



## Ежедневный мониторинг СМИ

9 ИЮНЯ 2021

### СОДЕРЖАНИЕ

ТАСС; 2021.06.09; ПЕРВЫЙ ЕЖЕНЕДЕЛЬНЫЙ РЕЙС ИЗ ПЕТРОПАВЛОВСКА-КАМЧАТСКОГО ВЫЛЕТЕЛ В СЕЛО МАНИЛЫ	6
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – СПЕЦВЫПУСК; ИРИНА ФУРСОВА; 2021.06.09; РОССИЯ ПОДСТАВИЛА ПЛЕЧО; УВЕЛИЧИВАЮТСЯ ОБЪЕМЫ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ КОНТЕЙНЕРНЫХ ПЕРЕВОЗОК МЕЖДУ КИТАЕМ И ЕВРОПОЙ.....	6
РОССИЯ 24; ЮЛИЯ МАКАРОВА; 2021.06.08; В РОССИИ ПОЯВИТСЯ ПЕРВАЯ ТРАССА ДЛЯ БЕСПИЛОТНЫХ ГРУЗОВИКОВ. НОВОСТИ НА «РОССИИ 24».....	9
РОССИЯ 1; 2021.06.08; МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА И МВД ПОСТАВИЛИ ТОЧКУ В СПОРЕ ВЕСТИ В 20:00.....	9
5 КАНАЛ # ИЗВЕСТИЯ; АЛЕКСЕЙ ПОЛТОРАНИН; 2021.06.08; НА БЕСКОНТРОЛЬНЫЕ ЭЛЕКТРОСАМОКАТЫ НАЧАЛОСЬ НАСТУПЛЕНИЕ ПО ВСЕМ ФРОНТАМ.....	9
ТАСС; 2021.06.08; МИНТРАНС ПРЕДЛОЖИЛ ЗАПРЕТИТЬ ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ЭЛЕКТРОСАМОКАТОВ ТЯЖЕЛЕЕ 35 КГ НА ТРОТУАРАХ .....	11
ТАСС; 2021.06.08; МИНТРАНС И МВД СОГЛАСНЫ СЧИТАТЬ ПЕШЕХОДАМИ ЛЮДЕЙ НА РОЛИКАХ И САМОКАТАХ БЕЗ ДВИГАТЕЛЕЙ.....	12
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; МИХАИЛ ЗАГАЙНОВ; 2021.06.09; КУДА КАТИМСЯ?; МИНТРАНС ПРЕДЛОЖИЛ УБРАТЬ С ТРОТУАРОВ ЭЛЕКТРОСАМОКАТЫ ТЯЖЕЛЕЕ 35 КГ .....	13
КОММЕРСАНТЪ; ИВАН БУРАНОВ, ДМИТРИЙ ШЕСТОПЕРОВ; 2021.06.09; МИНТРАНС ДАВИТ НА МАССУ; ВЕДОМСТВО ДОРАБОТАЛО ПОПРАВКИ К ПДД ПО РЕГУЛИРОВАНИЮ ЭЛЕКТРОСАМОКАТОВ .....	14
РОССИЯ 24; 2021.06.08; В РОССИИ ПОЯВИЛАСЬ ПЕРВАЯ КВАНТОВАЯ ЛИНИЯ СВЯЗИ. НОВОСТИ НА «РОССИИ 24».....	16

РОССИЯ 24; 2021.06.08; ЗА ПОВТОРНУЮ ПЬЯНУЮ ЕЗДУ БУДУТ САЖАТЬ НА 3 ГОДА. НОВОСТИ НА «РОССИИ 24».....	17
РОССИЯ 1; 2021.06.08; ПОЛУЛЕГАЛЬНЫЙ ТУРИЗМ: ПОЧЕМУ РОССИЯНЕ РИСКУЮТ. ВЕСТИ В 20:00.....	17
РОССИЯ 1; 2021.06.08; ПЕРВАЯ В РОССИИ ВИРТУАЛЬНАЯ ТРАНСПОРТНАЯ КАРТА БУДЕТ ЗАПУЩЕНА В БАШКИРИИ. ВЕСТИ .....	17
РИА НОВОСТИ; 2021.06.08; «СОВКОМФЛОТ» НАЗВАЛ СРОКИ НАЧАЛА КРУГЛОГОДИЧНОЙ НАВИГАЦИИ ПО СЕВМОРПУТИ ...	17
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; СЕРГЕЙ ТИХОНОВ; 2021.06.09; ЛЕДЯНОЙ ПЕРЕВАЛ; ЗАЧЕМ НУЖЕН ТЕРМИНАЛ ДЛЯ СЖИЖЕННОГО ПРИРОДНОГО ГАЗА НА КАМЧАТКЕ.....	18
КОММЕРСАНТЪ ПРИЛОЖЕНИЕ; ЕЛЕНА РАЗИНА; 2021.06.09; ПЕРЕДАЙТЕ ЗА ПРОЕЗД; ЛИЗИНГОДАТЕЛИ ПОПРОСЯТ МИНТРАНС ДОПУСТИТЬ ИХ К СУБСИДИЯМ ПО ЛИЗИНГУ ОБЩЕСТВЕННОГО ТРАНСПОРТА.....	20
ТАСС; 2021.06.08; БЕЛОУСОВ ПОРУЧИЛ ВЫДЕЛИТЬ В 2021 ГОДУ СУБСИДИИ НА ПЕРЕВОЗКУ ПассаЖИРОВ В ДФО .....	22
ТАСС; 2021.06.08; ТРУТНЕВ ПОДДЕРЖАЛ ИДЕЮ ЯРОВОЙ О БЕСПЛАТНОМ ПРОЕЗДЕ ДЕТЕЙ ИЗ ДФО НА ОТДЫХ БЕЗ РОДИТЕЛЕЙ .....	23
ТАСС; 2021.06.08; РОССИЙСКИЕ Ж/Д ОПЕРАТОРЫ ВЫСТУПАЮТ ЗА БАЛАНС ОТВЕТСТВЕННОСТИ В КОНТРАКТАХ SHIP-OR-RAY .	24
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ЭКОНОМИКА СЕВЕРО-ЗАПАДА; МАРИНА ЛЕДЯЕВА; 2021.06.08; АЭРОПОРТ В ЧИСТОМ ПОЛЕ; СМОГУТ ЛИ АВИАПЛОЩАДКИ СЕВЕРА ВЫПОЛНИТЬ НОВЫЕ ТРЕБОВАНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ .....	25
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2021.06.09; СОБЛАЗНЫ ЕГИПЕТСКИЕ; ТУРБИЗНЕС ОЖИДАЕТ СКОРОГО ОТКРЫТИЯ КУОРТОВ КРАСНОГО МОРЯ...	27
КОММЕРСАНТЪ ПРИЛОЖЕНИЕ; ЕЛЕНА РАЗИНА; 2021.06.09; «В ОСНОВЕ БИЗНЕС-МОДЕЛИ ГТЛК ЛЕЖИТ СИНЕРГИЯ ГОСПРОГРАММ И КОММЕРЧЕСКИХ ПРОЕКТОВ»; ОБНОВЛЕННАЯ КОМАНДА ГТЛК НАМЕРЕНА СОСРЕДОТОЧИТЬСЯ НАД ПОВЫШЕНИЕМ КАЧЕСТВА ПОРТФЕЛЯ КОМПАНИИ.....	28
ИЗВЕСТИЯ; МАКСИМ ТАЛАВРИНОВ; 2021.06.09; ДЕПО НАЖИВНОЕ: РЖД ХОЧЕТ ПРОДАТЬ ПОСЛЕДНЮЮ	

ВАГОНРЕМОНТНУЮ «ДОЧКУ»; ДОЛЯ ВРК-1 НА РОССИЙСКОМ РЫНКЕ РЕМОНТА ГРУЗОВЫХ ВАГОНОВ ПО ИТОГАМ ПЕРВОГО КВАРТАЛА СОСТАВЛЯЛА 18%.....	33
КОММЕРСАНТЬ; ЕВГЕНИЙ ЗАЙНУЛЛИН, ТАТЬЯНА ДЯТЕЛ, ПОЛИНА СМЕРТИНА; 2021.06.09; ДАЕШЬ ЦЕНЕ УГЛЯ; ТОПЛИВО К ЛЕТУ ДЕШЕВЛЕ НЕ СТАЛО .....	36
РИА НОВОСТИ; 2021.06.08; РАСХОДЫ БЮДЖЕТА РФ НА НАЦПРОЕКТЫ ИСПОЛНЕНЫ НА 31% ОТ ГОДОВОГО ПЛАНА.....	37
ТАСС; 2021.06.08; МИНЭКОНОМРАЗВИТИЯ ДОРАБАТЫВАЕТ СТРАТЕГИЮ СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКОГО РАЗВИТИЯ РФ ДО 2030 ГОДА .....	37
ТАСС; 2021.06.08; ГОСДУМА ОТКЛОНИЛА ЗАКОНОПРОЕКТ ОБ ОТМЕНЕ ТРАНСПОРТНОГО НАЛОГА .....	38
ТАСС; 2021.06.08; В ТОМСКЕ ЗАРАБОТАЛА ПЕРВАЯ ЗА УРАЛОМ ЛАБОРАТОРИЯ ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ.....	39
ИНТЕРФАКС; 2021.06.08; ВЕДОМСТВА ДО КОНЦА ИЮЛЯ ПРОАНАЛИЗИРУЮТ КЛИМАТИЧЕСКИЕ РИСКИ ДЛЯ РАЗНЫХ ОТРАСЛЕЙ В РФ, ОПРЕДЕЛЯТ СПОСОБЫ АДАПТАЦИИ.....	40
ТАСС; 2021.06.08; ГОСДУМА ОДОБРИЛА ОТМЕНУ ЛИЦЕНЗИРОВАНИЯ ПРОИЗВОДСТВА БЕСПИЛОТНИКОВ ВЕСОМ МЕНЕЕ 30 КГ .....	41
ТАСС; 2021.06.08; КОМИССИЯ ОПРЕДЕЛИЛА СООТВЕТСТВИЕ ДВИГАТЕЛЯ ПД-8 ТРЕБОВАНИЯМ БЕЗОПАСНОСТИ И ЭКОЛОГИЧНОСТИ.....	41
ТАСС; 2021.06.08; НОВЫЙ АЭРОПОРТ В КЕМЕРОВЕ БУДЕТ ОБСЛУЖИВАТЬ САМОЛЕТЫ БЫСТРЕЕ ПО БЕРЕЖЛИВЫМ ТЕХНОЛОГИЯМ .....	42
ТАСС; 2021.06.08; ВЛАСТИ УДМУРТИИ СООБЩИЛИ, ЧТО ПАССАЖИРОПОТОК «ИЖАВИА» ПРЕВЫСИЛ ДОПАНДЕМИЙНЫЙ УРОВЕНЬ.....	43
ТАСС; 2021.06.08; ГРУШКО ЗАЯВИЛ, ЧТО РОССИЯ УДОВЛЕТВОРИТ ЗАПРОСЫ ИЗ ЕВРОПЫ НА РЕЙСЫ В ОБХОД БЕЛОРУССИИ.....	43
ТАСС; 2021.06.08; ОАЭ И РОССИЯ ПРОРАБАТЫВАЮТ ВОЗМОЖНОСТЬ УВЕЛИЧЕНИЯ ЧИСЛА АВИАРЕЙСОВ ИЗ РФ.....	44
ИНТЕРФАКС; 2021.06.08; TELE2 В ИЮЛЕ УСТАНОВИТ ОБОРУДОВАНИЕ 5G-READY НА ВСЕЙ ТРАССЕ М11.....	44

ТАСС; 2021.06.08; ГОСДУМА УЖЕСТОЧАЕТ НАКАЗАНИЕ ЗА НЕОДНОКРАТНОЕ ВОЖДЕНИЕ В НЕТРЕЗВОМ ВИДЕ .....	45
ТАСС; 2021.06.08; ГИБДД ПОДДЕРЖАЛА СНИЖЕНИЕ СКОРОСТИ ДО 30 КМ/Ч ВНУТРИ НАСЕЛЕННЫХ ПУНКТОВ И ГОРОДОВ .....	46
ТАСС; 2021.06.08; АКСЕНОВ ПОРУЧИЛ СКОРРЕКТИРОВАТЬ ПРОЕКТ УЧАСТКА ТРАССЫ «ТАВРИДА» В КРЫМУ ПОСЛЕ ПОДТОПЛЕНИЯ.....	46
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ЭКОНОМИКА ЦЕНТРАЛЬНОГО ОКРУГА; СЕРГЕЙ ТИНЬКОВ; 2021.06.08; ДО ПОСЛЕДНЕЙ МИЛИ; ЭКСПЕРТ – О БУДУЩЕМ МИКРОМОБИЛЬНЫХ СРЕДСТВ .....	47
ТАСС; 2021.06.08; В ГИБДД СЧИТАЮТ НЕОБХОДИМЫМ РЕГУЛИРОВАНИЕ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ САМОКАТОВ И ГИРОСКУТЕРОВ.....	49
ТАСС; 2021.06.08; ГИБДД: БОЛЬШАЯ ЧАСТЬ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ЗА БЕЗОПАСНОСТЬ ЭЛЕКТРОСАМОКАТОВ ЛЕЖИТ НА ВЛАСТЯХ .....	49
ТАСС; 2021.06.08; В РОССИИ ЗА ДВА ГОДА В ДТП С УЧАСТИЕМ ЭЛЕКТРОСАМОКАТОВ ПОГИБЛИ 10 ЧЕЛОВЕК.....	50
ПРАЙМ; 2021.06.08; ПОРЯДОК ОБРАЩЕНИЯ ЭЛЕКТРОСАМОКАТОВ ДОЛЖЕН РАЗРАБОТАТЬ МИНПРОМТОРГ, СЧИТАЮТ В ГИБДД ....	50
РИА НОВОСТИ; 2021.06.08; ИДЕЯ ОБЯЗАТЕЛЬНОЙ СТРАХОВКИ ОБСУЖДАЕТСЯ ДЛЯ ПРОКАТА ЭЛЕКТРОСАМОКАТОВ – ЭКСПЕРТ .....	51
РИА НОВОСТИ; 2021.06.08; ДОЛЯ ТЯЖЕЛЫХ ПАЦИЕНТОВ С ТРАВМОЙ ПОСЛЕ ПАДЕНИЯ С МИКРОТРАНСПОРТА ЗА 5 ЛЕТ ВЫРОСЛА ВДВОЕ .....	52
АГЕНТСТВО МОСКВА; 2021.06.08; КООРДИНАТОР ОТРЯДА «ЛИЗА АЛЕРТ» ЛЕОНОВ ЗАЯВИЛ О НЕОБХОДИМОСТИ ОБУЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОМУ ДВИЖЕНИЮ НА САМОКАТАХ.....	53
АГЕНТСТВО МОСКВА; 2021.06.08; КООРДИНАТОР «ЛИЗА АЛЕРТ» ЛЕОНОВ ПРЕДЛОЖИЛ КИКШЕРИНГОВЫМ КОМПАНИЯМ ВЫДЕЛЯТЬ ЧАСТЬ ДОХОДА НА ИНФРАСТРУКТУРУ .....	53
ТАСС; 2021.06.08; В КРЫМУ РАЗРАБОТАЛИ РЕКОМЕНДАЦИИ ДЛЯ ВОДИТЕЛЕЙ ЭЛЕКТРОСАМОКАТОВ .....	54
РИА НОВОСТИ; 2021.06.08; В ГИБДД РАССКАЗАЛИ, ЗА ЧТО ШТРАФУЮТ НАРУШИТЕЛЕЙ НА ЭЛЕКТРОСАМОКАТАХ.....	55

ТАСС; 2021.06.08; ЧЕРНЫШЕНКО ЗАПУСТИЛ ПЕРВУЮ ЛИНИЮ  
КВАНТОВОЙ СВЯЗИ МЕЖДУ МОСКВОЙ И САНКТ-ПЕТЕРБУРГОМ  
..... 56

ТАСС; 2021.06.08; ПЕРВУЮ СТАНЦИЮ «ГОРОДСКОЙ  
ЭЛЕКТРИЧКИ» В НОВОСИБИРСКЕ ОТКРОЮТ ВО ВТОРОЙ  
ПОЛОВИНЕ 2021 ГОДА..... 57

### ПУБЛИКАЦИИ

#### **ТАСС; 2021.06.09; ПЕРВЫЙ ЕЖЕНЕДЕЛЬНЫЙ РЕЙС ИЗ ПЕТРОПАВЛОВСКА-КАМЧАТСКОГО ВЫЛЕТЕЛ В СЕЛО МАНИЛЫ**

Еженедельный рейс из Петропавловска-Камчатского в удаленное село Манилы на севере края был выполнен впервые во вторник, сообщается на сайте краевого правительства.

«Рейс будет выполняться каждый вторник из Петропавловска и среду в обратном направлении. Стоимость тарифа составляет 20,4 тыс. рублей в одну сторону. С сегодняшнего дня жители могут купить один билет и добраться до отдаленных сел без неудобств, связанных с задержкой вылета самолета. Раньше такой стыковочный рейс работал по направлению Петропавловск-Камчатский – Оссора, до Тиличигов люди летели на самолете, затем пересаживались в вертолет», – приводятся в сообщении слова руководителя краевого Минтранса Владимира Каюмова.

В Манилах, Каменском и Тиличигах, расположенных на севере Камчатки, где будет приземляться вертолет, в общей сложности проживают около 2,2 тыс. человек. Ранее глава Минтранса России Виталий Савельев и губернатор Камчатского края Владимир Солодов обсудили перспективы капитального ремонта взлетно-посадочной полосы в Тиличигах. В ближайшее время должно быть согласовано включение капитального ремонта взлетно-посадочной полосы на действующем месте в Корфе для того, чтобы расширить погодные условия полетов.

<https://tass.ru/v-strane/11601613>

#### **РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – СПЕЦВЫПУСК; ИРИНА ФУРСОВА; 2021.06.09; РОССИЯ ПОДСТАВИЛА ПЛЕЧО; УВЕЛИЧИВАЮТСЯ ОБЪЕМЫ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ КОНТЕЙНЕРНЫХ ПЕРЕВОЗОК МЕЖДУ КИТАЕМ И ЕВРОПОЙ**

По итогам прошлого года рынок контейнерных перевозок в России вырос на 12 процентов. Случай беспрецедентный, учитывая общее падение экономики на 3 с лишним процента.

