



## Ежедневный мониторинг СМИ

**2 ИЮНЯ 2021**

### СОДЕРЖАНИЕ

ТАСС; 2021.06.01; ПУТИН ПОРУЧИЛ СОЗДАТЬ КОМИССИЮ ПО РАЗВИТИЮ Ж/Д ИНФРАСТРУКТУРЫ СИБИРИ И ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА .....	5
ТАСС; 2021.06.02; ПУТИН И ЛУКАШЕНКО ПОРУЧИЛИ МИНТРАНСАМ ОПРЕДЕЛИТЬ РОССИЙСКИЕ ГОРОДА ДЛЯ ПОЛЕТОВ «БЕЛАВИА» .....	5
ТАСС; 2021.06.01; БУДУЩЕЕ ПОСТПАНДЕМИЙНОГО МИРА СТАНЕТ СКВОЗНОЙ ТЕМОЙ ПМЭФ-2021.....	6
ИЗВЕСТИЯ; МАКСИМ ХОДЫКИН; 2021.06.02; МАЛО РУЛЯ: НА ЗАКУПКУ НАЗЕМНОГО ТРАНСПОРТА ДАДУТ БОЛЕЕ 10 МЛРД РУБЛЕЙ; ЭТИ ДЕНЬГИ ПОЙДУТ ИЗ ФЕДЕРАЛЬНОЙ КАЗНЫ, В ПЯТЬ РАЗ БОЛЬШЕ ВЫДЕЛЯТ РЕГИОНЫ И ВНЕБЮДЖЕТНЫЕ ИСТОЧНИКИ .....	9
РБК; АРТЕМ КОРЕНЯКО, СВЕТЛАНА БУРМИСТРОВА; 2021.06.02; ДАЛЬНЕВОСТОЧНОЙ АВИАКОМПАНИИ ОТКАЗАЛИ В СУБСИДИЯХ НА 17 МЛРД .....	11
РОССИЯ 24; 2021.06.01; ЛУКАШЕНКО ПОПРОСИЛ ПУТИНА ПОДУМАТЬ, КАК БЕЛОРУСАМ ПОПАСТЬ В КРЫМ. НОВОСТИ НА «РОССИИ 24».....	14
РОССИЯ 1; 2021.06.01; АЭРОПОРТ ТАМБОВ ОТКРЫВАЕТ ЛЕТНЕЕ АВИАСООБЩЕНИЕ. ВЕСТИ.....	14
РОССИЯ 1; 2021.06.01; МЕЖДУ ПЕТЕРБУРГОМ И ВЛАДИВОСТОКОМ ВОЗОБНОВИЛОСЬ ПРЯМОЕ АВИАСООБЩЕНИЕ. ВЕСТИ.....	14
РОССИЯ 1; 2021.06.01; МИНЕРАЛЬНЫЕ ВОДЫ И БЕЛГОРОД СОЕДИНИЛ ПРЯМОЙ РЕЙС. ВЕСТИ .....	14
РОССИЯ 1; 2021.06.02; АВТОМАТИЧЕСКОЕ ВЗЫСКАНИЕ ШТРАФОВ ЗА НАРУШЕНИЕ ПДД: ПЛЮСЫ И МИНУСЫ. УТРО РОССИИ.....	14
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2021.06.02; ДОРОЖНЫЕ РАБОТЫ; КАК РОССИЯ СОЗДАЕТ СОВРЕМЕННЫЕ ТРАНСПОРТНЫЕ СЕТИ .....	15

---

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; АЛЕКСЕЙ ТРАПЕЗНИКОВ, АННА ШЕПЕЛЕВ; 2021.06.02; УДАРИЛИ ПО БЕЗДОРОЖЬЮ.....	15
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ЭКОНОМИКА СЕВЕРО-ЗАПАДА; УЛЬЯНА ВЫЛЕГЖАНИНА; 2021.06.02; АВТОБУСЫ КУПЯТ В ЛИЗИНГ; МУНИЦИПАЛИТЕТЫ СЗФО ОБНОВЯТ ПАССАЖИРСКИЙ ТРАНСПОРТ ЗА СЧЕТ НАЦПРОЕКТА И СОБСТВЕННЫХ РЕСУРСОВ .....	16
ТАСС; 2021.06.01; ПЕСКОВ: ИНСПЕКТОРЫ ИЗ РФ ПРОВЕРИЛИ УСЛОВИЯ ДЛЯ ВОЗОБНОВЛЕНИЯ СООБЩЕНИЯ С КУРОРТАМИ ЕГИПТА .....	18
ТАСС; 2021.06.01; ТРУТНЕВ: СИТУАЦИЯ НА ПУНКТАХ ПРОПУСКА В ДФО НЕГАТИВНО ВЛИЯЕТ НА ЗАПУСК ИНВЕСТПРОЕКТОВ .....	19
КОММЕРСАНТЪ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2021.06.02; ДОДЕНЬЖЕНИЯ НАРОДНОГО ХОЗЯЙСТВА; ГОСУДАРСТВО СМЕНИЛО ФОКУСЫ ИНФРАСТРУКТУРНЫХ ИНВЕСТИЦИЙ.....	20
КОММЕРСАНТЪ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; 2021.06.02; ОАО РЖД ВЗГРУЗНУЛОСЬ; МАЙСКАЯ ПОГРУЗКА ОКАЗАЛАСЬ РЕКОРДНОЙ .....	21
ИЗВЕСТИЯ; ИВАН ПЕТРОВ; 2021.06.02; УГОЛ ПАДЕНИЯ: ЗАЦЕПИНГ УБИВАЕТ МОЛОДЫХ РОССИЯН; ПОКЛОННИКИ ЭКСТРЕМАЛЬНОГО РАЗВЛЕЧЕНИЯ ОСТАЮТСЯ ИНВАЛИДАМИ И ПОГИБАЮТ .....	23
ВЕДОМОСТИ; ВАСИЛИЙ МИЛЬКИН; 2021.06.02; МЕТАЛЛУРГИ ДОГОВОРИЛИСЬ О СКИДКЕ; СНИЖЕНИЕ СТОИМОСТИ МЕТАЛЛОПРОДУКЦИИ ДЛЯ ГОСЗАКАЗА – РАЗОВАЯ МЕРА, КОТОРАЯ НЕ РЕШИТ ПРОБЛЕМУ КОМПЛЕКСНО, СЧИТАЮТ ЭКСПЕРТЫ.....	27
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; МИХАИЛ ЗАГАЙНОВ; 2021.06.02; ИСТОРИЯ В ДЕТАЛЯХ; РОССИЯ НАЛАДИЛА ПРОИЗВОДСТВО БОЛЬШЕЙ ЧАСТИ ИМПОРТНОЙ ПРОДУКЦИИ МАШИНОСТРОЕНИЯ.....	28
РБК; ИННА СИДОРКОВА; 2021.06.02; ИНТЕРВЬЮ С. ЧЕМЕЗОВА: «БУДЕТ КОНКУРЕНЦИЯ МЕЖДУ КБ «СУХОЙ» И РСК «МИГ» .....	29
ТАСС; 2021.06.02; МИНПРИРОДЫ: ДЛЯ «ГЕНЕРАЛЬНОЙ ЭКОЛОГИЧЕСКОЙ УБОРКИ» В РОССИИ НЕОБХОДИМО БОЛЕЕ 1 ТРЛН РУБЛЕЙ .....	33

