в клубы, считает Кобызев, можно только через повышение общего уровня авиационной культуры.

– Пока люди видят, что всё запрещено, всё под надзором, они прячутся, – заметил он. – А само воздушное судно при этом достаточно доступно для покупки. Это и ведет к повышению уровня опасности.

С ним согласен Сергей Суклета, который заметил, что люди должны летать не сами по себе, а в рамках профессиональных организаций.

– Нужна система авторитетов, – говорит он. – В клубе всегда подскажут – можно сегодня лететь или нет, подаются заявки на полеты, ведутся летные книжки. Кинетическая энергия и скорость у СЛА минимальны – мопедные, 30–40 км/ч. Вес небольшой. Это такой воздушный велосипед. Но тут, если человек летает самостоятельно, он оторван от реальности и может неправильно оценить ситуацию.

Несколько недель назад сообщалось, что **Минтранс** хочет упростить требования к малой – и в том числе сверхлегкой – авиации. Новые правила, говорится в проекте закона, позволят создавать комфортные условия «для развития существующих и появления новых перевозчиков, выполняющих

коммерческие воздушные перевозки на сверхлегких и легких воздушных судах».

Минтранс подтвердил «Известиям», что работает над переизданием Федеральных авиационных правил, устанавливающих требования к эксплуатантам, которые выполняют коммерческие воздушные перевозки грузов, почты, пассажиров и багажа.

– **Новые правила предусматривают в том числе устранение избыточных административных барьеров для использования сверхлегких и легких воздушных судов, – указали в ведомстве. – В настоящее время проект приказа проходит внутриведомственное согласование.**

В **Росавиации** на момент публикации материала на запрос «Известий» не ответили.

<https://iz.ru/1172450/sergei-gurianov/nebesnyi-svod-kogda-perestanut-padat-paraplany-i-deltaety>

КОМСОМОЛЬСКАЯ ПРАВДА; 2021.06.03; НА ПМЭФ ОБСУДИЛИ ОДИН ИЗ ПРИОРИТЕТОВ СИБИРСКИХ РЕГИОНОВ – РАЗВИТИЕ МАЛОЙ АВИАЦИИ

О том, почему эта тема так важна, рассказал Геннадий Гусельников, председатель Исполкома Межрегиональной ассоциации экономического взаимодействия субъектов РФ «Сибирское соглашение»

Дискуссия о региональной авиации на площадке «Сибирского соглашения».

Геннадий Гусельников, председатель Исполкома Межрегиональной ассоциации экономического взаимодействия субъектов РФ «Сибирское соглашение», стенд которой представлен на Петербургском международном экономическом форуме, рассказал о главных итогах первого выставочного дня.

– Геннадий Геннадьевич, прошел первый день крупнейшего международного мероприятия с начала пандемии. Какие эмоции испытываете?

– Главная эмоция – то, что у нас получилось. Получилось начало, получился этот проект. Надеюсь, что и последующие дни пройдут так же гладко. Мы заочно работали с регионами над этой сложной задачей. Здесь все встретились и получили удовольствие от полученного результата. Надеюсь, это принесет пользу и всем сибирякам.

– С чем приехала на форум ваша делегация?

– Мы привези много идей, которые объединены в один инвестиционный проект под названием «Большая Сибирью». Сегодня сделали первый шаг – презентовали проект по развитию малой авиации, и рассчитываем на

получение поддержки по этому вопросу. На получение федерального финансирования, на интерес инвесторов.

Геннадий Гусельников (с микрофоном) говорит, что главная проблема, которую предстоит решить – транспортная доступность регионов.

– Как я понимаю, развитие малой авиации – один из приоритетов сибирских регионов и задача, над которой вы давно работаете?

– Главная проблема, которую мы сегодня должны решить, – это транспортная связанность наших регионов, наших муниципальных образований. Это – основа экономики, транспорт – автомобильный, железнодорожный, речной – очень важны. А малая авиация особенно, потому что у нас более двухсот населенных пунктов не имеют постоянной транспортной связи с нашими региональными центрами. И эту задачу мы пытаемся вместе решить.

На площадке «Сибирского соглашения» в дискуссии на эту тему принял участие глава Росавиации Александр Нерадько. Он заявил, что успех решения проблемы в сфере малой авиации зависит от слаженности действий, как представителей власти разных уровней, так и частных компаний, которые готовы финансировать тот или иной проект, например, строительство аэровокзала.

– Совместная деятельность трех уровней – федеральной власти, власти субъектов РФ и государственно-частного партнерства – дает свои результаты, – сказал Александр Нерадько.

<https://www.kp.ru/daily/27286/4423255/>

ПМЭФ – 2021

ПЕРВЫЙ; КОНСТАНТИН ПАНЮШКИН; 2021.06.03; О КОНТРАКТАХ НА СОТНИ МИЛЛИАРДОВ РУБЛЕЙ ОБЪЯВЛЕНО НА ПЕТЕРБУРГСКОМ МЕЖДУНАРОДНОМ ЭКОНОМИЧЕСКОМ ФОРУМЕ

Петербург. О контрактах на сотни миллиардов рублей объявлено сегодня на экономическом форуме, сверхнасыщенном после паузы в минувшем году, трудном для всего мира из-за пандемии. Как справляется наша страна, **Владимир Путин** говорил во время видеомоста с Северной столицей.

Общаться с гостями форума приходится на бегу. Дискуссий и переговоров здесь столько, что времени едва хватает на сон.

«Рабочий день с семи и до 12», – говорит председатель совета директоров группы компаний «Ренова» Виктор Вексельберг.

Те, кто пророчил форуму усеченную программу, ошиблись. Только сегодня расписание сессий и дискуссий на 50 страниц. А кроме того, частные переговоры и сделки. Вот, например, соглашение подписывают главы «Газпромнефти», ВТБ и «Аэрофлота» о внедрении блокчейн-технологии для оплаты авиатоплива.

«Компания «Газпромнефть» к разработке данной блокчейн-платформы приступила в 2018 году, был реализован пилот. И в настоящий момент эта технология уже успешно работает и применяется в двух аэропортах: в аэропорту Новосибирска и Мурманска. Важное, полезное технологическое решение, оно позволяет значительно сократить сроки оплаты за поставленное топливо. Если раньше на это уходили дни, то теперь оплата расчета занимает всего 15-20 секунд. То есть оплата происходит, по сути, в режиме онлайн. Ну и, безусловно, это позволяет сократить как финансовые издержки, так и повысить финансовую безопасность. Это как раз тот пример, когда новые цифровые продукты, новые цифровые решения облегчают жизнь не только потребителям, но и бизнесу», – отметил председатель правления «Газпромнефти» Александр Дюков.

«Фактически у нас самолеты будут заправляться, как на бензоколонке: подъехал, налил, тут же рассчитался и полетел дальше. Такого сейчас нет. Сейчас расчеты идут несколько дней. Конечно, это прорывное решение», – сказал президент-председатель правления Банка ВТБ Андрей Костин.

Самые масштабные контракты форума подписываются в присутствии президента. Например, инвестиции в разработку платинового месторождения в Красноярском крае – 570 миллиардов. Новая дорога в обход Тольятти – еще 120 миллиардов рублей.

«Реализация этих проектов обеспечит компаниям и регионам солидные финансовые дивиденды, послужит хорошим стимулом для увеличения объема выпуска востребованных товаров и услуг, будет создавать современные рабочие места, серьезно укреплять, модернизировать в регионах производственную, транспортную, туристическую и другую востребованную инфраструктуру, – отметил Владимир Путин. – В свою очередь, государство готово оказать подобным проектам необходимую поддержку, в том числе за счет создания комфортной регуляторной среды. Рассчитываю, что реализация сегодняшних соглашений станет примером эффективной совместной работы органов власти, государственных и частных компаний».

https://www.1tv.ru/news/2021-06-03/407618-o_kontraktah_na_sotni_milliardov_rublej_ob_yavleno_na_peterburgskom_mezhdunarodnom_ekonomicheskom_forume

R24; 2021.06.04; МИХАИЛ ПОЛУБОЯРИНОВ: «АЭРОФЛОТ» ВХОДИТ В СВОЮ НОРМАЛЬНУЮ РАБОТУ. ИНТЕРВЬЮ НА «РОССИИ 24»

В Санкт-Петербурге продолжается Международный экономический форум. Одной из тем стала воздушная блокада Белоруссии странами Евросоюза. Как эта ситуация сказалась на рейсах «Аэрофлота»? Об этом и не только рассказал генеральный директор, Председатель Правления ПАО «Аэрофлот» Михаил Полубояринов.

<https://www.vesti.ru/video/2305019>

R24; 2021.06.03; БЕГЛОВ: ПЕТЕРБУРГ И ЛЕНИНГРАДСКАЯ ОБЛАСТЬ СТРОЯТ ОБЩИЙ ТРАНСПОРТНЫЙ КАРКАС. ИНТЕРВЬЮ НА «РОССИИ 24»

Санкт-Петербург предполагает на ПМЭФ подписать порядка 30 контрактов с ВТБ, Сбером, РЖД, авиакомпанией «Пулково», аэропортом, Санкт-Петербургским университетом. В проектах Широкая скоростная магистраль стоимостью 180 миллиардов рублей. Это часть транспортного каркаса, который Северная столица делает вместе с Ленинградской областью, рассказал губернатор Санкт-Петербурга Александр Беглов. Также город нацелен на то, чтобы создавать в нем научные центры.

<https://www.vesti.ru/video/2304637>

R24; 2021.06.03; АЛЕКСЕЙ РАХМАНОВ: МЫ ПРЕДЛАГАЕМ МИРУ ТЕМУ, ПО КОТОРОЙ НЕВОЗМОЖНО РУГАТЬСЯ. ИНТЕРВЬЮ НА «РОССИИ 24»

Чистая вода – тема, по которой надо договариваться, в которую необходимо инвестировать, предлагает на ПМЭФ глава Объединенной судостроительной корпорации Алексей Рахманов. В 2021 году у ОСК семь заказов на сдачу и два заказа на ремонт. Рост гражданских заказов выводит корпорацию к рекордной выручке в 92 миллиарда рублей.

<https://www.vesti.ru/video/2304620>

РОССИЯ 1; 2021.06.03; ЭКОНОМИЧЕСКИЙ ФОРУМ В ПЕТЕРБУРГЕ: СЕВЕРНАЯ СТОЛИЦА РАДУШНА КАК НИКОГДА. ВЕСТИ В 20:00

С Международного экономического форума в Петербурге продолжают приходить новости. Ведущие бизнесмены, экономисты и менеджеры заключают контракты, выступают с заявлениями – и, разумеется, общаются со СМИ.

<https://www.vesti.ru/video/2304859>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; 2021.06.04; ПРОЕКТЫ С ГАРАНТИЕЙ; ВЛАДИМИР ПУТИН ПРИНЯЛ УЧАСТИЕ В ЦЕРЕМОНИИ ПОДПИСАНИЯ ИНВЕСТИСОГЛАШЕНИЙ НА ПМЭФ

В четверг на Петербургском международном экономическом форуме (ПМЭФ) состоялось первое мероприятие с участием президента. В формате видеоконференции **Владимир Путин** выступил на церемонии подписания важных инвестиционных соглашений. России удастся преодолеть сложности пандемии, и экономика выходит из сложной ситуации, готовая достичь новых рубежей, заявил он.

«С некоторыми из присутствующих мы уже с утра ведем некоторые дискуссии, прямо только что закончили. Вижу их в зале уже», – отметил оперативность участников форума президент. Констатируя, что уже активно идут деловые встречи, подписывается ряд важных соглашений, **Путин** перечислил некоторые из них, которые решили заключить в его присутствии. Один из ведущих институтов развития – «ВЭБ.РФ», группа ВТБ и компания «Русская платина» планируют финансировать разработку Черногорского платинового месторождения в Красноярском крае. Совокупные инвестиции в масштабный проект должны составить 570 млрд рублей. «При этом будет использован механизм «фабрики проектного финансирования», который позволит снизить рыночные риски», – заметил **Путин**. В рамках такого механизма уже реализуется 16 проектов с общим объемом инвестиций порядка 1,3 трлн рублей.

«Успешное развитие регионов и России в целом во многом зависит от современной транспортной инфраструктуры», – президент перешел к следующему соглашению – о строительстве обхода города Тольятти с мостовым переходом через Волгу. Инвестиции в проект – порядка 120 млрд рублей. Он позволит модернизировать важный участок международного маршрута Европа – Западный Китай. Еще одно значимое соглашение подписало правительство Тульской области – о создании мясоперерабатывающего кластера на территории опережающего социально-экономического развития «Ефремов». Общая сумма вложений – 50 млрд рублей.

«И конечно, мы активно развиваем в России инфраструктуру туризма и отдыха, в том числе в таком исключительно популярном для наших граждан регионе, как Крым», – сказал президент. На полях форума заключается целый ряд соглашений о реализации проектов на полуострове. **Путин** назвал два: о строительстве нового курортного комплекса, в который будет вложено 14 млрд рублей, и о создании тематического парка развлечений и курортно-гостиничного комплекса общим объемом инвестиций около 16 млрд рублей.

«Реализация этих проектов обеспечит компаниям и регионам солидные финансовые дивиденды. Послужит хорошим стимулом для увеличения

объема выпуска востребованных товаров и услуг, будет создавать современные рабочие места, серьезно укреплять, модернизировать в регионах производственную, транспортную, туристическую и другую востребованную инфраструктуру», – сказал Путин. Государство готово оказать подобным проектам необходимую поддержку, в том числе за счет создания комфортной регуляторной среды, заверил он. Президент рассчитывает, что реализация соглашений станет примером эффективной совместной работы органов власти, государственных и частных компаний.

Работа продолжается, несмотря ни на какие сложности, в том числе связанные с эпидемией коронавируса, заявил президент. «Лучшее подтверждение тому – результаты работы российской экономики в целом», – подчеркнул он, пообещав еще рассказать об этом в своей речи на форуме. «Но вы знаете это лучше, чем кто-либо, вы чувствуете это все в ходе практической работы в ежедневном режиме... В значительной степени благодаря вам и вашим коллегам России удастся преодолеть те сложности, с которыми столкнулся весь мир на протяжении предыдущего года, и экономика наша выходит из той сложной ситуации, в которой все мы оказались», – отметил Путин. Президент надеется, что получится – без всяких сомнений – достичь новых рубежей. «И правительство делало и будет делать все для того, чтобы вас поддержать», – заверил он бизнесменов.

<https://rg.ru/2021/06/03/putin-zaiavil-o-vyhode-ekonomiki-rf-iz-slozhnoj-situacii-posle-pandemii.html>

На ту же тему:

<https://tass.ru/ekonomika/11553221>

РИА НОВОСТИ; 2021.06.03; ХУСНУЛЛИН: ЗА 3 ГОДА РАЗМЕСТИМ ИНФРАСТРУКТУРНЫЕ БОНДЫ НА 150 МЛРД РУБЛЕЙ

Правительство России рассчитывает в ближайшие три года разместить инфраструктурные облигации на 150 миллиардов рублей, сообщил РИА Новости в кулуарах Петербургского международного экономического форума (ПМЭФ) вице-премьер РФ Марат Хуснуллин.

«Все проблемы решить сложно, пока мы для себя поставили задачу – за три года выпустить на 150 миллиардов рублей облигаций. Первый транш в 10 миллиардов рублей дает возможность привлечь около 100 миллиардов инвестиций в стройку», – сказал он.

Зампред правительства уточнил, что регионом, который получит финансирование за счет первого транша инфраструктурных бондов станет Тюменская область, похожие процессы отрабатываются с Нижним Новгородом, Липецком, Сахалином и Кемеровской областью.

«Постараемся все 150 миллиардов рублей освоить. Если мы их разместим, то объем инвестиций в стройку превысит 1 триллион, это будет прорыв», – подчеркнул он.

<https://realty.ria.ru/20210603/bondy-1735408027.html>

РИА НОВОСТИ; 2021.06.03; ХУСНУЛЛИН РАССКАЗАЛ НА ПМЭФ О РАЗВИТИИ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ РОССИИ

План развития транспортной инфраструктуры России определен на годы вперед, при этом необходимым условием качественного рывка в этой сфере является взаимосвязь различных направлений и уровней транспортного развития страны, рассказал на Петербургском международном экономическом форуме (ПМЭФ) вице-премьер РФ **Марат Хуснуллин**.

По словам чиновника, транспортная инфраструктура остается важным направлением работы правительства.

«Мы делаем многое в этом направлении, в том числе стараемся привлекать средства инвесторов. Это все пойдет на создание опорной транспортной сети в стране – автомобильных дорог. Здесь мы понимаем развитие до 2030 года. И наша задача увязать федеральные, региональные и муниципальные дороги по срокам и по приоритетам, чтобы все-таки до 2024 года довести 85% дорог в 105 крупнейших агломерациях страны и 65% дорог региональных до нормативного состояния», – сказал Хуснуллин.

Второй большой блок работы – это развитие железных дорог в стране, в том числе как вида городского транспорта, добавил вице-премьер.

«Мы должны на десятки миллионов тонн увеличить пропускную способность в сторону Тихого океана и тихоокеанских стран. Активно занимаемся развитием железных дорог как вида городского транспорта, это наша колоссальная перспектива, мы с РЖД буквально за последние полгода отработали восемь регионов, где можно это внедрять. Там ведется проектирование или строительство», – рассказал он.

Воздушный и водный транспорт также находятся в фокусе внимания кабмина, сказал Хуснуллин.

«Мы пересматриваем подходы к связям именно через авиасообщение. Это и большая, и малая авиация. Также у нас новая задача все-таки возродить транспортные магистрали через водные пути, увязав их со всеми видами транспорта», – указал он.

По словам Хуснуллина, городской транспорт пока во многом остается «больной» темой.

«Это болезненная тема. Мы понимаем и состояние дорог и подвижных составов. И инструменты в виде облигаций и инфраструктурных кредитов даем возможность на них развивать городской транспорт», – рассказал он.

<https://realty.ria.ru/20210603/khusnullin-1735370066.html>

РИА НОВОСТИ; 2021.06.03; ХУСНУЛЛИН ОТМЕТИЛ РОСТ ТЕМПОВ СТРОИТЕЛЬСТВА И РЕМОНТА ДОРОГ В 2021 ГОДУ

Темпы строительства и ремонта дорог в РФ в текущем году превосходят уровень 2020 года, заявил **вице-премьер** правительства России **Марат Хуснуллин**.

«В прошлом году, несмотря на коронавирус, мы все показатели перевыполнили – на 12% больше построили и отремонтировали дорог. В этом году – я каждую неделю провожу штаб – я смотрю, что темп строительства и ремонта даже выше, чем в прошлом году», – сказал **Хуснуллин** в эфире «Соловьев live».

Он добавил, что объемы строительства дорог в стране растут, но «их всегда не хватает».

В ноябре прошлого года **Хуснуллин** заявил, что объемы дорожного строительства в России в 2020 году, несмотря на пандемию коронавируса, превзошли запланированные результаты. **Вице-премьер** отметил, что таким высоким результатам ключевым образом способствовало то, что в период пандемии в России было принято решение не останавливать строительство дорожных объектов.

<https://realty.ria.ru/20210603/khusnullin-1735364355.html>

РИА НОВОСТИ; 2021.06.03; В ВОСЬМИ ГОРОДАХ РОССИИ ГОТОВЯТ ПРОЕКТЫ Ж/Д ГОРОДСКОГО ТРАНСПОРТА

В восьми российских городах прорабатывается возможность создания городского транспорта на базе железной дороги, сообщил **РИА Новости** в кулуарах Петербургского международного экономического форума (ПМЭФ) **вице-премьер** России **Марат Хуснуллин**.

«Проработано пока восемь основных городов. Глубоко изучаем тему в **Казани, Екатеринбурге, Севастополе, Уфе, Нижнем Новгороде, Новосибирске, Краснодаре** и агломерации **Самара – Тольятти**», – уточнил он.

По словам **вице-преьера**, на эту программу пока закладывается финансирование в ближайшей перспективе в размере 8 миллиардов рублей,

однако на горизонте до 2030 года для создания линий рельсового транспорта с участием РЖД может потребоваться 100 миллиардов рублей.

«Схему финансирования пока собираем: где-то будут использоваться средства РЖД, где-то инфраструктурные займы регионов, а где-то есть инвесторы, которые готовы вкладываться и участвовать в этих проектах», – сообщил Хуснуллин.

<https://realty.ria.ru/20210603/transport-1735412494.html>

ТАСС; 2021.06.03; РОССИЯ ПРОРАБАТЫВАЕТ ВОЗМОЖНОСТЬ СОЗДАНИЯ МАРШРУТА ДЛЯ БЕСПИЛОТНЫХ АВТО ДО КИТАЯ

Россия прорабатывает возможность создания логистического коридора от Санкт-Петербурга до Китая с возможностью движения беспилотного транспорта. Об этом на полях ПМЭФ рассказал вице-премьер России **Марат Хуснуллин**.

«Очень надеемся отработать (для беспилотного движения – прим. ТАСС) участок: М-11, ЦКАД и далее «Европа – Западный Китай» (транспортный коридор, включающий строящуюся новую трассу Москва – Казань – прим. ТАСС). Буквально на прошлой неделе провел совещание с казахскими коллегами о возможности продления до Китая беспилотного маршрута. Мы договорились создать рабочую группу. И потенциально, чтобы до Китая могла идти такая беспилотная техника», – отметил он в интервью телеканалу РБК.

Хуснуллин указал, что Россией сделан серьезный прорывной шаг в цифровых технологиях. **«Вот дорога ЦКАД и дорога М-11 до Санкт-Петербурга, они уже позволяют сегодня работать с беспилотниками. По ЦКАДу мы беспилотники уже запустили. Не тестовый вариант, а прям вот, уже выпустили. Они пока везут всего четыре тонны. И смотрятся очень необычно – низкая машина без кабины»,** – пояснил он.

По словам **Хуснулина**, после успешного эксперимента с беспилотниками на ЦКАД необходимо следующим шагом развивать логистическую инфраструктуру. **«Чтобы вокруг ЦКАДа построить логистику, и перевозить между этой логистикой будет беспилотник. Пока это работает внутри части ЦКАДа, а надо, чтобы весь ЦКАД так работал»,** – подчеркнул он. Также вице-премьер добавил, что производителем грузовиков, которые смогут работать в таком беспилотном режиме, будет «Камаз».

Ранее на ПМЭФ **Министерство транспорта РФ** подписало с рядом компаний соглашение о создании до 2024 году беспилотного логистического коридора на трассе М-11 Москва – Санкт-Петербург («Нева»). А в целом к 2030 году общая протяженность российских трасс, оборудованных

специальными системами для движения беспилотного грузового транспорта, достигнет 19,5 тыс. км. Как добавил **Марат Хуснуллин**, на это потребуется несколько десятков миллиардов рублей.

<https://tass.ru/ekonomika/11553877>

ТАСС; 2021.06.03; ХУСНУЛЛИН СООБЩИЛ, ЧТО ПОСЛЕДНИЙ 26-КИЛОМЕТРОВЫЙ УЧАСТОК ЦКАД ДОСТРОЯТ В НАЧАЛЕ ИЮЛЯ

Строительство последнего участка Центральной кольцевой автодороги (ЦКАД) в 26 км будет завершено в начале июля. Об этом сообщил в четверг вице-премьер **Марат Хуснуллин** в эфире YouTube-канала «Соловьев Live».

«Мы в этом году практически полностью заканчиваем Центральную кольцевую дорогу. Мы в прошлом году закончили 310 км строительства и 26 км закончим ... в начале июля», – сказал он.

В конце апреля **Хуснуллин** сообщал, что готовность участка оценивается в 83%.

<https://tass.ru/ekonomika/11546399>

ИНТЕРВЬЮ: ТАСС; 2021.06.03; МАРАТ ХУСНУЛЛИН: ПЛАНИРУЕМ ПРИВЛЕЧЬ БЕЛОРУСОВ К СТРОЙКЕ КОСМОДРОМА ВОСТОЧНЫЙ

Строители из Белоруссии могли бы принять участие в работах по развитию космодрома Восточный и транспортных путей к нему. Такое мнение высказал ТАСС на полях ПМЭФ заместитель председателя правительства РФ **Марат Хуснуллин**. Также вице-премьер коснулся проблемы поиска трудовых ресурсов для масштабных строек, а также того, как правительство планирует упростить строителям подключение новых домов к сетям и найти ресурсы для экологических проектов по очистке вод.

– Марат Шакирзянович, ранее вы заявляли о том, что возможен пересмотр тарифов на техническое присоединение крупных строек к электросетям. На какой стадии сейчас это работает и как может отразиться на ценах на жилье?

– Мы уже внесли этот законопроект в Минстрой. В департамент строительства правительства внесли этот закон, провели очень большое количество согласительных совещаний с энергетиками. Сразу скажу, что все стороны проявили понимание, потому что понятно, что потребители хотят получить дешевле, а поставщики хотят продать дороже. Но базовая позиция у нас согласована. Мы с Александром Новаком буквально вчера очень подробно этот вопрос обсуждали. Я надеюсь, что закон выйдет уже в весеннюю сессию в этом году. Соответственно, условия техприсоединения упростятся и удешевятся, ведь сегодня во многих регионах это является сдерживающим фактором для роста объемов строительства.

– Насколько они удешевятся?

– Это надо смотреть конкретно по каждому проекту. Для нас более приоритетно не столько удешевление, сколько увеличение скорости присоединения, с которым всегда было много проблем. Кроме того, часто возникает вопрос при строительстве перехватывающих коммуникаций: кто должен все это переложить? Иногда это может сделать застройщик, но так как это чужое имущество, он это не имеет права делать. А чтобы акционерному обществу, которое ими владеет, провести всю нормативную процедуру по перекладке, уходит до двух лет. И все это время строитель не может работать из-за того, что не вынесена сеть. То есть существуют проблемы, не урегулированные именно на законодательном уровне. Наша задача – это урегулировать.

Вторая задача – что делать с крупным проектом комплексного развития? По сегодняшним правилам, застройщик должен заплатить вперед за все сети сразу, а строить, например, будет 10–15 лет. Поэтому обсуждаем вопрос, чтобы позволить оплачивать частями и поэтапно подводить сети к определенным объектам по мере готовности. Вот такие вопросы в чисто технической плоскости лежат, но для практикующих проектировщиков, застройщиков, инвесторов это, конечно, является серьезным сдерживающим фактором. За эту проблему мы взялись, очень активно работаем с коллегами с Минэнерго и пытаемся задачу решать.