Как отметил на онлайн-конференции РБК и Сбера «Транспорт и логистика-2021: драйверы роста, тренды, барьеры» директор по стратегии и развитию Fesco Максим Шишков, в 2020 году в самый пик пандемии и повсеместного введения локдаунов все ощутили падение спроса на перевозки грузов, но уже со второго полугодия наметился рост, который продолжается до сих пор. По итогам 2021 года ожидается увеличение рынка еще на 10 процентов.

Кроме того, с 2020 года грузоотправители стали диверсифицировать логистические маршруты на плече Китай – Европа, проявляя интерес к перевозкам через сухопутные пограничные переходы автомобильным и железнодорожным транспортом, поскольку цены на традиционную доставку по морю со второй половины 2020 начали увеличиваться, в итоге на направлениях Китай – Европа и Китай – США продемонстрировали двузначный рост. При этом из-за пандемийных ограничений в портах судно оборачивалось на несколько дней больше. По словам эксперта Fesco, морские торговые цепочки так и не смогли полностью восстановиться. Усугубила ситуацию уже в нынешнем году пробка в Суэцком канале. Тарифы на доставку контейнеров по железной дороге между Поднебесной и Старым Светом, конечно, тоже изменились, но в пределах инфляции.

По оценке экспертов международной консалтинговой компании McKinsey, суммарный контейнерный поток между КНР и Европой составляет около 12 миллионов контейнеров в двадцатифутовом эквиваленте (ДФЭ, или TEU – Twenty-foot Equivalent Unit) в год. И в ближайшие лет 15 он вырастет приблизительно в полтора раза. «Разумеется, когда мы говорим о контейнерном транзите, речь идет не о перевозках сырья, а оборудования, электроники, любой другой готовой продукции с высокой степенью передела. То есть товаров дорогих, в доставке которых скорость играет большую роль, особенно в сочетании со стоимостью транспортировки. В Китае зарождается самый крупный товаропоток в мире. И этот поток самым естественным образом тяготеет к России, поскольку Россия имеет протяженные границы и с Китаем, и со странами Европы», – подчеркнул младший партнер McKinsey Дмитрий Олейник.

Сейчас Китай проводит политику субсидирования сухопутных перевозок контейнеров по ряду экономических геополитических причин, в том числе желая снизить зависимость от морского транзита. То есть речь идет о миллионах тонн дорогих грузов, которые могли бы ехать через территорию России. В перспективе Маккинзи оценивает этот объем в 4 миллиона тонн. Если же мерить в штуках, пока можно рассчитывать на 1 миллион TEU ежегодного транзита.

Геннадий Бессонов, генеральный секретарь Международного Координационного совета по трансевразийским перевозкам (КСТП):

Пандемия негативно сказывается на функционировании производственных цепочек и цепочек поставок. А инициатива «Один пояс и один путь» обеспечила благоприятную среду для роста торговли товарами посредством укрепления транспортных связей.

«Тем не менее этот гигантский потенциал в будущем находится под большим вопросом, – считает Дмитрий Олейник. – Если Китай будет сокращать или

вовсе прекратит субсидирование сухопутных контейнерных перевозок, то перевозить по железной дороге в контейнерах станет выгодно только грузы стоимостью от 200 тысяч евро за TEU. Также крайне важно, чтобы все участники перевозки преследовали не только свою личную выгоду в ущерб общим объемам, а стремились оптимизировать экономику всей цепочки. Только согласованность только позволит раскрыть потенциал этого маршрута в целом».

По словам гендиректора, председателя правления «ОТЛК-ЕРА» Алексея Грома, с учетом участия в торговых цепочках Японии, Кореи и других государств АТР суммарный контейнерный поток на маршруте Китай – Европа может составлять до 20 миллионов TEU в год. Что касается транзита через Россию, то порог в 1 миллион контейнеров может быть покорен уже в этом году, а два миллиона – в ближайшие три года. При этом, – считает эксперт, – динамика развития железнодорожного транзита была очевидна и без затора на Суэцком канале. Да, железная дорога не может погрузить в одну лодку 20 тысяч TEU одновременно. Но она способна отправлять по сотне контейнеров каждые полчаса и везти их со скоростью 1 тысяча километров в сутки.

### **Виталий Савельев, министр транспорта РФ:**

*Минтранс России совместно с РЖД работают на реализацию транзитного потенциала страны. Маршруты сухопутной цепочки поставок через Россию в очередной раз доказали свою востребованность на фоне недавней истории с недельной блокировкой Суэцкого канала контейнеровозом. За 3 месяца 2021 года перевозки контейнеров в сообщении Китай-Европа-Китай по инфраструктуре РЖД выросли по сравнению с аналогичным периодом прошлого года в 2,2 раза, до 163 тысяч ДФЭ.*

Вице-президент по PR и GR УК «Дело» Максим Филимонов также считает, что России реально до 2024 года освоить транзит в 2 миллиона контейнеров. Но при условии дальнейшей цифровизации перевозочного процесса и инвестиций не только в развитие железнодорожной сети, но и пограничных переходов, которые, по словам эксперта, «уже начинают подтормаживать» перевозку.

А по мнению гендиректора «Русатом Карго» Александра Неклюдова, к 2025-2026 годам транзитную перевозку до 500 тысяч TEU в год будет способен взять на себя и **Северный морской путь** – самый короткий водный маршрут из АТР в Европу.

<https://rg.ru/2021/06/09/uvelichilsia-obem-perevozk-po-zheleznoj-doroge-mezhdu-es-i-knr.html>



**РОССИЯ 24; ЮЛИЯ МАКАРОВА; 2021.06.08; В РОССИИ ПОЯВИТСЯ ПЕРВАЯ ТРАССА ДЛЯ БЕСПИЛОТНЫХ ГРУЗОВИКОВ. НОВОСТИ НА «РОССИИ 24»**

Беспилотное сообщение: трасса М11 «Нева» станет первой магистралью, где будет организовано движение беспилотных грузовиков. Выбрали ее, чтобы разгрузить одну из самых загруженных федеральных дорог.

<https://www.vesti.ru/video/2306204>

**РОССИЯ 1; 2021.06.08; МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА И МВД ПОСТАВИЛИ ТОЧКУ В СПОРЕ ВЕСТИ В 20:00**

**В: Министерство транспорта** и МВД поставили точку в споре - считать ли людей на самокатах водителями. И ответ - нет. В обновленных правилах дорожного движения тех, кто передвигается на роликах или самокатах без двигателей, приравняют к пешеходам. Также планируется запретить использование электросамокатов тяжелее 35 килограммов на тротуарах, а их скорость в пешеходных зонах ограничить до 20 километров в час. Это особенно важно, учитывая рост подобных ДТП. В Петербурге сегодня возбудили уголовное дело об умышленном причинении вреда здоровью из-за инцидента в Приморском районе. Двухнадцатилетняя девушка на электросамокате сбила одиннадцатилетнего мальчика на велосипеде, и скрылась. Пострадавшему оказали медицинскую помощь, а девушку нашли, конфисковали самокат и начали расследование обстоятельств произошедшего.

<https://www.vesti.ru/video/2306365>

На ту же тему:

<https://www.tvc.ru/news/show/id/212798>

[https://www.tvc.ru/channel/brand/id/29/show/episodes/episode\\_id/71575](https://www.tvc.ru/channel/brand/id/29/show/episodes/episode_id/71575)

<https://www.ntv.ru/peredacha/segodnya/m23700/o657197/video/>

<https://www.m24.ru/videos/transport/08062021/294126>

<https://www.m24.ru/videos/transport/08062021/294177>

**5 КАНАЛ # ИЗВЕСТИЯ; АЛЕКСЕЙ ПОЛТОРАНИН; 2021.06.08; НА БЕСКОНТРОЛЬНЫЕ ЭЛЕКТРОСАМОКАТЫ НАЧАЛОСЬ НАСТУПЛЕНИЕ ПО ВСЕМ ФРОНТАМ**

**ВЕДУЩИЙ:** На бесконтрольные электросамокаты началось наступление по всем фронтам. К борьбе с произволом на тротуарах подключились МВД, Минтранс, СК, Совет по правам человека, ОНФ - они все пытаются понять, что делать. Статистика шокирует. За год 6 погибших и 347 раненых в авариях с этой техникой. Предложений много: ограничить скорость до 10 километров в час, ввести аренду по паспорту, либо по правам. А в

Петербурге пользователи сервисов этим вечером получили уведомление о том, что для прокатных самокатов вообще закрывается почти весь центр города, пока что временно. Алексей Полторанин собрал все инновации.

КОР.: Перелом ключицы, сложная операция и теперь полтора месяца с гипсовой повязкой. Поездка на самокате для 18-летнего Фариды из Саратова закончилась в больнице.

Фарид ДЖАЛИЛОВ, пострадавший: Ехал домой, не вошел в поворот и улетел на асфальт.

КОР.: С ушибами и травмой головы в больницу отвезли и вот эту женщину, в которую на полном ходу врезался 15-летний самокатчик в Волгограде. Вот он несется прямо по проезжей части и никого не замечает.

Количество пострадавших от электросамокатов по всей стране растет с каждым днем. И в Минтранспорта срочно вносят поправки в ПДД.

**Владимир ЛУГОВЕНКО, замдиректора Департамента госполитики в области автомобильного и городского пассажирского транспорта: Проектом поправок предусматриваются новые дорожные знаки. Если мы говорим, что нужно где-то в рекреации ограничить движение СИМ, используем эти знаки, запрещаем или где-то, наоборот, допускаем и разрешаем, выделяем полосы, формируем полосы только для СИМ, не знаю, та же парковка.**

КОР.: Есть даже инициатива, чтобы пользователи двухколесного транспорта проходили регистрацию на сайте ГИБДД или портале госуслуг. Тогда им присваивать номера, как автомобильные, но наносить цифры можно будет хоть на одежду, лишь бы они считывались уличными камерами. В Петербурге после ряда скандалов, которые обернулись обысками в кикшеринговых компаниях, им теперь придется и вовсе идентифицировать каждого пользователя.

Дмитрий ВАНЬЧКОВ, заместитель председателя комитета по транспорту Санкт-Петербургу: Это может быть водительское удостоверение, паспорт, иной документ личности, из которого можно будет прямо следовать, что лицо совершеннолетнее.

КОР.: В приложениях кикшеринговых компаний появились так называемые красные зоны - это Невский проспект, Дворцовая площадь, Летний сад. Кататься в этих местах, а это центр Северной столицы, запрещено. В некоторых районах города ограничили движение двухколесному транспорту до 15 километров в час.

А теперь прокатным компаниям придется притормозить самокаты еще сильнее - до 10 километров в час на 20 туристических улицах. Оглядываясь на Петербург, пытаются навести порядок и в других регионах. В Крыму разработали памятки для самокатчиков, чтобы те не лавировали, не петляли и не ездили парами. А в Екатеринбурге с потенциальными нарушителями проводят беседы сотрудники ГИБДД. И это, очевидно, только начало, ведь после целого ряда громких инцидентов все чаще звучат призывы рассматривать мощные самокаты не как развлечение, а как опасный вид транспорта.

<https://www.5-tv.ru/news/346475/proizvol-natrotuarah-kak-idet-borba-sbeskontrolnymi-elektrosamokatami-vrf/>

<https://www.5-tv.ru/news/346460/novye-ogranichenia-komu-zapretat-ezdit-nasamokatah-vrossii/>

<https://www.5-tv.ru/news/346407/dokatilis-kak-izmenatsa-pravila-ezdy-naelektrosamokatah/>

**ТАСС; 2021.06.08; МИНТРАНС ПРЕДЛОЖИЛ ЗАПРЕТИТЬ ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ЭЛЕКТРОСАМОКАТОВ ТЯЖЕЛЕЕ 35 КГ НА ТРОТУАРАХ**

**Минтранс** предлагает запретить использование электросамокатов тяжелее 35 кг на тротуарах. Соответствующие поправки в ПДД, регулирующие движение средств индивидуальной мобильности (СИМ), **Минтранс** обсуждает совместно с МВД РФ, сообщил заместитель директора департамента госполитики в области автомобильного и городского пассажирского транспорта **Минтранса Владимир Луговенко**.

**«Что нового, по сравнению с тем, что было – это введение масс. Мы предлагаем ограничить массу СИМ (средства индивидуальной мобильности) для совместного использования с пешеходами до 35 кг»,** – заявил он в ходе обсуждения на площадке Народного фронта.

Также министерство предлагает ограничить допустимую скорость движения СИМ в пешеходных зонах до 20 км/ч и оставить приоритет движения за пешеходами.

Проект поправок в ПДД предусматривает появление новых дорожных знаков, отмечает **Луговенко**. Например, знака запрета на движение средств индивидуальной мобильности в парках и в местах высокой плотности пешеходного потока: вблизи метро, вокзалов, торговых центров. Также возможен ввод табличек, уточняющих распространение уже существующих знаков на СИМ.

По словам **Луговенко**, регулирование этих вопросов должно быть отдано на местный уровень.

<https://tass.ru/obschestvo/11596837>

На ту же тему:

<https://ria.ru/20210608/elektrosamokat-1736161879.html>

<https://1prime.ru/business/20210609/833884797.html>

<https://russian.rt.com/russia/article/870905-mintrans-elektrosamokaty-popravki-pdd>

<https://www.rbc.ru/society/08/06/2021/60bf5e979a7947727157470c>

<https://www.mk.ru/social/2021/06/08/mintrans-predlozhil-zapretit-tyazhelym-elektrosamokatom-ezdit-po-trotuaram.html>

<https://www.pnp.ru/social/mintrans-predlozhil-vvesti-predelnyy-ves-dlya-elektrosamokatov-na-trotuare.html>

**ТАСС; 2021.06.08; МИНТРАНС И МВД СОГЛАСНЫ СЧИТАТЬ ПЕШЕХОДАМИ ЛЮДЕЙ НА РОЛИКАХ И САМОКАТАХ БЕЗ ДВИГАТЕЛЕЙ**

Минтранс и МВД РФ согласны приравнять к пешеходам людей, передвигающихся на роликах и самокатах без двигателей, при планирующемся обновлении ПДД, сообщил заместитель директора департамента госполитики в области автомобильного и городского пассажирского транспорта Минтранса Владимир Луговенко.

«Ну, например, полемика о том, что ролики, самокаты без двигателя относить к пешеходам или нет. Но сейчас мы эту точку для себя поставили и согласились с позицией МВД о том, что как это и сегодня, как это и было 60 лет назад, обыкновенный самокат – это пешеход. То есть мы эту норму оставляем как таковую и регулируем только средства, оснащенные двигателем», – заявил он на площадке Народного фронта.

«Мы понимаем, что бум простых самокатов – его не будет, как и не было раньше. А вот бум электропередвижения – это однозначно», – отметил Луговенко.

Замдиректора также подчеркнул, что решения по регулированию движения средств индивидуальной мобильности должны приниматься на местном уровне.

Проект поправок в ПДД разрабатывается на протяжении двух лет, и сейчас, по словам Луговенко, он находится на финальной стадии.

«Говоря о регуляторике, проект поправок в ПДД мы действительно очень долго делаем. Сначала у нас одно видение было, в рамках общественных обсуждений больше двух лет мы обсуждаем, несколько

раз мы оценку регулирующего воздействия проводили, несколько раз мы с коллегами из МВД, что называется, притирались. И в итоге, сейчас мы вышли на ту редакцию, которая должна быть на наш взгляд стать некой финальной», – заключил Луговенко.

<https://tass.ru/obschestvo/11596935>

**РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; МИХАИЛ ЗАГАЙНОВ; 2021.06.09; КУДА КАТИМСЯ?; МИНТРАНС ПРЕДЛОЖИЛ УБРАТЬ С ТРОТУАРОВ ЭЛЕКТРОСАМОКАТЫ ТЯЖЕЛЕЕ 35 КГ**

Минтранс предлагает запретить использовать электросамокаты тяжелее 35 кг на тротуарах. Поправки будут внесены в ПДД. Об этом заявил замглавы департамента госполитики в области автомобильного и городского пассажирского транспорта Минтранса Владимир Луговенко.

«Что нового, по сравнению с тем, что было, – это введение масс. Мы предлагаем ограничить массу СИМ (средства индивидуальной мобильности) для совместного использования с пешеходами до 35 кг», – заявил он на площадке Общероссийского народного фронта.

По его словам, в разработке новых правил участвуют сотрудники МВД. «Мы согласились с позицией МВД о том, что, как это и сегодня, как это и было 60 лет назад, обыкновенный самокат – это пешеход. То есть мы эту норму оставляем как таковую и регулируем только средства, оснащенные двигателем», – пояснил Луговенко (цитата по ТАСС). Проект поправок в ПДД разрабатывается на протяжении двух лет и сейчас, по словам Луговенко, находится на финальной стадии. Ранее власти Москвы предложили разработать новые правила для регулирования движения самокатов. Причиной стали участившиеся случаи дорожно-транспортных происшествий с участием этого вида транспорта.

По данным столичного ЦОДД, в 2020 году в Москве произошло 156 ДТП с участием самокатов и моноколес, что на 66% выше показателей 2019 года. «В эти ДТП попадают и дети. Поэтому мы подготовили пакет предложений, которые позволят регулировать движение электросамокатов в городе», – отметил заммэра столицы Максим Ликсутов.

На проезжей части электросамокат будет регулироваться ГИБДД, в пешеходных зонах они должны будут двигаться со скоростью пешеходного потока. Кроме того, власти намерены ограничить скорость прокатных средств передвижения до 15 км/ч.

«Любой самокат, который используется в городе, небезопасен для самого пользователя, если он передвигается со скоростью больше 25 км/ч. Это небезопасно исходя из радиуса колес и того, что все-таки человек на

электрическом самокате не использует никакие средства индивидуальной защиты, как например, водитель мотоцикла», – добавил Ликсутов.

По действующим правилам, пользователи электросамокатов, моноколес и прочих СИМ приравнены к пешеходам, если мощность электродвигателя менее 250 ватт, если более – то к водителям мопедов.