ТАСС; 2021.06.01; ГОСДУМА ВВОДИТ ОБЯЗАТЕЛЬНОЕ ВЫДЕЛЕНИЕ ПОДЗОН НА ПРИАЭРОДРОМНЫХ ТЕРРИТОРИЯХ ...	33
ТАСС; 2021.06.01; В АМУРСКОЙ ОБЛАСТИ НАЧАЛИ КУРСИРОВАТЬ ПРЯМЫЕ АВИАРЕЙСЫ В КРАСНОЯРСК И ОБРАТНО.....	35
РБК; МИХАИЛ КОТЛЯР; 2021.06.01; ВЛАСТИ РАСКРЫЛИ ДЕТАЛИ ПРОЕКТА ПО РЕГИСТРАЦИИ В АЭРОПОРТАХ БЕЗ ПАСПОРТА ....	35
РБК; ВЛАДИСЛАВ ГОРДЕЕВ; 2021.06.01; «АЭРОФЛОТ» НАЗВАЛ ОСНОВНОЕ ПРЕПЯТСТВИЕ ДЛЯ АВИАЦИИ ВО ВРЕМЯ ПАНДЕМИИ.....	36
РИА НОВОСТИ; 2021.06.01; В ХАБАРОВСКЕ БИЗНЕСМЕНА ОБВИНИЛИ В МОШЕННИЧЕСТВЕ ПРИ ПОСТРОЙКЕ АЭРОПОРТА	38
РИА НОВОСТИ; 2021.06.01; В ГЕРМАНИИ НЕ ВЫДАЛИ S7 РАЗРЕШЕНИЕ НА ВЫПОЛНЕНИЕ ДВУХ РЕЙСОВ .....	38
КОММЕРСАНТЪ; СЕРГЕЙ СЕРГЕЕВ, АЙГУЛЬ АБДУЛЛИНА; 2021.06.02; РОССИЙСКУЮ КАТАСТРОФУ ЗАСЛУШАЛИ В ТУЛУЗЕ; ЖЕРТВЫ ATR-72 ХОТЯТ УВЕЛИЧИТЬ РАЗМЕР КОМПЕНСАЦИИ ОТ UTAIR.....	39
ТАСС; 2021.06.01; В РОССИИ К 2030 ГОДУ ПЛАНИРУЮТ ВЫПУСКАТЬ НЕ МЕНЕЕ 150 ТЫС. ЭЛЕКТРОМОБИЛЕЙ В ГОД.....	41
ТАСС; 2021.06.01; В НИЖНЕМ НОВГОРОДЕ ЗАПУСТЯТ ПЕРВЫЙ МАРШРУТ ЭЛЕКТРОБУСА ОТ АЭРОПОРТА ДО СТАНЦИИ МЕТРО .....	42
URA.RU; 2021.06.01; ОБЩЕСТВЕННИКИ ПРЕДЛОЖИЛИ ОБУЧАТЬ НОВУЮ КАТЕГОРИЮ ВОДИТЕЛЕЙ В РФ .....	43
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; ИВАН ПЕТРОВ; 2021.06.02; МАРШРУТ УСТРОИТ; ПРЕЗЕНТОВАНА УНИКАЛЬНАЯ СИСТЕМА БОРТОВОГО ВЗВЕШИВАНИЯ ДЛЯ БОЛЬШЕГРУЗОВ ....	44
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – СТОЛИЧНЫЙ ВЫПУСК; ВЛАДИМИР БАРШЕВ; 2021.06.02; ДОКАТАЛИСЬ; СУД, ОПИРАЯСЬ НА ДЕЙСТВУЮЩИЕ ЗАКОНЫ, АРЕСТОВАЛ ВОДИТЕЛЯ ЭЛЕКТРОСАМОКАТА ЗА УПРАВЛЕНИЕ В НЕТРЕЗВОМ ВИДЕ.....	46
Ъ УРАЛ; ИЛЬЯ СМИРНОВ; 2021.06.01; САМА КАТИТСЯ, НО НЕ ВЕЗЕТ; ЕКАТЕРИНБУРЖЕНКУ ОШТРАФОВАЛИ ЗА ЕЗДУ НА ЭЛЕКТРОСАМОКАТЕ БЕЗ ПРАВ .....	48
ТАСС; 2021.06.01; ВЛАСТИ И РЖД ОПРЕДЕЛЯТ ИНСТРУМЕНТЫ, НУЖНЫЕ ДЛЯ ПОЛНОГО ПЕРЕХОДА КОМПАНИИ НА РОССИЙСКОЕ ПО .....	51

ТАСС; 2021.06.01; РЖД НАЗНАЧАТ БОЛЕЕ 1 ТЫС. ДОПОЛНИТЕЛЬНЫХ ПОЕЗДОВ НА ЛЕТО .....	52
ТАСС; 2021.06.01; ПЕРЕВОЗКИ ПАССАЖИРОВ НА СЕТИ РЖД В МАЕ ВЫРОСЛИ В 2,7 РАЗА – ДО 92,6 МЛН ЧЕЛОВЕК .....	52
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – НЕДЕЛЯ; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2021.06.02; СОСТАВ ПРОДУКТОВ; КАК БУДУТ КОРМИТЬ В ПОЕЗДАХ .....	53
ТАСС; 2021.06.01; ГОСДУМА ПРИНЯЛА ЗАКОН О ПРИМЕНЕНИИ К СУДАМ-ХРАНИЛИЩАМ СПГ СТРАХОВЫХ ТАРИФОВ БЕЗ ЛЬГОТ	54
ТАСС; 2021.06.01; ГОСДУМА РАЗРЕШИЛА РЕГИСТРАЦИЮ ПЛАВУЧИХ ХРАНИЛИЩ СЖИЖЕННОГО ПРИРОДНОГО ГАЗА.....	55
ТАСС; 2021.06.02; НОВОЕ СУДНО «АДМИРАЛ НЕВЕЛЬСКОЙ» ВЫШЛО В СВОЙ ПЕРВЫЙ РЕЙС С САХАЛИНА ДО КУРИЛ.....	56

### ПУБЛИКАЦИИ

#### ТАСС; 2021.06.01; ПУТИН ПОРУЧИЛ СОЗДАТЬ КОМИССИЮ ПО РАЗВИТИЮ Ж/Д ИНФРАСТРУКТУРЫ СИБИРИ И ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА

Президент России Владимир Путин распорядился создать комиссию по вопросам реализации проектов развития железнодорожной инфраструктуры Сибири и Дальнего Востока. Соответствующее распоряжение главы государства опубликовано на официальном портале правовой информации.

«В целях обеспечения решения стратегических задач развития Российской Федерации и достижения национальных целей ее развития образовать комиссию по вопросам реализации проектов развития железнодорожной инфраструктуры Сибири и Дальнего Востока», – говорится в документе.

Распоряжением также утверждено положение о комиссии и ее состав. Согласно документу, председателем комиссии назначен **вице-премьер Марат Хуснуллин**.

Всего же в состав комиссии вошли 25 человек, в том числе глава Минфина Антон Силуанов, **министр транспорта Виталий Савельев**, министр энергетики Николай Шульгинов, помощники президента Игорь Левитин и Максим Орешкин, губернаторы сибирских и дальневосточных регионов, а также гендиректор РЖД Олег Белозеров в должности заместителя председателя комиссии.

Согласно положению, комиссия образована для решения задач по увеличению пропускной способности Байкало-Амурской и Транссибирской железнодорожных магистралей, увеличению объема транзитных перевозок контейнеров железнодорожным транспортом, сокращению времени перевозки контейнеров железнодорожным транспортом с Дальнего Востока до западной границы РФ, а также по поэтапному увеличению объемов вывоза угля из Кемеровской области – Кузбасса.

<https://tass.ru/ekonomika/11529429>

#### ТАСС; 2021.06.02; ПУТИН И ЛУКАШЕНКО ПОРУЧИЛИ МИНТРАНСАМ ОПРЕДЕЛИТЬ РОССИЙСКИЕ ГОРОДА ДЛЯ ПОЛЕТОВ «БЕЛАВИА»

Президенты Белоруссии и РФ Александр Лукашенко и **Владимир Путин** поручили **министрам транспорта** двух стран в кратчайшие сроки определить российские города для полетов «Белавиа». Об этом сообщает во вторник издание «СБ. Беларусь сегодня» со ссылкой на итоги совещания с

участием белорусского лидера по вопросам белорусско-российского сотрудничества.

По его информации, в первую очередь это Москва, в которой теперь будут стыковаться рейсы для туристов. Как сообщает издание, Лукашенко попросил российскую сторону изучить вопрос перелетов «Белавиа» в Сочи и Краснодарский край, а также Казань и другие города. «Нам главное – дать работу нашим пилотам и задействовать те самолеты, которые мы с таким трудом в непростое время закупали. А у нас серьезно обновился парк самолетов. Пилоты у нас классные, молодцы. И я обещал, что «Белавиа» мы в беде не бросим. Эту компанию, чего бы нам ни стоило, дело нашей чести поддержать», – приводит издание слова Лукашенко.

Он отметил, что после инцидента с самолетом ирландской авиакомпании Ryanair для «Белавиа» было закрыто западное направление. «Наверное, процентов 25 проблем добавилось в связи с ковидом еще. Ну и государственный бюджет недополучит какие-то копейки в связи с тем, что они не хотят летать над нашей территорией. Мы недополучим гораздо меньше, чем они [страны, принявшие решение не использовать воздушное пространство Белоруссии] потеряют, облетая нашу территорию», – сказал Лукашенко.