– На недавней встрече с **вице-премьером** правительства Белоруссии Анатолием Сиваком вы договорились обсудить стоимость привлечения белорусских специалистов на стройки в России. На какой стадии работа?

– На самом деле белорусские коллеги на российском рынке уже успешно работают. Они достаточно конкурентоспособны. У меня лично есть опыт работы с ними в строительстве метро. Хочу сказать, что в соотношении «цена-качество» коллеги из Белоруссии работают неплохо. Но так как у нас сейчас в целом дефицит по строителям, мы действительно провели такую встречу. Говорили, что Минстрой мог бы быть оператором, который в хорошем смысле слова будет сопровождать белорусских строителей – на каких стройках они могут работать и по каким видам квалификации. Они зачастую заходят на российские объекты на условиях субподряда у генподрядчика. А потом у них что-то не ладится: то денег не платят, то они по цене не договорились, то еще что-то не получается. Чтобы снять эти проблемы, мы договорились, что Минстрой будет координатором этой работы. У нас есть ключевые стройки, которые нас интересуют, – это строительство железнодорожной инфраструктуры. По дорогам они неплохо строят. Они перешли на бетонные дороги уже системно и массово. Мы хотим их тоже привлечь на ряд наших объектов, чтобы они строили дороги. У нас космодром Восточный, планируем их привлечь туда. Также нас интересует

тема их участия в жилищном строительстве, в возведении метро – в общем, есть чем заниматься.

Также мы договорились с белорусами полностью синхронизировать нашу нормативную базу по строительству. Она основывалась на нормах из Советского Союза, но со временем что-то они подправили, что-то мы. Второе, о чем мы договорились, – мы возьмем их базовые строительные проекты в нашу Главгосэкспертизу, чтобы они могли свои проекты размещать для повторного применения в России. Они, наоборот, какие-то наши могут брать

– Следующий вопрос про Фонд ЖКХ. Он может получить до 150 млрд рублей из ФНБ на модернизацию объектов коммунальной инфраструктуры. Есть ли уже сроки, когда будет принято решение по конкретным проектам? Какие регионы заявили?

– Это предварительный разговор. Мы это неоднократно обсуждали у председателя правительства, доложили президенту. Президент дал поручение проработать вопрос, и решение, если состоится, то в течение двух-трех месяцев. Сейчас мы собираем проекты со всех регионов. Важно, чтобы это были проекты ЖКХ, которые имеют возможность окупаться на сроке до 25 лет. Ставку мы обсуждаем на уровне 3–4% годовых. В основном, где мы точно видим окупаемость, это проекты теплоснабжения. Но мы бы, конечно, хотели запустить проекты, менее окупаемые, но очень важные: такие, как водоочистка, очистка сточных вод. Потому что на это денег ни у кого нет, но тарифы повышать мы не можем – это социально важный аспект. Отдельные деньги нужны на замену изношенной инфраструктуры. Поэтому мы сейчас, например, рассматриваем реконструкцию очистных сооружений на Черноморском побережье. Это нужно и для экологии, и для развития населенных пунктов. Набор проектов собираем, надеемся в течение двух месяцев активно приступить к их реализации.

– В этом году был запущен механизм поддержки низкомаржинальных проектов жилого строительства. Рассматривает ли правительство расширение этой программы? Может, в рамках льготной ипотеки?

– Нет, пока мы смотрим, как профинансировать те проекты, которые не пошли по банковскому финансированию при переходе на счета эскроу. К счастью, рост объемов строительства и льготная ипотека большую часть таких низкомаржинальных проектов сделали более привлекательными для бизнеса. Поэтому острота этой проблемы снялась. У нас нет таких массовых заявок на получение финансирования, хотя в стране где-то от 12 млн до 18 млн так называемых низкомаржинальных проектов жилищного строительства. Это микрорайоны, где цена продажи квартир невысока, где разрешение на строительство получено, но они не строятся из-за того, что

нет финансовых ресурсов. Сейчас их станет меньше, но если по тем показателям, которые у нас установлены, они могут получить поддержку, то они ее получают.

– Это как-то будет синхронизировано с решениями, которые мы все завтра ждем по льготной ипотеке?

– Это вещи, не связанные между собой. Льготная ипотека – это мера для поддержки спроса. А компенсация низкомаржинальных проектов – это мера для поддержки предложения. Поэтому у них нет прямой связи. Если у нас большее количество проектов войдет в оборот, то, соответственно, больше будет и конкуренция. Тогда у нас не будет роста цен. Давайте послушаем Президента и все услышим.

– Вы недавно возглавили комиссию по развитию полигона Восточный. Какие будут ваши первые шаги?

– На самом деле, что такое комиссия по Восточному? Президентом поставлена задача увеличить объем вывоза грузов на восточном направлении практически в два раза. Сейчас первый этап: мы должны к 2024 году вывозить 180 млн тонн. Для понимания: в прошлом году мы вывозили на уровне 120 млн тонн. А вообще, потребность в той зоне по вывозу грузов – это уголь, металл, руда, лес, контейнеры – где-то 250 млн. Наша задача, по сути, – в два раза увеличить пропускную способность транспортных артерий. Как этого достигнуть? По сути, надо построить второй БАМ. Весь БАМ строили в Советском Союзе. Сейчас мы с РЖД – это ключевой интересант – должны построить фактически второй БАМ за счет строительства новых путей, реконструкции старых, внедрения новых систем направлений, за счет изменения подходов в логистике. Часть грузов, например, добывается в одном месте, а везется в порты в сторону Приморского края. А часть везется обратно. Изменение этой логистики даст возможность увеличения пропускной способности.

Эта задача требует огромной координации. Это не только стройка, но и работа с регионами, с Минприроды. Элементарные вопросы: где будут карьеры для песка? Где щебень брать? Трудовых мигрантов как будем завозить? Как будем обеспечивать безопасность? Как будем обсуждать тарифы? Какие нормативные документы нужно принять? Это требует большой координационной работы. Поэтому президент такую комиссию утвердил и назначил меня ее руководителем. В нее входят все заинтересованные ведомства, включая силовой блок. Буквально на следующей неделе я планирую провести организационное заседание этой комиссии (штаб по стройке я провожу еженедельно). Вместе с РЖД рассматриваем вопрос строительства. Где-то через две недели я планирую

очередной выезд на полигон Восточный со всеми заинтересованными лицами. То есть эту работу будем в штабном режиме вести.

– Вы упомянули привлечение мигрантов на Восточный. А программы для привлечения российских граждан на такие крупные стройки планируете развивать?

– Для экономики нам мигранты были нужны, но сейчас они стали стоить дороже, чем у нас в стране рабочие стоят, да и с их приездом в Россию сейчас много сложностей. Поэтому действительно пытаемся собрать наших рабочих, тем более что затраты на оплату труда в строительстве выросли на 50–100%. Кроме того, пытаемся с ФСИН разговаривать на этот счет и планируем с ними переобучение на какие-то специальности. Но идет пока все очень тяжело. И дефицит трудовых ресурсов очень острый.

– По возможности привлечения ФСИН к проблеме трудовых ресурсов можно ли ждать быстрых решений?

– Ключевой вопрос всей этой истории – что заключенный сам должен написать заявление, готов он работать на стройке или нет. Поэтому сейчас мы со ФСИН обсуждаем, где бы они могли работать, какие условия работы будут, что мы со своей стороны должны сделать. Если, например, говорить о полигоне Восточный, то это же надо построить жилье для них. Потом отобрать рабочие специальности, определить условия оплаты. Эту работу мы ведем. Я считаю, что инициатива хорошая. Она не новая. Вообще, на БАМе и Транссибе 100 тыс. заключенных работало. Только бесплатно. А мы предлагаем сейчас работу за деньги.

– Сколько там может заработать заключенный, как вы считаете?

– Думаю, что сопоставимо со средней зарплатой по экономике в стройсекторе. На самом деле, это неплохой подход. Да, он приводит к определенным сложностям, это безусловно. Но в целом я считаю, что на это надо идти.

<https://tass.ru/interviews/11554221>

ИНТЕРВЬЮ: ИНТЕРФАКС; 2021.06.03; МИГРАНТАМ МОГУТ РАЗРЕШИТЬ ПРИЕЗЖАТЬ НА СТРОЙКИ ПО ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ

Правительство РФ рассматривает возможность разрешить ввоз мигрантов для работы на стройках по железной дороге после обязательного тестирования на инфекции, заявил **вице-премьер Марат Хуснуллин**.

«Мы пытаемся найти баланс интересов, и договорились, что упростим механизм согласования и привоза рабочей силы крупными компаниями. Вышло изменение в регламент. Сейчас приехать могут только на самолетах, мы рассмотрели возможность заезда железнодорожным путем, то есть это

даст плюс. И обязательно тестирование и предложение о вакцинации», – сказал **Хуснуллин** в четверг в эфире студии «Известия» на Петербургском международном экономическом форуме (ПМЭФ).

Он выразил надежду, что эти меры помогут закрыть хотя бы часть дефицита рабочей силы. По его словам, сейчас в стране не хватает как минимум 1 млн строителей, из них около 100 тыс. – в Московском регионе.

В начале марта в Минстрое РФ заявляли, что на стройках страны сохраняется нехватка еще около 1,2 млн рабочих. Для решения этой проблемы Минстрой дорабатывает механизм ввоза мигрантов для восполнения дефицита. Глава ведомства Ирек Файзуллин отмечал, что в России планируется открыть учебные центры по кадровой подготовке и переподготовке специалистов.

Также рассматривается возможность привлечения на стройки заключенных.

В свою очередь **Хуснуллин** отмечал, что дефицит рабочей силы обусловлен, в том числе, закрытием границ и невозможностью привлечь иностранных рабочих.

<https://www.interfax.ru/russia/770436>

ИНТЕРВЬЮ: РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; 2021.06.04; КОГДА ОКУПИТСЯ «ДОРОГА В КИТАЙ»

Почему государству выгодно вкладываться в строительство и сколько лет будет приносить прибыль масштабная трасса «Европа – Западный Китай», специально для «РГ» на Петербургском международном экономическом форуме рассказал заместитель председателя правительства РФ **Марат Хуснуллин**.

В прошлом году, во время пандемии, дорог в России было построено даже больше, чем в 2019-м году. Строится масштабная трасса Европа – Западный Китай. Насколько сильно дорожное строительство влияет на экономику в целом?

Марат Хуснуллин: Экономика строительства автотрасс рассчитывается из нескольких составляющих. Первое – налоги, уплаченные в период строительства. Это налоги с заработной платы, налоги поставщиков материалов, проектировщиков. С каждого рубля суммарный эффект дает до 20 копеек налога. Если построим трассу за 700 млрд рублей, то 150 млрд придет в виде налогов в период, пока мы строим.

Второй блок – налоги от дальнейшей эксплуатации трассы: заправки, сервис, бизнес вокруг этого. Это дает эффект уже все оставшиеся годы – минимум 50, а реально учитывая, что мы вряд ли за это время такие же магистральные новые дороги построим, то сто лет.

Третий блок, самый главный – мультипликативный эффект, который заключается в том, насколько улучшается экономика за счет сокращения времени в пути как пассажиров, так и грузов.

Вложения в инфраструктуру как по цепочке дают возможность работать другим отраслям. Поставщики получают дополнительный плюс, часть их поставщиков тоже получают плюс. И по цепочке получается, что один рабочий в стройке задействует где-то 7-8 рабочих в других отраслях. И получается большой кумулятивный эффект, в результате которого многие объекты имеют совершенно другую окупаемость. Если пересчитать через мультипликативный эффект, то, например, дорога Европа – Западный Китай полностью окупится примерно в течение семи лет и дальше будет работать на экономику страны.

Могу сказать, что мы дорог физически построили на 12% больше, а налогов собрали на 20% больше.

Все страны пересматривают сейчас свои подходы к выходу из пандемии. И все страны приняли решения о вложениях в инфраструктуру – в дороги, в связь, в аэропорты...

Мы тоже активно занимаемся развитием этих проектов, смотрим, какая отрасль даст наиболее быстрый мультипликативный эффект. Пока видим, что самый быстрый эффект для бюджета с точки зрения денег дает жилищное строительство. Потому что мы вкладываем минимальные деньги, так как это, в основном, средства частные – либо инвесторов, либо населения.

Трассу Европа – Западный Китай больше будут строить россияне или все-таки приезжие? Сколько рабочих мест это дает?

Марат Хуснуллин: Пока у нас дороги практически не строят иностранцы, это минимальные случаи. В основном строят россияне.

На строительстве дорог в целом сейчас работает около 200 тысяч человек. Смежников в 5-7 раз больше. Перевозка щебня по железной дороге – это напрямую не дорожное строительство, но доля перевозки стройматериалов составляет у РЖД 7-8%. И таких смежников очень много. То есть в дорожном строительстве задействованы более миллиона человек. Плюс добавьте их семьи.

Налоги, которые прямо связаны со строительством, дают под 15% всех налогов. Это не учитывая косвенные. Я не считаю металлургов, которые производят металл именно для стройки, а не для машиностроения. Можно посчитать тех же транспортников... То есть у нас очень большой мультипликативный эффект.

<https://rg.ru/2021/06/03/husnullin-trassa-evropa-zapadnyj-kitaj-mozhet-okupitsia-za-7-let.html>

ИЗВЕСТИЯ; ИРИНА ЦЫРУЛЕВА, КСЕНИЯ СЕДУНОВА МАРИЯ ПЕРЕВОЩИКОВА; 2021.06.03; «В ЭКОНОМИКУ С РЕГУЛИРОВАНИЕМ ЛУЧШЕ НЕ ВМЕШИВАТЬСЯ»

Доля программы льготной ипотеки в росте цен на жилье составила до 5%. Об этом в интервью «Известиям» на ПМЭФ заявил **вице-премьер Марат Хуснуллин**. По его словам, дефицит трудовых ресурсов сегодня проблема номер один для строительного комплекса. Вторая – резкое подорожание стройматериалов. При этом власти наметили меры, с помощью которых они могут повлиять на цены. Сколько понадобится денег на строительство дороги Москва–Екатеринбург.

– Еще в прошлом году вы говорили, что на строительство автодорог в России в ближайшие три года планируется привлечь 1 трлн рублей внебюджетных средств. Что уже удалось сделать в этом направлении?

– Мы активно работаем в этом направлении: по поручению президента запустили проект дороги Москва–Казань, заканчиваем ЦКАД. Если в прошлом году мы построили 310 км ЦКАД, в этом осталось 26 км. В начале июля их надеемся запустить. И далее рассматриваем вопрос продления этой дороги до Екатеринбурга – там также запланированы внебюджетные источники финансирования до 30%.

Наша задача – раскрутить в стране механизм привлечения внебюджетных источников финансирования в транспортное строительство. В рамках ПМЭФ я встречался с целым рядом губернаторов, которые предлагают такие проекты. Сейчас у нас есть еще один новый инструмент в виде бюджетных кредитов, инфраструктурных кредитов, мы также предлагаем этот инструмент задействовать для привлечения внебюджетных денег, в том числе для строительства дорог. Наша задача – в течение трех-четырех лет вложить в различные инфраструктурные проекты бюджетных средств, заемных и кредитов почти на 1 трлн рублей и привлечь 2–3 трлн рублей внебюджетных инвестиций. С руководителями регионов мы очень подробно обсуждаем, как это будем делать.

– Есть ли понимание, для дороги до Екатеринбурга сколько необходимо внебюджетных средств?

– Дорога до Екатеринбурга составляет 800 км, из них на 288 км надо построить новую дорогу. Мы уже просчитали с точностью плюс-минус 5%, что это будет стоить 260 млрд рублей. 130 млрд рублей составит капитальный грант, 130 млрд – привлеченные средства, либо внебюджетные, либо ФНБ. Остальная часть дороги – это уже существующие федеральные и региональные дороги, которые мы за счет части бюджетных средств и привлечения части внебюджетных просто будем расширять – от двух до четырех полос – и делать одну дорогу такой скоростной IV-категории.

<https://iz.ru/1173887/irina-tcyruleva-kseniia-sedunova-mariia-perevoshchikova/v-ekonomiku-s-regulirovaniem-luchshe-ne-vmeshivatsia>

ИЗВЕСТИЯ; 2021.06.03; «ЛОГИСТИКА – ЭТО ОСНОВА ЭКОНОМИКИ»; ГЛАВА КОНЦЕРНА «НАЦИОНАЛЬНЫЕ ТЕЛЕМАТИЧЕСКИЕ СИСТЕМЫ» – О НОВЫХ РАЗРАБОТКАХ В СФЕРЕ ГРУЗОПЕРЕВОЗОК

Использование новых технологий, в том числе беспилотных автомобилей, а также автомобилей на гибридных двигателях, может существенно снизить стоимость перевозок, уверены создатели новой разработки в области грузовой логистики. О том, как появилась эта идея, в чем могут быть преимущества грузовиков на гибридных двигателях и на какой стадии проект находится сейчас, «Известиям» на полях ПМЭФ рассказал Алексей Нащекин, глава концерна «Национальные телематические системы».

–Такая комплексная разработка, продуманность всего проекта какую экономическую выгоду дает, какой эффект?

– Мы считаем, что комплексный подход для грузовой логистики с использованием беспилотников, причем не просто беспилотников, но автомобилей на альтернативных видах топлива, электрических, должно снизить себестоимость грузоперевозки, по нашим подсчетам, в два раза. А так как логистика – это основа экономики, это должно отразиться практически на всех сферах деятельности и дать мультипликативный эффект для всей экономики.

– Как вообще родилась эта идея, как вы пришли к тому, чтобы сделать гибрид силовых установок для грузовиков – батарея и водородное топливо?

– Проблема электрических грузовиков состоит из трех частей: первая – это вес батареи, они достаточно тяжеловесные, а грузовик должен везти груз, а не батарейки, соответственно, на сегодняшний момент грузовики электрические поражают порядка 200–250 км, а у крупнотоннажных грузовиков батареи достаточно большие, им требуется довольно большое время для зарядки.

То есть, например, нам нужно проехать по маршруту Москва–Петербург, потребуется примерно две или три зарядки. Это значит, несколько часов грузовик должен стоять включенным в розетку. Для логистики, на наш взгляд, это недопустимо, и мы разработали гибридную систему, когда вместо части аккумуляторов мы ставим новые водородные электрохимические генераторы и, по сути, баллоны, и машина заряжается в пути.

Таким образом, от Москвы до Петербурга мы сможем проехать на одной заправке, и вся заправка будет занимать не часы, а буквально пять минут.

– Очевидно, что вы уже проект просчитали, продумали, получается, сейчас остается вопрос только его реализации? Что для этого нужно?

– Сейчас ключевым является вопрос инфраструктуры, нормативной базы, то есть необходим целый комплекс. Мы занимаемся этим проектом с 2016 года, мы начали его еще при поддержке правительства Республики Татарстан, организовали полигон, разработали эти машины, достаточно долго их тестировали, дорабатывали. Сейчас уже начали серийное производство, и нам со стороны государства необходима нормативная база, нам необходимы изменения в правила дорожного движения, которые разграничивают и приоритизируют участников движения, от Минпромторга нам нужна нормативная база в части аттестации и сертификации новых видов транспорта, и от **Минтранса** – требования к новой инфраструктуре и непосредственно создание этой инфраструктуры, которая позволит нам ездить безопасно.

– Когда, по оптимистичным прогнозам, это всё может реализоваться?

– По планам **Минтранса**, до 2022 года это нормативная база и стандартизация. 2023-й – это создание инфраструктуры, и 2024-й – начало магистральной перевозки.

<https://iz.ru/1173372/izvestiia/logistika-eto-osnova-ekonomiki>

РИА НОВОСТИ; 2021.06.03; МЕЖДУ ПЕТЕРБУРГОМ И КНР МОЖЕТ ПОЯВИТЬСЯ БЕСПИЛОТНЫЙ ЛОГИСТИЧЕСКИЙ КОРИДОР

Логистический коридор для беспилотных грузовых перевозок может появиться между Санкт-Петербургом и Китаем, следует из документов, имеющих в распоряжении РИА Новости.

Проект получил название «Беспилотные логистические коридоры», его инициатором стала НТИ «Автонет». Планируется, что рассматриваемый участок станет частью мегаинфраструктурного стратегического проекта «Беспилотный транспортный логистический коридор Европа – Китай».

Концепция проекта была представлена со-руководителем рабочей группы НТИ «Автонет» Александром Гурко на совещании у первого заместителя председателя правительства **Андрея Белоусова** 20 марта, в котором приняли участие министр экономического развития Максим Решетников, заместитель **министра транспорта Кирилл Богданов**, спецпредставитель президента РФ по вопросам цифрового и технологического развития Дмитрий Песков, представители других министерств, а также вице-губернаторы Санкт-Петербурга.

Далее разработкой концепции проекта занимались **Минтранс** совместно с НТИ «Автонет», они начали работу над определением конкретных внутристрановых маршрутов, параметров грузовой логистики и экономических параметров проекта. Предложения от **Минтранса** и рабочей группы «Автонета» были отправлены в правительство РФ 24 марта.

После этого был утвержден состав рабочей группы по проекту, к которой присоединились заинтересованные игроки рынка – «НефтеТрансСервис», «СберАвтоТех», Яндекс, «Камаз» и другие. Рабочая группа НТИ «Автонет» также уже разработала правки, которые будет необходимо внести в текущее законодательство, чтобы реализация проекта стала возможной. Соответствующий документ был направлен в **Минтранс**.

Как ранее рассказывал в интервью РИА Новости на полях ПМЭФ сопредседатель рабочей группы НТИ «Автонет» и президент НП «Глонасс» Александр Гурко, проект беспилотного логистического коридора может быть протестирован между Москвой и Санкт-Петербургом. А **вице-премьер РФ Марат Хуснуллин** на полях форума сообщил, что Россия думает о создании логистического коридора между Санкт-Петербургом и Китаем, в том числе для беспилотного транспорта.

Прогнозируемая окупаемость беспилотного логистического транспортного коридора «Москва – Санкт-Петербург» составит чуть меньше 10 лет, прогнозируют в «Автонете». По расчетам «Автонета», объем необходимых инвестиций в проект составит 18 миллиардов рублей. Эти деньги пойдут на создание необходимой инфраструктуры: информационных систем, систем связи, хабов, а также на закупку флота беспилотных транспортных средств.

<https://ria.ru/20210604/koridor-1735542433.html>

ТАСС; 2021.06.03; МИНЦИФРЫ И МИНТРАНС РАЗРАБОТАЮТ СТАНДАРТ ДЛЯ УМНЫХ ДОРОГ В РОССИИ

Минцифры и **Минтранс** разработают стандарт для строительства в России дорог, которые будут адаптированы для использования цифровых технологий. Об этом сообщил министр цифрового развития, связи и массовых коммуникаций РФ Максют Шадаев на сессии Петербургского международного экономического форума (ПМЭФ).

«Для беспилотного транспорта нужна инфраструктура. Мы считаем, что одна из ближайших задач у нас вместе с **Минтрансом** – это создать стандарты, по которым будут строиться новые дороги, для того чтобы они изначально были готовы к внедрению новых технологий. Понятно, что сарех [капитальные расходы] требуется большой, и понятно, что это нужно делать на уровне единых стандартов», – сказал Шадаев.

При этом, по его словам, «денег на строительство новых дорог больше не будет», но у **Минтранса** «есть все необходимые рычаги, чтобы строить более эффективно умные дороги без какого-то серьезного увеличения бюджета».

Беспилотный транспорт интересует всех, и он воспринимается как «главная классная штука», которая может серьезно изменить отрасль, но в первую

очередь надо решить более насущные проблемы по цифровизации этого сегмента экономики.

«Наши приоритеты выглядят так: очень быстро перейти на электронные транспортные накладные, чтобы полностью отказаться от бумаги, широко использовать биометрию, чтобы можно было упростить и оплату общественного транспорта, и транспортный контроль, и посадку на рейс», – сказал министр.

Третья же задача – как раз создание инфраструктуры для беспилотного транспорта, отметил он.

<https://tass.ru/ekonomika/11546595>

ТАСС; 2021.06.03; ГЛАВА РЖД СЧИТАЕТ, ЧТО ПРОЕКТЫ ВЫСОКОСКОРОСТНЫХ МАГИСТРАЛЕЙ ОКУПАЕМЫ

Проекты создания высокоскоростных магистралей (ВСМ) являются окупаемыми и дадут огромный мультипликативный эффект для экономики страны, сообщил гендиректор РЖД Олег Белозеров в ходе сессии «Транспортный каркас экономики», которая проходит в рамках Петербургского международного экономического форума.

«Проекты... либо окупаемые, либо не окупаемые. Либо выгодные, либо не выгодные. Проекты ВСМ – выгодные, они дают огромный мультипликативный эффект, они экономят время людей, и это все трансформируется в доходы регионов, бюджета, железных дорог. А самое главное – людей», – сказал он.

Минтранс рассчитывает, что первый поезд проедет по ВСМ Москва – Санкт-Петербург в декабре 2026 года, рассказывал в интервью ТАСС замглавы министерства **Владимир Токарев**. По его словам, проект является экономически эффективным. Операционная безубыточность может быть достигнута за первый полный год эксплуатации – в 2027 году, а чистую прибыль магистраль начнет приносить на пятый год эксплуатации – в 2031 году. Стоимость магистрали предварительно оценивается в 1,7 трлн рублей, отмечал он.

<https://tass.ru/ekonomika/11546481>

ТАСС; 2021.06.03; РАЗВИТИЕ ВОСТОЧНОГО ПОЛИГОНА РЖД ПОЗВОЛИТ НАРАСТИТЬ ПОСТАВКИ УГЛЯ ИЗ ЯКУТИИ

Модернизация и расширение пропускной способности Восточного полигона РЖД позволит в ближайшие годы нарастить поставки угля из Якутии, сообщил глава Якутии Айсен Николаев, выступая на сессии Петербургского международного экономического форума (ПМЭФ).

«По железным дорогам самая серьезная проблема быстрого развития угольных проектов – это **Восточный полигон**. У нас есть предложение без привлечения государственных средств обеспечить вывоз до 40-50 млн тонн угля в ближайшие годы крупнейшего угольного проекта – «Эльгауголь», – сказал Николаев.