<https://rg.ru/2021/06/08/mintrans-predlozhit-ubrat-s-trotuarov-elektrosamokaty-tiazhelee-35-kg.html>

### **КОММЕРСАНТЬ; ИВАН БУРАНОВ, ДМИТРИЙ ШЕСТОПЕРОВ; 2021.06.09; МИНТРАНС ДАВИТ НА МАССУ; ВЕДОМСТВО ДОРАБОТАЛО ПОПРАВКИ К ПДД ПО РЕГУЛИРОВАНИЮ ЭЛЕКТРОСАМОКАТОВ**

**Минтранс** поправками к правилам дорожного движения (ПДД) намерен запретить выезжать на тротуары пользователям электросамокатов массой более 35 кг. Максимальная скорость движения СИМ (средств индивидуальной мобильности) в городе будет ограничена 20–25 км/ч. В МВД ссылаются на то, что число ДТП с их участием в стране за год выросло почти в три раза. Одновременно готовят собственные меры по обеспечению безопасности движения и операторы кикшеринга: черные списки нарушителей, датчики для автоматического определения веса пользователей, а также системы распознавания агрессивного вождения.

Детали поправок к ПДД раскрыл во вторник замдиректора департамента госполитики в области автомобильного и городского пассажирского транспорта **Минтранса Владимир Луговенко**, выступая на круглом столе на площадке «Общероссийского народного фронта» (ОНФ). Речь идет об изменениях, которые ведомство готовит с 2019 года, – за два года документ неоднократно переписывался и дополнялся, о чем рассказывал “Ъ”. После очередных консультаций с МВД проект поправок дополнен лимитом скорости для пользователей электросамокатов (или других подобных устройств) на тротуаре: вводится запрет разгоняться выше 20 км/ч. При этом гражданам вовсе запретят выезжать на тротуар, если устройство весит более 35 кг. Технологию измерения скорости и массы господин Луговенко не раскрыл, пояснив, что «убивает и калечит именно кинетическая энергия». На проезжей части скорость электроустройств транспортное ведомство намерено ограничить пределом в 25 км/ч.

Необходимость регулирования движения электросамокатов и прочих подобных устройств обсуждается с 2016 года, когда были зафиксированы первые ДТП с этим транспортом. По данным МВД, в 2020 году в России зарегистрирована 331 авария с СИМ (на 180% больше, чем годом ранее), в которых погибло 6 человек и ранено 347. Предложенный **Минтрансом** термин «средства индивидуальной мобильности» (включает электросамокаты, моноколеса, гироскутеры) уже вошел в обиход. К процессу

регулирования на разных этапах подключились Общественная палата, ОНФ, Мосгордума, СПЧ.

Пока правовой статус устройств не урегулирован, ГИБДД в ряде регионов наказывает пользователей СИМ как водителей мопедов, если мощность электродвигателя более 250 ватт.

В Татарстане, в частности, суды лишают водительских прав водителей СИМ за пьяную езду, о чем “Ъ” рассказывал. Резонанс теме придали недавние инциденты в Санкт-Петербурге. 3 июня девушка на электросамокате сбила 11-летнего мальчика (с травмой руки попал в больницу) и скрылась с места происшествия. Против нарушительницы заведено уголовное дело по ч. 1 ст. 118 УК РФ (причинение тяжкого вреда здоровью по неосторожности). СК по Петербургу также расследует дело по ч. 1 ст. 238 УК РФ (оказание услуг, не отвечающих требованиям безопасности), в рамках которого в офисе одного из операторов кикшеринга прошли обыски. Доля пострадавших в происшествиях с участием СИМ детей ежегодно растет на 2–3%, заявил во вторник замдиректора по клинической работе НИИ неотложной детской хирургии и травматологии Александр Брянцев.

Московский Центр организации дорожного движения (ЦОДД) во вторник также представил данные об аварийности: число происшествий с участием СИМ в столице в 2021 году выросло на 71%. 43% из них – с участием курьеров из служб доставки. В 60% аварий участвовали СИМ мощнее 250 ватт. ЦОДД советовал **Минтрансу** придать электросамокатам статус транспортных средств и запретить выезд на проезжую часть пользователям на моноколесах и других СИМ с гироскопической стабилизацией.

В более ранней версии поправок **Минтранс** предлагал ввести отдельное регулирование и запреты также для пользователей обычных (не имеющих электромотора) самокатов, роликов и скейтов. Но они сохраняют статус пешеходов. Такое решение принято после дискуссии транспортного ведомства с МВД, рассказал **Владимир Луговенко**. Документ также вводит новые дорожные знаки, запрещающие катание на СИМ на территории пешеходных зон или у ТЦ. После принятия поправок к ПДД должны быть приняты корреспондирующие изменения в КоАП с санкциями для нарушителей, заметил господин **Луговенко**.

Операторы кикшеринга во вторник обнародовали собственные планы по обеспечению безопасности движения. Соучредитель компании Whoosh (30 тыс. электросамокатов в РФ, из них 7 тыс. в Москве) Олег Журавлев рассказал, что компания вводит зоны принудительного (программным способом) ограничения скорости до 15 км/ч и полного запрета катания (в таких местах самокат можно только катить). В разработке, по его словам, находится технология по автоопределению веса пользователя: мотор не

включится при нагрузке менее 40 кг и более 120 кг, что исключит катание маленьких детей и использование СИМ вдвоем. Whoosh планирует внедрить систему анализа манеры езды, которая будет отслеживать езду на электросамокатах с пробуксовкой и по кругу, также прорабатывается вариант бесплатной страховки для пользователей (сейчас это платная опция), которая будет аналогична ОСАГО. Глава ассоциации операторов кикшеринга Дмитрий Петрожицкий рассказал о создании единого «черного списка неблагонадежных пользователей» электросамокатов, который позволит заблокировать доступ к сервису «хулиганам». Он считает, что на электросамокатах должны быть номера, чтобы их могли считывать дорожные камеры. Ранее с подобной инициативой выступил СПЧ.

У всех сервисов кикшеринга самокаты легче 35 кг, сообщила представитель URent. В компании говорят, что «давно предлагают» ограничить скорость в городе до 20 км/ч: «Это достаточно быстро и в то же время безопасно. Но не все коллеги по рынку нас в этом поддерживают». Предлагаемая мера по ограничению на поездки в парках и вблизи ТЦ приведет к снижению выручки сервисов аренды электросамокатов, считает издатель «Трушеринга» Юрий Николаев.

Пока кикшеринг не стал транспортом «последней мили», и значимая часть поездок совершается в развлекательных целях. Чаще всего это происходит именно в парках. Это негативно скажется на выручке операторов, во всяком случае в краткосрочной перспективе, но вряд ли это убьет бизнес», – рассуждает господин Николаев.

Поправки к ПДД дорабатываются и будут согласовываться с МВД. Документ ранее не смог преодолеть фильтр «регуляторной гильотины» в аналитическом центре при правительстве. Кроме того, решением Белого дома в ПДД невозможно внести какие-либо изменения («Ъ» рассказывал об этом) – правила нужно переиздавать целиком. МВД и **Минтранс** пытаются решить эту юридическую проблему.

<https://www.kommersant.ru/doc/4849240>

### **РОССИЯ 24; 2021.06.08; В РОССИИ ПОЯВИЛАСЬ ПЕРВАЯ КВАНТОВАЯ ЛИНИЯ СВЯЗИ. НОВОСТИ НА «РОССИИ 24»**

Между Санкт-Петербургом и Москвой запустили квантовую линию связи. Уже прошел первый сеанс видеоконференции по магистральному квантовому защищенному каналу. С его помощью в дальнейшем можно передавать любую информацию, в том числе и секретную. Реализует проект компания РЖД.

<https://www.vesti.ru/video/2306319>



<https://www.vesti.ru/video/2306517>

[https://www.1tv.ru/news/2021-06-08/407839-sostoyalsya\\_pervyy\\_seans\\_videosvyazi\\_po\\_zaschischennoy\\_kvantovoy\\_linii\\_moskva\\_peterburg](https://www.1tv.ru/news/2021-06-08/407839-sostoyalsya_pervyy_seans_videosvyazi_po_zaschischennoy_kvantovoy_linii_moskva_peterburg)

**РОССИЯ 24; 2021.06.08; ЗА ПОВТОРНУЮ ПЬЯНУЮ ЕЗДУ БУДУТ САЖАТЬ НА 3 ГОДА. НОВОСТИ НА «РОССИИ 24»**

Госдума приняла во втором чтении законопроект, ужесточающий наказание за повторное вождение автомобиля в нетрезвом виде.

<https://www.vesti.ru/video/2306270>

**РОССИЯ 1; 2021.06.08; ПОЛУЛЕГАЛЬНЫЙ ТУРИЗМ: ПОЧЕМУ РОССИЯНЕ РИСКУЮТ. ВЕСТИ В 20:00**

**Росавиация** и Ростуризм хотят прикрыть лазейку туркомпаний, которые продолжают отправлять граждан в закрытые из-за пандемии страны грузопассажирскими рейсами. Речь, в первую очередь, о Кипре и Тунисе, авиасообщение с которыми вообще-то пока не восстановлено. В итоге под вопросом остаются почти 45 тысяч уже оформленных путевок. Пока для россиян официально доступны 43 страны. Почему туроператоры идут на риск с закрытыми направлениями? Выяснял Александр Евстигнеев.

<https://www.vesti.ru/video/2306429>

На ту же тему:

<https://www.m24.ru/videos/transport/08062021/294096>

**РОССИЯ 1; 2021.06.08; ПЕРВАЯ В РОССИИ ВИРТУАЛЬНАЯ ТРАНСПОРТНАЯ КАРТА БУДЕТ ЗАПУЩЕНА В БАШКИРИИ. ВЕСТИ**

Жители Башкирии получают обновлённую карту «Алга». В республике запускают первую в России виртуальную транспортную карту для платформ IOS и Android. Тестирование планируют завершить на этой неделе, вскоре появится возможность полноценной эксплуатации виртуальных карт. Приложение станет доступным для скачивания.

<https://www.vesti.ru/video/2306273>

**РИА НОВОСТИ; 2021.06.08; «СОВКОМФЛОТ» НАЗВАЛ СРОКИ НАЧАЛА КРУГЛОГОДИЧНОЙ НАВИГАЦИИ ПО СЕВМОРПУТИ**

Круглогодичная навигация в акватории Северного морского пути (СМП) может начаться с зимы 2023-2024 годов либо 2024-2025 годов, рассказал

журналистам в кулуарах ПМЭФ гендиректор «Совкомфлота» Игорь Тонковидов.

«По нашим совместным с «Новатэком» планам, эффективная круглогодичная навигация по СМП должна начаться с зимы либо 2023-2024 годов либо 2024-2025 годов», – отметил он, добавив, что это будет зависеть от прогресса строительства серии усовершенствованных газозовов нового поколения на верфи «Звезда» и от графика поступления этого флота в эксплуатацию.

Сейчас на судостроительном комплексе «Звезда» идет строительство 15 газозовов нового поколения для проекта «Арктик СПГ 2». Суда будут поставлены совместному предприятию «Совкомфлота» и «Новатэка» ООО «СМАРТ СПГ». По словам Тонковидова, строительство на «Звезде» «идет в настоящий момент по графику», головное судно серии планируется получить, согласно контракту, 8 марта 2023 года.

Как сообщал глава «Новатэка» Леонид Михельсон на встрече с **президентом России Владимиром Путиным**, компания рассчитывает в 2023-2024 годах выйти на круглогодичную навигацию по СМП. По его словам, в 2020 году и в январе-феврале 2021 года «Совкомфлотом» совместно с «Росатомом» были сделаны уникальные рейсы по СМП, что стало одним из шагов к его круглогодичной эксплуатации.

«Круглогодичная навигация по **Северному морскому пути** при ледокольной поддержке может осуществляться уже сейчас. Вопрос в экономической эффективности этой навигации. Когда круглогодичная навигация будет возможна, зависит от сроков поставки газозовов нового поколения, имеющих большую ледопроемкость, а также от системы организации судоходства и ледокольной поддержки в восточном секторе Арктики, уровня подготовленности экипажей и их опыта ледовой навигации», – отметил Тонковидов.

<https://ria.ru/20210607/sevmorput-1736033228.html>

**РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; СЕРГЕЙ ТИХОНОВ; 2021.06.09; ЛЕДЯНОЙ ПЕРЕВАЛ; ЗАЧЕМ НУЖЕН ТЕРМИНАЛ ДЛЯ СЖИЖЕННОГО ПРИРОДНОГО ГАЗА НА КАМЧАТКЕ**

Строительство терминала для перегрузки сжиженного природного газа (СПГ) на Камчатке позволит в два раза увеличить его экспорт в страны Азиатско-Тихоокеанского региона (АТР) и может серьезно ускорить процесс газификации региона. Но успех начинания будет зависеть от запуска новых заводов по производству СПГ, сроков начала круглогодичной навигации по **Северному морскому пути (СМП)** и условий газификации для граждан в регионе.

Проект оценивается в 25,9 млрд руб., из которых 21 млрд выделяет правительство. Постановление об этом подписал **премьер-министр Михаил Мишустин**. Бюджетные деньги пойдут на строительство подходного канала длиной 6,6 км к морскому перегрузочному комплексу СПГ. Канал будет в федеральной собственности. Перевалочный терминал СПГ мощностью 21,7 млн тонн в год будет в собственности у компании «Новатэк», которая инвестирует в него 4,8 млрд руб.

Терминал позволит перегружать на Камчатке газ с Ямала, отправляемый по **СМП**. Это позволит сократить «нецелевое» использование газозовов арктического класса при транспортировке СПГ на азиатские рынки и оптимизирует транспортные издержки, считает замглавы Фонда национальной энергетической безопасности Алексей Гривач. Дорогостоящим газозовам теперь не придется идти до конечного пункта доставки, например до Китая. Они смогут отправиться за следующей партией груза через восточные арктические моря, а перегруженный СПГ смогут доставить до покупателя танкеры попроще.

По словам консультанта VYGON Consulting Ивана Тимонина, стоимость фрахта арктических газозовов по сравнению с обычными выше примерно на 75%. С учетом ожидаемого объема поставок в азиатском направлении с заводов «Ямал СПГ» и «Арктик СПГ-2» перегрузка на Камчатке позволит экономить почти 240 млн долл. в год. Запуск пункта перевалки ожидается в 2023 году, тогда же планируется ввести в строй первую линию мощностью 6,6 млн тонн завода «Арктик СПГ-2» на Ямале. Сейчас здесь работает завод «Ямал СПГ» мощностью 17,4 млн тонн. Исходя из структуры контрактов «Ямал СПГ», в азиатские страны будет направляться около 55% продукта, что после запуска и выхода на полную мощность «Арктик СПГ-2» превысит 21 млн тонн, уточнил Тимонин.

С учетом поставок СПГ с завода «Сахалин 2» (около 11 млн тонн в год) Россия сможет ежегодно отправлять в Азию больше 30 млн тонн СПГ. Для сравнения, в 2020 году экспорт в страны АТР составил 16 млн тонн, в Европу – 12,5 млн тонн, всего на 6,75 млрд долл.

Но строительство терминала не упростит судоходство через восточную часть СМП в зимний период. Главная проблема – в мощностях для ледокольного сопровождения по маршруту, а их пока недостаточно. Поэтому значительные объемы СПГ с Ямала могут по-прежнему идти в европейском направлении, считает Гривач.

По мнению Тимонина, улучшение экономики поставок в страны АТР как раз будет способствовать скорейшему достижению цели – круглогодичной навигации по СМП в восточном направлении. Сейчас период судоходства в

водах восточного сектора Арктики начинается в июле и завершается в конце ноября. Начать круглогодичную навигацию планируют в 2024 году.

Строительство терминала по перевалке СПГ может решить и давнюю проблему с газификацией Камчатки. В 2010 году «Газпром» начал поставлять в регион газ с западных месторождений полуострова. Но исходные оценки их запасов не оправдались. Сейчас потребность региона в газе обеспечивается примерно на 70%. С учетом падающих объемов добычи ожидается, что к 2025 году показатель сократится почти до 40%.

Электростанции уже вынуждены возвращаться к закупке более дорогостоящего мазута. Разница в стоимости топлива приводит к необходимости дополнительного финансирования из бюджета. Например, в течение отопительного периода 2019/2020 года на мазут были переведены камчатские теплоэлектроцентрали, что привело к незапланированным расходам из бюджета края 1,6 млрд руб.

О возможности газификации Камчатки на основе СПГ говорилось неоднократно. В Авачинской бухте в непосредственной близости от Петропавловска-Камчатского планируется строительство пункта регазификации мощностью до 600 тыс. тонн, СПГ на который будет поставляться небольшими танкерами именно с перевалочного терминала.

Тема использования терминала для поставок небольших объемов СПГ потребителям Камчатки сейчас активно обсуждается. Но пока непонятно, кто возьмет на себя обязательства по снабжению населения газом по социальной цене, а по рыночной этот СПГ российским потребителям не по карману, сказал эксперт.

<https://rg.ru/2021/06/08/reg-dfo/zachem-nuzhen-terminal-dlia-szhizhennogo-prirodnogo-gaza-na-kamchatke.html>

### **КОММЕРСАНТЬ ПРИЛОЖЕНИЕ; ЕЛЕНА РАЗИНА; 2021.06.09; ПЕРЕДАЙТЕ ЗА ПРОЕЗД; ЛИЗИНГОДАТЕЛИ ПОПРОСЯТ МИНТРАНС ДОПУСТИТЬ ИХ К СУБСИДИЯМ ПО ЛИЗИНГУ ОБЩЕСТВЕННОГО ТРАНСПОРТА**

К программе бюджетного субсидирования лизинга общественного транспорта в регионах могут допустить новые лизинговые компании, но в Государственной транспортной лизинговой компании сомневаются, что рыночные игроки захотят в ней участвовать.