По его словам, реализация договоренностей с РФ поручена **премьер-министру**, министрам иностранных дел, транспорта и коммуникаций. «Коллектив «Белавиа» – почти 2 тыс. человек. Они должны иметь работу и быть уверенными, что государство их не бросит. Они пострадали ни за что. Запад допустил крупнейший ляп, связав эту компанию с тем инцидентом. У «Белавиа» истребителей нет, никаких истребителей они не поднимали для того, чтобы якобы посадить этот самолет. Это как минимум ляп оттого, что они поторопились, и от неумности какой-то», – добавил он.

<https://tass.ru/ekonomika/11526223>

### **ТАСС; 2021.06.01; БУДУЩЕЕ ПОСТПАНДЕМИЙНОГО МИРА СТАНЕТ СКВОЗНОЙ ТЕМОЙ ПМЭФ-2021**

Всего год спустя после вынужденного переноса XXIV Петербургский международный экономический форум (ПМЭФ) возвращается, собирая гостей в еще недавно привычном формате живой встречи. Порядка 5 тыс. российских и международных участников соберутся, чтобы в открытом диалоге осудить наиболее актуальные вопросы новой постпандемической реальности. Россия готова делиться своим опытом преодоления последствий пандемии и призывает сообща решать подчеркнутые кризисом проблемы бедности и занятости, экологии и технологий.

Ожидалось, что XXIV ПМЭФ состоится 3-6 июня 2020 года, но вспышка COVID-19 в начале прошлого года внесла глобальные коррективы в жизнь всего мира. Карантины и локдауны практически остановили международное пассажирское сообщение и свели на нет возможности живого общения. Были отменены старейшие международные форумы, салоны и выставки. Организаторы ПМЭФ еще 5 марта 2020 года решили отложить его проведение на следующий год. Пандемия пока не отступила, но многие ограничения ослаблены. И сегодня Россия впервые проводит событие подобного масштаба в условиях новой реальности.

Количество участников форума специально ограничено и в этом году почти в четыре раза меньше, чем рекордные 19 тыс. человек в 2019 году. Сделано это для соблюдения социальной дистанции и обеспечения эффективного обеззараживания воздуха и дезинфекции площадок форума. Также действует строгий допуск на площадки только по результатам ПЦР-тестирования.

Но на представительности форума это не сказалось. Его посетят около 2 тыс. иностранных участников из 53 стран, крупнейшие делегации, как ожидается, пришлют Катар (страна – гость форума), США и Китай. Также примут участие делегации из Германии, Франции, Ирана, Италии, Финляндии и другие. Ожидается, что на пленарном заседании по видеосвязи выступят эмир Катара шейх Тамим бен Хамад Аль Тани и канцлер Австрии Себастьян Курц. А **президент РФ Владимир Путин** традиционно выступит очно.

Главная тема форума в 2021 году – «Снова вместе. Экономика новой реальности». Всего запланировано порядка 100 дискуссий по самым различным аспектам экономического, социального, культурного постпандемийного развития мира. Их основная цель – поиск тех возможностей, которые позволят не только «перезагрузить» глобальную экономику, но и модернизировать ее структуру для более справедливого и устойчивого роста и развития, устранив многие избыточные ограничения.

Несмотря на то, что знаковыми участниками форума обычно считается крупный бизнес, откроют дискуссию представители малого и среднего предпринимательства. В стартовый день 2 июня главной темой станет обсуждение мер поддержки малого и среднего бизнеса, которые поручил подготовить **Путин** во время послания Федеральному собранию. Срочные меры поддержки малого и среднего бизнеса, принятые во время пандемии, позволили сохранить этот сектор экономики. Но готов ли он меняться, идти в сторону цифровой трансформации, какие нужны IT-решения, какие формы государственной поддержки необходимы – все это будет обсуждаться на сессии «Цифровизация МСП: цифровое развитие и цифровое неравенство». А одна из основных стран гостей форума Италия поделится своим опытом перехода малого и среднего бизнеса к циркулярной

экономике, основанной на многократном использовании ресурсов и минимизации отходов в условиях ограниченности ресурсов.

### Основная программа

Основная программа ПМЭФ начнется 3 июня. Она разбита на четыре тематических трека: «Объединяя усилия во имя развития», «Национальные цели развития: от задач к результатам», «Человек в новой реальности. Отвечая на глобальные вызовы» и «Технологии, расширяющие горизонты». Одну из первых дискуссий по этим темам начнут глава Банка России Эльвира Набиуллина, помощник президента Максим Орешкин, министр экономического развития Максим Решетников, министр финансов Антон Силуанов на сессии «Российская экономика: от антикризисной повестки к устойчивому развитию». Они попробуют найти ответы на вопросы: Как помочь экономике быстро и с наименьшими потерями адаптироваться к новой нормальности? Сможет ли российская экономика воспользоваться открывшимися возможностями для роста?

Сыграет ли традиционная ставка на инвестиции в инфраструктуру как локомотив экономического развития расскажут участники сессии «Транспортный каркас экономики». **Вице-премьер Марат Хуснуллин, министр транспорта Виталий Савельев**, главы крупнейших транспортных компаний обсудят создание и развитие международных транспортных коридоров, построение **опорной сети дорог** внутри страны, новые цели национального проекта **«Безопасные качественные дороги»** по модернизация пассажирского транспорта. Своим опытом в этой сфере поделятся и представители Катара.

Также в этот день состоится одна из основных сессий бизнес-диалога «Россия – Катар», которая будет посвящена дальнейшему развитию инвестиционных возможностей стран. Катар, в частности, намерен привлечь российские компании к подготовке чемпионата мира по футболу. А только в прошлом месяце Суверенный фонд Катара QIA участвовал в IPO крупнейшей в России сети магазинов фиксированных цен Fix Price с инвестициями в объеме \$150 млн.

### Выступление президента

Одно из основных событий следующего дня – пленарное заседание. **Путин** выступит на нем с вопросами социально-экономического развития России и ее инвестиционной привлекательности. Также он примет участие в последующей дискуссии. Как не раз подчеркивал **Путин**, Россия готова к тесной, но равноправной кооперации с зарубежными партнерами и готова делиться накопленным опытом в таких областях, как здравоохранение и цифровизация, заинтересована в совершенствовании телекоммуникационной,

энергетической и транспортной инфраструктуры, совместной работе над экологической и климатической повестками.

<https://tass.ru/ekonomika/11532937>

**ИЗВЕСТИЯ; МАКСИМ ХОДЫКИН; 2021.06.02; МАЛО РУЛЯ: НА ЗАКУПКУ НАЗЕМНОГО ТРАНСПОРТА ДАДУТ БОЛЕЕ 10 МЛРД РУБЛЕЙ; ЭТИ ДЕНЬГИ ПОЙДУТ ИЗ ФЕДЕРАЛЬНОЙ КАЗНЫ, В ПЯТЬ РАЗ БОЛЬШЕ ВЫДЕЛЯТ РЕГИОНЫ И ВНЕБЮДЖЕТНЫЕ ИСТОЧНИКИ**

Более 50% трамваев и троллейбусов в России устарели, а 57,7% подвижного состава парка – старше 25 лет, следует из статистики, предоставленной «Известиям» координатором федерального проекта «Единой России» «Безопасные дороги» Владимиром Афонским. При этом, как рассказали «Известиям» в Минтрансе, в 2022–2024 годах на обновление городского автотранспорта из федерального бюджета направят более 10 млрд рублей. Кроме этого, деньги выделяют и регионы – 10,8 млрд, а из внебюджетных источников возьмут свыше 43 млрд рублей. В ведомстве добавили, что уже в этом году в субъектах появится еще 412 новых транспортных средств. Но получить технику мало, потребуются средства и на ее дальнейшее обслуживание, отмечают эксперты.

Транспортные миллиарды

**На обновление наземного пассажирского транспорта в городских агломерациях в 2022–2024 годах из федерального бюджета выделят более 10 млрд рублей, сообщили «Известиям» в Министерстве транспорта. Эти средства предусмотрены федеральным проектом «Модернизация пассажирского транспорта в городских агломерациях» нацпроекта «Безопасные качественные дороги», добавили в министерстве. По данным ведомства, в 2022 году на эти цели будет выделено 2,6 млрд, а в 2023 и 2024 годах – по 4 млрд рублей.**

Кроме того, на эти цели будут направлены средства региональных бюджетов (10,8 млрд рублей) и внебюджетных источников в объеме свыше 43 млрд рублей, сообщили в ведомстве.