Он уточнил ТАСС, что в Якутии реализуется несколько ключевых проектов программы развития угольной промышленности России до 2035 года, и для их ускоренного развития необходимо снять риски дефицита пропускной способности Восточного полигона.

«В этом вопросе есть полное взаимопонимание и поддержка со стороны правительства РФ и РЖД. Очень рад, что **президент России** подписал указ о создании комиссии по вопросам реализации проектов развития железнодорожной инфраструктуры Сибири и Дальнего Востока. У нас уже есть предложение по обеспечению вывоза порядка 40-50 млн тонн угля с Эльгинского месторождения в ближайшие годы. Причем проект планируется реализовать без привлечения государственных средств», – добавил глава республики.

<https://tass.ru/ekonomika/11548009>

На ту же тему:

<https://ria.ru/20210603/yakutiya-1735478142.html>

ТАСС; 2021.06.03; ДЕГТЯРЕВ ПРЕДЛОЖИЛ ОРИЕНТИРОВАТЬСЯ НА МЕСТНЫХ ПОДРЯДЧИКОВ ПРИ РЕКОНСТРУКЦИИ БАМА

Врио губернатора Хабаровского края Михаил Дегтярев предложил компании «Российские железные дороги» (РЖД) активнее привлекать местных подрядчиков для реконструкции Байкало-Амурской магистрали (БАМ). Благодаря этому можно решить проблему локализации местных поставщиков на территории региона, сказал он в четверг на сессии «Дальний Восток: ресурсный фронт или двигатель роста» в рамках Петербургского международного экономического форума (ПМЭФ).

Дегтярев отметил, что пока локализация местных предприятий, занятых в реконструкции БАМа, не превышает 1%.

«Локализации местных поставщиков сегодня в планах у РЖД и тех, кто будет заниматься второй колеей [БАМа], вторым путем и электрификацией, практически нет. <...> Поэтому здесь мы видим серьезный драйвер роста. Если РЖД и подрядчики повернутся в сторону местных поставщиков, это нам даст серьезные возможности для развития», – сказал Дегтярев.

Кроме того, он отметил, что в регионе для инвесторов подготовлены площадки для развития производств, в частности, в рамках территории

опережающего развития «Комсомольск» в Комсомольске-на-Амуре. «Но нет гарантированного спроса. <...> Как решить проблему? Например, 223-й закон поправить («Федеральный закон «О закупках товаров, работ, услуг отдельными видами юридических лиц», – прим. ТАСС) и перейти на долгосрочные контракты хотя бы в семь лет», – отметил он.

<https://tass.ru/ekonomika/11547711>

ТАСС; 2021.06.03; «ГАЗПРОМ НЕФТЬ», ВТБ И «АЭРОФЛОТ» ПЛАНИРУЮТ ПЕРЕЙТИ НА РАСЧЕТЫ ПО БЛОКЧЕЙН

«Газпром нефть», ВТБ и «Аэрофлот» в рамках Петербургского международного экономического форума договорились о совместном развитии системы моментальных расчетов за авиатопливо на основе технологии блокчейн, сообщает нефтяная компания.

«Для повышения эффективности и безопасности финансовых операций партнеры планируют внедрять инновационные решения на основе технологии блокчейн. Это позволит сократить время проведения транзакций за авиатопливо с нескольких дней до нескольких секунд», – говорится в сообщении.

«Газпром нефть» первой в мире успешно применила собственную блокчейн-платформу для организации заправок воздушных судов. Наша разработка – программа Smart Fuel – позволила повысить уровень финансовой безопасности процедуры оплаты топлива и при этом существенно сократила время взаиморасчетов – с нескольких дней до 15 секунд», – сказал глава «Газпром нефти» Александр Дюков.

Председатель правления банка ВТБ Андрей Костин добавил, что эффективная схема взаиморасчетов решает сразу несколько задач и позволяет партнерам банка экономить время и денежные средства.

«Банк ВТБ сделал ставку на внедрение инновационных продуктов. Яркий пример – создание платежного модуля для проведения расчетов на базе блокчейн», – сказал Костин.

Генеральный директор «Аэрофлота» Михаил Полубояринов в свою очередь подчеркнул, что это партнерство является инвестицией в эффективность и надежность.

<https://tass.ru/ekonomika/11549345>

ТАСС; 2021.06.03; В «АЭРОФЛОТЕ» ЗАЯВИЛИ, ЧТО УБЫТКИ КОМПАНИИ НЕ ПРИВЕДУТ К РОСТУ ЦЕН НА БИЛЕТЫ

Авиакомпания «Аэрофлот» не собирается повышать цены на билеты для компенсации убытков из-за кризиса, вызванного пандемией коронавируса,

заявил генеральный директор компании Михаил Полубояринов в интервью НТВ в рамках Петербургского международного экономического форума (ПМЭФ).

«Конечно, не будут [повышаться цены на билеты], потому что цена – это такое сочетание спроса и предложения. Невозможно переложить убытки на пассажира. Цена будет такой, которая востребована», – сказал он.

При этом Полубояринов подчеркнул, что есть некоторые факторы, на которые компания не в силах повлиять при формировании цен. «Например, рост стоимости авиакеросина достаточно существенный, который должен каким-то образом компенсироваться», – добавил он, что государство берет на себя часть проблем отрасли.

<https://tass.ru/ekonomika/11551079>

ТАСС; 2021.06.03; «АЭРОФЛОТ» УВЕЛИЧИВАЕТ ЧАСТОТУ ПОЛЕТОВ ИЗ МОСКВЫ В МИНСК ДО 10 РЕЙСОВ В НЕДЕЛЮ

Авиакомпания «Аэрофлот» увеличивает частоту полетов из Москвы в Минск с пяти до десяти рейсов в неделю. Об этом в четверг сообщил гендиректор авиакомпании Михаил Полубояринов в интервью студии НТВ на полях Петербургского международного экономического форума.

«Мы обратились с дополнительной заявкой в наш штаб. С этой недели мы получили увеличение частоты – у нас было пять в неделю, сейчас увеличили до десяти», – сказал он.

Полубояринов добавил, что наблюдается повышенный спрос на направление Москва – Минск.

<https://tass.ru/ekonomika/11551263>

ТАСС; 2021.06.03; КАРЕЛИИ К РАЗВИТИЮ МЕЖРАЙОННОГО АВИАСООБЩЕНИЯ ПРИВЛЕКУТ ЧАСТНЫЕ КОМПАНИИ

Власти Карелии начали сотрудничество с частными компаниями для развития авиасообщения между районами Карелии. В ближайшее время частный аэропорт для малой авиации будет запущен в Приладожье, в поселке Хелюля под Сортавалой, а также рассматривается вопрос о создании полноценного аэропорта в Сегеже, сообщил на полях Петербургского международного экономического форума в интервью ТАСС глава Карелии Артур Парфенчиков.

«Мы сейчас работаем в рамках нашего партнерства с бизнесом, с частными компаниями. У нас на сегодняшний день запускается в поселке Хелюля, под Сортавалой, частный аэропорт для малой авиации. Для полноценной авиации, мы буквально сегодня обсуждали, у нас очень много проектов с

нашими партнерами из АФК «Системы», «Segezha Групп», и помимо того, что мы сегодня подписали протокол о намерениях с точки зрения развития самого крупного за последние 50 лет <...> ЦБК в Сегеже. Я с большим удовлетворением отмечаю, что наши стратегические партнеры проявили заинтересованность, и мы сейчас им помогаем, в создании аэропорта Сегежи с полосой, которая способна будет принимать такие самолеты, как Superjet, например», – сказал собеседник агентства.

В планах правительства также принять в республиканскую собственность бывший военный аэропорт в Подужемье в Кемском районе. Транспортный объект сейчас находится стадии передачи. По словам Парфенчикова, аэродром обладает посадочной полосой длиной более двух километров, что делает его интересным для авиакомпаний. «Как мы будем его совмещать по нагрузке с Сегежским аэропортом – они достаточно близко расположены, – будем думать. В любом случае взлетная полоса длиной более двух километров нужна даже с точки зрения резервной посадочной полосы. Мы в этом направлении работаем и хотим аэропорт в Подужемье сохранить и развивать», – сказал глава региона.

Помимо этого на базе нового аэропорта в Петрозаводске продолжается процедура создания федерального казенного предприятия «Аэропорты Карелии», вопрос уже получил согласование **Минтранса РФ**, в правительстве республики надеются, что вопрос окончательно будет решен до конца 2021 года. Федеральный статус аэропорта создаст условия для расширения региональной и местной авиасетей.

«Мы предлагаем включить в федеральное предприятие аэропорты в Сортавале, Костомукше, Пудожье, в Калевале, в нашем арктическом далеком поселке. Это будет перспективой развития этих аэропортов. Понятно, что все они устаревшие, в том числе по длине посадочной полосы. Там нужны серьезные инвестиции. Но в рамках ФКП мы сможем продвинуться в этом вопросе», – подытожил Парфенчиков.

В Карелии на сегодняшний день пассажирские перевозки на местных воздушных линиях осуществляются авиационным комплексом «Аэропорт Петрозаводск» по одному маршруту: Петрозаводск – остров Кижы. Он действует в межнавигационный период и субсидируется из регионального бюджета.

<https://tass.ru/obshchestvo/11559005>

ТАСС; 2021.06.03; ИНВЕСТИЦИИ В АЭРОПОРТ КРАСНОЯРСКА СОСТАВЯТ ОКОЛО 30 МЛРД РУБЛЕЙ

Вложения в развитие аэропорта Красноярск в ближайшие три года составят порядка 30 млрд рублей. Об этом ТАСС сказал губернатор Красноярского

края Александр Усс на Петербургском международном экономическом форуме (ПМЭФ).

«В наших планах строительство современного топливно-заправочного комплекса с заправкой «в крыло», ремонт перрона, а также, скорее всего, создание особой экономической зоны с бондовыми складами, соединение параллельных взлетно-посадочных полос в двух наших соседних аэропортах: Емельяново и Черемшанки <...>. Думаю, что перспектива трех лет – это порядка 30 млрд рублей. Это авиация, я имею в виду авиаузел города Красноярска», – сказал Усс.

Он подчеркнул, что источниками инвестиций выступают федеральный и краевой бюджеты, а также частные инвесторы.

<https://tass.ru/ekonomika/11560159>

ТАСС; 2021.06.03; «ГАЗПРОМ НЕФТЬ» И РЖД ДОГОВОРИЛИСЬ О ПЕРЕВОЗКЕ ЖИДКИХ УГЛЕВОДОРОДОВ С ЯМАЛА

«Газпром нефть», «Российские железные дороги» (РЖД), «Газпромтранс» и «Газпром инвест» заключили на Петербургском международном экономическом форуме соглашение о транспортировке жидких углеводородов с Харасавэйского и Бованенковского месторождений ПАО «Газпром».

Соглашение действует до 2040 года и объявляет о намерениях компаний сотрудничать в развитии логистической схемы для перевозки стабильного газового конденсата и сжиженных углеводородных газов по самой северной в мире железнодорожной линии Обская – Бованенково – Карская и далее – до порта Усть-Луга в Ленинградской области.

«Начать перевозки планируется в 2025 году после старта промышленной добычи из неоком-юрских залежей Харасавэйского и Бованенковского месторождений, которые «Газпром нефть» разрабатывает по долгосрочным рисковому операторским договорам с «Газпромом». С 2025 по 2040 годы железнодорожным транспортом с месторождений планируется вывезти свыше 52 млн тонн углеводородов», – говорится в сообщении.

Дорожная карта логистического проекта должна быть разработана до 1 сентября 2021 года.

«Разработка неоком-юрских залежей Бованенковского и Харасавэйского месторождений – это флагманские проекты компании на ближайшие годы. Мы реализуем их в рамках долгосрочных рискованных операторских договоров с «Газпромом». В проектах такого масштаба и сложности, а также с учетом расположения месторождений в северной части полуострова Ямал выбор способа транспортировки жидких углеводородов имеет ключевое значение», – подчеркнул глава «Газпром нефти» Александр Дюков.

<https://tass.ru/ekonomika/11550619>

ТАСС; 2021.06.03; «ВЫМПЕЛКОМ» И РЖД ДОГОВОРИЛИСЬ СОВМЕСТНО РАЗВИВАТЬ ЦИФРОВЫЕ СЕРВИСЫ

«Вымпелком» (бренд «Билайн») и Российские железные дороги будут совместно развивать цифровые сервисы на базе инфраструктуры РЖД и инновационных решений компании. Соглашение об этом подписано на Петербургском международном экономическом форуме (ПМЭФ) и будет действовать до июня 2026 года.

«Инфраструктурные возможности РЖД в сочетании с инновационным подходом к цифровизации от «Билайн» несут в себе большой технологический потенциал и новые возможности для развития в телекоммуникационной и транспортной сферах. Это стратегическое партнерство позволит в итоге усилить свои позиции на рынке обеим компаниям», – отметил исполнительный вице-президент по корпоративному бизнесу «Вымпелкома» Максим Зайков.

В рамках соглашения стороны рассмотрят перспективы развития IT-инфраструктуры на мощностях главного вычислительного центра РЖД. Кроме того, предполагается, что результатом реализации совместных проектов станет улучшение качества мобильной связи и интернета для пользователей сети «Билайн» на всей территории России. Расширение зоны покрытия позволит обеспечить бесперебойными услугами связи в том числе жителей отдельных районов Урала, Сибири, Дальнего Востока, где присутствует РЖД.

«Российскими железными дорогами» накоплен значительный опыт цифровой трансформации. Опираясь на него, РЖД готовы содействовать развитию цифровых продуктов и сервисов для нужд регионов и бизнеса. Мы видим, что цифровизация – в любой сфере – помогает повысить качество жизни людей, и совместные проекты с Билайн не будут исключением», – добавил заместитель генерального директора РЖД Евгений Чаркин.

<https://tass.ru/ekonomika/11552191>

ТАСС; 2021.06.03; РЖД И РОСНАНО ДОГОВОРИЛИСЬ О РАЗВИТИИ ТЕХНОЛОГИЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

РЖД и Роснано на полях Петербургского международного экономического форума подписали соглашение о совместном развитии технологий в сфере железнодорожного транспорта. Об этом говорится в сообщении РЖД.

Документ предполагает научно-техническое взаимодействие в области внедрения и продвижения инновационных продуктов железнодорожной отрасли. Совместная деятельность компаний будет сосредоточена на таких

направлениях, как двигательные энергетические установки, композиционные материалы и покрытия, цифровизация подвижного состава и инфраструктурных объектов, мультиспектральное компьютерное зрение и роботизация.

Также в фокусе внимания сторон – ресурсосберегающие и «зеленые» технологии и квантовые коммуникации. В рамках соглашения РЖД будет разрабатывать технические требования к инновационной продукции, предоставлять инфраструктуру и подвижной состав для проведения испытаний новых технологий. Роснано, в свою очередь, займется организацией производства опытных образцов инновационной продукции и проведения их испытаний для решения технологических задач, которые стоят перед РЖД.

<https://tass.ru/ekonomika/11550781>

ТАСС; 2021.06.03; РЖД И РОСКОСМОС БУДУТ СОТРУДНИЧАТЬ В ОБЛАСТИ КВАНТОВЫХ КОММУНИКАЦИЙ

«Российские железные дороги» (РЖД) и Роскосмос договорились о сотрудничестве в области развития квантовых коммуникаций. Соответствующее соглашение стороны подписали на полях Петербургского международного форума, говорится в сообщении РЖД.

Сотрудничество сторон будет способствовать развитию высокотехнологичных областей квантовых коммуникаций и перспективных космических систем, а также позволит координировать проекты развития наземного и космического сегментов квантовой связи и содействовать применению сервисов на основе указанных технологий в интересах государственных и коммерческих потребителей.

Возможными направлениями сотрудничества могут стать развитие квантово защищенных сетей передачи данных между спутниками и Землей, интеграции космической инфраструктуры, создаваемой в рамках подпрограммы «Сфера» с разворачиваемыми наземными квантово защищенными оптоволоконными каналами связи.

Как отмечается в пресс-релизе РЖД, стороны заинтересованы в использовании систем высокоточного позиционирования для проектирования и строительства объектов железнодорожной инфраструктуры и других нужд РЖД, а также в применении материалов, энергетических систем и комплексов, используемых в ракетно-космической отрасли, на объектах железнодорожного транспорта.

<https://tass.ru/ekonomika/11550411>

ТАСС; 2021.06.03; РЖД И «РОССЕТИ» ДОГОВОРИЛИСЬ О СОТРУДНИЧЕСТВЕ В СФЕРЕ ЭЛЕКТРОЭНЕРГЕТИКИ

«Российские железные дороги» (РЖД) и «Россети» на полях Петербургского международного экономического форума заключили соглашение о долгосрочном сотрудничестве в области электроэнергетики. Его целью является синхронизация планов развития и повышение надежности функционирования электросетевых объектов компаний, говорится в сообщении РЖД.

В соответствии с документом, «Россети» возьмут под особый контроль вопросы технологического присоединения объектов РЖД к электрическим сетям, а также передачу электроэнергии в объемах, необходимых для нормальной работы железнодорожного транспорта.

Компании намерены синхронизировать программы развития электросетевого хозяйства с планами развития железнодорожного транспорта до 2025 года.

Для реализации инвестиционных проектов, связанных с электроснабжением железных дорог, предполагается совместная проработка и привлечение источников финансирования. Компании будут координировать действия по проектированию, строительству, реконструкции и вводу в эксплуатацию объектов.

Документ также предусматривает что стороны будут принимать необходимые меры по предотвращению технологических нарушений в электросетевом комплексе, проводить совместные учения по отработке действий при возникновении аварийных ситуаций, разрабатывать мероприятия по повышению надежности электроснабжения объектов компаний.

<https://tass.ru/ekonomika/11550877>

ТАСС; 2021.06.03; РЖД И «ТРАНСМАШХОЛДИНГ» ДОГОВОРИЛИСЬ ОБ ОБОЮДНОЙ ПОДДЕРЖКЕ НА МЕЖДУНАРОДНЫХ РЫНКАХ

РЖД и «Трансмашхолдинг» заключили на полях Петербургского международного экономического форума меморандум об обоюдной поддержке в деятельности на международных рынках, говорится в сообщении РЖД.

Стороны планируют рассмотреть возможность формирования совместных предложений для зарубежных заказчиков по таким направлениям, как инжиниринг и строительство железнодорожной инфраструктуры, в том числе систем сигнализации и связи, поставка, модернизация и сервисное обслуживание подвижного состава, управление и эксплуатация железнодорожных систем.

В качестве перспективных регионов взаимодействия стороны рассматривают страны Ближнего Зарубежья, Центральной и Юго-Восточной Азии, Ближнего Востока, Африки, Центральной и Южной Европы, а также Латинской Америки.

<https://tass.ru/ekonomika/11551425>

ТАСС; 2021.06.03; «НОВОТРАНС» СОЗДАСТ В ЛИПЕЦКОЙ ОБЛАСТИ ПРОИЗВОДСТВО КОЛЕС ДЛЯ ВАГОНОВ

Компания «Новотранс» инвестирует в создание машиностроительного комплекса в Липецкой области 30 млрд рублей. Соответствующее соглашение в четверг на Петербургском международном экономическом форуме (ПМЭФ) подписали губернатор региона Игорь Артамонов и президент транспортного холдинга Константин Гончаров, сообщила **пресс-служба** правительства региона.

«30 млрд рублей, 1 000 рабочих мест, «зеленая металлургия». «Новотранс» создаст в ОЭЗ «Липецк» машиностроительный комплекс», – говорится в сообщении.

В качестве сырья для нового производства объемом 400 тыс. колес для грузовых железнодорожных вагонов в год будут использовать металлический лом промышленных предприятий региона и вагоноремонтных заводов «Новотранса».

По словам Игоря Артамонова, ОЭЗ «Липецк» должно стать «одним из самых высокотехнологичных в России». Налоговые отчисления в бюджеты всех уровней от работы нового предприятия составят более 4 млрд рублей ежегодно.

«Мы приветствуем появление инвестора в регионе, который отвечает всем принципам «зеленой металлургии», строительство предприятия позволит создать более тысячи новых рабочих мест», – сказал он.

Как пояснили в **пресс-службе** администрации региона, концепция «безотходного производства» или «зеленой металлургии» предполагает использование в качестве сырья металлического лома вагоноремонтных заводов «Новотранс» и промышленных предприятий области.

«Генеральным подрядчиком и проектировщиком металлургического машиностроительного комплекса «Новотранс» выступит ГК «МетПром» в рамках ЕРС-контракта», – добавили в **пресс-службе**.

<https://tass.ru/ekonomika/11548167>

ТАСС; МАРИЯ БОРОДАЕВСКАЯ; 2021.06.03; ГЛАВА ФПК: ПОПУЛЯРНОСТЬ ТУРИСТИЧЕСКИХ МАРШРУТОВ НАБИРАЕТ ОБОРОТЫ

Путешествия на поезде на фоне снятия коронавирусных ограничений в регионах становятся все более популярны. Федеральная пассажирская компания (ФПК) предлагает пассажирам новые сервисы и обновляет парк вагонов. О туристическом маршруте на Байкал, «Ласточках» Москва – Минск и новой концепции питания в поездах в интервью ТАСС в рамках Петербургского международного экономического форума рассказал генеральный директор ФПК Владимир Пястолов.

– РЖД недавно отчитались о пассажирских перевозках в мае. Кажется, россияне действительно начали снова активно путешествовать. Какие направления вас приятно удивили?

– Май – один из самых популярных месяцев у жителей нашей страны для путешествий. Это объясняется и большим количеством праздничных дней, и климатическими, погодными условиями. Большое количество людей стремятся взять первые отпуска, провести свой отдых на море. Это положительно влияет на пассажиропоток. Наибольший прирост – в сообщении с городами черноморского побережья: Анапой, Адлером, Новороссийском. На это направление в майские праздники мы назначали наибольшее количество дополнительных поездов из различных регионов страны – больше сотни. И все они пользовались спросом.

Также в мае традиционно популярными были поездки между Москвой и Санкт-Петербургом: здесь поезда ФПК перевезли более 100 тыс. пассажиров.

– О чем нам говорят эти цифры?

– Динамика продаж и количество перевезенных пассажиров говорят о том, что продолжает сохраняться тенденция на спрос перевозок уровня доковидного периода по всем маршрутам следования. Максимальным спросом пользуются поезда с дневным сообщением и в направлении черноморского побережья со всех регионов нашей страны. Подводя итоги мая по перевезенным пассажирам, мы можем сказать, что вышли на показатели свыше 85% к уровню 2019 года.

– Какими вы видите итоги года?

– Базовый сценарий, утвержденный советом директоров компании, основывается на прогнозе восстановления объемов пассажирооборота до 86% к уровню 2019 года в среднем за год. При этом в IV квартале текущего года прогнозировалось полное восстановление докризисных объемов перевозок. Этот сценарий подготовлен на основе макроэкономического прогноза Минэкономразвития России и сценарных условий развития холдинга РЖД. Ожидалось, что серьезного влияния пандемии на

транспортный комплекс не будет, что со второго полугодия восстановятся международные железнодорожные маршруты.

– Но, к сожалению, этого пока не произошло.

– Да, на сегодняшний день мы видим, что ситуация во втором полугодии будет несколько сложнее первоначальных прогнозов и по пассажирообороту. Существенную роль в изменение наших ожиданий вносит неопределенность с восстановлением международного сообщения.

Одновременно изменяется и картина на транспортном рынке, мы видим рост предложения мест авиационными компаниями по многим направлениям перевозок, отмечаем увеличение спроса на поезда других железнодорожных перевозчиков.

Есть и позитивные факторы – это ускоренное восстановление экономики России, возобновление организованного детского отдыха, растущий спрос на внутренние туристические перевозки, на поездки к российским морским курортам. Со своей стороны мы предлагаем пассажирам новые маркетинговые акции и выгодные ценовые предложения, расширяем программу лояльности, продолжаем вводить новые составы на наиболее востребованных маршрутах.

При сохранении текущих достаточно оптимистических тенденций по итогам года мы планируем выйти на пассажирооборот 82–84% к уровню 2019 года. Считаем, что для более пессимистичных прогнозов на сегодняшний день нет оснований.

– Вслед за спросом на путешествия по стране вы предложили клиентам множество новых туристических продуктов. Пассажиры их оценили?

В прошлом году мы запустили туристический поезд «Сочи», который курсирует между Туапсе, Сочи и Гагрой. Это уникальный поезд по своей концепции. Вагоны поезда выполнены в стиле 70–80-х годов прошлого века, в них очень много деталей интерьера, которые напоминают пассажирам об отдыхе в советских здравницах, старшему поколению – о детстве и юности, младшим ребятам дают возможность увидеть предметы быта той эпохи, проникнуться атмосферой. В поезде можно купить замечательные сувениры, сделать на память снимки в фотокупе, попробовать кавказскую кухню, заказать экскурсии по достопримечательностям Абхазии. Словом, этот туристический поезд – не просто средство передвижения, а настоящая машина времени, новая достопримечательность черноморского побережья. Тем более что цена билетов на него очень приемлемая – от 360 рублей, для детей и льготников действуют скидки.

Кроме того, до 25 сентября продолжит курсировать поезд «Жемчужина Кавказа», который за одну неделю позволяет посетить черноморское

побережье, термальные источники Кисловодска, глубочайший в Европе Сулакский каньон Дагестана или один из старейших городов России Дербент. В составе поезда есть душ, вагон-ресторан. Поезд уже совершил пять рейсов, в путешествие на нем отправились порядка 1,5 тыс. пассажиров.

– Стоит ли ждать новинок в этом году?

За неделю люди смогут увидеть всю красоту России из окна поезда. Для такой поездки стоит взять летний отпуск! Новый поезд будет состоять из двухэтажных вагонов нового типа. Несмотря на продолжительность поездки, она пройдет для пассажиров в максимально комфортных условиях.

Мы предусмотрели путешествие на Байкал в одну сторону поездом, в другую – самолетом и наоборот. Для этого в маршрут будет включен чартерный рейс для перевозки по маршруту Москва – Иркутск – Москва.

По прибытии в порт Байкал будет организована перевозка туристов скоростными речными пассажирскими теплоходами «Метеор» на остров Ольхон. Данный проект является комплексным мультимодальным туристическим маршрутом, в котором будут взаимодействовать одновременно железнодорожный, автомобильный, водный и воздушный транспорт с привлечением туристических операторов.