Нацпроект «**Безопасные качественные дороги**» может стать одним из самых заметных для жителей регионов России, причем не столько в связи со строительством и ремонтом самих дорог, сколько благодаря лизинговым поставкам нового общественного транспорта в нестоличные города страны. В 2020 году по этой программе была передана 691 единица техники (584 автобуса, 64 троллейбуса и 43 трамвая) в 14 региональных городских

агломераций, в 2021 году по состоянию на 21 мая – 128 единиц (75 автобусов и 53 троллейбуса), сообщили “Ъ” в **пресс-службе** уполномоченного лизингодателя по проекту **Государственной транспортной лизинговой компании** (ГТЛК, 100% акций принадлежит РФ в лице **Минтранса России**).

Субсидирование лизинга общественного транспорта – самая щедрая среди лизинговых программ господдержки, реализуемых сейчас правительством России. Если меры стимулирования спроса на продукцию отечественного машиностроения Минпромторга предполагают скидку на авансовый платеж по лизингу техники от 10% до 20% от ее цены, разрабатываемые меры господдержки отрасли обращения с отходами по линии Минприроды – 25% (см. материал на стр. 17), то программа **Минтранса России** компенсирует за счет федерального бюджета 60% от стоимости транспорта. В 2020 году инвестиции в проект составили 10,7 млрд руб., за пять месяцев текущего года израсходовано более 2 млрд руб., сообщили “Ъ” в ГТЛК.

Другие крупнейшие лизинговые компании, в том числе «ВТБ Лизинг» и «СберЛизинг», еще в прошлом году публично раскритиковали программу – прежде всего за то, что субсидии для такой капиталоемкой отрасли проходят только через одну подведомственную **Минтрансу** лизинговую компанию. Их аргументы сводились к тому, что благодаря конкуренции можно достичь снижения цены лизинга для муниципальных перевозчиков и таким образом повысить эффективность бюджетных субсидий. В качестве успешного примера стимулирования спроса на лизинг техники они приводили все те же программы субсидирования Минпромторга, которые обеспечивают доступ к субсидиям всем российским лизинговым компаниям через «прозрачную и понятную» процедуру конкурентного отбора (см. материал на стр. 17).

В апреле текущего года генеральный директор ГТЛК Евгений Дитрих, который на момент принятия соответствующего постановления правительства в июле 2020 года был министром транспорта РФ, сообщил журналистам, что сейчас вместе с **Минтрансом России** рассматривается возможность «переформатировать программу». «На тот момент, когда этот механизм только запускался, он был новым для отрасли, поэтому было решено реализовывать его через государственную компанию. Но когда программа заработала, интересантов оказалось существенно больше», – рассказал он. Заместитель генерального директора ГТЛК Владимир Добровольский в мае подтвердил “Ъ”, что возможность участия других лизинговых компаний в программе находится на стадии проработки: «Этот вопрос обсуждается в лизинговом сообществе, и уже найдены консолидированные варианты, которые будут представлены на рассмотрение в профильные ведомства».

В то же время господин Добровольский сомневается, что другие лизинговые компании в итоге согласятся участвовать в этой программе, указывая, что

около 80% лизингополучателей – «достаточно слабые в финансовом плане предприятия». «Не думаю, что кто-то из рыночных игроков будет счастлив заключить контракт с МУПом, который никогда в жизни не получал прибыли, и отдать ему десять автобусов в пятилетний лизинг», – говорит он. Да и объем этого рынка сравнительно небольшой – например, в 2021 году государство выделяет около 4 млрд руб. субсидий, покрывая 60% от стоимости сделки, поэтому на финансирование лизингодателей приходится всего 2–2,5 млрд руб., отмечает господин Добровольский.

По его словам, платежеспособность муниципальных перевозчиков напрямую зависит от возможностей региональных бюджетов, которые отвечают за тарифную политику для населения и устанавливают предельно допустимый уровень платы за проезд. «В большинстве регионов такому транспортному предприятию практически невозможно работать в плюс, поскольку установленные тарифы будут ниже экономически обоснованных. Поэтому его убытки компенсируются из бюджета города», – отмечает Владимир Добровольский. При этом твердых гарантий оплаты платежей на всем сроке договора у ГТЛК нет: городские и муниципальные бюджеты, равно как и тарифная политика, утверждаются на три года, а срок лизинга, например, автобусов по программе – пять лет, указывает он.

Решению проблемы помогают так называемые брутто-контракты местных властей с перевозчиками, рассказывает Владимир Добровольский. Специфика таких договоров заключается в том, что бюджет платит не за количество перевезенных пассажиров, а заказывает и оплачивает перевозчику конкретный объем работы на транспорте – выход определенного количества подвижного состава на линию и обеспечение необходимой регулярности перевозок. В этом случае перевозчик в равной степени качественно обслуживает и прибыльные, и убыточные маршруты, в чем и состоит главная задача города, и в то же время имеет возможность предусматривать в своих расходах затраты на обновление парка и платежи по лизингу, говорит господин Добровольский.

<https://www.kommersant.ru/doc/4848107>

### **ТАСС; 2021.06.08; БЕЛОУСОВ ПОРУЧИЛ ВЫДЕЛИТЬ В 2021 ГОДУ СУБСИДИИ НА ПЕРЕВОЗКУ ПассажиРОВ В ДФО**

**Первый вице-премьер Андрей Белоусов** поручил внести в правительство проекты актов о выделении в 2021 году субсидий на перевозку пассажиров в Дальневосточном федеральном округе. Об этом сообщили журналистам в аппарате **первого вице-преьера** по итогам совещания по дальневосточной авиакомпании.

«Даны поручения о внесении в недельный срок в правительство Российской Федерации проекты актов правительства о выделении в 2021 году субсидий на перевозку пассажиров по социально-значимым маршрутам ДФО», – говорится в сообщении.

В секретариате отметили, что зафиксированы основные подходы к формированию финансовой модели дальневосточной авиакомпании. При этом отдельное внимание в рамках этой работы должно быть уделено конечной стоимости перелета для пассажира. Корпоративные действия по созданию дальневосточной авиакомпании должны быть завершены до сентября 2021 года.

«По итогам обсуждения отмечено, что все корпоративные процедуры по созданию дальневосточной авиакомпании должны быть завершены до сентября 2021 года», – говорится в сообщении.

В совещании под председательством первого заместителя председателя правительства **Андрея Белоусова** приняли участие заместитель председателя правительства – полномочный представитель президента в Дальневосточном федеральном округе Юрий Трутнев, министр по развитию Дальнего Востока и Арктики Алексей Чекунков, губернатор Сахалинской области Валерий Лимаренко, губернатор Камчатского края Владимир Солодов, губернатор Чукотского автономного округа Роман Копин, генеральный директор АО «Авиакомпания «Аврора» Константин Сухоробрик и представители федеральных и региональных органов исполнительной власти, ВЭБ.РФ, ВЭБ.ДВ.

<https://tass.ru/ekonomika/11599979>

### **ТАСС; 2021.06.08; ТРУТНЕВ ПОДДЕРЖАЛ ИДЕЮ ЯРОВОЙ О БЕСПЛАТНОМ ПРОЕЗДЕ ДЕТЕЙ ИЗ ДФО НА ОТДЫХ БЕЗ РОДИТЕЛЕЙ**

**Вице-премьер** РФ, полномочный представитель президента в Дальневосточном федеральном округе (ДФО) Юрий Трутнев и губернаторы дальневосточных регионов поддержали предложение вице-спикера Госдумы Ирины Яровой о бесплатном проезде к месту отдыха несовершеннолетних жителей ДФО, чьи родители не воспользовались этой льготой. Об этом во вторник сообщает **пресс-служба** Яровой.

«25 мая мною было направлено обращения на имя Юрия Петровича Трутнева с предложением дать возможность жителям ДФО использовать существующую сегодня льготу бесплатного проезда в отпуск раз в два года и в случаях, когда работник, имеющий такое право, не выезжает в данный момент, но отправляет на отдых несовершеннолетних детей. Юрий Петрович как **вице-премьер** правительства РФ и полномочный представитель

президента в ДФО поддержал данное предложение», – приводит слова Яровой ее пресс-служба.

Как отмечает вице-спикер Госдумы, Трутнев поручил провести селектор с губернаторами, чтобы уже этим летом дать возможность жителям ДФО отправить детей «на материк» в соответствии с предложенным порядком. Как напоминает Яровая, сегодня по закону льгота об оплате один раз в два года проезда жителям региона до места отдыха и обратно распространяется на детей, только если они путешествуют вместе с родителями.

«Учитывая, что летние каникулы у детей длиннее, чем отпуск родителей, что получение отпуска всеми родителями летом – сложная задача для работодателя, не у всех есть возможность отдыха всей семьей, или семья может направить ребенка в организации отдыха на материке, кроме того, лето – наиболее благоприятное время для оздоровления детей и выезда на материк, мною было предложено расширить возможность использования существующей сегодня льготы и сделать ее более удобной для дальневосточных семей», – отметила Яровая.

<https://tass.ru/obschestvo/11597953>

### **ТАСС; 2021.06.08; РОССИЙСКИЕ Ж/Д ОПЕРАТОРЫ ВЫСТУПАЮТ ЗА БАЛАНС ОТВЕТСТВЕННОСТИ В КОНТРАКТАХ SHIP-OR-PAY**

Российские железнодорожные операторы выступают за зеркальность ответственности сторон и доступ к доказательной базе в рамках подготовки законопроекта о контрактах ship-or-pay («вези или плати»). Об этом сообщил ТАСС председатель президиума Союза операторов железнодорожного транспорта (СОЖТ) Игорь Ромашов, его слова передал официальный представитель.

Ранее **Минтранс России** доработал законопроект о долгосрочных контрактах, заключаемых по принципу ship-or-pay между РЖД и грузоотправителями, сохранив условия предоплаты.

«Проблема рассматриваемого законопроекта заключается в отсутствии у основных участников дискуссии единого целеполагания. Это объясняет множество возникающих редакций с диаметрально противоположными подходами. В целом попытка разрешить в практической плоскости дефицит пропускных и провозных мощностей через узаконивание права продажи доступа к перевозке обречена на провал, – отметил Ромашов. – В процессе доработок проект собрал массу спорных моментов. Так, например, декларируемая на словах симметричная ответственность сторон в последней версии законопроекта отсутствует и заменяется обязанностью грузоотправителя вносить абонентскую плату перевозчику практически всегда».



Глава СОЖТ напомнил, что непредъявление груза может происходить и по вине перевозчика. Доказать это проблематично: грузоотправитель не имеет доступа к соответствующей информации, она хранится в информационных системах перевозчика, а не у независимого регулятора.

«Если не «для галочки» подходить к вопросу, то следует признать, что для обеспечения загрузки вновь создаваемой инфраструктуры существующей нормативной базы более чем достаточно, и такие контракты успешно работают на сети многие годы», – пояснил Ромашов.

Он также отметил, что сегодня есть попытки заложить в конструкцию «вези или плати» несимметричные условия оплаты перевозки и внедрить приоритет таких перевозок.

«Зеркальная конструкция штрафов с обеих сторон выглядит намного более справедливой, чем обязанность по безусловной предоплате», – подчеркнул Ромашов.

### Позиция РЖД

Как **прокомментировали** ТАСС в **пресс-службе** РЖД, применение механизмов ship-or-put существенно снижает риски необеспечения будущими доходами капитальных вложений в развитие инфраструктуры.

«Неся ответственность за своевременную реализацию проекта и вывоз грузов, справедливо было бы заручиться гарантиями дальнейшей загрузки вновь введенных мощностей – как со стороны грузовладельцев – о предъявлении заявленных объемов грузов, так и со стороны грузополучателей – например, стивидоров – в части подтверждения возможности грузопереработки в портах», – отметили в компании.

Совладелец «Новатэка», «Сибура», «Трансойла» и «Колмара» Геннадий Тимченко в интервью изданию «Коммерсант» ранее заявил, что многие владельцы грузов в результате повсеместного введения контрактов ship-or-put не смогут перевезти свой груз. Крупные компании при этом получают очевидное преимущество.

<https://tass.ru/ekonomika/11598013>

**РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ЭКОНОМИКА СЕВЕРО-ЗАПАДА; МАРИНА ЛЕДЯЕВА; 2021.06.08; АЭРОПОРТ В ЧИСТОМ ПОЛЕ; СМОГУТ ЛИ АВИАПЛОЩАДКИ СЕВЕРА ВЫПОЛНИТЬ НОВЫЕ ТРЕБОВАНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ**

В конце мая распоряжением правительства РФ 44 малых аэродрома страны были закрыты для обслуживания воздушных судов. Это встревожило многих жителей отдаленных районов Архангельской области и Ненецкого округа, где находится большинство объектов, перечисленных в документе. Причем до некоторых деревень из списка порой можно добраться только самолетом.

В министерстве транспорта Поморья сразу успокоили северян: все воздушные гавани глубинки продолжают работать в штатном режиме, поскольку фактически они давно уже не аэродромы, а посадочные площадки.

– Решение федерального центра закрепляет уже произошедшую смену статуса. На перевозках пассажиров и работе воздушных судов это никак не отразится. Более того, летом число регулярных рейсов на ряде направлений увеличивается, – сообщил представитель минтранса Архангельской области Сергей Казаков.

В регионе только две воздушные гавани внесены в государственный реестр гражданских аэродромов и вертодромов – главный аэропорт Архангельск и Васьково, где базируется малая авиация. Кроме того, в Поморье работают 24 взлетно-посадочные площадки. Многие из них утратили статус аэродромов в 2015 году по решению оператора – 2-го Архангельского объединенного авиаотряда. В основном это инфраструктура местных воздушных линий в отдаленных деревнях и селах на побережье Белого моря – Летней Золотице, Лопшеньге, Пертоминске и других. Автомобильных дорог туда нет, добраться можно только морем или по воздуху.

– Уже более пяти лет в этих населенных пунктах действуют посадочные площадки, работу которых регламентируют Федеральные авиационные правила. Если бы они остались в прежнем статусе, их пришлось бы приводить в соответствие с требованиями, которые предъявляются к большим аэропортам, а это проблематично, – пояснили в авиаотряде.

В Ненецком округе осталось три официальных аэродрома – Нарьян-Мар, Амдерма и Варандей. В 2015 году в НАО также перевели в статус посадочных площадок аэродромы класса E – самой низкой категории по классификации советского времени. Причина та же – высокие требования.

Вскоре после выхода майского распоряжения правительства с разъяснением выступила **Росавиация**. Ведомство подтвердило, что перевод аэродромов в категорию площадок не приведет к сокращению рейсов и пассажиропотока. Статус изменен по инициативе самих операторов аэропортов для уменьшения финансовой нагрузки на них, поскольку содержать площадку дешевле. Кроме того, возле нее не надо устанавливать приаэродромную территорию, на которой строго регламентируется любая деятельность.

Но говорить о том, что малые аэропорты решили все свои проблемы, было бы неправильно. В октябре 2021 года вступают в силу новые требования авиационной безопасности к объектам инфраструктуры воздушного транспорта, в том числе к посадочным площадкам и вертодромам. Предполагается, что они должны быть оборудованы практически так же, как аэропорты крупных городов. По оценкам экспертов, на модернизацию и наем

новых сотрудников потребуются немалые средства – до 50 миллионов рублей для одного объекта.

В Поморье всего семь авиаплощадок имеют твердое покрытие, у остальных оно грунтовое. Большинство сельских аэропортов представляют собой просто чистое поле, которое обслуживает один человек.

По новым требованиям на таких площадках надо организовать контроль доступа, досмотр пассажиров и багажа, видеонаблюдение с возможностью хранения и передачи данных, а также патрулирование территории. Понадобятся дополнительные помещения и специально оснащенные группы быстрого реагирования.

Во многих отдаленных северных селах, где расположены авиаплощадки, нет даже интернета и мобильной связи. К примеру, в Летней Золотице может по два-три дня отсутствовать электричество. Связь – только спутниковая. По мнению сотрудников, это необходимо учитывать при организации работы малых аэропортов.

– Практика показывает, что действующих мер безопасности для сельских посадочных площадок вполне достаточно, – отмечает депутат Госдумы от НАО Сергей Коткин. – На то, чтобы оборудовать площадку в отдаленном селе, нет ни средств, ни кадров.

Ряд местных авиакомпаний и других представителей регионов выступили за смягчение требований безопасности к сельским объектам воздушного транспорта. По информации **Минтранса РФ**, требования к таким площадкам до октября будут пересмотрены.

<https://rg.ru/2021/06/08/reg-szfo/smogut-li-aviaploshchadki-severa-vypolnit-novye-trebovaniia-bezopasnosti.html>

**РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2021.06.09; СОБЛАЗНЫ ЕГИПЕТСКИЕ; ТУРБИЗНЕС ОЖИДАЕТ СКОРОГО ОТКРЫТИЯ КУОРТОВ КРАСНОГО МОРЯ**

Прямые перелеты на курорты Египта должны возобновиться в течение ближайшей недели, сообщили в Ассоциации туроператоров России (АТОР) со ссылкой на источники. Сначала больше рейсов запустят в курортную Хургаду. Также в ближайшее время может быть решен вопрос с открытием Кипра.

Перезапуск рейсов на популярные зарубежные курорты поможет туроператорам выполнить свои обязательства перед теми туристами, которые не смогли отправиться в тур из-за пандемии, заявляли ранее в Ростуризме. Глава ведомства Зарина Догузова также выразила надежду, что и Турция может быть открыта для российских туристов в ближайшее время.

Египет и Кипр вряд ли смогут полностью заменить Турцию, но все же помогут поддержать конкуренцию и сдержать цены на отдых внутри России, считают эксперты.

Прежде всего для россиян скоро станет доступна Хургада, отмечают в АТОР. Готовность курорта к приему российских туристов на прошлой неделе инспектировали министры авиации, здравоохранения и туризма Египта. Власти региона заверяют, что Хургада завершила подготовку к возвращению гостей из России. Здесь увеличили количество лабораторий по обработке ПЦР-тестов на COVID-19 и количество медицинских бригад для тестирования прибывающих туристов.

Хургаду специалисты рассматривают как относительно безопасный курорт из-за его более отдаленного положения и наличия отдельно стоящего здания в аэропорту для обслуживания россиян. Сначала на курорт может быть запущено четыре-пять регулярных рейсов в неделю, но чартеров, скорее всего, пока не будет. А это значит, что авиабилеты из-за высокого спроса будут стоить почти столько же, сколько сейчас стоит перелет в Каир, то есть от 45 тысяч рублей на одного человека.