**В Минтрансе добавили, что в 2020 году в 14 городских агломераций поставлено 654 транспортных средств (ТС), а в 2021-м запланирована поставка 412 машин. При этом там подчеркнули, что финансирование может быть и увеличено.**

– Можно сказать, что, за исключением Москвы, Санкт-Петербурга и еще нескольких десятков городов, наземный городской пассажирский транспорт сегодня не отвечает требованиям по качеству и комфорту. Реальных возможностей обновления парка у регионов просто не было и нет. К

сожалению, большое количество малонаселенных пунктов вообще не имеют необходимых транспортных коммуникаций ни со столицей своего региона, ни с райцентрами, – подчеркнул в беседе с «Известиями» зампред комитета Госдумы по транспорту и строительству, координатор федерального проекта «Единой России» «Безопасные дороги» Владимир Афонский.

Он также отметил, что, согласно внутренней статистике федерального проекта ЕР, более 50% подвижного состава трамваев и троллейбусов в России устарело, а 57,7% подвижного состава парка трамваев – старше 25 лет.

– Заявки регионов для модернизации пассажирского транспорта исчисляются десятками миллиардов рублей. Такие деньги найти одновременно невозможно. Поэтому по поручению президента и будет реализовываться очень нужная программа по поддержанию и развитию транспорта, – добавил депутат.

Ранее на встрече **премьер-министра** с фракцией «Единая Россия» был поднят этот вопрос. Во время дискуссии отмечалось, что износ техники в некоторых городах достигает 80%, что создает опасность для граждан.

Региональный разрез

Выделение новых сумм на покупку автобусов не решит проблем с обслуживанием парка, полагает зампред комитета Госдумы по транспорту и строительству Александр Старовойтов.

– Москва может себе позволить обновлять транспорт каждые пять-шесть лет. Потом они эти автобусы готовы передавать в регионы, это хорошая тенденция. Но в субъектах всё гораздо хуже: основная проблема в том, что у транспортных предприятий основная цель – заработок. При этом зачастую они убыточны из-за тарифов на перевозки людей, которые установлены в регионах. И, как следствие, у последних нет возможности обновлять автопарк, – отметил парламентарий.

Он добавил, что необходим нацпроект, который бы поддерживал транспортные компании дополнительными субсидиями.

– Если этого не произойдет, получится, что сегодня мы дадим новый транспортный состав, а завтра регионы будут не в состоянии его обслуживать. Это должна быть нормальная материально-техническая база, автопарки, зарплаты людям. Это же не только водители, но и техники, медики. Вопрос лежит немного глубже, чем просто обновление состава, – подчеркнул Александр Старовойтов.

Даже города-миллионники не могут себе позволить выделить средства на обновление автопарка, добавил председатель комиссии Общественной

палаты по территориальному развитию и местному самоуправлению Андрей Максимов.

– В региональных центрах у нас автопарк изношен на 50–70%. Это типовая проблема, которая не решается. Городской транспорт глубоко убыточен, и вывести его на тот уровень оплаты проезда, который покрывал бы даже текущие расходы, практически невозможно. Если мы дотируем текущие платежи, то нам не хватает, конечно, чтобы работать на перспективу, – подчеркнул Андрей Максимов.

Он добавил, что в России образовалась пропасть в уровне развития городского наземного транспорта между Москвой и всеми остальными городами. По словам специалиста, даже Санкт-Петербург с этой точки зрения – отстающая территория.

<https://iz.ru/1171778/maksim-khodykin/malo-rulia-na-zakupku-nazemnogo-transporta-dadut-bolee-10-mlrd-rublei>

**РБК; АРТЕМ КОРЕНЯКО, СВЕЛАНА БУРМИСТРОВА; 2021.06.02; ДАЛЬНЕВОСТОЧНОЙ АВИАКОМПАНИИ ОТКАЗАЛИ В СУБСИДИЯХ НА 17 МЛРД**

В правительстве посчитали завышенным запрос на 17 млрд господдержки от создающейся дальневосточной авиакомпании, сообщил РБК глава Минвостокразвития. Перевозчик просит средства на субсидирование рейсов и оплату новых самолетов

Правительство не согласовало предоставление 17 млрд руб. субсидий дальневосточной авиакомпании, сообщил РБК глава Министерства по развитию Дальнего Востока и Арктики (Минвостокразвития) Алексей Чекунов. По его словам, компания запросила слишком «много» средств господдержки.

Этот перевозчик создается с начала 2020 года на базе авиакомпании «Аврора» по поручению президента **Владимира Путина**. Его финансовая модель обсуждалась на совещании 19 мая у **первого вице-премьера Андрея Белоусова**, сообщил представитель члена правительства: «По итогам обсуждения даны поручения по обеспечению завершения корпоративных процедур, а также формирования перспективных финансово-экономических параметров деятельности компании». РБК направил запрос представителю **Белоусова**.

Согласование финансовой модели относится к завершающим этапам формирования единого перевозчика. «После ее утверждения авиакомпания готова приступить к полетам по заказу федерального правительства», – сказал РБК гендиректор «Авроры» и глава дальневосточной авиакомпании Константин Сухоробрик. По его словам, объемы работы перевозчика зависят

от средств, которые выделит правительство. Он не стал комментировать объем запрошенных субсидий.

Зачем дальневосточной авиакомпании 17 млрд руб.

17 млрд руб., запрошенные «Авророй», предназначались для субсидирования маршрутов в Дальневосточный федеральный округ и оплаты лизинговых платежей за новые воздушные суда. «Предварительная оценка [необходимых субсидий со стороны] правительства – 5–7 млрд руб. Истина где-то посередине», – сказал Чекунков.

В марте **вице-премьер** и полпред президента на Дальнем Востоке Юрий Трутнев говорил, что компании потребуется дополнительная субсидия в 3,5 млрд руб. для ведения операционной деятельности.

**Сейчас финансовая модель компании дорабатывается совместно с Минэкономразвития, Минфином и Минпромторгом, а также Сахалинской областью** (там зарегистрирована «Аврора»), сообщили РБК в **пресс-службе Минтранса**. По словам Чекункова, новые параметры, уточненные с помощью ВЭБа, представят на согласование в правительство в начале июня. «Фонд ВЭБ.ДВ (ранее назывался Фонд развития Дальнего Востока) попросили посмотреть финансовую модель авиакомпании, но пока ни участие фонда, ни участие ВЭБ.РФ подтвердить мы не можем», – сообщили РБК в **пресс-службе ВЭБа**.

Кто будет владеть перевозчиком

В акционерный капитал компании должны войти все 11 регионов Дальневосточного федерального округа. У Сахалинской области останется 49% акций, остальные акции (51%) будут поделены пропорционально между десятью остальными регионами. У федерального правительства будет «золотая акция». При этом региональные власти должны были передать «Авроре» не менее 25% долей в авиакомпаниях «Якутия» и «Полярные авиалинии» (принадлежат Республике Саха), «Хабаровские авиалинии», «Чукотавиа», Камчатское авиационное предприятие и «Амурская авиабаза», указано в одной из презентаций по созданию дальневосточного авиаперевозчика, подготовленных Минвостокразвития. У РБК есть копия, ее подлинность подтвердил топ-менеджер одной из авиакомпаний – участниц проекта.

Обмен акциями завершится после согласования финансовой модели, сказал РБК глава Минвостокразвития. «Не все регионы получили 5%. Некоторые продолжают оценку своих предприятий, но они убыточные, необходима оптимизация», – объяснил он.

Чего еще не хватает для работы новой компании

Маршрутная сеть дальневосточной компании будет состоять из 435 местных и 100 региональных направлений. В презентации Минвостокразвития указано, что для реализации проекта нужно отдельно выделить дальневосточные перевозки в постановлении правительства № 1242 (касается субсидирования всех региональных рейсов в обход Москвы) с финансированием не менее 4,2 млрд руб. ежегодно.

На реализацию постановления в 2021 году предусмотрено 7,7 млрд руб., в 2022 и 2023 годах – по 9,3 млрд руб., сообщили в **пресс-службе** Минфина. В этом году в программу вошли 326 маршрутов, но из дальневосточных перевозчиков, которые станут частью объединенной компании, их выполняет только «Якутия» (получила субсидии на пять маршрутов), следует из данных **Росавиации**.