– Популярностью среди обычных поездов, не туристических, всегда пользуются скоростные – особенно «Ласточки». По каким новым направлениям они могут начать курсировать в ближайшее время?

– Сегодня у ФПК порядка 20 маршрутов, которые обслуживают составы электропоездов «Ласточка», в различных регионах России.

В настоящее время мы заменяем на маршруте Москва – Белгород две пары обычных одноэтажных поездов на «Ласточки». Направление у пассажиров очень востребованное. Скоростные поезда позволят совершать быстрые поездки между двумя городами, что особенно важно для людей, которые учатся или работают в столице, а на выходные возвращаются домой. В осенне-зимний период 2021 года мы также планируем произвести замену «Ласточек» комплектации «Стандарт» на комплектацию «Премиум» на маршруте Москва – Нижний Новгород.

– Одним из главных событий весны стало отправление «Ласточки» Москва – Минск. Как меняется спрос на поездки между РФ и Белоруссией? Оперштаб ранее одобрил увеличение составности поездов. Когда вагонов станет больше?

– Спрос на «Ласточки» между Москвой и Минском стабильно высокий. Каждый рейс заполняется практически на 100%. С момента запуска поезда совершили уже более 100 рейсов и перевезли свыше 40 тыс. пассажиров. Проект очень успешен, и мы не видим темпов снижения спроса. В настоящее

время мы находимся на связи с Белорусской железной дорогой по вопросу увеличения составности поездов. Вопрос обсуждается. Надеемся, что десятивагонная «Ласточка» начнет курсировать в ближайшее время.

– В последние годы ФПК предложила пассажирам и доставку еды к поезду, и провоз домашних животных без сопровождения владельцев. Над какими сервисами компания работает сейчас?

– В мае мы начали тестировать в одном из наших поездов услугу аренды товаров в дорогу через специальные постаматы.

Мы продолжаем активную работу по развитию информационных технологий, в том числе для упрощения процедуры проверки билетов. И с мая для посадки в поезд пассажиру достаточно предъявить паспорт или другой документ, на основании которого он купил билет. Приобретая билет в железнодорожной кассе или онлайн, пассажиру не требуется распечатывать его на бумаге и предъявлять перед посадкой. Так, благодаря специальному приложению, разработанному для идентификации пассажиров, фамилия, имя, отчество пассажира, номер поезда, вагона и места автоматически передаются проводнику на устройство контроля электронных билетов. Это позволяет ускорить и упростить процедуру посадки в поезд. Вся необходимая информация о поездке также указывается на специальном чеке, который выдается пассажиру при покупке билета в кассе, или размещается на электронном бланке проездного документа при оформлении онлайн.

На сегодняшний день в онлайн-формате пассажирам доступна не только покупка билетов на поезд, но и многие другие услуги: билеты в специальные купе для маломобильных граждан, оплата перевозки дополнительной ручной клади и багажа, оформление питания в дорогу, заказ доставки еды к поезду и многое другое.

– Согласно опросам, которые проводятся сервисами бронирования билетов, пассажирам очень важна комфортная температура в вагоне, они обращают пристальное внимание на работу кондиционеров, с этим даже связаны многие претензии. Что делает компания для улучшения ситуации?

– На сегодняшний день 80% вагонного парка ФПК оборудовано установками кондиционирования воздуха. К 2025 году кондиционерами планируется оборудовать 100% вагонов. В большинстве вагонов регулирование температуры воздуха осуществляется централизованно в целом на вагон. В перспективе мы рассматриваем покупейное регулирование.

– Второй важный для пассажира нюанс – это питание в поезде. РЖД недавно объявили о начале тестирования новой концепции питания. Чем она будет отличаться от прежней?

– Действительно, сейчас мы вместе с РЖД тестируем в ряде поездов новую концепцию питания. Основное ее отличие от существующей ситуации – вместо приготовления еды на кухне вагона-ресторана теперь в вагон-бистро будут загружать стерильные контейнеры с уже готовыми блюдами. Их останется только разогреть и сервировать для подачи. Таким образом, со временем во всех поездах начнут действовать единые стандарты и цены на питание. Если раньше меню и качество блюд зависели от компании-оператора (в поездах работают 12 операторов питания, которые арендуют 400 вагонов-ресторанов), то теперь вкус, качество блюд и цены на них будут едиными и стандартизированными.

– Какие блюда войдут в новую концепцию?

– На фоне пандемии вы не прекращали обновлять парк, обсуждать с производителем новые типы вагонов. Каким, на ваш взгляд, должен быть современный поезд?

– В поезде должна быть комфортная санитарная комната, душ, кондиционеры, информационные сервисы, розетки и системы обеззараживания воздуха. Должно быть вкусное и доступное питание, высокий уровень сервиса, должна быть система безопасности, в том числе камеры в тамбурах и коридорах.

Все это уже есть в наших новых вагонах, которые поставляются производителем в рамках долгосрочного контракта. В перспективе до 2025 года только за счет приобретения новых вагонов планируется обновить более трети парка ФПК.

В этом году мы продолжим получать от «Трансмашхолдинга» одноэтажные купейные и плацкартные вагоны, выполненные в виде двухвагонных сцепов, а также двухэтажные поезда. В том числе этим летом ждем поставку двухэтажных вагонов «2020», которые тоже выполнены в виде двухвагонных сцепов.

Особенностями двухэтажного вагона «2020» также станут: использование увеличенного габарита подвижного состава, повышающего комфорт проезда пассажира на верхней полке второго этажа за счет увеличения расстояния от полки до потолка, обновленный интерьер и современный дизайн, тележка с системой пневматического подвешивания кузова (улучшение плавности хода, а следовательно, и комфорта для пассажиров), система диагностики предотказного состояния нового поколения.

– ТМХ продолжает работу и над новыми некупейными вагонами. Какой вариант планируете выбрать?

Концепция «капсульного» вагона и «елочка» находятся на этапе доработки макетов для последующего открытого обсуждения с пассажирами.

Концепция «модульного» вагона после демонстрации публике проходит доработку по отзывам и замечаниям пассажиров, на что нам потребуется дополнительное время.

Кроме того, предусмотрена разработка и поставка принципиально новых типов подвижного состава, так называемой партии «2023». Эта партия разрабатывается с учетом принципа платформенности, который предусматривает унификацию вагонов, используемых в подвижном составе. То есть на одной платформе можно будет производить как моторвагонный, так и традиционный подвижной состав. Будут унифицированы модульные интерьерные решения, системы жизнеобеспечения, сервисное оборудование.

– ФПК регулярно вводит новые скидки на поездки поездами дальнего следования, но формат, который сейчас предлагается пассажиру на сайте, представляется не очень удобным. Зачастую клиент может не знать обо всех акциях, которые ему доступны. Планируется ли как-то обновить этот раздел?

– Мы стараемся делать наши маркетинговые акции удобными для всех пассажиров вне зависимости от места проживания. И предлагаем такие скидки, чтобы они были выгодны и тем пассажирам, кто уже точно выбрал для себя поездку на поезде, и тем, кто только выбирает для себя средство передвижения. Минимальная стоимость билетов дает нам преимущество. Чтобы пассажиры получали информацию о скидках и акциях оперативно, в феврале наша компания запустила собственный Telegram-канал «Скидки на поезд ФПК», в нем ежедневно публикуется информация о новых маркетинговых акциях и специальных предложениях, которые могут быть полезны пассажирам для покупки билетов на поезда дальнего следования. Сообщения о новых акциях приходят подписчикам канала несколько раз в день. В каждом новом сообщении указывается название акции, направления и номера поездов, на которые распространяется ее действие, тип вагона (плацкарт, купе или СВ), а также период, в который можно приобрести билет со скидкой, и период отправления поезда, в который можно совершить выгодное путешествие.

– Какие планы у ФПК по увеличению глубины продаж билетов? Когда компания может достигнуть глубины 180 дней?

– И пассажирам, и нам было бы выгоднее открытие продажи за 120 суток и более. Это позволило бы заранее планировать свои поездки. В этом году мы открыли продажу на южные поезда за 120 суток в период лета. Это позитивно оценили наши пассажиры. В дальнейшем мы продолжим с РЖД работу по увеличению глубины продажи. Это совместный проект, который требует детальных обсуждений.

– Будут ли когда-нибудь включены в составы поездов вагоны для курящих? Эта тема обсуждалась много раз, но, кажется, все не теряет своей актуальности.

– Позиция ФПК по поводу создания дополнительных условий для курящих пассажиров однозначная: мы не планируем изменять эти условия. В целом вопрос разработки дополнительных зон в поездах дальнего следования, таких как вагон – спортивный зал, пока не рассматривается.

Но мы активно прорабатываем вопрос о создании в поездах детских купе в новом подвижном составе, которые действительно востребованы пассажирами с детьми. Проведены предварительные переговоры с производителями вагонов о создании в купейных вагонах детских купе, в которых будет предусмотрен соответствующий интерьер и уровень сервиса.

– Каким образом ФПК и РЖД будут стимулировать пассажиров прививаться от коронавируса?

– Мы дали свои предложения материнской компании по данному вопросу. В настоящее время рассматривается вопрос о порядке поощрения.

<https://tass.ru/interviews/11548829>

ТАСС; 2021.06.03; ВЭБ.РФ ПОМОЖЕТ АСТРАХАНСКОЙ ОБЛАСТИ ПРОВЕСТИ РЕФОРМУ ОБЩЕСТВЕННОГО ТРАНСПОРТА

Соглашение о сотрудничестве Астраханской области с государственной корпорацией развития ВЭБ.РФ поможет в реализации проекта по реформе общественного транспорта посредством механизма государственно-частного партнерства или концессии. Соответствующие договоренности были достигнуты в четверг на встрече губернатора Астраханской области Игоря Бабушкина и заместителя председателя – члена правления государственной корпорации развития ВЭБ.РФ Олега Говоруна на площадке Петербургского международного экономического форума (ПМЭФ).

«Ситуация с общественным транспортом в регионе крайне сложная. В свое время было принято не очень дальновидное решение о ликвидации в Астрахани системы государственных и муниципальных перевозок. Сейчас совместно с институтами развития мы подошли к формированию системы транспортного планирования, привлекаем крупных игроков с опытом реализации подобных проектов в других регионах. Необходимо просчитать реальную потребность в подвижном составе и обновить его коренным образом с учетом требований по оснащению автоматизированными навигационными системами», – цитирует Бабушкина **пресс-служба** губернатора.

Совместная работа предполагает поэтапную реализацию сразу нескольких проектов: обновление подвижного состава автобусных перевозчиков через

предоставление лизингового финансирования, модернизацию системы общественного транспорта Астраханской агломерации с помощью инвестиционных или концессионных договоренностей, связанных с автобусными маршрутами, создание единого оператора общественного транспорта. Важным моментом станет разработка нового тарифного меню с переходом на безналичные способы оплаты проезда в общественном транспорте, а также повсеместное внедрение электронного билета, уточнили в пресс-службе.

По словам Говоруна, «сотрудничество с Астраханской областью позволит модернизировать общественный транспорт агломерации, обеспечив астраханцев, жителей области, туристов и гостей региона современной, безопасной и высококачественной транспортной услугой», добавили в пресс-службе.

<https://tass.ru/ekonomika/11554349>

ТАСС; 2021.06.03; ТВЕРСКИЕ ВЛАСТИ РАССЧИТЫВАЮ ПРИВЛЕЧЬ ДО 25 МЛРД РУБ. БЛАГОДАря ИНФРАСТРУКТУРНЫМ КРЕДИТАМ

Тверская область рассчитывает привлечь до 25 млрд рублей инфраструктурных бюджетных кредитов, которые направят на инфраструктуру технопарков, электрификацию железной дороги до Ржевской агломерации и строительство новых дорог. Об этом сообщил ТАСС в четверг на полях Петербургского международного экономического форума (ПМЭФ) губернатор Тверской области Игорь Руденя.

«Мы рассчитываем получить средства на развитие инфраструктурных проектов. Для этого в настоящий момент ведем переговоры с Минфином России, смотрим инвестплощадки. <...> Пока оцениваем [планируемую сумму привлеченных инфраструктурных кредитов] в районе 20-25 млрд рублей», – сообщил Руденя.

По его словам, эти средства планируется направить на электрификацию железной дороги до Ржевской агломерации, строительство транспортной Западной хорды, которая соединит трассы М-9, М-10, М-11 в Вышневолоцком городском округе, газификацию тверских технопарков, а также на новые автомобильные дороги.

<https://tass.ru/ekonomika/11557785>

ТАСС; 2021.06.03; ДОПОЛНИТЕЛЬНУЮ РАЗВЯЗКУ ПОСТРОЯТ В ТВЕРИ ЗА 1,3 МЛРД РУБЛЕЙ ПО ПРОЕКТУ ЗАПАДНОГО МОСТА

Власти Тверской области направят 1,3 млрд рублей на строительство дополнительной развязки по проекту Западного моста через Волгу, сообщил

в интервью ТАСС на Петербургском международном экономическом форуме губернатор региона Игорь Руденя.

«Это четвертый этап проекта Западный мост, который пока рассчитывается под региональную составляющую, ориентировочный бюджет 1 млрд 340 млн рублей. Это мост через Октябрьскую железную дорогу, мост будет соединять активно развивающийся сегмент в Заволжском районе – машиностроительный комплекс. Там же находятся комплекс по лакокрасочному производству, транспортные компоненты предприятия, проживают около половины населения района (около 70 тыс. человек прим. ТАСС)», – сказал Руденя.

Строительство моста с пешеходной зоной и велодорожками планируется завершить к середине 2023 года.

В январе на совещании с членами правительства президент **Владимир Путин** поручил рассмотреть обращение Рудени о строительстве Западного моста через Волгу для соединения Пролетарского и Заволжского районов Твери, в которых проживают более половины населения города. Из резервного фонда правительства РФ региону на эти цели выделено 2 млрд рублей, строительство Западного моста начнется в 2021 году и завершится в срок до трех лет. Общая сумма на Западный мост оценивается в 12 млрд рублей. Более 80% от стоимости проекта будет профинансировано из федерального бюджета, остальная часть – из бюджета Тверской области.

<https://tass.ru/ekonomika/11557465>

РИА НОВОСТИ; 2021.06.03; САМАРСКАЯ ОБЛАСТЬ ХОЧЕТ ПОЛУЧИТЬ БЮДЖЕТНЫЙ КРЕДИТ НА ЖЕЛЕЗНУЮ ДОРОГУ

Самарская область заявила проект по организации скоростного железнодорожного сообщения Липяги-Самара-Тольятти-Южное в стратегию развития РФ и надеется получить на него инфраструктурный кредит, сообщил в четверг губернатор Дмитрий Азаров.

По данным **пресс-службы** правительства Самарской области, Азаров принял участие в конференции по развитию транспортной инфраструктуры в регионах страны на Петербургском международном экономическом форуме. Глава региона рассказал о проекте по организации скоростного железнодорожного сообщения Липяги-Самара-Тольятти-Южное.

«У нас разработано технико-экономическое обоснование, проект включен в инвестиционную программу РЖД. Понятно, что экономические условия прошлого года его отодвинули. Дополнительно мы заявили его в стратегию развития Российской Федерации и очень надеемся получить поддержку, в том числе в рамках объявленного президентом страны механизма инфраструктурных кредитов», – цитирует Азарова **пресс-служба**.

Губернатор добавил, что Самарская область также приступила к проектированию транспортно-пересадочных узлов за счет регионального бюджета.

Всего, по словам Азарова, в регионе подготовлены десятки транспортных инфраструктурных проектов на общую сумму 72 миллиарда рублей, касающиеся обновления наземного транспорта, развития метрополитена в Самаре и строительства новых дорог.

Ранее вице-премьер России **Марат Хуснуллин** в кулуарах ПМЭФ сообщил РИА Новости, что в восьми российских городах, в том числе в агломерации Самара-Тольятти, прорабатывается возможность создания городского транспорта на базе железной дороги.

<https://realty.ria.ru/20210603/kredit-1735485273.html>

РИА НОВОСТИ; 2021.06.03; ЧЕЛЯБИНСКАЯ ОБЛАСТЬ НАДЕЕТСЯ ПРИВЛЕЧЬ БЮДЖЕТНЫЕ КРЕДИТЫ НА СТРОЙКУ МЕТРО

Челябинская область активно участвует в привлечении инфраструктурных кредитов и уже направила соответствующие заявки, так, с помощью заемных средств планируется завершить строительство метрополитена в Челябинске, сообщил в интервью РИА Новости в четверг в рамках ПМЭФ губернатор региона Алексей Текслер.

По словам главы региона, Челябинская область планирует воспользоваться всеми направлениями инфраструктурного меню – это не только бюджетные кредиты, но и инфраструктурные облигации, и возможности займов Фонда ЖКХ для регионов.

«Есть три направления, которые мы для себя определили, мы уже, кстати, по моему, первые в стране, которые прошли правительственную комиссию, где эти проекты обсуждались: это проект завершения строительства челябинского метро, и метротрамвай плюс обновление трамвайного и троллейбусного парка. Вот три направления, которые мы через бюджетные инфраструктурные кредиты (будет развивать – ред.)», – сказал он.

<https://realty.ria.ru/20210603/metro-1735417312.html>

РИА НОВОСТИ; 2021.06.03; РАБОТЫ ПО ДОСТРОЙКЕ МЕТРО В ЧЕЛЯБИНСКЕ МОГУТ НАЧАТЬСЯ В КОНЦЕ 2022 ГОДА

Работы по завершению строительства метрополитена в Челябинске, в результате чего районы города свяжет с его центром метротрамвай, могут начаться в конце следующего года, сообщил в интервью РИА Новости в четверг в рамках ПМЭФ губернатор региона Алексей Текслер.

Проектирование строительства метрополитена в Челябинске началось еще в 1976 году, а строительство стартовало в 1991 году, но остановилось из-за отсутствия финансирования. В конце мая текущего года Текслер сообщил о планах по завершению строительства метро, так, необходимо достроить 7,2 километра тоннелей и запустить метротрамвай, который будет передвигаться и внизу, в метро, и на поверхности. Он уточнял, что запуск метротрамвая планируется осуществить уже в 2024 году.

«Порядка 45 миллиардов рублей понадобится вместе с модернизацией трамвайной сети и строительством новых объектов в наземной части, главным объемом подземных тоннелей. Есть запланированные 4 станции. Сейчас активно работаем над ТЭО (технико-экономическое обоснование), уже в этом году приступим к проектированию и, надеюсь, к концу следующего года сможем приступить к стройке», – сказал он.

Губернатор уточнил, что прежний проект строительства метрополитена устарел, но та инфраструктура, которая есть, будет использована. «Старый проект мы переработали, так как он не соответствовал нынешнему пассажиропотоку и схеме развития города. И сейчас обсуждается проект метротрамвая – действующая трамвайная сеть плюс развивающаяся трамвайная сеть будут вписаны в метро, мы связываем наши районы с центром», – пояснил он.

Текслер ранее сообщал, что готова станция «Торговый центр» (объем построенных выработок около 20%), станция «Комсомольская площадь» (объем построенных конструкций составляет 45%), 3,3 километра подземных тоннелей пройдено, а также еще порядка 8 километров вспомогательных выработок.

Ранее президент России Владимир Путин в послании Федеральному собранию заявил о планах по развитию общественного транспорта в Челябинске и продолжении проекта метрополитена. Как отметил Путин, «Челябинск – еще один наш город-миллионник – на базе давнего проекта строительства метрополитена тоже сможет обновить систему общественного транспорта».

<https://realty.ria.ru/20210603/chelyabinsk-1735413492.html>

РИА НОВОСТИ; 2021.06.03; НА СТРОИТЕЛЬСТВО ДОРОГ В КРОНШТАДТЕ ВЫДЕЛЯТ 8 МИЛЛИАРДОВ РУБЛЕЙ

На создание объектов транспортной инфраструктуры туристического кластера «Остров фортов» в Кронштадте выделят 7,9 миллиарда рублей.

Соответствующее соглашение на Петербургском международном экономическом форуме (ПМЭФ) подписали губернатор Санкт-Петербурга

Александр Беглов, глава Минстроя России Ирек Файзуллин и руководитель проектного офиса по созданию кластера Ксения Шойгу.

Речь идет о проектировании и строительстве в Кронштадте в 2021-2025 годах шести транспортных объектов, включая пешеходную набережную от морского портового комплекса до сквера «Инчхон». Совокупный объем инвестиций составит примерно 7,9 миллиарда рублей: 4,9 миллиарда выделят из бюджета Петербурга, еще 3 миллиарда – из федерального бюджета.

«Сегодня очень важное и знаковое событие, мы неоднократно проводили совещания по теме транспортного каркаса Санкт-Петербурга, развития транспорта и одним из таких обсуждений было развитие транспортной составляющей с Кронштадтом. Петербург – это место притяжения туризма, здесь вся страна собирается, и Кронштадт – это новый проект, который станет новой жемчужиной Санкт-Петербурга. Мы считаем необходимым сделать максимальной доступность и транспортный охват. Поэтому сегодня у нас подписывается соглашение, в котором принимает участие город. Надеюсь, что сегодняшнее соглашение даст нам новый толчок в развитие проектов», – сказал на подписании соглашения **вице-премьер России Марат Хуснуллин**.

Проект «Остров фортов» реализуется по поручению **президента РФ Владимира Путина**. Он нацелен на развитие Кронштадта в качестве города-музея. Проект предполагает создание на территориях общей площадью более 100 гектаров городского кластера образовательной и рекреационной направленности.

<https://realty.ria.ru/20210603/kronshtadt-1735390132.html>

РИА НОВОСТИ; 2021.06.03; ГЛАВА МИНВОСТОКРАЗВИТИЯ РАССКАЗАЛ, КАК СНИЗИТЬ ЦЕНЫ ТУРОВ НА КАМЧАТКУ

Эффективная логистика, легкомоторные самолеты и новые вертолеты позволят снизить цены туров на Камчатку, сообщил глава Минвостокразвития Алексей Чекунков в интервью РИА Новости в рамках ПМЭФ.

Ранее **вице-премьер Дмитрий Чернышенко** на совещании с участием **президента России Владимира Путина** заявил, что в Долину гейзеров на Камчатке «нельзя пустить в десять раз больше народу – они просто там вытопчут все». **Путин** в ответ привел в пример опыт других стран, где «все организовано должным образом». По поручению **премьер-министра Михаила Мишустина** Чернышенко вылетел на Камчатку, чтобы разобраться с вопросом развития туристического потенциала Долины гейзеров и региона. Правительственная делегация, в том числе Чекунков, оценила существующую на полуострове инфраструктуру и потенциал роста

турпотока, участники рабочей группы осмотрели долину гейзеров, вулканы Узон, Карымский и другие.

«Решения лежат в области технологий и экономики. Номер один – в полном разгаре процедура создания дальневосточной авиакомпания. Только за счет синхронизации маршрутов можно повысить эффективность того, как люди смогут долететь до Камчатки, сегодня очень дорого. Надо признать, прямого рейса дешевле 100 тысяч рублей нет. Это много. С пересадкой можно за 50, но, наверное, с пересадкой на Камчатку лететь тяжело. Добавив к этому региональный аспект и региональные субсидии – правительство сейчас вместе с ВЭБ.РФ завершает создание финансовой модели, будут выделены дополнительные субсидии, чтобы снизилась несколько стоимость первого плеча – доехать до Камчатки», – сказал Чекунков.

По его словам, вторая задача – снизить вертолетное плечо, все основные достопримечательности сегодня на Камчатке можно посмотреть, только воспользовавшись услугами вертолётных операторов.

«Два часа полетного времени Ми-8 – это очень дорого... И здесь с командой губернатора Владимира Солодова мы работаем над тем, чтобы быстрее и через субсидии достигать этой цели. Но если запускать малую авиацию, привозить людей «подскоком» – максимально близко к туристическим магнитам, 70% или даже 80% пути делать самолетом – самолет легкомоторный в три раза дешевле, чем вертолет. Он садится на посадочную полосу», – отметил собеседник агентства.

Чекунков рассказал, что в районе села Мильково может быть создан визит-центр, где туристы могут предварительно ознакомиться с маршрутом, узнать интереснейшую историю формирования вулканов, гейзеров и живого мира, получить инструктаж.

Потенциал для снижения стоимости туров – более эффективная логистика, полет на самолете, и только последние 20% (пути) – на вертолете и новые более совершенные вертолеты», – резюмировал Чекунков.

Новые вертолеты Ка-62 производства приморского Арсеньевского авиационного завода «Прогресс», как ожидается, в течение 2-3 лет запустят для перевозки туристов к достопримечательностям Камчатки, чтобы сделать туры в этот регион дешевле, сообщил глава Минвостокразвития Алексей Чекунков в интервью РИА Новости в рамках ПМЭФ.

«Самое вкусное – это не вопрос этого года, но, надеюсь, вопрос ближайших несколько лет – последний «подскок» (на вертолете с туристами к туристическому объекту) мы в течение двух-трех лет будем делать не на хорошем заслуженном Ми-8, а на новом Ка-62, который проходит сертификацию, испытания на Арсеньевском заводе «Прогресс». Этот

вертолет по основным характеристикам в два раза эффективнее», – сказал Чекунков.

Туры на Камчатку этим летом без субсидирования не подешевеют, останутся прерогативой среднего класса, сообщил глава Минвостокразвития Алексей Чекунков в интервью РИА Новости в рамках ПМЭФ.

«Мы имеем ситуацию «спрос и предложение». Мир продолжает оставаться закрытым, внутренний туризм работает на пределе. Нужно строить, создавать новую инфраструктуру. Самый надежный способ снизить цену на что угодно по закону экономики, которому 300 лет, – это увеличить предложение. Когда высокий спрос при низком предложении, цена остается высокой. Реализуются масштабнейшие проекты, и наше министерство выступает партнером в реализации проектов в части предоставления льгот, статуса резидентов ТОР и в части создания инфраструктуры», – сказал Чекунков.

Он отметил, что по механизму дальневосточной концессии реализуется проект «Три вулкана» на Камчатке. Он полностью меняет туристический ландшафт края, будет создано 2 тысячи новых гостиничных номеров. Проект реализует опытная группа, которая создала «Розу Хутор».

«Это удвоит количество номеров, которые сегодня есть на Камчатке. И когда в два раза больше предложение, цены в два раза пойдут вниз. Но это не случится этим летом, к сожалению. Я боюсь, что пока без прямых мер субсидирования туры на Камчатку останутся прерогативой среднего класса людей, которые могут себе это позволить», – отметил министр.