В Шарм-эль-Шейх могут разрешить один либо два регулярных рейса в неделю.

Если бы разрешение было дано на запуск чартерных рейсов, по оценке представителей турбизнеса, свои чартерные программы на оба курорта выставила бы пятерка крупнейших туроператоров России. В результате спрос на туры в Египет мог бы вырасти в 10 раз, а первые вылеты прошли бы с максимальной загрузкой. Стоимость недельных туров с чартерным авиаперелетом и проживанием в отеле категории «четыре звезды» с системой «все включено» могла бы составлять около 50 – 60 тысяч рублей на двоих, пояснили «РГ» в компании TezTour.

Для въезда в Египет потребуется предоставить справку об отсутствии коронавирусной инфекции на основании ПЦР-теста, сделанного не ранее чем за 72 часа до поездки. Детям до шести лет включительно справка не нужна.

Открытие Кипра также может состояться в ближайшие две недели. На такие сроки рассчитывают в самом государстве и надеется российский турбизнес. Основанием для оптимизма служат показатели вакцинации на Кипре. К концу июня будет привито 65% населения страны, вакцинацию прошло большинство персонала в туризме.

<https://rg.ru/2021/06/08/turbiznes-ozhidaet-skorogo-otkrytiia-kurortov-krasnogomoria.html>

**КОММЕРСАНТЪ ПРИЛОЖЕНИЕ; ЕЛЕНА РАЗИНА; 2021.06.09; «В ОСНОВЕ БИЗНЕС-МОДЕЛИ ГТЛК ЛЕЖИТ СИНЕРГИЯ ГОСПРОГРАММ И**

### КОММЕРЧЕСКИХ ПРОЕКТОВ»; ОБНОВЛЕННАЯ КОМАНДА ГТЛК НАМЕРЕНА СОСРЕДОТОЧИТЬСЯ НАД ПОВЫШЕНИЕМ КАЧЕСТВА ПОРТФЕЛЯ КОМПАНИИ

**Государственная транспортная лизинговая компания** (ГТЛК, 100% акций принадлежит РФ в лице **Минтранса России**) в прошлом году стала лидером российского рынка лизинга с объемом нового бизнеса 176,9 млрд руб. и портфелем 1,29 трлн руб. (по данным «Эксперт РА»). Как рассказал в интервью “Ъ” **первый заместитель генерального директора компании Максим Агаджанов**, сдавать свои позиции компания не собирается.

– В стране полным ходом идет реформирование институтов развития. Насколько изменятся приоритеты и стратегическая миссия ГТЛК в связи с этим?

– В апреле совет директоров ГТЛК предварительно одобрил новую долгосрочную программу развития компании на очередной пятилетний период, и наша миссия осталась прежней: ГТЛК – это инструмент реализации государственной политики управления и устойчивого развития транспортной отрасли России. В нынешних условиях в число наших приоритетов входит обеспечение реализации нацпроектов и программ с использованием надежного, эффективного и проверенного механизма лизинга с государственным софинансированием.

– В прошлом году ГТЛК стала лидером рынка по объемам нового бизнеса. На ваш взгляд, чья это заслуга?

– Устойчивое положение нашей компании на рынке – свидетельство эффективности бизнес-модели ГТЛК, в основе которой лежат синергия и сочетание госпрограмм и коммерческих проектов. В разгар пандемии компания оперативно перестроила свою работу, что позволило нивелировать последствия кризиса и выполнить план по объему заключенных сделок.

При этом мы уже на протяжении четырех лет являемся крупнейшей лизинговой компанией по объему портфеля и не собираемся сдавать свои позиции. Доля ГТЛК по итогам 2020 года выросла с 22% до 25%, мы продолжаем лидировать во всех ключевых сегментах рынка: в авиационном, железнодорожном и водном транспорте, лизинге городской пассажирской техники.

– Какова доля коммерческих проектов ГТЛК без государственных соинвестиций и как принимаются решения об их финансировании?

– Из года в год ГТЛК повышает эффективность инвестирования бюджетных средств в программы лизинга. С 2009 года, когда начала действовать первая некоммерческая программа, государство внесло в уставный капитал компании 119 млрд руб., а общий объем инвестиций ГТЛК в транспортную отрасль России превысил 1,2 трлн руб. То есть на каждый инвестированный

бюджетный рубль компания обеспечила привлечение на порядок больше внебюджетных средств: в 2019 году это соотношение составляло 1:8, а сейчас уже вышло на уровень 1:9.

На сегодня доля коммерческого лизинга в портфеле ГТЛК составляет 79%. Решение о финансировании проектов принимается на основе оценки их коммерческой эффективности. Эти программы позволяют нам поддерживать баланс и устойчивость компании, ведь льготные программы лизинга с государственным софинансированием являются низкомаржинальными и несут в большей степени социальную нагрузку.

Активное развитие последнее время получает наша международная платформа GTLK Global Business, которая занимает уже более 40% в коммерческом портфеле. Деятельность GTLK Global Business направлена на международный лизинг воздушного и водного транспорта и привлечение финансирования на зарубежных рынках. В перспективе наша платформа должна стать базой для экспорта российской высокотехнологичной продукции. В апреле этого года мы впервые профинансировали экспортную поставку и передали российский вертолет Ми-171А2 в операционный лизинг в Индию.

– Каковы предварительные итоги работы в первом квартале 2021 года и прогнозы к концу года?

– Этот год мы начинаем с хорошей динамики. Объем нового бизнеса по итогам первых четырех месяцев оказался не только в два раза выше показателя января–апреля прошлого года, но и на 30% превысил аналогичный объем докризисного 2019-го. Лизинговый портфель ГТЛК увеличился на 18%, инвестиции в транспортную отрасль – на 24%.

В первом квартале мы сохранили положительный финансовый результат: рост выручки составил 10%, чистого дохода – более 40% к прошлогоднему уровню. Увеличились также показатели по маржинальности и достаточности капитала. В целом мы позитивно смотрим в будущее, рассчитываем выполнить все намеченные до конца года планы и, безусловно, сохранить свое лидерство на рынке.

– Насколько пандемия ухудшила платежную дисциплину клиентов ГТЛК и что компания с этим делает?

– Пандемия напрямую сказалась на операционной деятельности многих наших клиентов и партнеров. В 2020 году мы снизили долговую нагрузку на транспортные организации на 18% от планируемого объема платежей за счет реструктуризации договоров, снижения ставок и отсрочек платежей. Объем недополученных платежей от лизингополучателей составил 20,8 млрд руб. Мы одобрили реструктуризацию около 8% портфеля финансовой аренды и 39% портфеля операционной аренды. Таким образом, ГТЛК на деле доказала

свою значимость в роли инструмента повышения устойчивости транспортного комплекса и подтвердила обоснованность включения в перечень системообразующих организаций российской экономики.

В 2021 году основной фокус компании сосредоточен на повышении качества портфеля и работе с дебиторской задолженностью. Мы используем гибкий подход к проблемным клиентам, но не допустим манипулирования со стороны недобросовестных контрагентов. ГТЛК обязана обеспечивать возвратность госсредств в рамках лизинговых программ и реинвестировать их в закупки отечественной техники, у нас нет других опций. В связи с этим мы ведем активную работу в правовой плоскости с хроническими должниками. Со своей стороны мы просчитываем все факторы и готовы содействовать в урегулировании возможных рисков, связанных с нарушением логистических цепочек в регионах и реализацией контрактов, если предприятию угрожает дефолт.

– Цифровизация лизинговой деятельности – общий тренд рынка, но, как правило, речь идет о развитии IT-технологий для розничного бизнеса, упрощающего и ускоряющего процесс заключения сделки для массового клиента. Нужны ли такие сервисы ГТЛК, у которой преобладают клиенты из корпоративного сегмента?

– Мы, безусловно, уделяем большое внимание внутренней цифровизации и развитию клиентоориентированных сервисов в том числе. Ключевое направление внутренней цифровой трансформации ГТЛК – изменение модели ведения бизнеса в сторону управления предложением для наших заказчиков. Мы хотим структурировать уникальные предложения для каждого клиента с учетом его цифрового профиля. Знание рынка и действующих на нем игроков позволит нам делать точечные, персональные офферы под конкретного лизингополучателя и повысит эффективность нашей деятельности.

– Как это будет работать на практике?

– Сейчас мы находимся в процессе формирования онлайн-платформы с конфигуратором наших предложений. Каждый клиент сможет собрать нужный ему пакет сервисов из линейки премиального класса, включая банковские продукты, оформление обеспечений и других услуг. Для запуска такой модели нам понадобятся объективные и достоверные данные, на основе которых мы сможем принимать ответственные решения. Это касается не только внутренней информации, но и внешних данных из открытых источников, аналитических материалов и прогнозов экспертов о состоянии дел в различных сегментах экономики, динамике ключевых рыночных и макроэкономических показателей.

Задействовав цифровые инструменты – технологии больших данных, машинного обучения и искусственного интеллекта, мы превратим разрозненные сведения в ценный источник информации, определим ключевые тренды рынка и выявим узкие места в ежедневной работе компании. Это позволит сфокусировать интеллектуальный потенциал ГТЛК на управлении развитием бизнеса, формировании новых продуктов и повышении качества работы с клиентами.

– Насколько для ГТЛК актуальна ESG-повестка в инвестиционном сообществе – поддержка экологии, социальной ответственности и принципов корпоративного управления?

– Более чем актуальна. ГТЛК стремится к ответственному ведению бизнеса и учитывает принципы устойчивого развития в своей деятельности. Вклад компании в достижение целей устойчивого развития уже весьма ощутим в реализации программ лизинга различных сегментов транспорта. Прежде всего я имею в виду наши поставки экологичного общественного транспорта в регионы: энергоэффективные автобусы на газомоторном топливе, троллейбусы и трамваи. Или другой пример: в рамках развития санитарной авиации мы занимаемся поставками отечественных вертолетов с медицинскими модулями, благодаря чему растет эффективность сферы здравоохранения.

Наша задача – сформировать реальную систему управления устойчивым развитием ГТЛК. Мы активно проводим эту работу и уже в этом году планируем запустить процесс ESG-трансформации компании. В ближайшее время ожидается публикация годового отчета, подготовленного с использованием стандартов в области устойчивого развития GRI. Это значит, что в нем будет широко представлена информация об устойчивом развитии ГТЛК и управлении ESG-асpekтами.

– Насколько вам лично комфортно работать в государственной компании после стольких лет трудовой деятельности в лизинговой структуре коммерческого банка?

– Хотел бы отметить, что стереотипные представления о современных госкомпаниях далеки от реальности. Здесь очень серьезная профессиональная команда, виден результат ее деятельности, который достигается через глубокое понимание потребностей бизнеса. Думаю, что опыт, полученный мной в коммерческих структурах, – умение выступать партнером клиенту, находить баланс между спецификой, объемом сделки и уровнем принимаемых рисков, выдерживать обоюдовыгодные показатели маржинальности – позволит усилить работу бизнес-блока государственной лизинговой компании.

<https://www.kommersant.ru/doc/4848106>



### **ИЗВЕСТИЯ; МАКСИМ ТАЛАВРИНОВ; 2021.06.09; ДЕПО НАЖИВНОЕ: РЖД ХОЧЕТ ПРОДАТЬ ПОСЛЕДНИЮ ВАГОНРЕМОНТНУЮ «ДОЧКУ»; ДОЛЯ ВРК-1 НА РОССИЙСКОМ РЫНКЕ РЕМОНТА ГРУЗОВЫХ ВАГОНОВ ПО ИТОГАМ ПЕРВОГО КВАРТАЛА СОСТАВЛЯЛА 18%**

Рынок ремонта вагонов может стать полностью частным. РЖД хочет продать свою последнюю вагоноремонтную «дочку» – АО «ВРК-1». Такое предложение содержится в письме первого замглавы компании Вадима Михайлова гендиректору Олегу Белозерову (документ есть у «Известий»). В 2019–2020 годах монополия уже продала две вагоноремонтные «дочки» суммарно за 19,4 млрд рублей и хотела оставить ВРК-1 в собственном периметре. Но в условиях сокращающегося спроса на услуги вагоноремонтных предприятий, роста конкуренции и снижения ценника ремонта ее ждет падение акционерной стоимости. При этом оптимизация себестоимости ремонта у ВРК-1 по сравнению с конкурентами ограничена социальными обязательствами РЖД, следует из документа. Несмотря на это, эксперты считают этот актив привлекательным и полагают, что у него уже появились потенциальные покупатели.

#### Изменить планам

В письме главе РЖД Олегу Белозерову первый заместитель директора компании Вадим Михайлов предложил продать последнюю вагоноремонтную «дочку» – АО «ВРК-1», признанную непрофильным активом. Копия письма есть у «Известий», его достоверность подтвердил источник в компании.

«Реализация актива на свободном рынке усилит конкуренцию между вагоноремонтными предприятиями, создаст условия для снижения стоимости ремонтов и повышения качества оказываемых услуг», утверждает Вадим Михайлов. Хотя после продажи двух других вагоноремонтных «дочек» (ВРК-2 и ВРК-3) РЖД хотела оставить ВРК-1 в собственном периметре для стабильного функционирования сегмента, независимо от того, как складывается ситуация на рынке, говорил Андрей Старков, занимавший до середины марта 2021 года пост замглавы РЖД.

Письмо Вадима Михайлова посвящено стратегии развития ВРК-1 до 2025 года, которая разрабатывалась в условиях высокой волатильности рынка оперирования подвижным составом, причиной которой стал сложившийся в 2019 году профицит вагонов на сети. Однако в марте этого года комитет по стратегическому планированию совета директоров ВРК-1 отправил документ на доработку, поручив менеджменту компании проработать и обосновать альтернативные варианты стратегий, направленных на повышение эффективности финансово-хозяйственной деятельности. В результате наиболее предпочтительным вариантом управления ВРК-1 названа продажа ее акций, следует из письма. Замглавы РЖД указал, что рассмотрение

стратегии развития «ВРК-1» советом директоров монополии сейчас представляется нецелесообразным.

При согласии Олега Белозерова с предложением продать ВРК-1 будут реализованы мероприятия по оценке рыночной стоимости ее акций, актив будет включен в реестр непрофильных, а также будет подготовлено соответствующее обращение в адрес председателя совета директоров РЖД, **первого вице-преьера**, курирующего транспорт в правительстве, **Андрея Белоусова**, сказано в письме.

Обозначить риски

По итогам 2020 года объемы плановых видов ремонтов, выполняемых на мощностях ВРК-1, включающих 40 вагоноремонтных предприятий, в том числе 15 вагоноколесных мастерских, и один завод в управлении, сократились к 2019-му на 26%, а доходные ставки – на 7–18%. Профицит вагонов и низкая доходность операторских компаний обусловили значительное снижение спроса на услуги по ремонту подвижного состава, указал замглавы РЖД.

Вадим Михайлов обратил внимание Олега Белозерова на тенденцию увеличения на сети РЖД доли инновационного и модернизированного подвижного состава с увеличенным межремонтным периодом и пробегом, а также на изменения нормативной базы, обеспечивающие увеличение срока службы деталей и узлов вагонов.

«Влияние указанных факторов в среднесрочной перспективе приведет к сокращению спроса на услуги вагоноремонтных предприятий, росту конкуренции и снижению рыночной цены на плановые виды ремонта», отмечено в письме. В связи с этим ВРК-1 ждет сокращение рентабельности с 1,4% в 2019 году до 0,4% в 2025-м, что приведет к снижению акционерной стоимости компании.

При этом по сравнению с ВРК-2 и ВРК-3 возможности ВРК-1 по оптимизации себестоимости ремонта ограничены в силу социальных и других обязательств РЖД, затрат на исполнение мобилизационного задания и локализации депо в крупных городах и регионах с более высоким уровнем оплаты труда, указано в письме.

Три ВРК были созданы в 2011 году на базе 118 вагоноремонтных подразделений, входивших в структуру Центральной дирекции по ремонту грузовых вагонов РЖД. Монополия давно хотела продать часть вагоноремонтного холдинга, на которое приходилось 70% рынка вагоноремонтных услуг в России. Несколько лет РЖД пыталась продать ВРК-3, выставив в качестве стартовой цены стоимость ее уставного капитала – 7,02 млрд рублей. Актив удалось продать лишь в октябре 2019 года за 8,65 млрд рублей. Его купила «Объединенная металлургическая компания».

Летом 2020 года РЖД продала на торгах «Новой вагоноремонтной компании» ВРК-2 за 10,7 млрд рублей, также выше ее уставного капитала – 8,96 млрд акций. В том же году рынок вагоноремонта более чем на 80% стал частным, говорил президент группы «Новотранс» Константин Гончаров. Уставный капитал ВРК-1 состоит из 13,98 млрд акций.

### Привлекательный актив

Опыт продажи ВРК-2 и ВРК-3 показал привлекательность таких активов на рынке, считает заместитель исполнительного директора Союза операторов железнодорожного транспорта Игорь Санковский. Однако, по его словам, наличие ВРК-1 в контуре РЖД сегодня позволяет учитывать интересы государственных структур с собственными вагонами, которые нуждаются в исправной эксплуатации и своевременном ремонте. И ВРК-1 позволяет обеспечить долгосрочность и стабильность таких ремонтов.

– В условиях частного рынка с продажей ВРК-1 возникает риск различных колебаний цен. Кроме того, ведомственный подвижной состав может потерять места гарантированного ремонта, потому что у нового собственника могут возникнуть другие планы на свои производственные мощности. Операторские компании также заинтересованы в сохранении существующей сети вагоноремонтных депо, так как это позволяет минимизировать порожние пробеги и в целом получать конкурентную услугу, – пояснил эксперт.

Изменение планов относительно продажи дочерней компании связано с появлением заинтересованных организаций, полагает замглавы Института проблем естественных монополий Владимир Савчук. По его словам, по результатам первого квартала 2021 года доля ВРК-1 на рынке капитальных и деповских ремонтов грузовых вагонов составляет 17–18%. Показатель безотказной работы грузовых вагонов на межремонтном периоде у ВРК-1 – один из лучших по сравнению с конкурентами, а локация депо – лучшая среди двух бывших «дочек» РЖД, утверждает он.