Финансирование работы единой авиакомпании пойдет по отдельной программе, так как постановление правительства не охватывает местные авиалинии и не отвечает условиям работы воздушного транспорта на Дальнем Востоке, полагает Сухореврик. Сейчас местные рейсы (то есть внутри одного субъекта) выполняются за счет средств региональных бюджетов. По его словам, для возможности субсидирования местных маршрутов из федерального бюджета **Минтранс** может подписать отдельное соглашение с авиакомпаниями – участницами проекта.

До конца не решен вопрос и с передачей перевозчику новой российской авиатехники – одна из основных целей проекта. План поставок 45 самолетов (восемь Superjet 100, а также Ил-114-300, L-410 и девятиместный «Байкал») согласован, говорил в апреле гендиректор Государственной транспортной лизинговой компании (ГТЛК) Евгений Дитрих. Но ГТЛК пока не подтвердили выделение бюджетных денег на проект, твердые контракты не подписаны, говорит источник, близкий к лизинговой компании. «Находимся в процессе обсуждения поставок самолетов для единой дальневосточной авиакомпании», – сообщил представитель ОАК, отказавшись от дальнейших **комментариев**. РБК направил запрос в ГТЛК.

По словам Сухореврика, наиболее выигрышным вариантом для проекта будет покупка авиатехники государством с последующей ее передачей в эксплуатацию единой авиакомпании. Тогда стоимость владения воздушными судами не будет учитываться в тарифообразовании, что положительно скажется на стоимости билетов, сказал он.

<https://www.rbc.ru/business/02/06/2021/60b61a289a79472e5319d2e5>

### **РОССИЯ 24; 2021.06.01; ЛУКАШЕНКО ПОПРОСИЛ ПУТИНА ПОДУМАТЬ, КАК БЕЛОРУСАМ ПОПАСТЬ В КРЫМ. НОВОСТИ НА «РОССИИ 24»**

Александр Лукашенко сообщил о том, что Россия и Белоруссия прорабатывают вопрос об открытии авиарейсов в Крым. По его словам, на полуострове у них свой санаторий.

<https://www.vesti.ru/video/2303958>

На ту же тему:

<https://www.vesti.ru/video/2303982>

### **РОССИЯ 1; 2021.06.01; АЭРОПОРТ ТАМБОВ ОТКРЫВАЕТ ЛЕТНЕЕ АВИАСООБЩЕНИЕ. ВЕСТИ**

Всего два часа – и вот уже пляж Черноморского побережья. Аэропорт Тамбов сегодня открывает летнее авиасообщение. Работать по этому графику планируют до конца бархатного сезона, то есть до 30 сентября. Сегодня тамбовчане полетят в Сочи и Симферополь. Это ежегодны курортные рейсы.

<https://www.vesti.ru/video/2304135>

### **РОССИЯ 1; 2021.06.01; МЕЖДУ ПЕТЕРБУРГОМ И ВЛАДИВОСТОКОМ ВОЗОБНОВИЛОСЬ ПРЯМОЕ АВИАСООБЩЕНИЕ. ВЕСТИ**

Первый беспересадочный рейс из Санкт-Петербурга встретили во Владивостоке. Прямое сообщение между городами возобновилось впервые с 2015 года. Новый маршрут будет пользоваться популярностью. Он позволит пассажирам сэкономить не только время, но и деньги.

<https://www.vesti.ru/video/2304027>

### **РОССИЯ 1; 2021.06.01; МИНЕРАЛЬНЫЕ ВОДЫ И БЕЛГОРОД СОЕДИНИЛ ПРЯМОЙ РЕЙС. ВЕСТИ**

Минеральные Воды и Белгород соединит прямой авиарейс. Первый самолет с белгородскими туристами ждут уже сегодня.

<https://www.vesti.ru/video/2303934>

### **РОССИЯ 1; 2021.06.02; АВТОМАТИЧЕСКОЕ ВЗЫСКАНИЕ ШТРАФОВ ЗА НАРУШЕНИЕ ПДД: ПЛЮСЫ И МИНУСЫ. УТРО РОССИИ**

В скором времени штрафы смогут не только выписывать, но и списывать: Минюст выступил с инициативой об автоматическом взыскании долгов по автомобильным нарушениям. Водителей успокаивают: система не будет торопиться, правила останутся прежними, а у нарушителя будет время обжаловать наказание или заплатить половину в рамках льготного периода. Однако многие автомобилисты и автоюристы видят в проекте противоречия.

<https://www.vesti.ru/video/2304073>

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2021.06.02; ДОРОЖНЫЕ РАБОТЫ; КАК РОССИЯ СОЗДАЕТ СОВРЕМЕННЫЕ ТРАНСПОРТНЫЕ СЕТИ

Транспортные сети в современном мире становятся не просто условием развития экономики, они меняют экономический ландшафт целых регионов. Россия формирует собственный инфраструктурный каркас.

Предполагается развитие всех видов транспорта. Объем грузоперевозок по внутренним водным путям России к 2030 году должен вырасти до 180 млн тонн, отмечают в **Минтрансе**. Для этого потребуется обеспечить глубину минимум в четыре метра к 2030 году на всей протяженности единой глубоководной системы.

Железнодорожные пути развиваются в составе транзитных коридоров. По объемам транзитной перевозки между Азией и Европой лидируют Байкало-Амурская магистраль и Транссиб. Сейчас по этому маршруту ежегодно проходит 120 млн тонн грузов. К 2024 году поток планируется увеличить до 180 млн тонн, а к 2030 году – до 260-280 млн тонн.

Автотранспорт меньше задействован в транзите. Но он обладает высокой маневренностью, обеспечивает перевозки непосредственно от отправителя до получателя, говорит заведомом комплексного развития транспорта НИИ автомобильного транспорта Татьяна Михеева. На автотранспорт в России уже приходится около двух третей всех грузовых перевозок, и эта доля может еще вырасти. В России планируется создать опорную сеть дорог, построить новые скоростные трассы, такие как Москва – Казань с продлением до Екатеринбурга.

Интегрировать все виды транспорта в одну систему призваны цифровые технологии. Для бизнеса от перехода на «цифру» зависят новые возможности внедрения электронного документооборота с государством, беспшовности прохождения административных процедур и выстраивания мультимодальной грузовой и пассажирской логистики, отмечает директор ассоциации «Цифровой транспорт и логистика» Антон Замков. **Минтранс** с отраслевыми компаниями разрабатывает стратегию цифровой трансформации. Итоги работы будут озвучены на ПМЭФ-2021, добавляет он.

<https://rg.ru/2021/06/01/kak-rossiia-sozdaet-sovremennye-transportnye-seti.html>

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; АЛЕКСЕЙ ТРАПЕЗНИКОВ, АННА ШЕПЕЛЕВ; 2021.06.02; УДАРИЛИ ПО БЕЗДОРОЖЬЮ

С началом теплого сезона во всех регионах началось обновление сельских дорог. Многие трассы, ведущие к райцентрам, не ремонтировали

десятилетиями, а ведь именно от них зависит доступность в этих местах образования, здравоохранения, соцобслуживания.

В Самарской области приступили к ремонту 12-километровой дороги между селами Чубовка и Сырейка. Капитально обновят и мост через реку Падовка, на котором делали только ямочный ремонт. Все это обойдется в 200 миллионов.

Представитель подрядчика Сергей Лященко рассказал, что проезжую часть расширят до семи метров. «И сбудется давняя мечта чубовцев о тротуарах по улице Советской, – рассказал глава сельского поселения Чубовка Алексей Авдеев. – Здесь все ходят в магазин, а дети в школу». В селе появятся пешеходные переходы, дорожные знаки, две автобусные остановки, барьерное ограждение. К осени планируют сдать.

В Пермском крае отремонтируют построенную более 50 лет назад дорогу от села Гамово до деревни Сакмары. Она единственная, которая соединяет деревню с краевым центром и ближайшими поселениями.

Ремонта единственной дороги очень ждут 140 жителей, в том числе 39 детей. В Сакмарах нет соцучреждений и крупных магазинов, а поездка в районный или краевой центры из-за плохой дороги становится настоящим испытанием. «Мы хотим, чтобы нам сделали дорогу, ведь наша деревня растет, в ней строятся новые дома», – пояснила местная жительница Надежда Печенкина. Это она обратилась к главе региона с просьбой восстановить дорогу. Особенно опасно ехать по ней в темноте – освещения нет, поэтому выбоин не видно. По словам министра транспорта Пермского края Андрея Алякринского, уже разработана проектно-сметная документация. А всего в Прикамье планируют отремонтировать более 800 километров дорог.