Он добавил, что пока можно пользоваться субсидированными авиаперевозками, «охотиться» за недорогими билетами.

«В этом году объем субсидирования льготных перевозок более чем в два раза превысил прошлогодний. Программа продолжает работать. Рейс Петропавловск-Камчатский – Москва в нее входит. Здесь надо проявлять потребительскую смекалку, к сожалению, охотиться за билетами. Все, что дешевле, вызывает к себе повышенный интерес», – добавил собеседник.

<https://ria.ru/20210603/minvostokrazvitiya-1735442484.html>

РИА НОВОСТИ; 2021.06.04; ЭКСПЕРТ РАССКАЗАЛ, КОГДА МОЖНО БУДЕТ «ОПЛАЧИВАТЬ ЛИЦОМ» ПОКУПКИ И ПРОЕЗД

Оплатить покупки с помощью биометрии «по лицу» в супермаркетах и проезд в городском общественном транспорте бесконтактным способом можно будет уже к концу этого года, рассказал РИА Новости руководитель коммерческого блока компании OVision – разработчика технологии – Владислав Минеев.

Компания является участником проектно-образовательного интенсива «Архипелаг 2121», который пройдет летом и организован Платформой НТИ и Университетом 20.35. OVision создала устройство, получившее название ORay. Теперь OVision ведет переговоры о запуске первых пилотных проектов с крупными ритейлерами и транспортными хабами. Сейчас проект уже проходит пилотные испытания в Санкт-Петербурге в сети кулинарий «КиО Кухня».

«ORay – это универсальное устройство, которое совмещает функционал для оплаты по лицу и контроля доступа. Решение с легкостью сможет позволить малый и средний бизнес, а также любая розничная точка, оказывающая услуги», – отметил Минеев.

Повсеместное внедрение устройств планируется в розничных сетях, магазинах продуктов, одежды, техники. В приоритетных планах оплата проезда в метро, на электротранспорте, а также на крупных железнодорожных вокзалах и аэропортах, для организации fast track проходов, для удобства пассажиров и значительного повышения безопасности объектов.

Устройство работает на базе сверхточных нейронных сетей и имеет одну из самых высоких скоростей распознавания в мире, отметил собеседник агентства. Алгоритм распознавания создан с нуля и обучен на 100 миллионах лиц. Также командой проекта был разработан алгоритм liveness detection, помогающий отличать живого человека от фотографии.

Для подтверждения оплаты покупателю нужно будет ввести на сенсорном экране устройства заранее заданный им пин-код. Чтобы начать пользоваться сервисом, нужно скачать приложение OVISION на IOS или Android, сделать селфи и добавить в приложение свою карту.

<https://ria.ru/20210604/oplata-1735543609.html>

РБК; ПАВЕЛ КАЗАРНОВСКИЙ; 2021.06.04; ВЭБ УВЕЛИЧИВАЕТ ПОДДЕРЖКУ ЭКОНОМИКИ ДО 17 ТРЛН; ГЛАВНЫЙ ИНСТИТУТ РАЗВИТИЯ ПРЕДСТАВИЛ СВОЮ СТРАТЕГИЮ НА БЛИЖАЙШИЕ ТРИ ГОДА

ВЭБ представил новую стратегию до 2024 года. В планах госкорпорации – следовать «зеленой» и социальной повестке, развивать городскую среду и финансово поддержать за три года проекты стоимостью более 17 трлн руб.

Госкорпорация ВЭБ.РФ на Петербургском международном экономическом форуме (ПМЭФ) представила новую стратегию развития на 2021–2024 годы. Она предполагает рост объема поддержанных группой проектов с 10 трлн до более чем 17 трлн руб. и участие только в тех проектах, где требуется господдержка.

Заниматься исполнением новой стратегии ВЭБ будет в роли главного института развития – запущенная осенью реорганизация институтов развития обернулась передачей ВЭБу прав собственности на «Роснано», «Сколково» и Корпорацию МСП (малое и среднее предпринимательство). Под контролем ВЭБа также находятся Российский экспортный центр, фонды развития информационных технологий и промышленности и другие.

Сам ВЭБ только в прошлом году вышел из убытков, получив 8,4 млрд руб. прибыли, в частности, за счет выдачи госгарантий по антикризисным программам. В прошлые годы он нес существенные потери из-за качества кредитного портфеля и необходимости создавать значительные резервы: непокрытый убыток к концу первого квартала 2021 года сократился с 797 млрд до 775 млрд руб. Сейчас ВЭБ формирует новый портфель чистых проектов.

«ВЭБ начиная с зимы 2016 года переживал настоящую реальную санацию. Санация была завершена в 2019 году. Сейчас ВЭБ в первоклассном состоянии», – утверждает глава госкорпорации Игорь Шувалов. Текущую бизнес-модель ВЭБ, по словам Шувалова, выполняет успешно. Госкорпорация должна была выдать 3 трлн руб. на новые проекты за 2019–2024 годы, но справится с этим уже к 2022 году, сказал он.

Как изменится ВЭБ

В полном виде стратегия не опубликована, но, по словам Шувалова, она включает несколько направлений:

текущие проекты (как, например, стройка газоперерабатывающего комплекса в Усть-Луге стоимостью 3,5 трлн руб.);

новые стратегические инициативы правительства, на которые ВЭБ может получить дополнительный капитал от государства. В качестве примера Шувалов привел разработку водородных автобусов;

проекты повышения конкурентоспособности российской продукции на зарубежных рынках (там, где ее доля составляет менее 20%);

развитие городской среды и инфраструктуры агломераций (платные дороги, мосты, аэропорты);

ВЭБ также будет уделять внимание повестке ESG (Environmental, Social and Corporate Governance – окружающая среда, социальная ответственность и корпоративное управление), сказал Шувалов: например, он хочет «привнести другое качество жизни в город Кингисепп» – ближайший к газоперерабатывающему заводу в Усть-Луге, в стройке которого задействован ВЭБ.

«В среднесрочной перспективе мы должны работать безубыточно и всегда обеспечивать возвратность средств», – добавил Шувалов.

Сколько потратят на кредитование малого бизнеса

В новые цели ВЭБа входит и повышение доли МСП в ВВП страны, хотя целевая планка по этому направлению не указана. В прошлом планировалось довести ее до 32,5% к 2024 году, но затем из нацпроектов этот показатель убрали. По итогам 2019 года доля МСП в экономике составляла около 20%. Новую стратегию на 2021–2025 годы получит и Корпорация МСП (в полном виде она пока тоже недоступна).

Корпорацию МСП не раз критиковала Счетная палата. Аудиторы указывали, что она хронически не достигает цели по наиболее актуальному для себя показателю – доле кредитов компаниям МСП в портфеле. Количество поддержанных гарантиями компаний составило менее 1% от их общего среднегодового количества, указывала СП.

Корпорация намерена сконцентрироваться не на объеме поддержки, а на ее массовости, сказал РБК ее представитель. В ключевые показатели войдет помощь 1,8 млн субъектам МСП, самозанятым и гражданам, желающим начать свое дело. Для сравнения, в реестре МСП сейчас 5,8 млн компаний и более 15 млн работников.

Основу поддержки бизнеса составят гарантии. Корпорация прогнозирует объем поддержки в рамках национальной гарантийной системы в 2,2 трлн руб. до 2025 года. Гарантийная система призвана помочь получить кредитные средства тем предпринимателям, которым не удастся получить ссуду в банке без обеспечения. Предполагается, что добиться масштабной поддержки удастся благодаря зонтичному механизму выдачи кредитов, который будет работать следующим образом: Корпорация МСП будет предоставлять поручительство по кредиту на сумму до 50% без индивидуального принятия решения. Фактически поддержка будет вшита в кредитные продукты банков-партнеров, если заемщик будет соответствовать условиям (сейчас для получения гарантии нужно согласование Корпорации МСП, а коммерческих банков-партнеров у нее нет).

Будет ли ВЭБ безубыточным

ВЭБ.РФ в рамках своей модели стремится к тому, чтобы проекты, в которых он участвует, не приводили к убыткам для самого банка, отмечает аналитик Fitch Антон Лопатин. «Для этих целей в момент принятия решения об участии в проекте рассматриваются различные варианты, в том числе потенциальной поддержки государства в случае роста рисков по проекту. В этом отличие сегодняшнего ВЭБа от того, что было десять лет назад, когда риски принимались, а поддержка уже оказывалась постфактум», – напоминает аналитик.

Избежать больших убытков при формировании нового портфеля может позволить широкое применение механизмов софинансирования, разделения рисков, когда ВЭБ дает лишь часть необходимой суммы, а другую часть вносит ключевой участник проекта в виде собственных средств, говорит управляющий директор рейтингового агентства НКР Станислав Волков. Необходимо также участие российских банков с сильной экспертизой в проектном финансировании.

«Правильный выбор ключевых участников проектов – одна из ключевых проблем, но сейчас уже сформировался пул компаний, которые имеют опыт реализации больших инфраструктурных проектов и испытаны кризисами», – продолжает Волков.

<https://www.rbc.ru/newspaper/2021/06/03/60b75bb49a79479c23aea463>

Видеосюжеты

ПЕРВЫЙ; ПАВЕЛ КРАСНОВ; 2021.06.03; РАМКАХ РАБОЧЕЙ ПОЕЗДКИ ПО ПОВОЛЖЬЮ ПРЕМЬЕР ПОСЕТИЛ АВИАСТРОИТЕЛЬНЫЙ И АВТОМОБИЛЬНЫЙ ЗАВОДЫ

Многие наши предприятия успешно справились с последствиями пандемии, убедился **Михаил Мишустин** на авиастроительном заводе в Ульяновске и автомобильном в Набережных Челнах. Это, конечно, не вся программа поездки премьера в Поволжье.

Когда-то, больше ста лет назад, конвейерная сборка произвела революцию в мире автомобилей – штучный товар превратила в массовый. Самолеты массовым товаром станут вряд ли, но и здесь поточная сборка, пришедшая на смену старым технологиям, уже меняет реальность.

«По сути, мы реализуем авиационный конвейер, который состоит из семь участков. На каждом из них происходит монтаж систем самолета. Последовательно самолет приобретает все большую степень готовности», – рассказал директор завода «Авиастар-СП» Сергей Шереметов.

Конвейеры по сборке самолетов есть и на других заводах в России, но в Ульяновске такую линию впервые применили для создания самолетов тяжелого класса. И если раньше на постройку одного Ил-76 уходил без малого год, теперь здесь хотят уложиться за месяц. Да и самолеты из этого цеха будут выходить уже другие. На знакомый всем военный транспортник они похожи только внешне.

Производство Ил-76 в Ульяновске возродили на новом уровне, но это не единственный самолет, рождение которого связано с этим городом. На

берегах Волги выпускают детали еще для одного лайнера, на который Россия делает ставку, – МС-21, или магистральный самолет XXI века.

Пожалуй, главное преимущество МС-21 перед конкурентами – цельнокомпозитное крыло. По сравнению с обычным, такое крыло легче и длиннее. И это улучшает аэродинамику самолета и позволяет сделать более широкий и вместительный салон – выгода и для авиакомпаний, и для пассажиров.

Такое крыло еще называют черным – за цвет неокрашенных деталей из композитного материала на основе углерода. И его история здесь была непростой. Первые детали выпускали из импортного сырья, пока Запад не наложил санкции на поставки углеродной ленты российским авиазаводам. Проект оказался под угрозой, но плечо подставили российские ученые, создав отечественный материал на замену импортному.

«Сегодня здесь результат работы наших ученых, промышленников. Нам обязательно надо заканчивать все необходимые мероприятия, связанные с импортозамещением. И сделать так, чтобы на всех линиях отечественных самолетов наши люди могли перемещаться свободно по стране, как говорил президент, связать Россию удобными, надежными машинами», – сказал **Михаил Мишустин**.

В Ульяновске **премьер-министр** успел еще посетить детскую больницу и городскую поликлинику, в которой осмотрел кабинет вакцинации.

«Как человек, сам лично перенесший ковид, я могу только всем пожелать людям, особенно людям постарше, точно абсолютно сделать прививку», – сказал Михаил Мишустин.

Разговор о транспорте, правда, уже не воздушном, а автомобильном, глава правительства продолжил в Набережных Челнах, где посетил завод по производству грузовиков КамАЗ. Здесь премьер лично поучаствовал в сборке двигателя. Посмотрел демонстрацию возможностей новых моделей грузовиков и лично проехал за рулем КамАЗа последнего поколения. А после обсудил с заводскими инженерами будущее автомобильной отрасли.

«Сегодня переход от двигателей внутреннего сгорания к электротяге рождается именно здесь. Соответственно, беспилотники и системы автоматического управления не просто далекое будущее – это уже сегодня. Нормативная база, которая принята, позволяет уже сегодня их использовать», – отметил глава правительства.

Это будущее, которое здесь становится настоящим. И беспилотники, и электромобили для крупнейшего автозавода страны уже не проекты, а машины, которые ездят по российским дорогам.

<https://www.1tv.ru/news/2021-06-03/407620-v-ramkah-rabochey-poezdki-po-povolzhyu-premier-posetil-aviastroitelnyy-i-avtomobilnyy-zavody>

Р24; 2021.06.03; РОССИЙСКИМ АВТОМОБИЛИСТАМ ГРОЗИТ НОВЫЙ ШТРАФ. НОВОСТИ НА «РОССИИ 24»

В ближайшее время российским автомобилистам может грозить новый штраф за превышение средней скорости на большом участке дороги. Сейчас водители получают постановления, но такой нормы в законах нет. Закрепить положение на законодательном уровне хотят в МВД, Минюсте и **Минтрансе**.

<https://www.vesti.ru/video/2304889>

Р24; 2021.06.04; КРУПНЕЙШИЕ СЕРВИСЫ АРЕНДЫ САМОКАТОВ ПРОВЕРЯЮТ НА ПРИЧАСТНОСТЬ К ДТП. НОВОСТИ НА «РОССИИ 24»

У следователей и сотрудников МВД появились вопросы к крупнейшим сервисам аренды самокатов в Санкт-Петербурге. Сегодня утром там прошли, как говорят сотрудники следственных действия: проверка документов, сбор доказательств. Поводом послужили случаи, когда под колеса электросамоката попадали дети.

<https://www.vesti.ru/video/2304893>

РОССИЯ 1; 2021.06.04; СО ДНА АВАЧИНСКОЙ БУХТЫ ПОДНЯЛИ ПЛАВУЧИЙ ДОК, ЗАТОНУВШИЙ ЗИМОЙ

Камчатская транспортная прокуратура после проверки, проведенной в связи с затоплением плавучего дока в Петропавловске-Камчатском, установила, что в чрезвычайном происшествии виноват судовладелец. Об этом сообщает ТАСС, ссылаясь на информацию регионального надзорного органа.

<https://www.vesti.ru/article/2570694>

РОССИЯ 1; 2021.06.04; РЕЧНЫЕ КРУИЗЫ ПО РОССИИ С КЕШБЕКОВ. УТРО РОССИИ

В России спрос на речные круизы побил 15-летний рекорд. Куда отправиться в путешествие, сколько это стоит и как можно сэкономить?

<https://www.vesti.ru/video/2304826>

КПМИ и БКД

РОССИЯ 1; 2021.06.03; НАЦПРОЕКТ «БЕЗОПАСНЫЕ КАЧЕСТВЕННЫЕ ДОРОГИ»: НОВЫЕ АВТОБУСЫ И ТРОЛЛЕЙБУСЫ. УТРО РОССИИ

Бесплатный Wi Fi, USB для зарядки телефона – вот он, общественный транспорт нового поколения! В рамках национального проекта «**Безопасные качественные дороги**» в регионах страны появляются современные автобусы и троллейбусы.

<https://www.vesti.ru/video/2304444>

Ключевые новости

ТАСС; 2021.06.03; МИШУСТИН ОЦЕНИЛ ВЫСОКУЮ СТЕПЕНЬ ИМПОРТОЗАМЕЩЕНИЯ НА ЗАВОДЕ «АЭРОКОМПОЗИТ-УЛЬЯНОВСК»

Премьер-министр Михаил Мишустин в четверг посетил предприятие «Аэрокомпозит-Ульяновск» – единственный в России завод по производству силовых элементов конструкций для авиации из композиционных материалов, создаваемых при помощи уникального метода вакуумной инфузии.

Завод входит в число предприятий мирового уровня, специализирующихся на создании композитного крыла самолета. Его производственные мощности задействованы в проекте создания ближне-среднемагистрального пассажирского лайнера МС-21, в частности, в изготовлении композитного крыла воздушного судна.

«Хочу всех вас поздравить с тем, что на такую непростую технологию смогли в кратчайшее время переориентировать все производственные мощности. <...> Мы смогли наладить за кратчайшее время изготовление новых материалов, которые по всем своим свойствам и возможностям дадут совершенно другой подход к новой машине. Очень важно, что практически здесь все отечественное. То самое импортозамещение, о котором мы с вами говорим, это вот сегодня – здесь. Это как раз результат работы наших ученых и промышленников», – сказал **Мишустин**.

Премьер внимательно осмотрел и оценил материал, из которого производятся детали, и в шутку предложил найти для композита и иное применение.

«Я предлагаю сделать из него клюшки», – сказал **Мишустин**. Один из участников встречи высказал мысль назвать их «МС-21».

«Это интересная идея. Владислав Александрович, организуйте производство в Ульяновске», – с улыбкой обратился **Мишустин** к находившемуся рядом знаменитому хоккеисту Владиславу Третьяку, который представляет

Ульяновскую область в Госдуме и был в составе делегации, посетившей завод.

<https://tass.ru/ekonomika/11549583>

ТАСС; 2021.06.03; МИШУСТИН ПОРУЧИЛ ПОДГОТОВИТЬ ПРОГРАММУ ОБУЧЕНИЯ СПЕЦИАЛИСТОВ ДЛЯ АВИАСТРОЕНИЯ

Премьер-министр России **Михаил Мишустин** дал поручение Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК) совместно с Министерством науки и высшего образования подготовить программу обучения специалистов для авиастроительной отрасли. Вопрос нехватки квалифицированных кадров представители ОАК подняли в четверг в ходе посещения главой правительства предприятия «Авиастар-СП».

«Я думаю, что совместно с ОАК необходимо подумать, посоветоваться также с исполняющим обязанности губернатора [Ульяновской области Алексеем Русских], каким образом формировать программу такого обучения», – сказал **Мишустин**. Он подчеркнул, что необходимо четко установить потребность отрасли в специалистах для авиастроения в целом по стране. «Нужно прямо конкретно с Министерством науки и высшего образования отработать вопрос подготовки кадров. Я абсолютно уверен, что это реализуемо, но потребует времени, потому что [подготовить] хорошего специалиста на авиационный завод, технолога, инженера хорошего, конструктора – это непростая задача», – отметил премьер.

Он сообщил, что сформулирует соответствующее поручение. Обращаясь к представителям ОАК, глава кабмина высказал пожелание «совместно отработать потребность в таких специалистах», сформулировать специализированную программу обучения на четыре года.

Говоря о трудовом коллективе АО «Авиастар-СП», председатель правительства заметил, что в настоящий момент там работают свыше 10 тыс. человек. При этом, по его словам, с учетом активного развития авиастроения и появления новых моделей самолетов, отрасль будет нуждаться в хороших специалистах. «В России есть замечательные традиции, замечательные учебные заведения, в Ульяновске учебные заведения [специализированные] есть», – сказал он.

На заводе **Мишустин** осмотрел новую поточную линию сборки. Ему пояснили, что это полноценный конвейер по сборке самолетов тяжелого класса. Аналогичные линии установлены на заводе в Комсомольске-на-Амуре, где собирается Sukhoi Superjet 100. В Ульяновске же новая технология позволяет разбить процесс сборки на семь этапов, каждый из которых позволяет осуществить работу качественнее и быстрее за счет применения систем автоматизированного управления, лазерного наведения,

лазерной стыковки и т. д. По словам представителей компании, это позволяет существенно ускорить работу. Так, первый самолет, собранный на поточной линии сборки, был готов за шесть месяцев, тогда как по старым технологиям это занимало 9-10 месяцев. Специалисты рассчитывают еще больше сократить время сборки.

Во время посещения авиастроительного предприятия **Мишустина** сопровождали временно исполняющий обязанности губернатора региона Алексей Русских, полномочный представитель президента РФ в Приволжском федеральном округе Игорь Комаров, глава ОАК Юрий Слюсарь и руководство предприятий корпорации.

<https://tass.ru/ekonomika/11549053>

ТАСС; 2021.06.03; МИШУСТИН ПОРУЧИЛ ОРГАНИЗОВАТЬ ПРЕСС-КОНФЕРЕНЦИЮ, ПОСВЯЩЕННУЮ ДОСТИЖЕНИЯМ АВИАСТРОЕНИЯ РФ

Премьер-министр России **Михаил Мишустин** считает необходимым больше рассказывать о достоинствах отечественных самолетов. Он поручил Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК), корпорации «Иркут» и Минпромторгу организовать пресс-конференцию, посвященную этой теме.

«Надо вам больше рассказывать людям. Вы же сами летаете на этих машинах, они надежны. Надо говорить об этом с людьми, надо объяснять, рассказывать о том, какие мы сделали прорывы в сервисной части», – сказал председатель правительства главе ОАК Юрию Слюсарю в четверг в ходе своей рабочей поездки в Ульяновск, где он посетил ряд авиапредприятий. **Мишустин** считает необходимым делать акцент на преимуществах российских самолетов.

«У меня просьба, чтобы об этом вы – ОАК, [глава Минпромторга РФ] Денис Валентинович Мантуров, коллеги из «Иркута» – рассказали. Сделали пресс-конференцию, собрали людей, рассказали, насколько, по вашим данным, хороша эта машина», – поручил премьер. Представители ОАК заверили, что проведут соответствующее мероприятие в рамках Международного авиационно-космического салона (МАКС) в этом году.

Слюсарь сообщил **Мишустину**, что в настоящий момент в эксплуатации находится 150 самолетов Sukhoi Superjet 100, еще 30 машин будет передано авиакомпаниям в текущем году. По его словам, по уровню налета этот лайнер не уступает западным конкурентам. «По надежности у нас уровень исправности сейчас под 80 процентов, по авиакомпаниям «Россия» он превышает 80%, он [составляет] 88%», – сказал руководитель ОАК, уточнив, что в среднем по миру бенчмарк оценивается в 80-85%.

<https://tass.ru/ekonomika/11550633>

ТАСС; 2021.06.03; МИШУСТИН: В РОССИИ ГОТОВЯТ КОНЦЕПЦИЮ РАЗВИТИЯ ЭКОЛОГИЧНОГО НИЗКОУГЛЕРОДНОГО ТРАНСПОРТА

Россия разрабатывает концепцию производства экологически чистого транспорта со сниженным углеродным следом. Об этом сообщил в четверг **премьер-министр Михаил Мишустин**, открывая совещание «О дальнейшем развитии ПАО «Камаз».

«Сейчас в наших профильных министерствах ведется достаточно активная работа по подготовке развития транспорта со сниженным углеродным следом», – сообщил он.

Мишустин отметил, что уже «есть целый ряд решений, одни связаны с развитием электротранспорта, другие – с использованием водородных топливных элементов». При этом премьер напомнил, что многие автомобильные концерны в мире уже объявили о переходе к выпуску техники со сниженным углеродным следом.

По мнению главы кабмина, уже сейчас необходимо учитывать особенности России, в том числе большие расстояния, сложные климатические условия и более высокую доступность бензина и дизельного топлива. «В таких условиях понадобятся дополнительные усилия по формированию рынка и инфраструктуры и среди них – создание собственного производства силовой электроники для автомобилей и компонентов зарядных станций», – подчеркнул он. **Мишустин** обратил внимание на необходимость развития собственных систем управления, в том числе с числовым программным управлением (ЧПУ), а также систем управления производством и систем проектирования. Особую роль в этом процессе, по его словам, должны сыграть такие центры компетенции, как на заводе «Камаз».

Премьер уверен, что это приведет к запуску высокотехнологичных производств в целом ряде отраслей, а также позволит осуществить быструю проработку идей и реализацию решений в сфере электротранспорта и при разработке новых технологических машин и оборудования.

Мишустин попросил участников совещания доложить о том, как развивается направление низкоуглеродного транспорта, и рассказать, какие решения нужны, чтобы российский автопром быстрее и легче адаптировался к новым требованиям рынка.

<https://tass.ru/ekonomika/11556915>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – СТОЛИЧНЫЙ ВЫПУСК; ТАТЬЯНА ЗАМАХИНА; 2021.06.04; ТЕХНОЛОГИИ РАСПРАВЛЯЮТ КРЫЛЬЯ; МИХАИЛ МИШУСТИН ЗАЯВИЛ О НАДЕЖНОСТИ РОССИЙСКИХ САМОЛЕТОВ

У российского авиастроения получается уйти от использования иностранных компонентов и наладить производство собственных – в этом **премьер-**

министр Михаил Мишустин убедился в ходе посещения авиапредприятий в Ульяновске. Главе правительства показали уникальные разработки, которые призваны повысить надежность самолетов.

Рабочий визит **премьер-министра** в Ульяновск начался с посещения предприятия «Авиастар-СП»: **Мишустину** продемонстрировали процесс сборки транспортных самолетов Ил-76МД-90А. Как сообщил управляющий директор компании Сергей Шереметов, благодаря автоматизации удалось существенно ускорить работу. Первый самолет, собранный «поточным» методом, был готов за шесть месяцев. А по старым технологиям это могло занять вдвое больше времени.

Несмотря на автоматизацию, квалифицированных кадров в авиастроении все же не хватает, рассказали **Мишустину**. Тот согласился с необходимостью решать проблему: по его словам, необходимо оценить потребность отрасли в специалистах. «Нужно прямо с министерством науки и высшего образования отработать вопрос подготовки кадров, – заявил премьер. – Я абсолютно уверен, что это реализуемо, но потребует времени, потому что подготовить специалиста хорошего на авиационный завод, технолога, инженера, конструктора – это непростая задача».

Мишустин обещал дать поручение на эту тему. По его словам, необходимо сформулировать специализированную программу обучения на четыре года. Ведь с учетом активного развития авиастроения, появления новых моделей самолетов отрасль будет нуждаться в хороших специалистах.