Рынок вагоноремонта в 2020 году был на минимальном уровне, поэтому экономические показатели ВРК-1 находятся на «низкой базе», что удешевляет стоимость реализации компании, указал Владимир Савчук.

– В ближайшие несколько лет ожидается рост спроса на капитальный и деповской ремонты. Во втором квартале 2021 года наблюдается дополнительный рост спроса на ремонты, который связан, в том числе, с переносом ранее отложенных ремонтов с 2020 года на этот, – пояснил он.

Однако профицит ремонтных мощностей будет ограничивать рост стоимости ремонтов и маржинальность деятельности, а конкуренция на рынке вагоноремонта с годами будет возрастать, добавил эксперт.

«Известия» направили запросы в РЖД, ФГК и ВРК-1.

<https://iz.ru/1176075/maksim-talavrinov/depo-nazhivnoe-rzhd-khochet-prodat-posledniuiu-vagonoremontnuiu-dochku>

**КОММЕРСАНТЪ; ЕВГЕНИЙ ЗАЙНУЛЛИН, ТАТЬЯНА ДЯТЕЛ, ПОЛИНА СМЕРТИНА; 2021.06.09; ДАЕШЬ ЦЕНЕ УГЛЯ; ТОПЛИВО К ЛЕТУ ДЕШЕВЛЕ НЕ СТАЛО**

Цены на энергетический уголь в России, вопреки обычной практике, не снизились после завершения отопительного сезона. Рост мировых цен стимулирует угольщиков вывозить все свободные объемы на экспорт, прибыльность которого выросла в два-три раза по сравнению с прошлым годом. В результате крупные энергокомпании уже сталкиваются с проблемами при закупках угля и жалуются на высокие цены, которые им сложно переложить в тарифы на электроэнергию.

Угольные компании пытаются воспользоваться конъюнктурой рынка и увеличить добычу. Кузбасская топливная компания планирует в этом году рост угледобычи на 36% к 2020 году, до 12,75 млн тонн. В СУЭК сообщали, что нарастили добычу в первом квартале на 5%, до 29,1 млн тонн, а экспорт – на 11%, до 13,9 млн тонн.

Внутренний рынок для ориентированных на экспорт российских угольщиков всегда был страхующим на случай проблем с вывозом. Теперь же экспортные цены необычайно благоприятны. Весь дополнительный объем добываемого угля вывозится на экспорт, что приводит к сокращению конкуренции за поставки внутренним потребителям.

В «Русгидро», у которой есть угольные ТЭС на Дальнем Востоке, заявили “Ъ”, что производители угля активно экспортируют его в Китай, экспортные цены существенно выросли. Цены на внутреннем рынке не регулируются и стремятся к экспортным.

Предприятия группы в условиях жесткого регулирования энерготарифов на Дальнем Востоке испытывают трудности с закупкой угля. «Есть и проблема с поставкой на тепловые электростанции угля по железной дороге из-за увеличившегося грузопотока в дальневосточные порты перевалки. Мы уже несколько месяцев ведем активное взаимодействие с органами власти, угольщиками и РЖД, так как обязаны войти в осенне-зимний период с нормативными запасами топлива», – утверждают в «Русгидро». В «Газпром энергохолдинге» и «Интер РАО» отказались от **комментариев**.

<https://www.kommersant.ru/doc/4849063>

### РИА НОВОСТИ; 2021.06.08; РАСХОДЫ БЮДЖЕТА РФ НА НАЦПРОЕКТЫ ИСПОЛНЕНЫ НА 31% ОТ ГОДОВОГО ПЛАНА

Расходы федерального бюджета на реализацию национальных проектов на 1 июня 2021 года, по предварительным данным, исполнены на 750,6 миллиарда рублей, или 31,7% от годового плана, сообщил Минфин.

«По предварительным данным, исполнение расходов федерального бюджета на реализацию национальных проектов – по состоянию на 1 июня 2021 года – составило 750,6 миллиарда рублей, или 31,7% от плановых бюджетных назначений», – говорится в сообщении.

Лидерами по расходованию средств за пять месяцев стали нацпроекты «Здравоохранение» (47,2%), «Демография» (45,1%), «Производительность труда» (40,7%) и «Жилье и городская среда» (34,4%).

Исполнение расходов по остальным нацпроектам составляет менее 30% от годового плана: «Наука и университеты» – 29,5%, «Культура» – 27,4%, «Безопасные качественные дороги» – 23,8%, «Международная кооперация и экспорт» – 21%, **Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры** (транспортная часть) – 20,8%, «Малое и среднее предпринимательство и поддержка индивидуальной предпринимательской инициативы» – 20,5%, «Экология» – 17%, «Образование» – 12,9%.

При этом антилидером стал нацпроект «Цифровая экономика Российской Федерации» с исполнением расходов на уровне 9,8%.

<https://realty.ria.ru/20210608/natsproekty-1736176949.html>

### ТАСС; 2021.06.08; МИНЭКОНОМРАЗВИТИЯ ДОРАБАТЫВАЕТ СТРАТЕГИЮ СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКОГО РАЗВИТИЯ РФ ДО 2030 ГОДА

Минэкономразвития (МЭР) дорабатывает стратегию социально-экономического развития РФ до 2030 года, представит ее в срок до 1 июля, сообщили ТАСС в **пресс-службе** министерства.

«В соответствии с поручением **Президента России** в данный момент органами власти совместно с представителями ведущих деловых объединений и экспертного сообщества ведется доработка стратегических инициатив, направленных на достижение национальных целей развития Российской Федерации и обеспечивающих, в том числе решение задач, поставленных в послании президента Федеральному собранию от 21 апреля 2021 года», – сообщили в Минэкономразвития.

В министерстве указали, что в соответствии с поручением стратегия будет представлена до 1 июля 2021 года.

Ранее сегодня газета «Известия» со ссылкой на источники сообщила, что Минэкономразвития сформировало список инициатив для включения в стратегию социально-экономического развития России до 2030 года. По данным издания, общая стоимость проектов составит 5,6 трлн рублей до 2024 года. Отмечается, что государство может предоставить на проекты 1,8 трлн рублей из казны, ФНБ и в виде инфраструктурных бюджетных кредитов. В общей сложности в пул проектов вошло 38 инициатив, в том числе беспилотная доставка грузов, система разработки вакцин от разных инфекций за четыре месяца, «пакет» начинающего предпринимателя, цифровая психологическая помощь и многие другие.

В марте Минэкономразвития сообщило, что правительство РФ совместно с экспертами и бизнес-сообществом работает над новой стратегией социально-экономического развития, которая представляет собой прорывные инициативы по пяти ключевым направлениям: **новая высокотехнологичная экономика, агрессивное развитие инфраструктуры, клиентоцентричное государство, новый общественный договор и национальная инновационная система.**

Проекты в рамках стратегии разрабатываются министерствами совместно с экспертами и бизнесом под непосредственным руководством курирующих **вице-премьеров**, Минэкономразвития осуществляет методологическую поддержку процесса.

<https://tass.ru/ekonomika/11597723>

### **ТАСС; 2021.06.08; ГОСДУМА ОТКЛОНИЛА ЗАКОНОПРОЕКТ ОБ ОТМЕНЕ ТРАНСПОРТНОГО НАЛОГА**

Госдума на заседании во вторник отклонила внесенный парламентариями от ЛДПР законопроект об отмене транспортного налога.

В пояснительной записке авторы указывают на то, что «главная несправедливость транспортного налога состоит в том, что он исчисляется в зависимости от мощности двигателя транспортного средства, а не от срока его эксплуатации и других характеристик».

Законопроектом предлагалось признать утратившими силу положения ряда статей части первой и второй Налогового кодекса РФ, в том числе главы 28, а также внести изменения в отдельные статьи части первой кодекса, регулирующие вопросы транспортного налога. «Полагаем, что в нынешних условиях резкого падения доходов отмена на федеральном уровне регионального транспортного налога является мерой необходимой и своевременной», – утверждали авторы.

Согласно финансово-экономическому обоснованию к законопроекту, его реализация привела бы к выпадающим доходам региональных бюджетов на

сумму не менее 160 млрд рублей в год. Компенсировать их предлагалось за счет межбюджетных трансфертов из федерального бюджета.

Как отмечается в заключении профильного комитета по бюджету и налогам, транспортный налог относится к региональным сборам и устанавливается законами субъекта РФ, 100% таких налогов поступают в региональный бюджет. В комитете также указывают на то, что предлагаемый авторами законопроекта способ компенсации за счет межбюджетных трансфертов из федерального бюджета «не соответствует ряду принципов бюджетной системы Российской Федерации».

Правительство также дало отрицательный отзыв на законопроект.

<https://tass.ru/obschestvo/11598819>

### **ТАСС; 2021.06.08; В ТОМСКЕ ЗАРАБОТАЛА ПЕРВАЯ ЗА УРАЛОМ ЛАБОРАТОРИЯ ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ**

Томского государственного университета (ТГУ) первая за Уралом получила право проводить сертификационные испытания оборудования для досмотра на транспортных объектах – вокзалах и аэропортах. В ходе испытаний сотрудники лаборатории смогут устанавливать, насколько достоверно досмотровая техника определяет запрещенные предметы и следы опасных веществ, чтобы улучшить транспортную безопасность, сообщили ТАСС в **пресс-службе** ТГУ во вторник.

«Лаборатория технических систем и средств досмотра ТГУ будет проводить испытания оборудования для досмотра в аэропортах, на вокзалах и других транспортных объектах. На сегодняшний день в России создано и аккредитовано всего пять таких лабораторий. Четыре из них расположены в Центральном федеральном округе, а пятая – томская – является единственной за Уралом с правом проводить испытания», – сказали в **пресс-службе**.

В университете отметили, что лаборатория является единственным в Сибири центром транспортной безопасности. В **пресс-службе** добавили, что в ближайшие годы в России планируется создание сети из 15 испытательных лабораторий для решения задач по сертификационным испытаниям. Курирующим ведомством в отношении обязательной сертификации систем и средств досмотра и интеллектуального видеонаблюдения определена Федеральная служба безопасности РФ, а именно – Центр специальной техники ФСБ РФ.

«Сертификационные испытания, которые будет проводить наша лаборатория, касаются рентгеновских интроскопов, в которых проходит досмотр багажа и ручной клади, рамочных металлоискателей для поиска запрещенных к проносу металлических предметов и химических

анализаторов для установления контакта человека с химическими реактивами, из которых можно создать взрывное устройство. Досмотровая техника должна достоверно и однозначно определять запрещенные предметы и следы опасных веществ для ограничения доступа людей, совершающих попытку проноса данных материалов, их задерживают для дальнейшего разбирательства», – приводит **пресс-служба** слова начальника лаборатории Ивана Лапина.

Он пояснил, что проверка устройств будет вестись согласно разработанной методике – с использованием специализированных материалов, которые имитируют запрещенные к провозу предметы. Например, для проверки металлоискателей применяется макет пистолета Макарова, а в качестве «нарушителя» выступает манекен в камуфляжном костюме. Если «рамка» обнаруживает запрещенный предмет, выдается заключение, что оборудование выполняет свои функции и пригодно для работы. Аналогичные проверки с использованием других материалов будут проводиться и для прочих систем досмотра на транспортных объектах.

<https://tass.ru/sibir-news/11592883>

### **ИНТЕРФАКС; 2021.06.08; ВЕДОМСТВА ДО КОНЦА ИЮЛЯ ПРОАНАЛИЗИРУЮТ КЛИМАТИЧЕСКИЕ РИСКИ ДЛЯ РАЗНЫХ ОТРАСЛЕЙ В РФ, ОПРЕДЕЛЯТ СПОСОБЫ АДАПТАЦИИ**

Ведомства до 26 июля должны сформулировать основные отраслевые риски, связанные с прогнозами об изменении климата, а также определить основные направления адаптации отраслей в связи с этими изменениями.

Соответствующее поручение было дано по итогам совещания у **вице-премьера** РФ Виктории Абрамченко, состоявшегося в мае. Согласно документу, распространенному **пресс-службой вице-премьера**, поручение было дано **Минтрансу**, Минэнерго, Минстрою, Минсельхозу, Минприроды, Минздраву, МЧС, Минвостокразвития, Минпромторгу, а также Роспотребнадзору.

Информацию с прогнозом изменения климата в средне– и долгосрочной перспективе, а также возможные рекомендации по адаптации к таким изменениям в министерства до 12 июля должен направить Росгидромет совместно с Российской академией наук.

Министерства должны будут согласовать свои доклады с Минэкономразвития, а затем внести на рассмотрение в правительство.



### ТАСС; 2021.06.08; ГОСДУМА ОДОБРИЛА ОТМЕНУ ЛИЦЕНЗИРОВАНИЯ ПРОИЗВОДСТВА БЕСПИЛОТНИКОВ ВЕСОМ МЕНЕЕ 30 КГ

Госдума приняла во втором и третьем чтениях закон, предусматривающий отмену лицензирования деятельности по разработке, производству, испытанию и ремонту гражданских беспилотников весом менее 30 кг. Документ инициирован Правительством РФ.

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

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

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

<https://tass.ru/ekonomika/11595499>

### ТАСС; 2021.06.08; КОМИССИЯ ОПРЕДЕЛИЛА СООТВЕТСТВИЕ ДВИГАТЕЛЯ ПД-8 ТРЕБОВАНИЯМ БЕЗОПАСНОСТИ И ЭКОЛОГИЧНОСТИ

Макетная комиссия под председательством представителей **Росавиации** выдала заключение, что создаваемый Объединенной двигателестроительной корпорацией (ОДК) Ростеха двигатель ПД-8 для самолетов SSJ-New соответствует требованиям безопасности и экологичности. Об этом сообщили во вторник журналистам в **пресс-службе** ОДК.

«Комиссия определила достаточность и полноту требований к летной годности и охране окружающей среды, предусмотренных в проекте сертификационного базиса. Выполнила анализ соответствия конструкции и характеристик двигателя требованиям сертификационного базиса и достаточность предлагаемых видов работ и испытаний», – отметил в **пресс-службе**.

В работе комиссии принимали участие представители Авиарегистра России, СЦ ФАУ «ЦИАМ им. П. И. Баранова», АСЦ ФГУП ГосНИИ ГА, ООО СЦ «Материал» и **Росавиации**. Работа велась в двух секциях: «Двигатель и его

системы» и «Прочность, прочностные и длительные испытания, материалы, технология изготовления».

«Этап макета – важный этап сертификационных работ, определяющий стратегию по подтверждению соответствия типа двигателя современным требованиям безопасности полетов и летной годности, а также экологичности», – приводит **пресс-службе** слова генконструктора ОДК Юрия Шмотина.

<https://tass.ru/ekonomika/11595295>

### **ТАСС; 2021.06.08; НОВЫЙ АЭРОПОРТ В КЕМЕРОВЕ БУДЕТ ОБСЛУЖИВАТЬ САМОЛЕТЫ БЫСТРЕЕ ПО БЕРЕЖЛИВЫМ ТЕХНОЛОГИЯМ**

Аэропорт имени Алексея Леонова в Кемерове, где в конце мая был открыт новый пассажирский терминал с увеличенной пропускной способностью, присоединился к нацпроекту «Производительность труда» и реализует пилотный проект по повышению эффективности предполетной подготовки самолетов, сообщил журналистам во вторник министр труда и занятости населения Кузбасса Алексей Гришин.

«Перед кемеровским аэропортом стоит задача повысить качество обслуживания пассажиров и сократить время обслуживания воздушных судов, чтобы рост пассажиропотока не повлиял на качество оказания этих услуг. Бережливые технологии на сегодня являются действенным инструментом для этого. Опыт предприятий – участников нацпроекта в Кузбассе показывает, что уже за полгода работы по принципам бережливого производства производительность на пилотных участках вырастает более чем на четверть», – сказал он.

Сотрудникам аэропорта вместе с экспертами регионального центра компетенций в сфере производительности труда (РЦК) предстоит оптимизировать работу всех специальных служб аэропорта, которые производят технический осмотр самолетов, их заправку, посадку пассажиров, загрузку багажа. За счет применения бережливых технологий процесс подготовки судов к полетам станет эффективнее и быстрее. Сократится время ожидания и для пассажиров, к минимуму будут сведены задержки вылетов самолетов по вине аэропорта.

«Ожидаем рост производительности порядка 32% в 2021 году, в дальнейшем – по 6-7% в год. Это рост выручки, снижение издержек, пассажиры должны почувствовать эффект [в виде улучшения] качества и скорости обслуживания», – сказала журналистам финансовый директор аэропорта Мария Переева.

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/11593773>

### **ТАСС; 2021.06.08; ВЛАСТИ УДМУРТИИ СООБЩИЛИ, ЧТО ПАССАЖИРОПОТОК «ИЖАВИА» ПРЕВЫСИЛ ДОПАНДЕМИЙНЫЙ УРОВЕНЬ**

Пассажиропоток компании «Ижавиа», которая на 100% принадлежит Удмуртии, превысил уровень, зафиксированный до введения ограничений в связи с пандемией. Об этом во вторник сообщили журналистам в **пресс-службе** главы и правительства республики.

«С января по май услугами компании воспользовались 22 295 человек. За тот же период 2019 года рейсами АО «Ижавиа» улетели 22 213 пассажиров. Таким образом, пассажиропоток впервые с момента возобновления полетов достиг уровня, зафиксированного до введения ограничений в связи с пандемией COVID-19», – говорится в сообщении.

Отмечается, что при меньшем количестве рейсов компания увеличила загрузку, в том числе благодаря запуску в эксплуатацию самолета Boeing 737-800 с большим количеством пассажирских мест. Аэропорт Ижевска также фиксирует рост пассажиропотока. С января по май 2021 года аэропорт столицы Удмуртии принял более 38,5 тыс. пассажиров, а за тот же период 2019 года – около 27,5 тыс. человек.

Сейчас рейсы из Ижевска в Москву выполняются шесть раз в сутки, пять раз в неделю из Удмуртии совершаются вылеты в Санкт-Петербург, дважды в неделю – в Екатеринбург. С июня базовый перевозчик ижевского аэропорта компания «Ижавиа» начала выполнение рейсов в Анапу, Симферополь, Краснодар и Сочи.