Есть такие проекты и в других российских регионах. Благодаря нацпроекту «Безопасные качественные дороги» ситуация с сельскими трассами начала меняться к лучшему. А вместе с ними изменится и качество жизни селян.

Триста жителей Каменной Лубны в Липецкой области десять лет ждут ремонта изношенной дороги. Школьников возят за 25 километров, а автобус до больницы ходит один раз в два дня. В 2022 году ремонт дороги закончат. И можно будет продлить маршрут автобуса до Каменной Лубны, который ходит уже три раза в день, а детей возить в школу всего за семь километров от поселка.

<https://rg.ru/2021/06/01/reg-pfo/v-regionah-nachalos-obnovlenie-selskih-dorog.html>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ЭКОНОМИКА СЕВЕРО-ЗАПАДА; УЛЬЯНА  
ВЫЛЕГЖАНИНА; 2021.06.02; АВТОБУСЫ КУПЯТ В ЛИЗИНГ;

### МУНИЦИПАЛИТЕТЫ СЗФО ОБНОВЯТ ПАССАЖИРСКИЙ ТРАНСПОРТ ЗА СЧЕТ НАЦПРОЕКТА И СОБСТВЕННЫХ РЕСУРСОВ

В Вологодской области вышли на линию новые автобусы, купленные в рамках национального проекта «**Безопасные качественные дороги**» (БКД). Череповец стал единственным представителем Северо-Запада в списке агломераций, которые в этом году обновят общественный транспорт за счет средств БКД.

Мероприятия реализуются в рамках федерального проекта «Модернизация пассажирского транспорта в городских агломерациях», который является частью национального проекта. Планируется, что до 2030 года новый транспорт выйдет на линии в 105 городах. В 2021-м конкурсный отбор прошли 13 муниципалитетов, туда поставят более четырехсот автобусов и троллейбусов. На эти цели федеральная казна направит три с половиной миллиарда рублей.

Город металлургов и химиков до конца года получит 35 автобусов. 17 из них вышли на городские маршруты в мае. Еще 18 автобусов большого класса приедут в город в третьем квартале. Все транспортные средства работают на газомоторном топливе.

– Это не только экономично, но и безопасно, – подчеркивает заместитель губернатора Вологодской области Антон Стрижов. – Содержание вредных веществ значительно ниже допустимых установленных пределов, что особенно актуально для крупных городов. Автобусы, работающие на газовом топливе, – одно из самых перспективных направлений развития автомобильного транспорта общего пользования. Автобусы также доступны для пассажиров с ограниченными возможностями здоровья.

Федеральная поддержка осуществляется с применением лизингового механизма. Перевозчики из муниципалитетов, прошедших конкурсный отбор, получили право купить автобусы и троллейбусы с 60-процентной скидкой.

Оказаться в числе участников проекта по модернизации общественного транспорта было непросто. От победителей требовалось продемонстрировать высокий уровень развития пассажирской транспортной сферы по нескольким критериям. К примеру, федеральная комиссия учитывала наличие в автобусах бесконтактных систем оплаты проезда, организацию выделенных полос движения, строгое соблюдение расписания.

Реализация мероприятий по обновлению подвижного состава городского пассажирского транспорта в рамках нацпроекта стартовала еще в прошлом году. Тогда 14 агломераций, прошедшие конкурсный отбор, получили 654 транспортных средства.

Среди получателей поддержки также оказался Череповец. В общей сложности благодаря **дорожному нацпроекту** череповецкий автопарк пополнили более полусотни новых единиц общественного транспорта.

Агломерации Северо-Запада, не ставшие участниками нового федерального проекта, ищут другие ресурсы для модернизации общественного транспорта. К примеру, в Калининграде покупка новых транспортных средств планируется в лизинг на условиях регионального и муниципального софинансирования. В этом году в столицу самого западного российского региона приедут сразу 16 новых трамваев. Первый из них ожидают в конце августа, остальные – осенью.

А в Санкт-Петербурге на днях одобрили масштабную программу развития городского электротранспорта, которая подразумевает полное обновление трамвайного и троллейбусного парков к 2028 году. Если говорить о промежуточных результатах, почти 500 трамваев и 400 троллейбусов городу предстоит приобрести до 2025 года.

Кстати, в прошлом году петербургское государственное унитарное предприятие уже провело масштабное обновление троллейбусного парка, закупив 142 единицы подвижного состава. В результате 17 троллейбусов, обладающих достаточными ресурсами для перевозки пассажиров, оказались в Северной столице невостребованными. Их подарили петрозаводскому муниципальному перевозчику. В этом году петербургский транспорт вышел на линию в столице Карелии.

<https://rg.ru/2021/06/01/reg-szfo/municipaliteti-severo-zapada-obnoviat-passazhirskij-transport.html>

### **ТАСС; 2021.06.01; ПЕСКОВ: ИНСПЕКТОРЫ ИЗ РФ ПРОВЕРИЛИ УСЛОВИЯ ДЛЯ ВОЗОБНОВЛЕНИЯ СООБЩЕНИЯ С КУРОРТАМИ ЕГИПТА**

Российские специалисты проинспектировали условия для возобновления авиасообщения с курортами Египта, окончательное решение примет оперштаб правительства. Об этом заявил во вторник журналистам **пресс-секретарь Президента России Дмитрий Песков**.

«Действительно, такие инспекционные поездки имели место, наши специалисты на месте со всем ознакомились. После того, как будут сделаны все доклады в оперативный штаб правительства, именно штабом будет принято соответствующее решение», – сказал он.

Песков не стал говорить о точных датах возобновления авиасообщения. «Я не берусь предвосхищать. Даты – это прерогатива оперштаба», – сказал он.

О приезде группы российских экспертов для контрольной инспекции международных аэропортов курортных городов Египта сообщили в воскресенье ТАСС в Египетской холдинговой компании по управлению аэропортами и организации воздушного движения.

<https://tass.ru/obschestvo/11526601>

### **ТАСС; 2021.06.01; ТРУТНЕВ: СИТУАЦИЯ НА ПУНКТАХ ПРОПУСКА В ДФО НЕГАТИВНО ВЛИЯЕТ НА ЗАПУСК ИНВЕСТПРОЕКТОВ**

Ситуация на **пунктах пропуска** на Дальнем Востоке негативно влияет на международные экономические связи и реализацию инвестиционных проектов, заявил **вице-премьер** – полпред президента в Дальневосточном федеральном округе (ДФО) Юрий Трутнев.

«По словам **вице-преьера**, ситуация на **пунктах пропуска** негативно влияет на развитие международных экономических связей и запуск новых инвестиционных экспортно ориентированных проектов», – сказано в сообщении **пресс-службы** аппарата полпреда по итогам совещания по вопросу функционирования и развития международных **пунктов пропуска** через границу РФ в Приморском крае.

На территории ДФО функционируют 58 **пунктов пропуска**, в том числе 14 **пунктов пропуска** в Приморском крае. Реконструкция **пунктов пропуска** осуществляется в рамках федеральной целевой программы «Государственная граница Российской Федерации» и госпрограммы «Развитие транспортной системы», в которую с 1 января этого года включены мероприятия нацпроекта «Международная кооперация и экспорт». В рамках программ предусмотрены мероприятия по 25 дальневосточным (одному воздушному, шести железнодорожным, семи морским и 11 автомобильным) **пунктам пропуска**.

В **пресс-службе** напомнили, что федеральным и региональным органам исполнительной власти был дан ряд поручений главой государства и правительством РФ по реализации мероприятий строительства, реконструкции и оснащения **пунктов пропуска** через границу РФ на территории Дальнего Востока, ответственными за строительство и реконструкцию являются **Минтранс России** и Росгранстрой. Вместе с тем, подчеркнули в аппарате, большая часть поручений не выполнена. Не введены **пункты пропуска** по федеральной целевой программе «Государственная граница Российской Федерации на 2012-2021», не приняты кардинальные меры по увеличению пропускной способности автомобильных погранпереходов.

«Мы говорим о конкурентности страны на мировом рынке, о развитии Дальнего Востока. В дальневосточные регионы мы привлекаем бизнес,

создаем новые инвестиционные проекты для того, чтобы люди потом могли продать свою продукцию, в том числе за рубеж. А грузы простаивают, поставки срываются», – цитирует **пресс-служба** слова Трутнева.