Кроме того, по мнению **Мишустина**, необходимо больше рассказывать о достоинствах российских самолетов. «Вы же сами летаете на этих машинах, они надежны. Надо говорить об этом с людьми, надо объяснять, рассказывать о том, какие мы сделали прорывы в сервисной части», – сказал председатель правительства, обращаясь к главе Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК) Юрию Слюсарю. Премьер добавил, что необходимо делать акцент на преимуществах, которыми обладают российские самолеты.

В последнее время появилось еще одно преимущество – удалось наладить импортозамещение. **Премьер-министр** посетил производственную площадку АО «АэроКомпозит-Ульяновск», где ему показали процесс создания крыльев для ближне-среднемагистрального пассажирского лайнера МС-21 при помощи отечественных технологий и материалов.

Как объяснили на предприятии, из-за торговых ограничений, введенных США в 2018 году, активизировались работы по замене импортных композитов на отечественные. В их разработке, испытаниях и производстве приняли участие ведущие химики, технологи и конструкторы России. И «АэроКомпозит-Ульяновск» теперь собирает первые серийные комплекты крыла из отечественных материалов. Это позволило улучшить аэродинамику

самолета МС-21 и повысить комфорт пассажиров, ведь в результате удалось увеличить размер фюзеляжа.

Мишустин подчеркнул важность того, что процесс удалось наладить быстро. «Хочу всех вас поздравить с тем, что на такую непростую технологию смогли в кратчайшее время переориентировать все производственные мощности, – обратился он к работникам предприятия. – Смогли наладить изготовление новых материалов, которые по своим свойствам и возможностям дадут совершенно другой подход к новой машине. Очень важно, что практически здесь все отечественное. То самое импортозамещение, о котором мы с вами говорим, сегодня здесь».

<https://rg.ru/2021/06/03/reg-pfo/mihail-mishustin-zaiavil-o-nadezhnosti-rossijskih-samoletov.html>

ИЗВЕСТИЯ; ЛЮБОВЬ ЛЕЖНЕВА; 2021.06.04; ДЛЯ ВИНТА: В РФ ПОДГОТОВЯТ ПРОГРАММУ ОБУЧЕНИЯ СПЕЦИАЛИСТОВ АВИАСТРОЕНИЯ; НА НЕХВАТКУ КВАЛИФИЦИРОВАННЫХ КАДРОВ ОБРАТИЛИ ВНИМАНИЕ В УЛЬЯНОВСКЕ

В России появится программа обучения специалистов для авиастроения. Поручение подготовить ее Объединенной авиастроительной корпорации и Минобрнауки дал **Михаил Мишустин** во время посещения ульяновского предприятия «Авиастар-СП». Представители отрасли обратили внимание на нехватку квалифицированных кадров. Помимо этого, жители Ульяновской области жалуются на низкие доходы. По данным Минэка, средняя зарплата по региону составляет около 33 тыс. рублей. В соседнем Татарстане она достигает 42 тыс. Туда премьер отправился также 3 июня. В Набережных Челнах он не только осмотрел ПАО «КамАЗ», но и сел за руль нескольких машин и поучаствовал в сборке двигателя.

Первым делом

Премьер продолжил турне по регионам, направившись 3 июня в Ульяновск. Сначала он посетил АО «Авиастар-СП» – крупнейшее предприятие России по выпуску авиационной техники, основанное в 1976 году, на нем работает более 8 тыс. человек. «Авиастар-СП» производит транспортные Ил-76МД-90А и самолеты-топливозаправщики Ил-78М-90А, а также осуществляет сервисное обслуживание и ремонт Ан-124 «Руслан».

Раньше производство Ил-76МД-90А занимало около девяти месяцев, сейчас – примерно полгода, однако и этот срок планируется сократить, рассказал «Известиям» руководитель проекта организации новой поточной линии сборки самолета Владислав Сидоренко. Трудоемкость планируется снизить примерно на 38%.

Для осуществления амбициозных планов нужны квалифицированные сотрудники. На их нехватку обратили внимание представители

Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК). Во время осмотра предприятия председатель правительства отметил необходимость подготовки программы обучения специалистов для авиастроения.

– Нужно прямо конкретно с Министерством науки и высшего образования отработать вопрос подготовки кадров. Я абсолютно уверен, что это реализуемо, но потребует времени, потому что [подготовить] хорошего специалиста на авиационный завод, технолога, инженера хорошего, конструктора – это непростая задача, – сказал **Михаил Мишустин**.

Пообщавшись с промышленниками, председатель правительства решил оценить социальную сферу. Сначала он посетил областную детскую клиническую больницу им. Ю.Ф. Горячева, где помощь также оказывают беременным женщинам и роженицам. Врачи пожаловались на устаревшую технику и нехватку мест. Премьер поручил решить этот вопрос и выделить на эти цели 160 млн рублей.

Следом за этим **Михаил Мишустин** решил проинспектировать пункты вакцинации от коронавируса в обычной поликлинике. По традиции он напомнил о необходимости каждому россиянину сделать прививку.

– Как человек, сам лично перенесший COVID-19, я могу только пожелать всем, особенно людям постарше, точно абсолютно сделать прививку. Это очень важно. Пожалуйста, дорогие друзья, я хочу всем пожелать здоровья, и обязательно надо вакцинироваться, – отметил глава кабмина.

В конце визита **премьер-министр** побеседовал с врио губернатора Ульяновской области Алексеем Русских. В регионе периодически происходят природные ЧП, поэтому **Михаил Мишустин** сообщил, что поручит Минстрою оценить риски возникновения оползней в Ульяновске и возможности бюджета по их ликвидации. Один такой оползень через несколько часов после переговоров подошел к жилым домам – речь идет о береговой линии вдоль Ульяновска. По словам губернатора, на решение проблемы необходим «не один миллиард рублей».

Как рассказали «Известиям» местные жители, у области две проблемы, традиционные для многих российских уголков, – плохие дороги и маленькие зарплаты. Отсюда вытекают и другие смежные трудности, которые приводят к оттоку населения. Однако в Минэке отмечают улучшение ситуации. Средняя заработная плата по итогам 2020 года составила 32,7 тыс. рублей. В 2016 году этот показатель составлял 24,4 тыс.

Автопробег

В этот же день из Ульяновской области **Михаил Мишустин** полетел в соседний Татарстан. В Казани, столице республики, он был в конце апреля. На этот раз пунктом назначения стали Набережные Челны. Там ситуация с

доходами немного лучше: среднемесячная заработная плата, по данным Минэкономразвития, за 2020 год составила 42 тыс. рублей.

В городе премьер не только осмотрел одно из ключевых предприятий региона – ПАО «КамАЗ», но и сел за руль нескольких машин, а также поучаствовал в сборке двигателя.

– Современный двигатель – вы уже 12 тыс. в год делаете – это классный задел на то, чтобы лидировать в своей отрасли. Но КамАЗ и есть один из лидеров в мире по производству своего класса автомобилей, – похвалил председатель правительства бизнесменов.

ПАО «КамАЗ», по данным Минэка, в 2020 году отгрузил продукцию на сумму 157,7 млрд рублей. Произведено 36,5 тыс. грузовых автомобилей. В целом объем отгруженной промышленной продукции за прошлый год составил 418,2 млрд рублей, что на 16,6% выше уровня соответствующего периода 2019-го.

Что касается грузовых машин, то в России с ними проблем нет. Однако сейчас основная задача властей и отечественных производителей – сделать конкурентоспособной цену на легковые авто, заявил «Известиям» зампред комитета Совета Федерации по экономической политике Иван Абрамов.

Меры господдержки, по его словам, могут быть разными: как производителям, так и покупателям. В июне прошлого года были внесены изменения в правила выдачи субсидий по льготным автокредитам. Скидка при получении займа на новую машину, сделанную в России, составляет от 10 до 25% от ее цены. Так как экономика всё еще восстанавливается после локдаунов, необходимо подумать о новых программах, считает сенатор.

<https://iz.ru/1173323/liubov-lezhneva/dlia-vinta-v-rf-podgotoviat-programmu-obucheniiia-spetsialistov-aviastroeniia>

КОММЕРСАНТЪ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА, ЕВГЕНИЙ ЗАЙНУЛЛИН; 2021.06.04; ПО ТУНДРЕ, ПО ИНВЕСТ ПО ТАРИФУ; ЗА РАСШИРЕНИЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ВЫВОЗА ИЗ ЯКУТИИ МОГУТ ЗАПЛАТИТЬ ГРУЗОТРАНСПОРТНИКИ

Часть финансирования железнодорожных выходов из Якутии, необходимых для вывоза угля Эльгинского и других крупных месторождений региона, может быть обеспечена за счет инвестиционного тарифа для грузоотправителей. Точное соотношение инвесттарифа и средств ФНБ, которые планируется привлечь для той же цели, будет понятно после того, как грузоотправители определятся, в какие именно порты Дальнего Востока они будут везти свой уголь.

ОАО РЖД обсуждает возможность финансирования части затрат на расширение Восточного полигона под потребности угольных компаний

Якутии за счет инвестиционного тарифа для грузоотправителей. «У нас есть предложение по тому, чтобы без привлечения государственных средств крупнейший инвестиционный проект, реализуемый на территории республики, – Эльгинский, который уже в следующем году станет крупнейшим угольным разрезом мира, смог обеспечить вывоз до 40–50 млн тонн уже в ближайшие годы», – сообщил 3 июня на сессии ПМЭФ глава Республики Якутия Айсен Николаев. Он сказал, что переговоры с ОАО РЖД идут, отказавшись от более подробных **комментариев**. Прежде господин Николаев говорил, что республика поддерживает «инициативу ОАО РЖД по введению инвестиционного тарифа для развития БАМа, в особенности в части подходов к портам Совгавань и Ванино».

Ключевые грузоотправители из Якутии, которые планируют существенно наращивать объемы, – «Эльгауголь» Альберта Авдоляна и «Колмар». Выходы из Якутии на **Восточный полигон**, стоимость которых оценивается в 350–700 млрд руб. в зависимости от того, будут выбраны тепловозная тяга или электрифицированные пути, с санкции президента могут финансироваться за счет средств ФНБ (см. “Ъ” от 3 марта). Как говорил в мае глава ОАО РЖД Олег Белозеров (см. “Ъ” от 24 мая), монополия предварительно подала заявку в ФНБ на 25% от необходимой суммы.

По данным РБК, объем заявки составил 188 млрд руб. из расчета общей стоимости 752,4 млрд руб.

Инвестиционный тариф как источник финансирования действительно рассматривался при подаче заявки на средства ФНБ, подтверждают в ОАО РЖД; размер этой заявки определялся с учетом обеспечения окупаемости проекта в срок менее 20 лет. Однако доля инвесттарифа в общем объеме финансирования, как и доля средств ФНБ, окончательно не определена и зависит от массы факторов. Помимо дискуссии о том, строить обычный или электрифицированный путь, есть проблема, связанная с тем, куда везти груз. «В поручении президента указано Ванино, – пояснили “Ъ” в ОАО РЖД. – Исходя из перевалки через Ванино и была сформулирована заявка в ФНБ. Однако грузоотправители хотят везти в разных направлениях: и на погранпереходы, и в Находкинский узел (что требует перехода на Транссиб. – “Ъ”). Когда будет финальное понимание грузовой базы и корреспонденций, тогда будет понятно и соотношение между инвестиционным тарифом и средствами ФНБ». Причем от выбора вариантов будут зависеть и сроки: при отправке на Ванино строительство займет пять-шесть лет, а при необходимости расширять и другие сегменты БАМа и Транссиба для отправки по другим корреспонденциям – дольше, поясняют в ОАО РЖД.

Возможность устанавливать на железной дороге инвестиционные тарифы пытались ввести неоднократно (см., например, “Ъ” от 25 апреля 2018 года), однако пока безуспешно. Тарифы ОАО РЖД устанавливаются ФАС в

соответствии с классом груза и направлением, вне связи с конкретным грузоотправителем. Сама монополия может корректировать заданный ФАС уровень, но с 2019 года – только вниз.

Однако в ОАО РЖД полагают, что обеспечить инвестиционный тариф для грузоотправителей из Якутии можно и при существующей законодательной базе с определенными донастройками – через концессионный тариф, как на Северном широтном ходу, или массой других способов.

В «Эльгаугле» от **комментариев** отказались. Председатель совета директоров АО «Колмар Групп» Анна Цивилева пояснила, что дополнительные затраты на оплату железнодорожного тарифа финансовый план компании не предусматривает (см. «Ъ-Онлайн»).

Глава «Infoline-Аналитики» Михаил Бурмистров сомневается в способности угольщиков Якутии профинансировать инвесттариф. Компании находятся не в той стадии инвестиционного цикла, как КРУ или СУЭК: они сильно закредитованы, активно инвестируют в добычную и транспортную инфраструктуру и вряд ли закладывали инвесттариф в свои финансовые модели. Проблему отчасти можно решить, если какой-нибудь госбанк или синдикат госбанков выдаст компаниям целевой кредит на этот инвесттариф, что позволит сдвинуть эти расходы, однако у этого варианта есть свои недостатки, заключает эксперт.

<https://www.kommersant.ru/doc/4839766>

КОММЕРСАНТЪ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2021.06.04; «МЫ СВОИ ОБЯЗАТЕЛЬСТВА ИСПОЛНИЛИ»

ОАО РЖД может ввести инвестиционные тарифы для финансирования строительства железнодорожной инфраструктуры для вывоза продукции якутских месторождений угля. О позиции по этому вопросу, а также о планах развития и диверсификации экспорта угля “Ъ” рассказала председатель совета директоров АО «Колмар Групп» Анна Цивилева.

– ОАО РЖД обсуждает возможность введения инвесттарифов для финансирования части затрат на развитие выходов из Якутии. Как вы относитесь к перспективе их оплаты?

– Когда изначально мы входили в проект, у нас была определенная договоренность, в том числе с ОАО РЖД, о том, что мы инвестируем, выполняем свои обязательства по строительству объектов – современных шахт, обогатительных фабрик, терминала в порту Ванино, подъездных автомобильных дорог, очистных сооружений, железнодорожных станций, ЛЭП и т. п., а они исполняют свои обязательства по строительству железной дороги. Более того, за время существования нашего проекта мы уже оплачивали железнодорожный тариф по повышенной ставке, поскольку

железные дороги были разделены на ОАО РЖД и «Железные дороги Якутии» (ЖДЯ). И лишь недавно, с 1 января 2018 года, приказом ФАС были установлены единые сквозные тарифные расстояния от станций отправления до станций назначения с оплатой по единому сетевому прейскуранту 10–01.

– Насколько выше текущего был тариф?

– Существенно, на 25%.

– Дополнительные расходы на инфраструктуру как-то учтены в ваших финансовых моделях?

– Нет, не учтены. Мы свои обязательства исполнили и хотели бы получить исполнение обязательств по подписанным нами соглашениям от наших партнеров.

– ОАО РЖД обсуждало с вами инициативу по введению инвесттарифа?

– Мы пока не участвовали в этой работе.

– Во сколько вы оцениваете дефицит инфраструктуры для вывоза угля ваших месторождений?

– Сейчас мы добываем около 10 млн тонн рядового угля в год, который обогащается на обогатительных фабриках, и в настоящее время инфраструктура закрывает наши потребности по вывозу готовой продукции. Вскоре будут сданы наши новые объекты, и к 2024 году мы будем иметь добычу 24 млн тонн в год. Необходимая для нас инфраструктура включена в планы первого и второго этапа развития Восточного полигона, и мы надеемся, что она будет построена своевременно. Если же будут допущены очередные задержки в выполнении мероприятий по реконструкции критичных для нас участков, то уже в этом году возникнет риск невывоза всего объема производимой продукции.

– Сейчас при высоких ценах на коксующийся уголь не планируете ли вы увеличить инвестиции в развитие или приобретение новых активов?

– Сейчас мы должны завершить имеющиеся инвестпроекты – еще одну шахту и фабрику. Мы имеем большой объем кредитных средств и должны выполнять свои обязательства перед банками по обслуживанию и возврату кредитов. Это достаточно большая финансовая нагрузка, поэтому мы сейчас не будем ни на что распыляться. В ближайшие два года никаких инвестиций в новые проекты не планируем. В дальнейшем, когда все выплаты закончатся, возможно, мы что-нибудь рассмотрим. Компания работает строго в рамках заданной стратегии развития – строит и вводит в эксплуатацию объекты, несмотря на пандемию. В прошлом году было смещение даты запуска фабрики на четыре месяца, но это связано исключительно с тем, что ввод в эксплуатацию оборудования должны были осуществлять

производители (для фабрики это Китай, для порта – Германия), и у нас возникли сложности с завозом специалистов из этих стран. Но при этом мы ускорили подготовку своих кадров, которые могут работать на этом оборудовании, и здесь пандемия только простимулировала нас.

– Планируете ли вы диверсифицировать зарубежные рынки поставок?

– У нас 80% экспорта – это Китай, наш стратегический партнер. Но диверсифицировать поставки мы планируем – не за счет сокращения доли Китая, а за счет прироста наших объемов. Мы сейчас осваиваем новые рынки. Помимо Японии и Кореи, это Малайзия, Индия и Вьетнам. Мы отправили сначала образцы, а потом пробные суда в Индию, там металлурги начинают прорабатывать шихту под наш уголь.

– Индия ранее заявляла, что будет закупать 40 млн тонн российского коксующегося угля. Вы развиваете сотрудничество в рамках этого плана?

– Специфика поставки коксующегося угля в том, что необходимо подобрать шихту под уголь. И после отправки образцов мы получили положительные отзывы от индийских металлургов. Более того, при его использовании снижается себестоимость шихты с сохранением качества. Сейчас желание со стороны Индии есть, и политическая ситуация нам благоприятствует. К тому же в прошлом году мы запустили собственный порт с возможностью загрузки крупнотоннажных судов на дальние расстояния, и рынок Индии стал нам доступен. В настоящее время мы находимся в тесном контакте с индийскими металлургами по вопросам взаимовыгодного сотрудничества, и при согласовании всех вопросов возможны пробные поставки угля в Индию.

<https://www.kommersant.ru/doc/4839909>

КОММЕРСАНТЬ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА, АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; 2021.06.04; «ГАЗПРОМ НЕФТЬ» ПОСТАВИТ КОНДЕНСАТ НА РЕЛЬСЫ; КОМПАНИЯ ОТКАЗАЛАСЬ ОТ СОЗДАНИЯ ПОРТА В ХАРАСАВЕЕ

«Газпром нефть» сделала выбор в пользу железнодорожной отгрузки газового конденсата, который компания с 2025 года будет добывать на месторождениях Бованенково и Харасавей на Ямале. Прежде компания рассматривала вариант создания морского терминала на Харасавее, но ОАО РЖД, по данным “Ъ”, гарантировало ей более выгодные условия перевозки. Для ОАО РЖД соглашение с «Газпром нефтью» обеспечит рост высокодоходной грузовой базы на 3 млн тонн в год.

«Газпром нефть» теперь рассматривает железную дорогу как основной вариант вывоза нефти и газового конденсата, которые будут добываться на Бованенковском и Харасавейском месторождениях на Ямале, сообщили “Ъ” в компании. 3 июня на Петербургском форуме «Газпром нефть» подписала с ОАО РЖД соответствующее соглашение. Оно подразумевает

транспортировку более 52 млн тонн жидких углеводородов в 2025–2040 годах с Бованенково по железной дороге в балтийский порт Усть-Луга. До сих пор «Газпром нефть» также оценивала вариант строительства морского отгрузочного терминала в Харасавее мощностью до 5 млн тонн в год и даже 30 марта заказала разработку соответствующего pre-FEED-исследования.

Собеседники “Ъ” в отрасли считали выбор в пользу морской отгрузки более вероятным, учитывая уже существующий у компании терминал «Ворота Арктики» на Новопортовском месторождении.

«Стороны, задействованные в железнодорожной цепочке поставок (ОАО РЖД и «Газпромтранс»), а также «Газпром инвест» выработали совместно с нефтяной компанией такую схему поставок, экономика которой лучше морской альтернативы. Конкретные условия будут определены последующими соглашениями», – сообщили “Ъ” в «Газпром нефти». Там также подчеркнули, что выбор в пользу железной дороги сделан только для Бованенково и Харасавее, а для других месторождений региона морской вариант транспортировки остается актуальным. «Газпром нефть», в частности, планирует разрабатывать ачимовские залежи Ямбургского месторождения.

Нефтяные грузы являются одними из наиболее рентабельных для ОАО РЖД, однако в середине этого десятилетия монополия стала резко их терять – в основном из-за конкуренции с трубопроводной инфраструктурой и, в меньшей степени, с речными перевозками.

По словам источника “Ъ”, знакомого с деталями соглашения, оно предполагает, что ОАО РЖД обязуется обеспечить «Газпром нефти» условия перевозок, которые в целом по всей цепочке, включая предоставление вагонов, будут выгоднее, чем транспортировка морем.

Это может быть достигнуто разными способами, в том числе посредством ускорения движения. При этом соглашение предполагает, что перевозки грузов «Газпром нефти» будут осуществляться на недискриминационных условиях, и, если такая необходимость возникнет, инфраструктура будет соответствующим образом расширена. Другой собеседник “Ъ” напоминает, что «Газпром нефть» планирует вывозить с Бованенково не только конденсат, но и сжиженные углеводородные газы, при этом строительство терминала для их вывоза морем очень затратно. По его мнению, терминал в Харасавее оказался не слишком выгодным решением из-за низких объемов отгрузки по сравнению с 8,5 млн тонн в год с «Ворот Арктики».

Железнодорожная линия Обская–Бованенково–Карская принадлежит самому «Газпрому», большая часть остального маршрута проходит по инфраструктуре Северной железной дороги. Из-за низкой загрузки и высокой стоимости строительства в условиях вечной мерзлоты линия до Бованенково

хронически убыточна. «Газпром» неоднократно пытался передать ее на баланс ОАО РЖД, однако в последние годы на фоне роста потока грузов для освоения Харасавея этот вопрос был снят с повестки.

Заместитель гендиректора ИПЕМ Владимир Савчук отмечает, что углеводороды – высокодоходный груз для железной дороги, привлечение которого благоприятным образом отражается на экономике ОАО РЖД.

По проекту «Северный широтный ход-1» ОАО РЖД должно развить инфраструктуру Северной железной дороги до примерно 20 млн тонн в год, и перевозка дополнительных 3,5–4 млн тонн может привести к необходимости дополнительного расширения.

<https://www.kommersant.ru/doc/4839842>

КОММЕРСАНТЬ FM; ЛИЛИЯ ГАЛЯВИЕВА; 2021.06.03; ТУРОПЕРАТОРАМ ХОТЯТ ДОБАВИТЬ КОМПЕНСАЦИИ; ПОМОГУТ ЛИ СУБСИДИИ СНИЗИТЬ СТОИМОСТЬ ПОЕЗДОК ПО РОССИЙСКИМ НАПРАВЛЕНИЯМ

Ростуризм настаивает, чтобы государство возмещало туроператорам половину затрат на charterные перевозки по всей России. Пока программа субсидий распространяется только на 20 с небольшим направлений, например, Байкал, Алтай и Дальний Восток. Авторы инициативы убеждены, что благодаря программе, стоимость туров для россиян упадет в полтора-два раза, и это подстегнет граждан открывать для себя новые внутренние маршруты. Собеседники “Ъ FM”, впрочем, находят такие цифры нереалистичными и не видят смысла в расширении программы на всю страну. С чем связан такой скепсис? Об этом – Лилия Галявиева.

Первый charterный рейс в рамках объявленной Ростуризмом программы состоится 4 июля по маршруту Москва – Сахалин. Заказчик – TUI-Россия, исполнитель – авиакомпания Ifly.

Предложение – крайне заманчивое, говорит вице-президент Ассоциации туроператоров России Дмитрий Горин: «Стоимость турпакета, включая перелет, составит 45 тыс. руб. на человека, и это за семь ночей при двухместном размещении. Сюда входит перелет, проживание, трансфер, обзорная экскурсия по Южно-Сахалинску. В летний период обычно стоит столько только перелет».

Любопытно, что недорогих туров с такими вводными на сайте TUI “Ъ FM” не обнаружил: либо их уже распродали, либо старт продаж еще только впереди. Самое бюджетное предложение – неделя в хостеле без питания за 403 тыс. руб. на двоих. Более или менее приличные цены – только на сентябрь и далее.

Тех, кто интересуется Сахалином и другими направлениями на востоке страны, множество. Правда, когда консультант озвучивает стоимость такого

путешествия, клиенты тут же избавляются от этой идеи, отмечает гендиректор туроператора «Дельфин» Сергей Ромашкин. По оценкам эксперта, программа субсидирования чартеров вряд ли приведет к удешевлению туров в два раза: «За счет удешевления этих направлений есть возможность увеличить потоки в два раза. Другое дело, что, скажем, Камчатка – это не очень массовое направление, и мы оцениваем турпоток в 2019 году в 300 тыс. туристов. Соответственно, даже если мы удвоим их количество за счет этой программы до 500-600 тыс., для Камчатки – это супер, но в масштабах всей страны – скромный результат.

В теории, с расширением числа регионов, в которые смогут летать чартеры с господдержкой, общий объем тех, кто путешествует по России, должен увеличиться. На практике – вряд ли: по словам собеседников “Ъ FM”, регионы с по-настоящему известными визитными карточками уже входят в программу Ростуризма, а желающих исследовать Самарскую область или, скажем, Мордовию, наберется немного. И это не единственная причина, продолжает Сергей Ромашкин: «Не думаю, что туристам стоит ожидать принципиально новых направлений, да и время для экспериментов уже ушло.

Скорее туроператоры поставят на российскую экзотику. Эта история про Сибирский и Дальневосточный регионы – Байкал, Алтай, на Камчатку.

Может быть, Тюмень кто-то попробует. Все авиакомпании имеют избыток бортов, поэтому, они могут попытаться и сами летать, и дать какое-то количество кресел туроператорам для субсидированных чартерных рейсов, или выделить борт целиком».

Вопрос, правда, оценят ли избалованные турецким сервисом туристы новые российские направления. Озерами, гейзерами и горами путешествие не ограничивается: нужно еще где-то спать и питаться. А с инфраструктурой в регионах большие проблемы, объясняет исполнительный директор Ассоциации «Альянс туристических агентств» Наталия Осипова: «На Байкале, например, очень мало объектов размещения, там такая деревушечка, поселочек.

Подход к Байкалу – одна тропка, которая ведет к самому озеру. Там надо начинать и с дорог, и даже с вывоза мусора.