<https://tass.ru/ekonomika/11596391>

### **ТАСС; 2021.06.08; ГРУШКО ЗАЯВИЛ, ЧТО РОССИЯ УДОВЛЕТВОРИТ ЗАПРОСЫ ИЗ ЕВРОПЫ НА РЕЙСЫ В ОБХОД БЕЛОРУССИИ**

Россия будет удовлетворять запросы из европейских стран на изменение авиамаршрутов в обход Белоруссии, но это вопрос серьезных согласований. Об этом заявил журналистам во вторник замглавы МИД РФ Александр Грушко в кулуарах форума «Примаковские чтения».

«Это совершенно четкие процедуры, выделение дополнительных частот, как они говорят, «таймслотов», точек входа. Это все требует согласований опять же с точки зрения обеспечения безопасности этих новых маршрутов. Это требует времени. Мы естественно будем удовлетворять запросы, но это не решается щелчком пальцев, как пытаются представить некоторые наши партнеры, которые сначала принимают определенные решения, но, видимо, не могут продумать хотя бы на два шага вперед», – сказал он, отвечая на соответствующий вопрос.

Дипломат подчеркнул, что «вопросы маршрутов – это вопросы достаточно серьезных согласований, которые принимают во внимание множество

аспектов, в том числе не только летную безопасность, но и безопасность аэропортов». «Надо выделять новые слоты, новое расписание, каким-то образом группировать эти маршруты, обеспечивать их сопровождение диспетчерами, поэтому это серьезно», – продолжил он.

При этом Грушко отметил, что «само решение некоторых европейских компаний облетать воздушное пространство Белоруссии» создает угрозу для пассажиров таких рейсов. «Потому что это был налаженный маршрут, абсолютно безопасный. Сотни самолетов – тысячи даже, по-моему – каждый день пересекали воздушное пространство Белоруссии», – указал дипломат.

<https://tass.ru/politika/11599729>

### **ТАСС; 2021.06.08; ОАЭ И РОССИЯ ПРОРАБАТЫВАЮТ ВОЗМОЖНОСТЬ УВЕЛИЧЕНИЯ ЧИСЛА АВИАРЕЙСОВ ИЗ РФ**

ОАЭ и Россия работают над возможностью увеличения количества авиарейсов из российских городов в связи с ростом числа желающих провести отпуск в Эмиратах. Об этом сообщил ТАСС посол ОАЭ в Москве Мухаммед Ахмед аль-Джабер.

По его словам, на данный момент помимо Москвы и Санкт-Петербурга, граждане России могут путешествовать в Эмираты из Ростова-на-Дону, Минеральных вод, Казани, Самары, Екатеринбурга и Махачкалы.

«Туристический поток из России в ОАЭ увеличился, особенно за последний месяц. Вопрос об увеличении количества прямых рейсов между Россией и ОАЭ всегда прорабатывается обеими сторонами, тем более что количество граждан России, желающих провести отпуск в Эмиратах, увеличивается», – сказал посол.

<https://tass.ru/mezhdunarodnaya-panorama/11595679>

### **ИНТЕРФАКС; 2021.06.08; TELE2 В ИЮЛЕ УСТАНОВИТ ОБОРУДОВАНИЕ 5G-READY НА ВСЕЙ ТРАССЕ М11**

– Сотовый оператор Tele2 в июле 2021 года завершит размещение 100 дополнительных базовых станций 5G-ready (готовых к внедрению 5G) на автодороге М11 «Нева» (Москва – Петербург), что обеспечит покрытие LTE на протяженности всей трассы и позволит подготовить сеть для развития беспилотного грузового транспорта, говорится в сообщении оператора.

Tele2 установит новое оборудование на объектах инфраструктурного оператора «Сервис-телеком», который построил антенно-мачтовые сооружения и обеспечил энергоснабжение башен.

«Создание новейшей телекоммуникационной инфраструктуры 5G-ready вдоль важнейшего транспортного объекта – необходимое условие для развития технологий V2X (технологий машинного взаимодействия). Трасса М-11 станет до 2024 года первым в России беспилотным логистическим коридором», – говорится в сообщении.

Ранее сообщалось, что **Минтранс РФ** и ряд российских грузоперевозчиков и разработчиков технологий подписали на полях Петербургского международного экономического форума (ПМЭФ) соглашение о создании транспортного коридора для беспилотников на М-11 «Нева». Предполагается, что вдоль дороги будет создана необходимая цифровая инфраструктура, а сам коридор будет запущен до 2024 года.

По расчетам **Минтранса**, использование беспилотников на М-11 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.

<https://www.interfax.ru/russia/771146>

### **ТАСС; 2021.06.08; ГОСДУМА УЖЕСТОЧАЕТ НАКАЗАНИЕ ЗА НЕОДНОКРАТНОЕ ВОЖДЕНИЕ В НЕТРЕЗВОМ ВИДЕ**

Госдума во вторник приняла во втором, основном чтении законопроект об увеличении с двух до трех лет максимального срока лишения свободы за неоднократное вождение в нетрезвом виде.

Изменения вносятся 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.

«Есть те, кто ранее уже совершил аварию в пьяном виде, в результате которой пострадали или погибли люди. После этого человек отбыл наказание и вновь сел за руль пьяным. С целью не допустить таких водителей за руль мы увеличиваем штрафы до 500 тыс. рублей и уголовную ответственность до

трех лет», – сказал журналистам спикер Госдумы Вячеслав Володин. Политик напомнил, что ранее депутаты ужесточили «наказание за ДТП, совершенные в пьяном виде». Он выразил надежду, что «все эти шаги уменьшат аварии на дорогах и количество жертв».

<https://tass.ru/obschestvo/11595507>

### **ТАСС; 2021.06.08; ГИБДД ПОДДЕРЖАЛА СНИЖЕНИЕ СКОРОСТИ ДО 30 КМ/Ч ВНУТРИ НАСЕЛЕННЫХ ПУНКТОВ И ГОРОДОВ**

Госавтоинспекция России поддерживает инициативу снижения скорости на улицах городов с 60 км/ч до 30 км/ч, но делать это надо индивидуально и обоснованно для каждой улицы. Об этом ТАСС сообщил начальник Научного центра безопасности дорожного движения МВД России Дмитрий Митрошин.

«С точки зрения общих подходов, чем ниже скорость, тем ниже смертность. Можно вообще запретить дорожное движение и погибших не будет, если этой логике следовать, но, конечно, до абсурда не надо доводить. Поэтому, если объективно обосновывать снижение скорости до 30 км/ч, то почему нет, но опять же у нас все равняется через нештрафуемый порог, говорим 30, а в голове – 50 км/ч», – сказал он.

Митрошин также отметил, что полномочия по снижению скорости находятся у органов исполнительной власти, а ГИБДД только занимается контролем. «Ограничения должны быть обоснованными и логичными, потому что если на скоростной магистрали со 130 км/ч сделать 30 км/ч, то понятно – это бред и никто это не будет исполнять. Надо индивидуально смотреть каждую ситуацию. Нужна масштабная ревизия улично-дорожных сетей, то есть не просто ввести ограничения», – заключил Митрошин.

Ранее сообщалось, что столичная ГИБДД поддержала введение ограничения скорости в 30 км/ч на некоторых улицах города. Такая инициатива озвучивалась на шестой глобальной неделе безопасности дорожного движения ООН, где обсуждалось снижение скорости до 30 км/ч на улицах городов.

[https://tass.ru/obschestvo/11601607?utm\\_source=yxnews&utm\\_medium=desktop](https://tass.ru/obschestvo/11601607?utm_source=yxnews&utm_medium=desktop)

### **ТАСС; 2021.06.08; АКСЕНОВ ПОРУЧИЛ СКОРРЕКТИРОВАТЬ ПРОЕКТ УЧАСТКА ТРАССЫ «ТАВРИДА» В КРЫМУ ПОСЛЕ ПОДТОПЛЕНИЯ**

Проект участка трассы «Таврида», где накануне после ливня произошло подтопление и было затруднено движение автомобилей, скорректируют. Такое поручение во вторник на заседании совмина Крыма дал глава республики Сергей Аксенов.

После сильного ливня в понедельник в Ленинском районе Крыма был подтоплен участок трассы «Таврида», затруднено движение. Около 18:30 вода ушла с дорожного полотна естественным путем, однако она перелилась через дамбу и подтопила 18 дворов и частных домов в селе Приозерное, в которых в общей сложности проживает 35 человек.

«Проектные решения, на мой взгляд, необходимо скорректировать», – сказал Аксенов.

Председатель совета министров региона Юрий Гоцанюк сообщил, что до конца дня на рассмотрение главы Крыма будут внесены предложения по корректировке проекта.

<https://tass.ru/obschestvo/11594079>

### **РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ЭКОНОМИКА ЦЕНТРАЛЬНОГО ОКРУГА; СЕРГЕЙ ТИньков; 2021.06.08; ДО ПОСЛЕДНЕЙ МИЛИ; ЭКСПЕРТ – О БУДУЩЕМ МИКРОМОБИЛЬНЫХ СРЕДСТВ**

Электросамокат – настоящий транспорт последней мили, который активно использует не только население, но и профессиональные игроки на рынке доставки продукции. Сказывается и общий для крупных городов тренд на отказ от топливного транспорта в пользу электрического.

Технические характеристики топовых электросамокатов позволяют развивать скорость до 100 км/ч – по крайней мере, по заявлениям производителей (Dualtron, Halten и Aqihō). Правда, и вес такого транспортного средства может достигать 35-45 кило, что не делает его легким и компактным.

У велосипедиста максимальная зафиксированная скорость при движении по ровной поверхности не превышает 51 км/ч. Кроме того, на велобайке нужно прилагать усилия для обеспечения движения, что в условиях теплой и жаркой погоды вызывает дискомфорт. При использовании электросамокатов таких проблем нет. Они значительно маневреннее, чем велосипеды, особенно при движении в плотном потоке людей. Они компактнее, поэтому с ними гораздо удобнее перемещаться в общественном транспорте.

К минусам здесь можно отнести обязанность компаний устанавливать парковочные станции (как и для велосипедов) и заменять батареи, риски потери и порчи электросамокатов со стороны клиентов, высокие операционные издержки, необходимость в качественном программном обеспечении и его эффективной работе. Неслучайно сейчас на рынке лидируют крупные игроки – как правило, «дочки» известных компаний: S7 Airlines, Сбера, «Яндекса» и других.

Большие скорости электросамокатов предполагают угрозу для здоровья пользователей. А в случае движения в плотном потоке пешеходов, других

НТС либо по проезжей части возникает риск аварий и угроза для здоровья населения.

Поэтому важным вопросом становится развитие инфраструктуры для НТС, проработка их интеграции в транспортный и пешеходный потоки города, а также административной ответственности за правонарушения. **Минтранс РФ** уже предложил, например, ограничить скорость движения средств микромобильности в пешеходном потоке до 20 км/ч с приоритетом пешеходов.

В вопросе безопасности электросамокатов могут помочь новые технологии, например компьютерное зрение и искусственный интеллект – для обнаружения бордюров, пешеходов и других препятствий. Шведский стартап Voi имеет достаточно серьезные наработки в этом направлении. Однако о массовом применении в кикшеринге речи пока не идет.

Владельцы компаний, которые предоставляют электросамокаты в аренду, обеспокоены их защитой от вандализма и краж. Каждый год по этим причинам безвозвратно теряется примерно полтора процента от их парка техники. Основная защита сегодня – это страхование (однако тарифы часто нерентабельны для прокатчиков) и возмещение убытков за счет оборота. Электросамокаты оснащены трекерами, которые передают сигнал, и их легко можно обнаружить. Сохранности способствует и наличие видеокамер в местах парковок.

Развитие проката электросамокатов в среднесрочной и долгосрочной перспективе может стать прибыльным вложением средств. В 2019 году прогнозировался рост рынка микромобильности с 300 до 500 миллиардов долларов. Однако распространение COVID-19 изменило приоритеты населения. В отчете McKinsey о влиянии пандемии на микромобильность отмечается снижение пассажиро-километров в мире на 50-60 процентов. Однако опрос семи тысяч респондентов на семи глобальных рынках (проведенный той же компанией) показал, что 9-12 процентов респондентов при возвращении к доковидной жизни станут использовать микромобильные средства для перемещения.

Рычаг развития рынка – тарифы. Сегодня в силу большого спроса тарифы на аренду достигают семи-восьми рублей за минуту, а для создания эффекта массовости обоснованная величина – три-четыре рубля.

Вместе с тем стремительный рост популярности электросамокатов может негативно сказаться на развитии шеринга. Ведь у людей увеличивается желание иметь такой транспорт в собственности. Его удобнее хранить дома, чем велосипед. Его можно взять в офис, в любой общественный транспорт, убрать в багажник автомобиля, то есть использовать постоянно.



Поэтому можно прогнозировать некоторый бум кикшеринга по мере выхода из коронакризиса, затем – выход на определенный объем (плато) и сокращение спроса в связи с покупкой электросамокатов гражданами. Шеринг, скорее всего, станет зональным и будет сконцентрирован в местах отдыха.

<https://rg.ru/2021/06/08/reg-cfo/ekspert-rasskazal-o-plusah-i-minusah-elektrosamokatov.html>

### **ТАСС; 2021.06.08; В ГИБДД СЧИТАЮТ НЕОБХОДИМЫМ РЕГУЛИРОВАНИЕ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ САМОКАТОВ И ГИРОСКУТЕРОВ**

Полноценное правовое регулирование и правоприменительная практика необходимы для водителей средств индивидуальной мобильности (СИМ) – самокатов и гироскутеров, такой документ жизненно необходим. Как сообщил начальник Научного центра безопасного дорожного движения МВД России Дмитрий Митрошин, сложно регулировать то, чего до сих пор никто не понимает.

«Очень тяжело регулировать то, что мы до сих пор не понимаем. Абстрактно понимаем, что есть средства индивидуальной мобильности, но, так сказать, сегодня есть одни, а завтра появятся третьи. Жизненно необходим документ, который бы регулировал правила обращения СИМ на территории России», – сказал он в ходе круглого стола в ОНФ.

Митрошин отметил, что и ГИБДД, и органы власти хорошо понимают, что СИМ, несмотря на все проблемы, которые возникают, – это средство повышения безопасности дорожного движения. «Нужно полноценное правовое регулирование и нормальная правоприменительная практика», – отметил он.

По его словам, в прошлом году в ДТП с участием средств индивидуальной мобильности в России погибли шесть человек. «Мы сейчас часто видим столкновения на тротуарах, это ужасно. Столкновения пешехода с СИМ, страдают они одинаково. Маргиналы будут всегда, а другие пользователи СИМ никогда не будут подвергать себя опасности, потому что они стараются адекватно себя вести», – добавил он.

<https://tass.ru/obschestvo/11595937>

### **ТАСС; 2021.06.08; ГИБДД: БОЛЬШАЯ ЧАСТЬ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ЗА БЕЗОПАСНОСТЬ ЭЛЕКТРОСАМОКАТОВ ЛЕЖИТ НА ВЛАСТЯХ**

Основная часть проблем, которые касаются средств индивидуальной мобильности, таких как электросамокаты и гироскутеры, находится в зоне ответственности муниципальных властей. Об этом сообщил начальник

Научного центра безопасного дорожного движения МВД России Дмитрий Митрошин.

«70% снятия проблем в этой сфере лежит в руках субъектов и муниципальных властей. Я очень благодарен правительству Москвы, они оперативно отреагировали на эту ситуацию. И, действительно, ведь власти строят соответствующую инфраструктуру для СИМ – это велосипедная инфраструктура», – сказал он в ходе круглого стола в ОНФ.

Митрошин также отметил, что в ведении властей находятся также регулировка рынка проката, запрет въезда на определенные территории, а также ограничение скорости. «В конце концов, правоприменение и мера ответственности – это тоже полномочия муниципальных и субъектов властей. Москва этому хороший пример», – отметил Митрошин.

Он также добавил, что в настоящее время ситуация на дорогах становится безопаснее, так как люди выбирают передвижение на электросамокатах и гироскутерах вместо личного автотранспорта.

<https://tass.ru/obschestvo/11598171>

### **ТАСС; 2021.06.08; В РОССИИ ЗА ДВА ГОДА В ДТП С УЧАСТИЕМ ЭЛЕКТРОСАМОКАТОВ ПОГИБЛИ 10 ЧЕЛОВЕК**

10 человек погибли в России в ДТП с электросамокатами за два года. Об этом в ходе круглого стола в ОНФ сообщил начальник Научного центра безопасного дорожного движения МВД России Дмитрий Митрошин.

«Если мы говорим о сегменте дорожного движения, то в позапрошлом году у нас было четверо погибших в ДТП с участием средств индивидуальной мобильности, в прошлом году – шестеро погибших», – сказал он.

Представитель ГИБДД отметил, что не все электросамокаты могут разгоняться до высоких скоростей, например до 100 км/ч. «Говорят, что они носятся, никого не жалеют. Давайте быть реалистами. В столкновении пешехода с СИМ, вернее, наоборот, пользователя СИМ с пешеходом, пострадают они как минимум одинаково. Маргиналы будут всегда, а другие пользователи СИМ никогда не будут подвергать себя опасности, потому что они стараются адекватно себя вести», – добавил Митрошин.

<https://tass.ru/obschestvo/11596999>

### **ПРАЙМ; 2021.06.08; ПОРЯДОК ОБРАЩЕНИЯ ЭЛЕКТРОСАМОКАТОВ ДОЛЖЕН РАЗРАБОТАТЬ МИНПРОМТОРГ, СЧИТАЮТ В ГИБДД**

Минпромторгу нужно разработать порядок обращения средств индивидуальной мобильности (СИМ - электросамокаты, сигвеи, моноколеса), куда войдут ввоз, правила продажи и правила допуска к участию в дорожном

движении, тогда ГИБДД сможет регулировать их движение в России, считает начальник Научного центра безопасного дорожного движения ведомства Дмитрий Митрошин.