На совещании также было отмечено, что меры по недопущению распространения коронавирусной инфекции существенно затруднили пропускную способность **пунктов пропуска**, а сотрудники контрольных органов работают в ненадлежащих условиях. В марте 2019 года Трутнев дал поручение усилить взаимодействие между Россельхознадзором и ветеринарными службами субъектов РФ, поручалось также определить ответственный орган, обеспечить строительство необходимых объектов на каждом погранпереходе, однако выполнены поручения не были.

<https://tass.ru/ekonomika/11532405>

### **КОММЕРСАНТЪ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2021.06.02; ДОДЕНЬЖЕНИЯ НАРОДНОГО ХОЗЯЙСТВА; ГОСУДАРСТВО СМЕНИЛО ФОКУСЫ ИНФРАСТРУКТУРНЫХ ИНВЕСТИЦИЙ**

Пандемия привела к трансформации государственных инвестиций в инфраструктуру: наблюдается резкий рост вложений в цифровизацию (на 60% к 2019 году) и медицину (на 42%), подсчитали в InfraOne. Из транспортных отраслей лучше всего себя чувствует автодорожное строительство, тогда как создание железнодорожной инфраструктуры сдерживается медленным освоением средств. Важным следствием пандемии, по мнению экспертов, стало то, что она дала государству повод сдвинуть горизонты планирования инфраструктурных проектов на 2030 год.

Пандемия привела к сдвигу фокусов в инфраструктурных инвестициях, следует из аналитического отчета InfraOne. Так, вложения в федеральные проекты по цифровизации увеличились в 2020 году на 60%, до 149 млрд руб. Аналитики полагают, что эти инвестиции сохранятся на уровне 195–230 млрд руб. в год. Пойдут в основном на государственные системы, информационную безопасность и создание общей инфраструктуры, поэтому потребность в частных вложениях в этом направлении сохранится.

В транспортной инфраструктуре фокус сместился на автодороги: по оценкам InfraOne, бюджетные расходы здесь выросли на 11,7%, до 845,5 млрд руб., а всего до 2025 года в дороги планируется вложить 3,75–4,15 трлн руб. По базовому сценарию InfraOne, основные цели по нацпроекту «Безопасные и качественные дороги» будут достигнуты досрочно уже в 2023 году: вовремя будет сдан и самый дорогой концессионный проект – мост через Волгу с обходом Тольятти, и четвертый мост через Обь в Новосибирске, но магистраль Москва–Казань–Екатеринбург успеют построить лишь до Казани.

В других сегментах резкого роста не наблюдается: в железных дорогах государство сфокусируется на втором этапе расширения Восточного полигона, «но необходимая скорость освоения средств (160–180 млрд руб. ежегодно) превышает обычную вдвое и может сдерживаться дефицитом строительных мощностей».

В базовом сценарии InfraOne большую часть второго этапа расширения БАМа и Транссиба удастся реализовать до 2025 года, вовремя запустят три участка МЦД, заключат концессионное соглашение на ВСМ Москва–Петербург, а Северный широтный ход хотя и построят, но с опозданием на пару лет относительно намеченного 2023 года.

Замгендиректора ИПЕМ Владимир Савчук отмечает, что автодороги напрямую принадлежат государству, а железные дороги находятся в собственности ОАО РЖД. Способность монополии инвестировать ограничена ее кредитными возможностями и тарифными доходами, поясняет эксперт, и «было бы хорошо, если бы государство принимало большее участие в финансировании железных дорог, особенно пассажирских проектов».

Особенно пострадали от кризиса инвестиции в аэропорты и морские порты.

По оценке InfraOne, количество реконструируемых за государственный счет аэропортов уменьшится с 66 до 58, расходы на региональные аэропорты сократятся в ближайшие три года на 30% по сравнению с планами до пандемии. А федеральный проект «Морские порты России» при принятии бюджета на 2021–2023 годы урезали более чем вдвое, до 65,5 млрд руб.

Общие вложения в инфраструктуру выросли на 12,6%, почти до 2,4 трлн руб. При этом аналитики отмечают, что далеко не все изменения в направлениях инвестиций можно объяснить пандемией. Глава InfraOne Research Александра Галактионова полагает, что на структуру и динамику вложений серьезно повлияла состоявшаяся в начале 2020 года смена правительства. Но пандемия подстегнула вложения в «критичную инфраструктуру» – в основном в здравоохранение и сопутствующие объекты, телеком, автодороги, уточняет эксперт, а также «дала властям повод в целом сдвинуть горизонты планирования до 2030 года».

<https://www.kommersant.ru/doc/4838194>

**КОММЕРСАНТЪ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; 2021.06.02; ОАО РЖД ВЗГРУЗНУЛОСЬ; МАЙСКАЯ ПОГРУЗКА ОКАЗАЛАСЬ РЕКОРДНОЙ**

На фоне роста цен на мировых товарных рынках ОАО РЖД поставило исторический рекорд месячной погрузки: в мае было погружено 110,9 млн тонн, что больше, чем в любом отдельно взятом месяце последнего десятилетия. Основным драйвером стал дорожающий уголь, погрузка

которого увеличилась в мае на 17,8%, до 31,7 млн тонн, а по итогам пяти месяцев – на 9,4%, до 155 млн тонн. По мнению экспертов, конъюнктура мировых рынков благоприятствует российскому экспорту, но с начала года показатели как погрузки, так и грузооборота пока не вышли на доковидный уровень.

Погрузка на сети ОАО РЖД в мае поставила исторический месячный рекорд – 110,9 млн тонн. В последнее десятилетие близкие объемы погрузки были зафиксированы в мае 2018 года (110,3 млн тонн) и в декабре 2017 года (110,2 млн тонн).

Погрузка за пять месяцев составила 525,7 млн тонн, превзойдя прошлогодний показатель на 3,5% и лишь немного отстав от высоких 2018 и 2019 годов – на 1,7% и 1,1% соответственно. Заметно выросла погрузка угля: месячный показатель увеличился на 17,8% к 2020 году, составив 31,7 млн тонн (это лучший майский результат за десятилетие), объем пяти месяцев – на 9,4%, до 155 млн тонн. Рост поставок угля вызван резким ростом цен, в том числе в Европе, где стоимость энергетического угля уже приближается к \$100 за тонну CIF ARA.

Значительный рост также наблюдался по контейнерам (на 6,3%, до 44,5 млн тонн), химическим и минеральным удобрениям (на 5,6%, до 27,4 млн тонн), промышленному сырью и формовочным материалам (на 6,7%, до 13,6 млн тонн) и зерну (на 14%, до 11 млн тонн). Положительную динамику также продемонстрировали кокс, лом, черные металлы, цемент, лесные грузы и руда. При этом в январе–мае упала погрузка нефти и нефтепродуктов (минус 2,2%, до 89,9 млн тонн), строительных грузов (минус 3,3%, до 49,4 млн тонн), а также железной и марганцевой руды, химикатов и соды.

В ОАО РЖД “Ъ” пояснили, что основной вклад в динамику погрузки вносят каменный уголь и удобрения, что связано с ростом цен на эту продукцию на мировых рынках, увеличением как экспорта, так и внутрироссийских поставок.

Благоприятная конъюнктура сказывается и на объемах перевозок черных металлов, которые вышли в плюс, добавляют в монополии, усилила рост погрузка металлолома. Также в монополии говорят, что рекорд был поставлен за счет целенаправленных усилий по привлечению грузов, а также реализации проектов по развитию инфраструктуры и ввода новых перевозочных мощностей, прежде всего на **Восточном полигоне** и на подходах к портам юга и северо-запада.

Глава «Infoline-Аналитики» Михаил Бурмистров отмечает, что конъюнктура мирового рынка сырья благоприятствует российскому экспорту: мировая экономика восстанавливается, спрос растет быстрее, чем предложение, а масштабная эмиссия доллара способствует повышению цен. При этом 2021

год был существенно холоднее, чем 2020 год, что стимулировало спрос на энергоносители и способствовало повышению цен на энергетический уголь, говорит эксперт. При этом он считает, что сравнение с пандемическим 2020 годом не вполне релевантно, и корректнее брать для анализа 2019 год.

Так, в рекордном по погрузке мае 2021 года (рост к маю 2019 года на 4,3%) грузооборот вырос всего на 1,4%, а за пять месяцев относительно января–мая 2019 года и погрузка, и грузооборот снизились, отмечает эксперт.

По его словам, продолжается ухудшение качества грузовой базы в связи со снижением перевозок нефтеналивных грузов, стагнацией в перевозках черных металлов, которые так и не восстановились после резкого падения в 2020 году, несмотря на благоприятную ценовую конъюнктуру. Устойчиво позитивная динамика сохраняется в контейнерных перевозках, в то время как на рынке лома и зерновых грузов ситуация будет ухудшаться в связи с экспортными пошлинами, полагает господин Бурмистров.