Я всегда привожу в пример Турцию, Турции понадобилось 35 лет, причем при большой поддержке государства, чтобы она стала такой, какой мы ее увидели».

Понимают это и власти, правда, по-разному. **Вице-премьер Дмитрий Чернышенко**, например, считает, что развивать регионы – задача необходимая, но у каждой территории есть свой предел. Резко увеличивать турпоток в Долине Гейзеров на Камчатке, например, по мнению чиновника нельзя – якобы это приведет к тому, что «все затопчут». **Президента России**

Владимира Путина, по его собственному признанию, такие слова задела, и глава страны призвал господина Чернышенко обратить внимание на западный опыт.

Российские реалии, к слову, пока лишь подтверждают слова **вице-премьера**. Год назад на одном из пляжей той же Камчатки волонтеры собрали 150 мешков мусора. И это до того, как регион стал новым центром притяжения туристов.

<https://www.kommersant.ru/doc/4839500>

КОММЕРСАНТЪ FM; 2021.06.03; САМОКАТАМ ПРЕДЛАГАЮТ НОМЕРА; КАКИЕ ЕЩЕ МЕРЫ РАССМАТРИВАЮТ ДЛЯ РЕГУЛИРОВАНИЯ АЛЬТЕРНАТИВНЫХ ВИДОВ ТРАНСПОРТА

На электросамокаты хотят устанавливать номерные знаки. А на управление такими транспортными средствами – распространить общие правила дорожного движения. С такой инициативой выступил президентский Совет по правам человека (СПЧ). В пресс-релизе говорится, что высокая скорость подобных средств передвижения «значительно увеличивает риски травмирования пешеходов, а отсутствие адекватного правового регулирования затрудняет возмещение вреда». Как отмечает СПЧ, в СМИ и соцсетях почти ежедневно появляются сообщения об инцидентах, связанных с электросамокатами, электровелосипедами, сегвеями и моноколесами. Водителям предлагается оформлять полисы ОСАГО и внести поправки в уже существующие нормы ПДД. Подробнее о новой идее – в справке “Ъ FM”:

Комиссия СПЧ по гражданскому участию в развитии правоохранительной системы предлагает внести в ПДД определение «мобильных электрических транспортных средств», а также отвести отдельную главу для правил их эксплуатации:

- Обязать лиц, управляющих такими средствами, остановиться и спешиться, если их движение создает опасность для пешеходов.
- Ограничить скорость электросамокатов, в том числе с учетом возраста их владельцев.
- Ввести обязательное страхование гражданской ответственности арендаторов, а также работников курьерских служб, управляющих этими транспортными средствами.
- Оснастить арендуемые и служебные электрические самокаты номерными знаками.
- Отнести мобильные электрические транспортные средства к числу источников повышенной опасности, что позволит привлекать их собственности за причинение вреда.

Как рассказал глава СПЧ Валерий Фадеев, наиболее критичной ситуация с электросамокатами и другими средствами индивидуальной мобильности становится летом. Больше всего в подобных авариях страдают дети. На этой неделе ГИБДД впервые в России оштрафовала жительницу Екатеринбурга за езду на электросамокате без прав. 20-летняя девушка столкнулась с автомобилем Lada Vesta.

В результате аварии она получила ушибы и была госпитализирована. В итоге в отношении нее возбудили дело, ей грозит от 5 тыс. руб. до 15 тыс. руб. штрафа. Также на нее составили протокол за движение на электросамокате по тротуару, за это предусмотрен штраф в 2 тыс. руб. Указывается, что она ехала с высокой скоростью, а само транспортное средство было достаточно мощным.

Изменения в ПДД давно назрели. Однако далеко не все самокаты должны попадать под ограничения, говорит адвокат движения «Свобода выбора» Сергей Радько: «Некоторые виды электрических самокатов могут быть отнесены к категории мопедов, потому что согласно ПДД под мопедом понимается двухколесное транспортное средство, в том числе и с электрическим двигателем, мощность которого 250 Вт.

Думаю, что не совсем правильно все самокаты квалифицировать как мопеды и, соответственно, требовать наличие прав и наказывать их владельцев как водителей транспортных средств.

Это нужно решать путем введения каких-то госов, либо опять же стандартов, где четко прописаны и мощности и правила эксплуатации. Соответственно, такой альтернативный транспорт должен реализовываться и эксплуатироваться в соответствии с правилами дорожного движения».

СПЧ уже направил свои предложения руководству МВД и в президентский Исследовательский центр частного права им. С.С. Алексеева.

Подобные инициативы возникают с завидной регулярностью, однако дальше заявлений дело не продвигается, напоминает организатор движения «Let's kick» Александр Нилов: «У **Минтранса** предложения готовы давным-давно, в сентябре 2019 года, то есть уже 2,5 года прошло. С тех пор поправки не продвинулись. Инициативы, к сожалению, возникают каждый раз, как только случается какое-то резонансное происшествие.

Вот за последние четыре года мы очень часто слышим повторяющиеся вещи, например, обязать всех самокатчиков носить не только шлем, но и, например, обязать их носить защиту в виде наколенников и налокотников, но, как вы понимаете, в мире такой практики нет вообще нигде. Самокатчики – это люди, которые в одно мгновение ока могут стать пешеходами и идти дальше своим ходом, это не какая-то отдельно взявшаяся каста, это люди, которые просто хотят ускорить свое передвижение по городу, и, учитывая больше

миллиона поездок в 2020 году, которые совершили по Москве на электросамокатах, очевидно, что сервис востребован».

Ранее с предложениями по регулированию популярного альтернативного вида транспорта выступила Мосгордума. Депутаты предложили составить и вести черный список нарушителей, которым будет запрещено арендовать электросамокаты в городских сервисах. А некоторые компании проката уже искусственно ограничили скорость своей техники до 15 км/ч. Правда, пока эти ограничения распространяются только на парковые и пешеходные зоны.

<https://www.kommersant.ru/doc/4839633>

Новости отрасли

Воздушный транспорт

ТАСС; 2021.06.03; В ПРАВИТЕЛЬСТВЕ НЕ ПОДДЕРЖАЛИ ИДЕЮ ОГРАНИЧИТЬ ЧАСОМ ВРЕМЯ ВЫДАЧИ БАГАЖА В АЭРОПОРТАХ

Комиссия правительства РФ по законопроектной деятельности подготовила проект отрицательного отзыва на инициативу депутатов Госдумы от ЛДПР ограничить 60 минутами время выдачи багажа пассажирам авиарейсов в связи с невозможностью введения такой унифицированной нормы. Текст отзыва имеется в распоряжении ТАСС.

В правительстве указывают на то, что действующая редакция Воздушного кодекса РФ предусматривает ответственность перевозчика за просрочку доставки багажа в пункт назначения. «Предлагаемое изменение требует внесения изменений в положения кодекса с целью разграничения ответственности перевозчика в случае, если нарушение сроков выдачи багажа явилось следствием просрочки его доставки в пункт назначения», – говорится в проекте отзыва.

Кроме того, термин «прибытие воздушного судна» законодательно не закреплен, «в связи с чем начало течения предусмотренного законопроектом срока выдачи багажа представляется неопределенным». В правительственной комиссии также указывают на то, что время выдачи багажа в каждом аэропорту рассчитывается индивидуально, оно определено в договоре между перевозчиком и аэропортом. Более того, расчет времени ориентирован на «сокращение времени обслуживания пассажира с учетом требований безопасности».

«Предлагаемое изменение также окажет негативное влияние на финансовое положение перевозчиков и послекризисное восстановление деятельности пассажирского воздушного транспорта – одной из отраслей российской экономики, в наибольшей степени пострадавших в условиях ухудшения

ситуации в результате распространения новой коронавирусной инфекции. Правительство Российской Федерации не поддерживает законопроект», – говорится в проекте отзыва кабмина.

Законопроект был внесен в Госдуму в марте депутатами от ЛДПР Виталием Пашиным, Василиной Кулиевой и Андреем Андрейченко. Они предложили установить предельные нормы времени для выдачи багажа авиапассажирам при прибытии воздушного судна, а именно не более 60 минут с момента посадки. По мнению парламентариев, сейчас временной интервал не обозначен, в связи с чем авиакомпании могут самостоятельно трактовать факт нарушения этих сроков.

<https://tass.ru/ekonomika/11560241>

ТАСС; 2021.06.03; РОСАВИАЦИЯ ПОТРЕБОВАЛА ПРИНЯТЬ МЕРЫ К ПРЕДЛАГАЮЩИМ ГРУЗОПАССАЖИРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ ОПЕРАТОРАМ

Росавиация потребовала от Ростуризма принять соответствующие меры к недобросовестным туроператорам, которые предлагают в составе турпакетов перевозку грузопассажирскими авиарейсами. Об этом говорится в сообщении ведомства.

«В нарушение существующего алгоритма в условиях повышенного спроса недобросовестные туроператоры реализуют туристические продукты, в которые включены авиаперевозки в иностранные государства на нерегулярных грузопассажирских рейсах», – отмечается в сообщении **Росавиации**.

Ведомство проинформировало Ростуризм о необходимости принятия соответствующих мер к таким недобросовестным туроператорам.

Как пояснили в **Росавиации**, в ряд стран разрешены нерегулярные грузопассажирские рейсы с целью перевозки только определенных категорий пассажиров, в частности: иностранных граждан, возвращение соотечественников на родину, воссоединение с семьей, лечение, работа и другие», – отмечается в сообщении ведомства.

В **Росавиации** предупреждают пассажиров, что авиакомпании при выполнении нерегулярных грузопассажирских рейсов не могут осуществлять перевозку организованных групп туристов, также призывают отказаться от полетов за рубеж на таких рейсах с целью отдыха в рамках организованных туров.

При этом **Росавиация** обращает внимание авиакомпаний на то, что к ним в случае выявления фактов продажи таких билетов в составе турпакетов будут приняты ограничительные меры.

<https://tass.ru/ekonomika/11552975>

ТАСС; 2021.06.03; UTAIR ЗАПУСТИЛА ПЕРВЫЕ ПРЯМЫЕ РЕЙСЫ ИЗ СУРГУТА В БЕЛГОРОД, ВОЛГОГРАД И САРАТОВ

Авиакомпания Utair начала выполнять прямые рейсы из Сургута (крупнейшей воздушной гавани Ханты-Мансийского автономного округа) в Белгород, Волгоград и Саратов. Об этом сообщает **пресс-служба** перевозчика.

По данным на сайте международного аэропорта Сургут, рейсы Utair – единственные, выполняемые из города в Саратов, Волгоград и Белгород.

«В июне Utair запустил новые рейсы из Сургута в Белгород, Волгоград и Саратов и увеличил количество рейсов в Екатеринбург», – сказано в сообщении.

По информации **пресс-службы**, рейс в Белгород запущен 3 июня (два раза в неделю), в Волгоград – 2 июня (один раз в неделю), в Саратов – 1 июня (три раза в неделю), а количество рейсов в Екатеринбург увеличено с одного до двух в неделю. «В Сургуте находится штаб авиакомпании, и для нас это один из приоритетных городов для развития прямого авиасообщения. В весенне-летнем расписании 2021 года мы уже возобновили рейсы в Барнаул, начали летать в Томск и Нягань. Сейчас поэтапно заводим маршруты на Юг и открываем новые рейсы», – приводятся в сообщении слова президента «Utair – пассажирские авиалинии» Олега Семенова.

<https://tass.ru/ural-news/11552785>

ТАСС; 2021.06.03; АВИАРЕЙС ИЗ УЛАН-УДЭ В ТУНКИНСКИЙ РАЙОН ОТКРОЕТСЯ В ИЮЛЕ

Улан-Удэ и отдаленный Тункинский район свяжет новый авиарейс, его откроют в июле 2021 года. Об этом сообщили журналистам в министерстве по развитию транспорта, энергетики и дорожного хозяйства Бурятии.

«Для повышения транспортной доступности и развития внутреннего туризма с июля по сентябрь 2021 года в Бурятии открывается авиасообщение по маршруту Улан-Удэ – Кырен – Улан-Удэ. Выполнение первого рейса запланировано на 15 июля», – сообщили в министерстве.

По предварительным данным, авиарейсы в Тунку будут совершаться на самолетах типа Л-410 или Ан-28. Стоимость авиабилетов составит около 3 тыс. рублей.

«В настоящее время вектор развития транспортных услуг направлен на повышение доступности авиаперевозок. На федеральном уровне это подтверждают программы субсидирования магистральных авиалиний и региональной маршрутной сети. В свою очередь, в нашей республике с мая 2017 года запущена программа субсидирования полетов внутри региона в северные районы, это аэропорты Нижнеангарск и Таксимо. Но мы и дальше

планируем развивать местную маршрутную сеть», – приводит пресс-служба Минтранса слова зампреда правительства Бурятии Евгения Луковникова.

<https://tass.ru/sibir-news/11545829>

РБК; АРТЕМ КОРЕНЯКО; 2021.06.03; АЭРОПОРТ ЧЕБОКСАР ОБЕЩАЛ НЕ ПОВЫШАТЬ ЦЕНЫ ИЗ-ЗА МОДЕРНИЗАЦИИ НА Р850 МЛН

Реконструкция аэропорта в Чебоксарах стоимостью Р750–850 млн не приведет к росту цен на авиабилеты, заявил РБК глава Чувашии Олег Николаев. Инвесторы вернут деньги за счет роста пассажиропотока вдвое, до 500–550 тыс. человек

Реконструкция аэропорта в Чебоксарах стоимостью 750–850 млн руб., которая начнется в июне–июле 2021 года, не приведет к росту цен на авиабилеты. Об этом РБК заявил глава Чувашии Олег Николаев.

По его словам, действующие тарифы позволят аэропорту окупить этот проект за счет увеличения пассажиропотока до 500–550 тыс. человек в год.

Лоукостер «Победа», основная авиакомпания в чебоксарском аэропорту, в 2020 году перевезла 256 тыс. человек на трех направлениях: между Чувашией, Москвой, Санкт-Петербургом и Сочи. Доля лоукостера в пассажиропотоке Чебоксар составила 90%, следует из бухгалтерской отчетности аэропорта. РБК направил запрос в **пресс-службу** «Победы».

«Мы будем подходить к тарифообразованию гибко, чтобы довести ежегодный пассажиропоток до 500 тыс. человек в течение трех лет после восстановления рынка в 2022 году», – сказал РБК руководитель группы «Аэрофьюэлз» в Приволжском и Уральском регионах (управляет аэропортом Чебоксар с 2016 года) Алексей Поплетеев. Модернизация аэропорта не станет причиной роста цен на авиабилеты, потому что аэропортовые расходы в затратах авиакомпаний занимают 15–20%, добавил он.

Реконструкция пассажирского терминала оценивается в 500–550 млн руб., инвестировать будет оператор, говорит Николаев. Это будут собственные и заемные средства, уточняет представитель «Аэрофьюэлз». Еще 250–300 млн руб. нужно на ремонт перрона (часть летного поля для размещения воздушных судов в целях посадки и высадки пассажиров). «Эти деньги зарезервированы в федеральном бюджете, работы планируют начать в следующем году», – сказал глава Чувашии. Около 2,5 млн руб. в реконструкцию перрона вложит регион. Таким образом, общие расходы на модернизацию – 750–850 млн руб.

Поддержка федерального центра

Чувашия входит в число десяти регионов с низкими темпами социально-экономического развития. Поэтому из республиканского бюджета на

реконструкцию перрона надо выделить 1% от стоимости проекта, реализуемого за государственные деньги. «99% финансирует Федерация», – объяснил Николаев.

В 2016 году, когда аэропорт перешел под управление «Аэрофьюэлз», его пассажиропоток составлял 165 тыс. человек. По итогам 2019 года этот показатель вырос в 2,4 раза, до 395 тыс. человек. В 2020 году он снизился на 28%, до 284 тыс. человек. Сейчас число пассажиров восстанавливается, отмечает Поплетеев: «Чебоксары демонстрируют хороший спрос на перелеты».

Ранее аэропорт получал субсидии на поддержку операционной деятельности из бюджета Чувашии, сейчас это не требуется, потому что он стал рентабельным, говорит менеджер «Аэрофьюэлз». По итогам 2020 года чистая прибыль «Международного аэропорта Чебоксары» снизилась на 49%, до 14 млн руб.

<https://www.rbc.ru/business/03/06/2021/60b798939a7947b66aeb927e>

Автомобильный и городской транспорт, дорожное хозяйство

ТАСС; 2021.06.03; В ГОСДУМЕ ЗАЯВИЛИ, ЧТО С БОЛЬШОЙ ОСТОРОЖНОСТЬЮ ОТНОСЯТСЯ К ТЕМЕ СРЕДНЕЙ СКОРОСТИ

Идея введения штрафов за превышение допустимой средней скорости вызывает много вопросов, в Госдуме к этому относятся с большой осторожностью. Об этом в четверг ТАСС заявил председатель комитета палаты по госстроительству и законодательству Павел Крашенинников, заметив, что депутаты так или иначе не успеют принять никаких решений на этот счет до конца весенней сессии.

Ранее СМИ сообщили о том, что МВД совместно с Минюстом и **Минтрансом** прорабатывает законодательное закрепление ответственности за превышение допустимой средней скорости на дорогах.

«Мы всегда с настороженностью относились к этим историям, потому что средняя скорость – это сложный момент. Бывают участки, где можно ехать быстро, а где-то – медленно», – сказал депутат. С другой стороны, продолжил он, раз технические возможности измерять среднюю скорость есть, «то тогда возникают вопросы правоприменения, вопросы коррупционные, возникают вопросы усмотрения того, кто за этим следит».

Крашенинников заметил, что в Госдуме всегда приветствуют «любую аналитическую работу», если министерства обсуждают этот вопрос, «это неплохо». «Но также нам надо всем понимать, что весенняя сессия

заканчивается. Как говорили в фильме «Джентльмены удачи», «у нас елка на носу», – напомнил депутат. По его словам, если министерства подготовят предложения, Госдума будет готова обсудить «результаты этих изысканий» уже осенью, хотя к теме контроля средней скорости депутаты относятся «очень осторожно».

<https://tass.ru/obschestvo/11551189>

ТАСС; 2021.06.03; КОМИТЕТ ГОСДУМЫ ПОДДЕРЖАЛ КО II ЧТЕНИЮ УЖЕСТОЧЕНИЕ НАКАЗАНИЯ ЗА ВОЖДЕНИЕ В НЕТРЕЗВОМ ВИДЕ

Комитет Госдумы по госстроительству и законодательству в четверг рекомендовал палате принять во втором чтении законопроект об увеличении с двух до трех лет максимального срока лишения свободы за неоднократное вождение в нетрезвом виде. Об этом ТАСС сообщили в **пресс-службе** комитета.

Изменения предложено внести в статью 264.1 Уголовного кодекса РФ. Ее действующая редакция предусматривает штраф до 300 тыс. рублей либо лишение свободы на срок от одного до двух лет за управление автомобилем лицом, находящимся в нетрезвом виде и ранее уже подвергнутым за аналогичное нарушение административному наказанию, или имевшим судимость за совершение ДТП в нетрезвом виде, повлекшее тяжкий вред здоровью или гибель людей.

Законопроектом предлагается установить более жесткие санкции для пьяных водителей, которые ранее были судимы по статье за нетрезвое вождение, повлекшее тяжкие последствия. Для этого статья 264.1 дополняется частью, согласно которой управление такими лицами машиной в нетрезвом виде будет наказываться штрафом в размере от 300 тыс. до 500 тыс. рублей с лишением права заниматься определенной работой на срок до шести лет, ограничением или лишением свободы на срок до трех лет.

Первое чтение законопроект, внесенный в Госдуму правительством, прошел 25 мая, серьезных поправок ко второму чтению не поступило.

<https://tass.ru/obschestvo/11549679>

ТАСС; 2021.06.04; В МВД СЧИТАЮТ НУЖНЫМ ОПРЕДЕЛИТЬ СТАТУС ЭЛЕКТРОСАМОКАТОВ ДО УСТАНОВКИ ПРАВИЛ ИХ ДВИЖЕНИЯ

МВД России считает преждевременным обсуждать предложения Совета по правам человека о правилах эксплуатации электросамокатов, моноколес и гироскутеров, так как у них нет никакого определенного статуса. Об этом ТАСС сообщили в пресс-центре МВД России в ответ на соответствующий запрос агентства.

«В настоящее время правовой статус электросамокатов и других средств индивидуальной мобильности не определен», – сказал собеседник агентства.

По его словам, сейчас урегулированием правового статуса средств индивидуальной мобильности занимается **Минтранс РФ**, который разрабатывает соответствующий проект постановления правительства. «**Комментарий** по указанной теме полагаем преждевременным», – заявили в ведомстве.

<https://tass.ru/obschestvo/11559777>

ИЗВЕСТИЯ; 2021.06.04; ПРЕВЫШЕНИЯ И ПОЛНОМОЧИЯ; ОБЩЕСТВЕННЫЙ ДЕЯТЕЛЬ НАТАЛЬЯ АГРЕ – О ТОМ, ПОМОГУТ ЛИ НОВЫЕ ШТРАФЫ ДИСЦИПЛИНИРОВАТЬ ВОДИТЕЛЕЙ

Ни для кого не новость, что нарушение скоростного режима становится одной из главных причин ДТП. Всемирная организация здравоохранения считает скоростной вопрос приоритетным для сокращения травматизма на дорогах всего мира. Это действительно ключевая проблема, которая прорабатывается ГИБДД всеми способами и на всех уровнях. Штрафы за превышение скорости существовали всегда. Появление на дорогах камер, казалось бы, должно помочь решить проблему с лихачеством на дорогах. Но так ли это на самом деле?

Слабое место этой системы заключается в том, что современные камеры фиксируют нарушение в режиме «здесь и сейчас». Это дает водителям своего рода лазейку: можно нарушать закон и ехать с высокой скоростью, а перед камерой просто сбросить ее, тем самым избежав штрафа. Печальная констатация, но большинство водителей поступает именно так – отсюда и высокий уровень травматизма на дорогах, ведь при увеличении скорости даже с 50 до 80 км/ч тормозной путь увеличивается в два раза, избежать столкновения становится намного тяжелее, а травмы при наезде на пешехода могут быть смертельными.

В этой связи МВД совместно с Минюстом и **Минтрансом** разрабатывают новый законопроект. В нем предусматривается введение штрафов за превышение средней скорости на протяженных участках трассы. Это будет отслеживаться следующим образом: на определенном отрезке установлены две камеры, первая будет фиксировать время въезда автомобиля на подконтрольный участок, вторая – момент, когда машина из него выезжает. Далее средняя скорость рассчитывается по формуле $V=S/t$, известной нам со школьной скамьи.

Такие нововведения напрашивались давно, они актуальны и необходимы. Но в инициативе есть и свои подводные камни. К примеру, водитель может проехать большую часть подконтрольного участка с нарушением

скоростного режима, а ближе к концу пути остановиться на некоторое время на заправке – таким образом, показатели средней скорости будут не совсем корректны, и зафиксировать нарушение не получится. И наоборот, непонятно, как можно будет оспаривать ошибочные штрафы, выписанные в результате технических погрешностей. При вычислении средней скорости невозможно установить конкретное место, где было зафиксировано нарушение. Как в таком случае четко определить подразделение ГИБДД или районный суд, в который можно будет потом обратиться за обжалованием?

Разумеется, для оптимизации дорожных потоков одной поправки в существующий Кодекс недостаточно, улучшение организации движения обеспечивается не только скоростью. Нужно рассматривать ситуацию со всех ее аспектах. В первую очередь, необходимо поднять вопрос о самой инфраструктуре дорог. Говоря о тех же камерах, важно понимать, как и где именно их необходимо устанавливать. Их первостепенная задача – обозначить потенциально опасный участок дороги и мотивировать водителя сбросить скорость перед ним, тем самым предотвратив возможную аварийную ситуацию, а не отвлекать его при стабильном движении в потоке. Поэтому камеры должны быть установлены исключительно перед теми участками, где часто происходят ДТП.

Говоря о том, что участки дорог неодинаковы, стоит обратить внимание и на необходимость разграничения скоростного режима. ВОЗ призывала установить разные максимальные скорости для разных типов дорог. Это правильно: благоустроенные трассы зачастую позволяют ехать быстрее, чем разрешают нынешние нормы. А в черте города на особо оживленных участках вблизи массовых скоплений людей максимально разрешенную скорость, напротив, стоило бы снизить, как это делается во многих странах.

Также следует обратить отдельное внимание на само состояние дорог. К сожалению, далеко не везде оно соответствует всем нормам. Необходимо провести полноценный аудит, оценить их качество, замерить уровень освещения.

Обобщив сказанное, хочется подвести итог: введение штрафов за превышение средней скорости действительно должно показать свою эффективность. Однако важно не только разумно ограничивать водителей, но и – в первую очередь – создать им оптимальные условия для безопасной поездки.

<https://iz.ru/1173800/natalia-agre/prevysheniia-i-polnomochiia>

ИЗВЕСТИЯ; 2021.06.03; АВТОЮРИСТ ОБЪЯСНИЛ ВВЕДЕНИЕ НОВОГО ШТРАФА ЗА ПРЕВЫШЕНИЕ СКОРОСТИ

Введение административной ответственности за превышение допустимой средней скорости на протяженных участках дорог необходимо, чтобы узаконить системы обжалования штрафа, считает автоюрист Сергей Радько.

По словам эксперта, сейчас для привлечения водителя к ответственности за превышение скорости необходимо установить точное место и время совершения нарушения.

«Системы, которые измеряют среднюю скорость, не позволяют установить точное место и время, потому что они указывают, что на таком-то участке пути длиной в несколько километров, в определенный период времени была превышена скорость <...>. С точки зрения закона это неверно. Это лишает возможности проверить, какие на этом участке были ограничения, а самое главное, усложняет обжалование штрафа, потому что на этом участке может быть юрисдикция нескольких судов», – сказал он в четверг, 3 июня, в беседе с «Известиями».

Ранее в четверг портал Autonews.ru со ссылкой на Минюст РФ сообщил, что в России хотят ввести административную ответственность за превышение допустимой средней скорости на протяженных участках дорог.