"Мы с самого начала с коллегами, с Минтрансом... обращались в сторону Минпромторга. Очень тяжело регулировать то, что мы до сих пор не понимаем. Абстрактно мы понимаем, что есть определенный объем СИМ, но сегодня они есть одни, завтра появятся другие, послезавтра третьи. Жизненно необходим документ, но не только документ, но и система документов, которая регулировала бы правила обращения средств индивидуальной мобильности на территории РФ", - сказал Митрошин на круглом столе ОНФ, посвященном регулированию индивидуального "микротранспорта".

Он привел пример автомобилей и мотоциклов, где "есть порядок ввоза, есть порядок сертификации, есть порядок допуска к участию в дорожном движении", на всех этих процедурах подтверждаются все технические характеристики и техники безопасности.

"Необходим порядок обращения средств индивидуальной мобильности, куда войдет и ввоз, и правила продажи, и правила допуска к участию в дорожном движении. Как только это появится, можно будет какую-то градацию вводить и дифференцированно относиться (к СИМ разной мощности - ред.)", - заключил Митрошин.

### **РИА НОВОСТИ; 2021.06.08; ИДЕЯ ОБЯЗАТЕЛЬНОЙ СТРАХОВКИ ОБСУЖДАЕТСЯ ДЛЯ ПРОКАТА ЭЛЕКТРОСАМОКАТОВ – ЭКСПЕРТ**

Введение обязательной страховки для пользователей прокатных электросамокатов, которая будет защищать как «водителя» такого транспортного средства, так и третьих лиц, имущество и здоровье которых могут пострадать, прорабатывается сейчас со страховыми компаниями, сообщил лидер общественного движения «Малый электротранспорт России» Александр Осипов.

«Прорабатываем со страховой компанией и, думаю, введем обязательную страховку, за которую пользователь платить не будет, она будет всегда включена, это будет типа ОСАГО... Эта страховка будет работать как на самого пользователя, так и третьих лиц, имущество и здоровье которых может пострадать», – сказал он, на круглом столе ОНФ, посвященном регулированию индивидуального «микротранспорта».

Кроме того, по его словам, в разработке «отсечка по весу»: то есть автоопределение веса пользователя, если он меньше 40 килограмм, то выдается предупреждение или вообще двигатель электросамоката не включится. «То же самое относительно двух райдеров, если вес, скажем, приблизительно больше 120 килограммов, мы предполагаем, что это два

человека встали на самокат, это небезопасно – и такие поездки мы тоже стараемся отсекать», – сообщил Осипов.

«Еще одна тема в разработке – это анализ трека и качества вождения. Если, например, пользователь начинает газовать на месте, то мы видим, что скорость колеса существенно больше, чем скорость по GPS, это значит, что, скорее всего, некорректное вождение», – отметил он.

В последнее время участились происшествия с электросамокатами. Власти ряда городов, включая Москву, задумались о регулировании езды на них. Как рассказывал РИА Новости на полях Петербургского международного экономического форума заммэра столицы по вопросам транспорта Максим Ликсутов, используемые на проезжей части электросамокаты будут регулироваться ГИБДД, в пешеходных зонах они должны будут двигаться со скоростью пешеходного потока, прокатные электросамокаты будут ограничены по скорости движения до 25 километров в час.

### **РИА НОВОСТИ; 2021.06.08; ДОЛЯ ТЯЖЕЛЫХ ПАЦИЕНТОВ С ТРАВМОЙ ПОСЛЕ ПАДЕНИЯ С МИКРОТРАНСПОРТА ЗА 5 ЛЕТ ВЫРОСЛА ВДВОЕ**

Доля тяжелых пациентов с травмой после падения с микротранспорта за 5 лет выросла в 2 раза, сообщил во вторник заместитель директора по научно-клинической работе НИИ неотложной детской хирургии и травматологии Департамента здравоохранения Москвы Александр Брянцев.

«По данным нашего института, ежегодно на 2-3% увеличивается доля пострадавших детей, получивших различной степени тяжести с применением индивидуального микротранспорта. Среди этого числа доля тяжелых повреждений, то есть пациенты, которые прошли через отделение реанимации, за последние 5 лет увеличилось в 2 раза», – сказал Брянцев на круглом столе «Индивидуальный микротранспорт. Как обеспечить безопасность и комфорт для всех участников дорожного движения» на площадке ОНФ.

Он отметил, что медицинское сообщество сделало бы акцент на индивидуальные средства защиты.

«За этот год, если речь идет об электросамокатах, обратилось к нам 12 человек, к счастью, все они пролечились, все закончилось благополучно, летальных исходов среди этого числа не было. Но прогностически мы предполагаем... что число будет увеличиваться не на 2-3%, как сейчас, на существенно больше», – добавил Брянцев.

### **АГЕНТСТВО МОСКВА; 2021.06.08; КООРДИНАТОР ОТРЯДА «ЛИЗА АЛЕРТ» ЛЕОНОВ ЗАЯВИЛ О НЕОБХОДИМОСТИ ОБУЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОМУ ДВИЖЕНИЮ НА САМОКАТАХ**

Координатор поисково-спасательного отряда «Лиза Алерт» Олег Леонов считает, что необходимо обучать безопасному движению на самокатах. Такое заявление он сделал в ходе круглого стола на тему «Индивидуальный микротранспорт. Как обеспечить безопасность и комфорт для всех участников дорожного движения?».

«Есть вопросы обучения людей. <...> Обучение людей до того, как они встанут на самокат – это очень важно. Это тоже значительный вклад в безопасность. <...> Каждый человек, который видит самокат, должен знать, как им пользоваться, как тормозить и, самое главное, как безопасно на нем передвигаться», – сказал Леонов.

Он отметил, что также важны вопросы саморегулирования и ограничения для самокатов. «Должны быть зоны, где скорость явно снижена, потому что там пешеходные зоны. Должны быть зоны, где нельзя пользоваться самокатами: их можно катить, но нельзя на них кататься. Например, когда большое скопление людей в каком-то месте, то должны действовать программные ограничения на данный вид транспорта», – добавил Олег Леонов.

Предложения, которые были выработаны в ходе круглого стола, по словам Леонова, будут переданы в департамент транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры Москвы. И вместе с департаментом будут проработаны вопросы инфраструктуры: развития самоката– и велодорожек таким образом, чтобы они составляли единую связную дорожную сеть, а также организация освещения таких дорожек.

<https://www.mskagency.ru/materials/3120171>

### **АГЕНТСТВО МОСКВА; 2021.06.08; КООРДИНАТОР «ЛИЗА АЛЕРТ» ЛЕОНОВ ПРЕДЛОЖИЛ КИКШЕРИНГОВЫМ КОМПАНИЯМ ВЫДЕЛЯТЬ ЧАСТЬ ДОХОДА НА ИНФРАСТРУКТУРУ**

Координатор поисково-спасательного отряда «Лиза Алерт» Олег Леонов предлагает отдавать часть дохода кикшеринговых компаний на развитие инфраструктуры для движения на самокатах. Об этом он сообщил в ходе круглого на столе на тему «Индивидуальный микротранспорт. Как обеспечить безопасность и комфорт для всех участников дорожного движения?».

«Может быть, часть своих доходов в виде налога или взноса кикшеринговые компании могли бы отдавать на развитие инфраструктуры. Это, безусловно, задача города – развивать эту инфраструктуру. И раз у нас так развиваются средства индивидуальной мобильности, важно, чтобы они были круглогодичными. Обеспечить очистку зимой этих дорожек для самокатов, и

сделать так, чтобы они были доступны в течении всего года. <...> У них (кикшеринговых компаний – прим. Агентства «Москва») появится право требования. То есть они заинтересованы в том, чтобы не только 92 дня летом пользовались самокатом, а чтобы это был круглогодичный сервис», – сказал Леонов.

По его словам, необходимо развивать инфраструктуру для движения на самокатах. «Самокат сейчас – помеха для пешеходов, помеха для автомобилистов. Должны быть разграничены потоки и у самокатчиков должно появиться место, по которому они комфортно будут ездить», – отметил Леонов.

<https://www.mskagency.ru/materials/3120167>

### **ТАСС; 2021.06.08; В КРЫМУ РАЗРАБОТАЛИ РЕКОМЕНДАЦИИ ДЛЯ ВОДИТЕЛЕЙ ЭЛЕКТРОСАМОКАТОВ**

Центр управления регионом (ЦУР) и общественники Крыма после увеличения количества жалоб в соцсетях на столкновения с электросамокатами разработали рекомендации для их водителей, сообщили ТАСС в крымском ЦУР.

«К сожалению, в Крыму пока не развита инфраструктура для этого вида транспорта, а в правилах дорожного движения упоминание персонального электротранспорта вообще отсутствует. Они передвигаются по пешеходным зонам и проезжей части, мчатся на высоких скоростях, закладывают виражи и не имеют соответствующей экипировки, не знают ПДД. Становится понятным, что необходимо обезопасить остальных граждан и, вероятно, разработать порядок эксплуатации средства индивидуальной мобильности в общественных местах», – приводятся в сообщении слова руководителя ЦУР Анатолия Половинца.

ЦУР ссылается на жалобы в соцсетях по поводу столкновений электросамокатов с машинами и наездов на пешеходов, которые нередко происходят на набережных курортных Алушты и Ялты, в Гагаринском парке Симферополя. Рекомендации выполнены в виде памяток, в которых водителей электросамокатов призывают, к примеру, не лавировать и не петлять при движении, не подвозить пассажиров и не пытаться брать в дорогу тяжелые грузы.

«Я считаю, что наша задача – показать молодым и неопытным пользователям, как можно безопасно передвигаться на электросамокате. Одно из самых главных условий – защитная экипировка. Надеюсь, что наша совместная работа с Центром управления Республики Крым даст свои результаты и неприятных последствий с участием электросамокатов станет

меньше», – сказал участвовавший в разработке рекомендаций крымский общественник Александр Никулин, его слова также приводятся в сообщении.

Отмечается, что «поскольку в Крыму начались не только летние каникулы для школьников, но и курортный сезон, Центр управления регионом надеется, что благодаря памятке, подготовленной совместно с крымскими общественниками, происшествий с электросамокатами станет меньше». В ЦУР уточнили, что рекомендации в ближайшее время начнут распространять в социальных сетях.

<https://tass.ru/obschestvo/11592485>

### **РИА НОВОСТИ; 2021.06.08; В ГИБДД РАССКАЗАЛИ, ЗА ЧТО ШТРАФУЮТ НАРУШИТЕЛЕЙ НА ЭЛЕКТРОСАМОКАТАХ**

Электросамокатчиков в Екатеринбурге по итогам рейда оштрафовали за переход дороги на красный свет и в неустановленном месте, а также за то, что они не спешили на пешеходном переходе, сообщили РИА Новости в **пресс-службе** управления ГИБДД по Свердловской области.

«По статье 12.7 КоАП РФ за управление транспортным средством водителем, не имеющим права управления транспортным средством, материалов не составлено. Не было оснований. Сотрудники оценивали технические характеристики самокатов, и все они не подходили под те, которые предъявляются для мототранспортных средств. Их штрафовали за переход проезжей части в неустановленном месте, на запрещающий сигнал светофора и пересечение проезжей части, не спешиваясь», – сказали в **пресс-службе**.

Всего, по данным автоинспекции, за нарушение правил дорожного движения к административной ответственности привлечено 350 пешеходов и велосипедистов.

«В ближайшее время проведение подобных мероприятий будет продолжено, причем не только в Екатеринбурге, но и в других крупных городах региона. В Свердловской области за пять месяцев 2021 года по вине пешеходов зарегистрировано 140 дорожно-транспортных, в которых травмы получили 120 человек, еще 22 человека погибли. При этом с участием пешеходов, передвигающихся на электросамокатах, зарегистрировано семь ДТП. Во всех случаях это столкновения с транспортными средствами, и во всех случаях именно граждане на самокатах получили травмы», – говорится в сообщении управления ГИБДД.

<https://ria.ru/20210608/elektrosamokat-1736183635.html>

### ТАСС; 2021.06.08; ЧЕРНЫШЕНКО ЗАПУСТИЛ ПЕРВУЮ ЛИНИЮ КВАНТОВОЙ СВЯЗИ МЕЖДУ МОСКВОЙ И САНКТ-ПЕТЕРБУРГОМ

**Вице-премьер** Дмитрий Чернышенко запустил первую линию квантовой связи между Москвой и Санкт-Петербургом. Об этом говорится в сообщении аппарата **вице-преьера**.

«Заместитель председателя правительства РФ Дмитрий Чернышенко запустил первую линию связи по магистральному квантовому защищенному каналу между Москвой и Санкт-Петербургом. В мероприятии также приняли участие генеральный директор, председатель правления РЖД Олег Белозеров и губернатор Санкт-Петербурга Александр Беглов. Участники совершили совместный видеозвонок с использованием технологий квантовых коммуникаций между главным центром управления РЖД в Москве и ситуационным центром правительства Санкт-Петербурга», – говорится в сообщении.

В аппарате **вице-преьера** добавили, что во время этого звонка обсуждались перспективы сотрудничества с Ленинградской областью и возможности применения технологии квантовых коммуникаций. Было продемонстрировано отечественное оборудование квантовых коммуникаций, а также работа системы мониторинга квантовой сети.

Также между Санкт-Петербургом и РЖД было заключено соглашение о сотрудничестве и взаимодействии в области квантовых коммуникаций и коммуникационных систем. Партнеры будут способствовать развитию рынка квантовых коммуникаций в Санкт-Петербурге и укреплению научно-технического потенциала предприятий города, внедрению квантовых технологий передачи и защиты данных, добавили там.

«Мы рады, что с такими партнерами как РЖД в рамках нацпроекта «Цифровая экономика» реализуем сложные проекты в короткие сроки. Напомню, дорожная карта по квантовым коммуникациям была подписана только в августе прошлого года, но уже сейчас есть конкретный результат – квантовая сеть, которую мы сегодня запустили. На эту технологию большой спрос и со стороны государственных органов, и, что важно, со стороны бизнеса. В процесс организации квантовой сети было вовлечено большое количество партнеров – от малых инновационных и научных институтов до больших корпораций», – сказал Дмитрий Чернышенко.

Развитие квантовых технологий

**Вице-премьер** также подчеркнул востребованность технологий квантовых коммуникаций в условиях растущих киберугроз. «Россия находится в числе лидеров по развитию квантовых технологий, а первый отрезок нашей квантовой сети протяженностью 700 км является самым крупным в Европе и вторым по величине в мире. У нас большие планы и амбиции, и мы будем



развивать эту технологию, чтобы защищенные сети квантовых коммуникаций были по всей стране. До 2024 г. будет запущено 7 тыс. км квантовых сетей, продолжение реализации проекта обеспечено финансированием», – заявил он.

«Менее года ушло на то, чтобы реализовать пилотный проект, и сегодня мы открываем новую страницу в истории страны. Проект строительства пилотного участка магистральной квантовой сети Москва – Санкт-Петербург завершен – это, безусловно, настоящий прорыв в сфере отечественных телекоммуникаций. И это только первый шаг. По дорожной карте мы должны реализовать 120 проектов, 75 продуктов и сервисов. Сегодня уже можно сказать, что Россия занимает лидирующие позиции в мире по квантовым коммуникациям», – цитирует аппарат **вице-преьера** слова гендиректора РЖД Олега Белозерова.

Он добавил, что магистральная квантовая сеть Москва – Санкт-Петербург даст возможность апробировать новые технологические решения и внедрить критически важные сервисы. Также глава РЖД сообщил, что компания примет участие в проектах по внедрению отечественных программных коммуникационных систем в деятельность исполнительных органов государственной власти Санкт-Петербурга, используя опыт в построении систем коммуникаций и применении технологий искусственного интеллекта.

<https://tass.ru/ekonomika/11598313>

### **ТАСС; 2021.06.08; ПЕРВУЮ СТАНЦИЮ «ГОРОДСКОЙ ЭЛЕКТРИЧКИ» В НОВОСИБИРСКЕ ОТКРОЮТ ВО ВТОРОЙ ПОЛОВИНЕ 2021 ГОДА**

Первая станция совместного проекта Западно-Сибирской железной дороги и правительства Новосибирской области «Городская электричка», предусматривающего строительство четырех железнодорожных станций и железнодорожного кольца между берегами Оби, начнет работу во второй половине 2021 года. Станция будет располагаться на левобережье Новосибирска возле микрорайона Пригородный простор, где живут больше 5 тыс. человек, сообщил ТАСС министр транспорта и дорожного хозяйства региона Анатолий Костылевский.

«В целях подготовки курсирования электропоездов во втором полугодии 2021 года по маршруту Пригородный простор – Новосибирск Восточный на сегодняшний день завершено строительство остановочной платформы «Пригородный простор». Правительством Новосибирской области проводится работа по формированию единого тарифа на маршрут. Тариф планируется утвердить в июне 2021 года», – сказал Костылевский, добавив, что после этого начнется движение по новому направлению.

Министр пояснил, что протяженность маршрута составляет 23,6 км. По словам Костылевского, для организации движения не требуется приобретение новых поездов. Прогнозируемый пассажиропоток в первый месяц – 500 человек в день, затем он будет увеличиваться.

Глава Минтранса отметил, что последующее строительство железнодорожной инфраструктуры в рамках «Городской электрички» будет производиться только за счет РЖД, однако власти рассматривают также вероятность привлечения инфраструктурных кредитов на данный проект. «Возможность привлечения инфраструктурных кредитов (о которых заявлял **президент России Владимир Путин** в ходе послания Федеральному собранию) будет определена после утверждения данных механизмов правительством РФ», – добавил собеседник агентства.

Проект «Городская электричка» направлен на развитие транспортной доступности левого берега Новосибирска за счет организации пригородного пассажирского железнодорожного сообщения. Проект не вошел в федеральную программу, как планировалось изначально, поэтому регион намеревается реализовать его вместе с РЖД самостоятельно.

Мэр Новосибирска Анатолий Локоть оценивал реализацию первого этапа «Городской электрички» в 600 млн рублей. Главное преимущество проекта – использование уже существующих железнодорожных путей, не требующих дополнительных затрат. По прогнозу ЗСЖД, который озвучивался ранее, после завершения строительства «Городской электрички» пассажиропоток должен вырасти на 11,5 млн человек.

<https://tass.ru/sibir-news/11592119>