<https://iz.ru/1173360/2021-06-03/avtoiurist-obiasnil-vvedenie-novogo-shtrafa-za-prevyshenie-skorosti>

РБК; ЕВГЕНИЯ ЛЕБЕДЕВА; 2021.06.03; ЭКСПЕРТЫ НАЗВАЛИ НЕДОСТАТКИ ВОЗМОЖНЫХ ШТРАФОВ ЗА СРЕДНЮЮ СКОРОСТЬ

Штраф для автомобилистов за превышение средней скорости может быть начислен с ошибками. Например, если водитель часть пути ехал со скоростью 100 км/ч, а где-то стоял в пробке, система, которая будет рассчитывать среднюю скорость автомобиля, может неправильно выписать штраф, рассказал РБК член движения автомобилистов «Свобода выбора» Александр Холодов.

Так он **прокомментировал** идею Минюста, который разрабатывает норму о штрафах за превышении водителями средней скорости. Об этом ведомство сообщило Autonews. В министерстве рассказали, что в планах закрепление административной ответственности за это нарушение. Расчетами средней скорости будут заниматься автоматические дорожные комплексы.

МВД и Минтранс в настоящее время прорабатывают понятие средней скорости в законодательстве, сообщили Autonews в Минтрансе.

Сейчас де-факто штрафы за превышение средней скорости уже присылают автомобилистам, но те вполне могут их опротестовать, рассказал РБК

партнер аналитического агентства «Автостат» автоэксперт Игорь Моржаретто.

«Де-факто это происходит и так, просто де-юре не прописано в законе, потому что понятия «средняя скорость» нет ни в ПДД, ни в КоАП. Эти штрафы очень часто опротестовываются, и суды идут навстречу автомобилистам» – рассказал он.

По словам Моржаретто, если такое понятие появится, надо разработать жесткие правила установки камер. «В Европе на этот счет довольно жесткие правила, например в туннелях либо на прямых ровных участках без примыканий. У нас, пока это не прописано, такие нарушения трактуются очень широко», – добавил он.

Холодов отмечает, что оценивать ситуацию нужно с двух сторон. «Как автомобилист, которому придется платить больше штрафов, я оцениваю инициативу отрицательно, но как человек, который задумывается об эффективности, могу отметить, что это отлично работает», – добавил он. По словам эксперта, идея в России может быть реализована на скоростных дорогах, таких как трасса Москва – Санкт Петербург (М-11), Западный скоростной диаметр в Петербурге (ЗСД), МКАД и КАД.

«Если штрафы будут введены, то должно появиться понятие средней скорости. Если водитель ехал не менее 125 км/ч, скорее всего, на первых порах сумма штрафов будет эквивалентна сумме штрафа за превышение скорости до 125 км/ч. Эта скорость установлена математическим путем, но реальная его скорость могла быть выше, а значит позже могут ввести штрафы на более крупные суммы», – рассказал Холодов.

<https://www.rbc.ru/rbcfreenews/60b8bb679a7947162eb5a385>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; 2021.06.04; СКОРОСТЬ БЕЗ ПОНЯТИЯ;

Планируется, что пропишут ее в новом Кодексе об административных правонарушениях. Есть только одна проблема. Любое нарушение, если оно не дящееся, определяется местом и временем его совершения, на что не раз указывал Верховный суд.

Для превышения средней скорости невозможно определить ни место, ни время. Ведь расстояние между камерами, которые фиксируют автомобили, может быть несколько километров, а то и десятков километров. Материалы, формируемые автоматическими камерами, должны содержать информацию о времени и месте совершения нарушения. Указание отдельного участка дороги в качестве места совершения нарушения недопустимо, в том числе и потому, что на данный участок может распространяться юрисдикция не одного суда, а нескольких, указал Верховный суд.

У судов нижних инстанций нет однозначного понимания, как относиться к штрафам за ее превышение. Причем, судя по судебной практике, все больше решений принимается в пользу автовладельцев. Так, например, Нарофоминский и Чеховский суды отменяют постановления за среднюю скорость. А Смоленский областной суд считает наказание за среднюю скорость справедливым.

Интересно, что Верховный суд в своем решении по смоленскому делу разъяснил еще и то, что если водитель останавливался или съезжал с дороги, то, значит, он двигался с гораздо большей скоростью, а поэтому привлекать его за превышение скорости на 20 – 40 км/ч нельзя. Это уже другое нарушение. Но Смоленский областной суд такое указание не смутило.

В общем, чтобы убрать все споры вокруг средней скорости, необходимо четко прописать в законе, что это такое. Главное только подобрать правильную формулировку, чтобы у Верховного суда не было возражений.

Но, как сообщил «РГ» источник, близкий к разработчикам КоАП, сейчас среднюю скорость вносить в документ не планируется. Это только на уровне отдельных пожеланий. У средней скорости много противников, в том числе и в МВД. Пока не будет административной воли на внедрение этого понятия, ни в одном документе оно не будет закреплено.

В ассоциации «Око» заявили, что фотовидеофиксаторы эффективнее всего помогают поддерживать безопасность на дорогах. «На участках дорог, оборудованных такими комплексами, наблюдается снижение показателей аварийности до 50 процентов», – сказали в организации.

Впрочем, данные статистики МВД об аварийности говорят об обратном. Согласно исследованию Научного центра безопасности дорожного движения МВД России, на участках, контролируемых стационарными камерами, в 2020 году зарегистрировано более 2,89 тысяч ДТП. Это на 23,1 процента больше, чем в 2019 году. Очевидно, что комплексы фотовидеофиксации на аварийность не влияют. Гораздо эффективнее позволяют снижать ДТП инженерные меры, например, установка отбойников. А камеры фотовидеофиксации лишь успокаивают движение, а также обеспечивают доход в региональные бюджеты. Особенно если применяются с излишними ограничениями скоростного режима.

Кстати, в Татарстане комплексы измерения средней скорости устанавливаются даже на участках с разными скоростными режимами, что уже совсем нелогично.

<https://rg.ru/2021/06/03/nakazanie-za-sredniuiu-skorost-planiruiut-zakrepiit-v-novom-koap.html>

ТАСС; 2021.06.03; ПОЛИЦИЯ И СК ПРОВОДЯТ ОБЫСКИ В КОМПАНИЯХ ПО АРЕНДЕ САМОКАТОВ В ПЕТЕРБУРГЕ

Следователи и сотрудники полиции проводят в Санкт-Петербурге обыски в компаниях по аренде электросамокатов (кикшеринг) после нескольких случаев наезда на людей, в результате чего пострадавшие получили травмы. Об этом сообщили журналистам в Главном следственном управлении СК РФ по Петербургу.

«В настоящее время в рамках расследования <...> уголовного дела следователями совместно с сотрудниками регионального управления МВД проводится ряд обысков в кикшеринговых организациях Санкт-Петербурга, в частности Whoosh, Molnia, Bolt, Scoobe, Red wheels с целью отыскания и изъятия предметов и документов, представляющих интерес для следствия, а также в целях установления скрывшегося мужчины, который в Невском районе города совершил наезд на ребенка», – говорится в сообщении.

В **пресс-службе** компании Whoosh заявили, что следственные действия не повлияют на работу сервиса. «Представители СК действительно пришли в наш офис в Санкт-Петербурге. На работу сервиса это не повлияет, во всех городах продолжаем работать штатно», – сообщили в компании, где ранее опровергли информацию об обысках.

Ранее СК возбудил в Санкт-Петербурге несколько уголовных дел после наезда на электросамокатах на людей. В частности, один случай произошел в середине мая на Невском проспекте, где группа молодых людей наехала на мужчину, а затем подралась с ним. Подозреваемые в хулиганстве задержаны и заключены под стражу.

Также СК возбудил дело по статье о причинении вреда здоровью после наезда мужчины на электросамокате на ребенка в Колпинском районе, еще одно дело по аналогичной статье возбудили после наезда на пятилетнего ребенка в Невском районе. Также проводится проверка по факту наезда электросамоката на ребенка в Московском районе.

<https://tass.ru/proisshestviya/11549115>

ТАСС; 2021.06.03; СКОРОСТЬ ЭЛЕКТРОСАМОКАТОВ В СОЧИ МОЖЕТ БЫТЬ ОГРАНИЧЕНА ДО 15-20 КМ В ЧАС

Власти Сочи подготовили документ, который будет регламентировать деятельность компаний по прокату электросамокатов, в частности власти намерены ограничить скорость движения этого малого транспортного средства до 15-20 км в час, сообщили журналистам в **пресс-службе** администрации города в четверг.

«Администрацией города Сочи подготовлен документ, который будет регламентировать деятельность сетевых компаний по прокату

электросамокатов в соответствии с федеральными и краевыми нормативными актами. Он прошел правовую экспертизу и необходимые согласования», – говорится в сообщении.

По словам главы департамента курортов и туризма Сочи Светланы Батяйкиной, первоначально необходимо ограничить скорость передвижения на электросамокатах с 40 км в час до 15-20 км в час, чтобы обеспечить безопасность пешеходов. Кроме этого, местные жители жалуются на горячую линию департамента на то, что самокаты остаются при придомовых территориях и остановках общественного транспорта после использования.

«Вопрос правила передвижения на электросамокатах будет вынесен на городскую комиссию по безопасности дорожного движения», – добавила Батяйкина.

В настоящее время на курорте сдаются в прокат порядка 7 тыс. электросамокатов. Услуги по прокату оказывают шесть крупных сетевых компаний, в основном из Москвы.

<https://tass.ru/obschestvo/11558017>

ТАСС; 2021.06.03; УЛЬЯНОВСКИЕ ВЛАСТИ НАМЕРЕНЫ ПОСТРОИТЬ В РЕГИОНЕ ДВЕ ОБЪЕЗДНЫЕ ТРАССЫ

Дороги для объезда рабочего поселка Чердаклы и города Димитровграда будут построены в Ульяновской области. Об этом сообщил журналистам врио губернатора региона Алексей Русских.

«Нам нужно строить объезд Чердаклов, потому что вы знаете, что порядка 20-30 минут занимает в настоящее время проезд через Чердаклы. Дальше нам необходимо строить объезд вокруг Димитровграда, ну и в целом дорогу Ульяновск-Димитровград надо приводить в нормальное состояние, переводить ее в дорогу класса «А» – в две полосы в каждую сторону», – сказал он.

По словам врио губернатора в конце августа также будет сдана строящаяся на данный момент развязка с Президентского моста через реку Волгу. «Я думаю, в начале сентября мы уже поедем по новой дороге», – уточнил он.

Русских добавил, что развитие дорог для региона одна из приоритетных задач, которой надо заниматься. Он также уточнил, что **премьер-министр России Михаил Мишустин**, который в четверг посетил регион, пообещал содействие в этом направлении. «Пока отданы поручения», – пояснил врио губернатора.

Он также уточнил, что у региона выстроено хорошее взаимодействие с **министерством транспорта**, с федеральным дорожным агентством. «Все это

будет построено. Вопрос во времени. Я своей задачей вижу <...> строить гораздо быстрее, чем изначально планировалось», – отметил Русских.

<https://tass.ru/obschestvo/11557303>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – СПЕЦВЫПУСК; АЛЕКСЕЙ СТРИГИН; 2021.06.03; «ЧИЖИК» НА РЕЛЬСАХ; СЕВЕРНАЯ СТОЛИЦА БУДЕТ РАЗВИВАТЬ ТРАМВАЙНУЮ СЕТЬ

В Санкт-Петербурге вновь заговорили об отложенной транспортной реформе. К 2024 году она должна быть реализована, а вместе с ней – и большие планы по развитию трамвайной сети.

Стоит напомнить, что история петербургского трамвая начинается со второй половины XIX века, и именно в Северной столице в 1880 году прошли первые испытания электрического вагона. На начало 1917 года в Петрограде уже было 29 трамвайных, девять коночных маршрутов и один маршрут парового тягача. Этот вид транспорта работал и во время блокады, а к концу восьмидесятых годов протяженность путей составляла около 600 километров, работало 67 маршрутов.

Трамвайная сеть была такой большой, что была включена в Книгу рекордов Гиннеса. Это был результат последовательного развития: все послевоенное время протяженность трамвайных трасс росла значительными темпами: в пятидесятые было построено 70 километров путей, в шестидесятые – 82, в семидесятые – 140. В 1993 году в городе все еще было 67 маршрутов протяженностью 594,8 километра и порядка двух тысяч вагонов. Значительное сокращение сети началось в девяностые годы, а к началу нулевых число маршрутов уменьшилось до 50.

В последующие годы в городе не могли определиться, нужен трамвай или нет. Отчасти это произошло потому, что изменилась и направленность пассажирских потоков, которая перестала совпадать с трамвайными путями, утверждает Михаил Якимов, профессор МАДИ.

Теперь к идее развития дешевой альтернативы метро в виде самого экологически чистого транспорта, который курсирует по выделенным линиям и редко стоит в пробках, «внезапно» вернулись.

За три года в город прибудет 255 новых вагонов трамваев, 55 километров старых рельсов заменят на бесшумные. Кроме того, планируется запустить 83 стилизованных под ретро современных трамвайных состава в центре города. Два трамвайных парка – во Фрунзенском и Петроградском районах города – ждут реконструкции, модернизируют 302 километра кабельно-контактных сетей. Кроме того, в городе появятся 422 новые тяговые подстанции и несколько обособленных путей. Также планируется запустить 15 скоростных маршрутов – как в центре, так и на окраинах города.

Помимо прочего, напоминают эксперты, требуется обновить порядка 500 вагонов (согласно статистике износ парка составляет 70 процентов) и не менее 170 километров путей.

«Новые трамваи на существующей энергосистеме не поедут, она не предназначена под сегодняшние мощности, под сегодняшний комфорт», – заявили в Смольном, уточнив, что реализация планов будет идти поэтапно.

Вполне возможно, что к реализации намеченных планов может подключиться и бизнес. С января 2013 года развитием частного трамвая «Чижик» в городе занимается Транспортная концессионная компания (ТКК). В мае 2016 года Смольный заключил соглашение с ТКК о создании, реконструкции и эксплуатации трамвайной сети в Красногвардейском районе протяженностью 14 километров, которая была запущена через два года.

Проект «Чижик» является положительным примером реконструкции и эксплуатации частной трамвайной сети, поясняет эксперт группы компаний SRG Евгений Афанасьев. В качестве примера эффективности трамвая «Чижик» можно привести его вместительность. Он может провозить до 370 человек за раз, это в 1,9 раза больше, чем сочлененный автобус-гармошка, или почти в 3,9 раза больше, чем провозит обычный автобус.

<https://rg.ru/2021/06/03/reg-szfo/severnaia-stolica-budet-razvivat-tramvajnuiu-set.html>

Железнодорожный транспорт

ТАСС; 2021.06.03; РЖД НАЗНАЧИТ ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ «САПСАНЫ» МЕЖДУ МОСКВОЙ И ПЕТЕРБУРГОМ В ДНИ ЕВРО-2020

ОАО «РЖД» назначит дополнительные рейсы поездов «Сапсан» между Москвой и Санкт-Петербургом в дни проведения чемпионата Европы по футболу. Об этом сообщается в четверг в Telegram-канале холдинга.

«В дни чемпионата Европы по футболу UEFA EURO 2020 между Санкт-Петербургом и Москвой будут «летать» дополнительные «Сапсаны». С 11 июня по 2 июля «Сапсаны» №№ 761, 762, 763, 764, обычно курсирующие по выходным, отправятся в рейсы и по будням – в зависимости от проведения матчей в Санкт-Петербурге», – говорится в сообщении.

Кроме того, будет увеличено число вагонов в некоторых ночных поездах, включая двухэтажные. Скоростные поезда также помогут участникам турнира. Например, по заявке финской стороны и по согласованию с профильными ведомствами специальный рейс совершит поезд «Аллегро», он доставит сборную команду Финляндии из Хельсинки в Репино Ленинградской области.

<https://tass.ru/ekonomika/11545941>

КОММЕРСАНТЬ ПЕРМЬ; КОНСТАНТИН КАДОЧНИКОВ; 2021.06.04; ПРИКЛЮЧЕНИЕ ЭЛЕКТРИЧЕК; ВОЗВРАЩЕНИЕ ПОЕЗДОВ НА УЧАСТОК ПЕРМЬ I – ПЕРМЬ II ОЦЕНИЛИ В 586 МЛН РУБЛЕЙ

Знаковый проект экс-губернатора Максима Решетникова по запуску скоростного трамвая по набережной Камы в центре Перми, скорее всего, не будет реализован. Новые краевые власти предложили использовать средства, предусмотренные на данный проект, на строительство платформ на ранее закрытом участке между станциями Пермь I и Пермь II. Предполагается, что железнодорожное сообщение на этом участке будет восстановлено к 2023 году в формате «наземного метро». Стоимость необходимой инфраструктуры оценивается в 586 млн руб. Эксперты поддерживают идею, но считают, что в ограниченном формате участок можно использовать уже сейчас. У депутатов проект «пермского метро» вызывает вопросы.

Краевые власти начали работу по возвращению железнодорожного движения между станциями Пермь I и Пермь II. Губернатор внес в законодательное собрание поправки в бюджет на 2021–2023 годы, предусматривающие расходы на строительство двух платформ высокого типа – «Ул. Попова» и «Станция Пермь I».

Согласно документам к проекту бюджета, планируется, что участок Пермь I – Пермь II станет частью проекта «пермского наземного метро». Оценочная стоимость строительства платформ – 586 млн руб. Финансировать строительство инфраструктуры предлагается совместно с ОАО «РЖД». Региональные власти готовы предоставить железнодорожной компании субсидию: 93 млн руб. в 2022 году и 200 млн руб. в 2023-м. Предполагается, что вторую часть необходимых средств предоставит РЖД. Построить объекты планируется к 2023 году. Поправки планируется рассмотреть на июньском заседании краевого парламента.

Отметим, что источник финансирования строительства инфраструктуры – расходы на проект экс-губернатора Пермского края Максима Решетникова по запуску на набережной Камы скоростного трамвая. По инициативе экс-губернатора железнодорожное сообщение между станциями Пермь II и Пермь I было прекращено в январе 2020 года. Согласно планам господина Решетникова, ликвидация путей позволила бы жителям города получить прямой доступ к набережной. Краевые власти планировали выкупить у РЖД проходящие здесь железнодорожные пути и организовать вдоль Камы движение скоростного трамвая.

После смены губернатора новый глава региона Дмитрий Махонин не исключал, что железнодорожное движение на этом участке может быть восстановлено в рамках проекта «Пермское наземное метро».

Он предполагает организацию на территории Пермской агломерации центрального кольца и трех железнодорожных линий (диаметров) – по образцу московских центральных диаметров и центрального кольца. Ранее, в рамках проекта, между Пермью и Краснокамском был запущен электропоезд «Ласточка». Стоимость создания «пермского метро» (вместе со строительством транспортно-пересадочного узла Пермь II) оценивается в 28 млрд руб.

В краевом минтрансе пообещали прокомментировать ситуацию позже.

Общественник Денис Галицкий, пытавшийся оспорить приказ о закрытии железнодорожного сообщения между Пермь I и Пермь II в суде, считает, что проект Максима Решетникова сейчас «фактически закрыт». «Не думаю, что правительство стало бы перераспределять средства без согласования нового проекта, в том числе на федеральном уровне», – полагает господин Галицкий. По его словам, возобновленный железнодорожный маршрут может быть востребован при организации связи с другим общественным транспортом. «Если появятся удобные пересадки, то люди, наверняка, будут пользоваться. Московское центральное кольцо, например, организовано очень удобно и пользуется большим спросом», – отмечает общественник. Он считает, что железную дорогу вдоль Камы можно начать использовать, не дожидаясь 2023 года. «Если участок не будет эксплуатироваться, то восстановление движения может потребовать дополнительных средств. Кроме того, это поможет сохранить трафик. Люди, которые раньше пользовались электричкой, еще не успели поменять свои привычки и могут вернуться к этому виду транспорта, тем более что неинтенсивная эксплуатация (по одной электричке утром и вечером) ничего не стоит», – поясняет Денис Галицкий.

Заместитель председателя комитета краевого заксобрания по развитию инфраструктуры Александр Третьяков затруднился оценить перспективы запуска электрички между Пермь I и Пермь II. «Пока полная картина не ясна. Есть какие-то отдельные фрагменты, но общая концепция не понятна. Думаю, у комитета будут вопросы, касающиеся дальнейшего развития этого участка, связи с ТПУ „Мотовилиха“, сроков реализации проекта „пермского метро“ и обязательств РЖД. Вопросов сейчас больше, чем ответов», – поделился депутат.

Председатель комитета Пермской думы по экономическому развитию Арсен Болквадзе считает проект «пермского метро» перспективным. «Если по железной дороге удастся организовать удобное сообщение между отдаленными районами города и центром, то новый транспорт будет пользоваться спросом. Поэтому радует, что по такому амбициозному проекту начинают появляться документы, строки в бюджете, сроки. Но речь идет о существенных инвестициях, поэтому стоит внимательно исследовать вероятный пассажиропоток и перспективы новой инфраструктуры. Важно не

просто построить все это, но и сделать так, чтобы железнодорожный транспорт оказался востребован и был интегрирован в уже действующую сеть городского общественного транспорта», – пояснил депутат. «Кроме того, важно, чтобы время подготовки и сам запуск электричек на набережной не мешал людям пользоваться этим общественным пространством и отдыхать тут», – добавил руководитель комитета.

<https://www.kommersant.ru/doc/4839828>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – СПЕЦВЫПУСК; ВЕРА ЧЕРЕНЕВА; 2021.06.03; ПО ГОРОДУ НА ЭЛЕКТРИЧКЕ; В САНКТ-ПЕТЕРБУРГЕ ПОЯВЯТСЯ НОВЫЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ СТАНЦИИ

В Северной столице в ближайшие годы появятся две крупные железнодорожные станции, еще одна будет построена в Новогорелове.

Создание станций реализуется в рамках концепции городской электрички, которая призвана кардинально расширить использование железнодорожного транспорта в черте Петербурга.

Так, к концу 2022 года недалеко от «Экспофорума» должен появиться транспортно-пересадочный узел. В технической документации его называют «Остановочный пункт 19-й км», но топонимическая комиссия уже утвердила название «Пулковские высоты».

Конкурс на строительство проводит Северо-Западная пригородная пассажирская компания (СЗППК). Цена вопроса – 288,6 миллиона рублей. Самый дорогой объект транспортного узла – пешеходный мост. Его сооружение обойдется в 85,36 миллиона рублей. Также запланирована установка павильона за 49,67 миллиона рублей и двух пассажирских платформ, цена каждой – 22,42 миллиона рублей.

Это не первая масштабная инвестиция СЗППК в железнодорожную инфраструктуру. Ранее компания обновила остановочные комплексы на станциях «Старый Петергоф», «Новый Петергоф», «Вырица», «Луга», «Рощино», «Бернгардовка», «Ораниенбаум», «Мельничный Ручей». В 2020 году были открыты турникетные павильоны на станциях «Саблино» и «Поповка».

Появление новых железнодорожных станций для Петербурга большое событие. С 2008 года, когда в городе появилась станция «Лесное», новых объектов не появлялось. Сейчас тренд изменился: в Петербурге создают новую инфраструктуру для грузовых перевозок, чтобы товарняки следовали обходными маршрутами. А рельсы в черте города будут максимально использоваться для пассажирских перевозок. Поэтому новые объекты окажутся очень востребованы. Например, когда станция откроется, жителям

как минимум 12 жилых комплексов в Шушарах потребуется максимум полчаса, чтобы доехать до Балтийского вокзала.

Еще один амбициозный проект – станция в стиле хай-тек у «Лахта-центра». Пересадочный узел получил название «Новая Лахта». Создать его планируется между Шуваловским проспектом и Приморским шоссе. Уехать со станции можно будет как в Сестрорецк, так и в центр Петербурга, до Финляндского вокзала. Кроме того, к ТПУ подведут трамвайную линию. Ожидается, что узел заработает к 2030 году.

Уже к 2024 году на границе с Петербургом появится станция «Новогорелово». Ее с нетерпением ждут жители новостроек, появившихся в последние годы в одноименном поселке. Ожидается, что новая станция позволит добираться до станции «Лигово» в границах Петербурга буквально за несколько минут.

<https://rg.ru/2021/06/02/reg-szfo/v-sankt-peterburge-poiaviatsia-novye-zheleznodorozhnye-stancii.html>

Морской и внутренний водный транспорт

ТАСС; 2021.06.03; В МОСКВЕ СЕВЕРНЫЙ РЕЧНОЙ ВОКЗАЛ ПРИНЯЛ БОЛЕЕ 60 ТЫС. ПАССАЖИРОВ С НАЧАЛА НАВИГАЦИИ

Северный речной вокзал в Москве принял более 60 тыс. пассажиров с начала навигации. Основной трафик приходится на прогулочные маршруты, сообщила в четверг **пресс-служба** заммэра Москвы Петра Бирюкова.

«По информации диспетчерской службы Северного речного вокзала, за период с 24 апреля было отмечено около 1 500 подходов судов круизных и прогулочных направлений, пассажиропоток составил более 60 тыс. человек. Основной трафик приходится на прогулочные маршруты – в выходные дни каждый час отправляется по пять теплоходов. В зоне ответственности диспетчерской находятся 17 причалов, из них 11 предназначены для швартовки круизного флота, остальные – для стоянки прогулочных судов», – приводятся в сообщении слова заммэра.

«В рамках масштабного преобразования Северного речного вокзала специалисты комплекса городского хозяйства полностью перестроили все причалы, их инженерия и павильоны досмотра, – рассказал Бирюков. – В кратчайшие сроки были проведены сложнейшие работы по углублению и укреплению дна, капитальный ремонт подпорной стенки причалов и лестничных сходов, прокладка кабельной канализации, трубопровода водоснабжения судов».

По его словам, обновленные причалы могут одновременно принять 34 судна: 19 крупных круизных лайнеров и 15 прогулочных судов. Безопасное движение флота в акватории вокзала обеспечивают дежурные диспетчерской ГБУ «Гормост». Они расставляют суда по местам стоянки с учетом их технических характеристик, осадки и глубины причалов, организывают отшвартовку и своевременное отправление.

Глава комплекса городского хозяйства подчеркнул, что в рамках реконструкции причалов была создана система электроснабжения для подключения находящихся на стоянке судов. Это позволило отказаться от использования дизельных двигателей во время стоянки. Одновременно электроэнергию могут получать 24 судна. На причалах Северного речного вокзала налажена и система берегового водоснабжения. Установлены 10 заправочных точек, к которым суда подключаются с помощью гидрантов и пополняют запасы питьевой воды.

<https://tass.ru/moskva/11546789>