<https://www.kommersant.ru/doc/4838233>

### **ИЗВЕСТИЯ; ИВАН ПЕТРОВ; 2021.06.02; УГОЛ ПАДЕНИЯ: ЗАЦЕПИНГ УБИВАЕТ МОЛОДЫХ РОССИЯН; ПОКЛОННИКИ ЭКСТРЕМАЛЬНОГО РАЗВЛЕЧЕНИЯ ОСТАЮТСЯ ИНВАЛИДАМИ И ПОГИБАЮТ**

С началом летнего сезона совпало сразу несколько трагических происшествий с подростками на железнодорожном транспорте. Причина увечий – так называемый зацепинг (он же трейнсерфинг), катание на крышах, буферах и других внешних частях железнодорожных составов. Разумеется, ни власть, ни общество не могут безразлично относиться к этой серьезной проблеме. Что делается для борьбы с этой опасной «забавой», выясняли «Известия».

Наверх за инвалидностью

Переломом позвоночника и ожогом 70% тела закончилась попытка двух несовершеннолетних прокатиться на электропоезде в Вологде. 25 мая приятели залезли на крышу состава у станции Вологда-2, после чего одного из них ударило током. 13-летний мальчик получил сильный удар током, загорелся и упал вниз, его приятель испугался и убежал. Потушил несчастного с помощью огнетушителя помощник машиниста, заметивший яркую вспышку на крыше состава, сообщает Северо-Западное управление на транспорте СКР. В крайне тяжелом состоянии несовершеннолетний доставлен в областную детскую больницу. Возбуждено уголовное дело по статье о нарушении правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта.

Подобная трагедия случилась и в Нижегородской области – госпитализирован 17-летний подросток с ожогами более 50% поверхности

тела. Он вместе с другом хотел сделать селфи на крыше электропоезда. По данным Минздрава, потерпевший получил разряд в 27 тыс. вольт. Следователи проводят проверку.

По данным управления на транспорте МВД по ЦФО, на апрель текущего года только в Центральной России погибли девять зацеперов.

«Статистика показывает снижение количества случаев зацепинга на 10% в этом году по сравнению с началом прошлого года. Однако эта статистика не совсем успокаивает: далеко не все факты мы можем выявить», – сообщил руководитель Управления охраны общественного порядка УТ МВД России по ЦФО подполковник полиции Валерий Свистунов.

### Как быть с агитацией

В апреле на проблему с зацеперами обратил внимание глава Следственного комитета Александр Бастрыкин. Он указал на необходимую профилактическую работу в этой области. В частности, он обратил внимание на судьбу 11-летнего ребенка, лишившегося в декабре 2020 года из-за зацепинга ног. Аркадий Аксёнов и его мама Мария согласились помогать силовикам бороться с пропагандой смертельного увлечения. Мужественный мальчик снимается в видеороликах, где откровенно рассказывает свою историю, чтобы уберечь других ребят от беды.

В Совете Федерации весной предложили привлекать к агитации против зацепинга популярных у подростков поп-музыкантов и рэперов. Кроме того, сенаторы подчеркнули важность обустройства материальной базы для спортивного досуга подростков.

«Понятно, что остановить [подростков] только запретительными мерами будет сложно. А вот предоставить альтернативу – построить скейт-парки, делать другие действия в этом направлении, [вести] контрпропаганду – вот это очень важно. Это повод [действовать] для молодежных объединений, организаций. Нужно привлекать лидеров общественного мнения, рэперов. Зацепинг – это ведь добровольное самоубийство», – сообщил во время пресс-конференции сенатор Владимир Круглый. Правда, пока никто из известных музыкантов не заявил о готовности участвовать в подобных акциях.

### Кто становится зацепером

В «Методических рекомендациях по профилактике зацепинга» (есть в распоряжении «Известий»), адресованных специалистам по борьбе с безнадзорностью, дается характеристика основного сегмента нарушителей. Для них характерны склонность к рискованному поведению, потребность в автономии, потребность изменения своего статуса в социуме, дисгармоничность личности. Кроме того, есть и социальные факторы этой проблемы – часто родители зацеперов не занимаются их воспитанием, не

способны наладить с ними контакт, организовать совместную деятельность. Согласно данным социологов, зацеперы рассматривают свое увлечение как возможность доказать окружающим, что они могут сделать больше, чем простые люди («пройти путь героя»), найти новые ощущения. Многие подростки полагают, что таким образом они смогут улучшить свою физическую форму.

Чаще всего несчастные случаи происходят из-за потери равновесия во время движения; обрыва конструкций из-за подпила, усталости металла, ржавчины; соскальзывания с поезда из-за обледенения поручней, резкого рывка состава или сильного ветра. Смерть несут и препятствия по ходу движения (платформы, светофорные столбы, мосты, порталы тоннелей). Особую опасность таит в себе запрыгивание на ходу на подножки товарных вагонов – дети гибнут из-за падения на рельсовый путь под колесо. Кроме того, большой риск грозит при соприкосновении (из-за электродуги) с контактной сетью, токоприемником, тормозным резистором и близости к токоведущим высоковольтным шинам.

### Битва с модой

Эксперты обращают внимание и на опасность социального фактора. «[Подростки] объединяются в сообщества, используя интернет, и пополняют свои ряды несовершеннолетними экстремалами. В основном эти группы формируются из несовершеннолетних, состоящих на учете в комиссии по делам несовершеннолетних», говорится в методичке. Специалисты обращают внимание на то, что в подобных группах формируется циничное отношение к тем членам сообщества, которые погибли или стали инвалидами.

Профилактика – это не только беседы с подростками в школах и других учебных заведениях. Сегодня это и работа в соцсетях. Но, увы, у тематических видео и постов об опасности зацепинга в тысячи раз меньше просмотров, чем у рекламирующих смертельно опасное развлечение блогеров. С 2018 года Роскомнадзор начал борьбу с запретным контентом в Сети. В 2020 году ведомство заблокировало около полумиллиона материалов с деструктивной информацией, сообщил замглавы службы Вадим Субботин на итоговом заседании коллегии. В эту цифру, помимо зацепинга, также входят и ресурсы с другим опасным контентом. Субботин отметил активность граждан, сообщающих о вредном содержании – число жалоб на странички увеличилось в 16 раз.

– Процесс удаления опасной информации достигает по времени от одного до трех часов с момента выявления. Это те цифры, на которые в ближайшее время нам нужно ориентироваться по всему сегменту социальных сетей, – сказал Субботин.

Однако, по мнению главы Ассоциации профессиональных пользователей соцсетей и мессенджеров Владимира Зыкова, блокирование соцсетей с появлением TikTok стало малоэффективным.

– Там видео расходуется довольно быстро на большую аудиторию, и даже если его удалят через сутки, то охваты у видео могут быть десятки тысяч, – говорит Зыков. По его словам, удаление видео – это борьба не с причинами, а со следствием. И до тех пор, пока в этом сегменте не будет налажена быстрая работа, существенных изменений ждать не приходится.

Те, кто собирает аудиторию на опасном контенте, неплохо зарабатывают.

– Правда, заработок косвенный, на рекламодателе. Плюс если есть просмотры на YouTube и подключена монетизация, то заработок идет на просмотрах. Стримы же популярны тогда, когда «форсят» на приличную аудиторию.

Что с ответственностью

Проблема стоит на повестке не первый год, поскольку ведет к росту травматизма и смертности в уязвимой детской и подростковой среде.

– В целях противодействия такому явлению регулярно проводятся рейды, ведется профилактическая работа, обсуждаются различные законодательные инициативы, направленные на усиление ответственности, – говорит Ольга Митева, член Ассоциации юристов России.

Однако радикального снижения популярности зацепинга не происходит. В том числе из-за отсутствия в законе существенных юридических последствий как для взрослых, так и для несовершеннолетних зацеперов.

– На настоящий момент ответственность зацеперов установлена нормами КоАП. Так, ст. 11.17 КоАП РФ закрепила, что посадка или высадка граждан на ходу поезда либо проезд на подножках, крышах вагонов или в других не приспособленных для проезда пассажиров местах влечет наложение штрафа в размере 100 рублей, – поясняет Митева.

По словам юриста, субъектом правонарушения является лицо, достигшее возраста 16 лет. Если же на подножке поезда проехал подросток до 16 лет, то родителям или иным законным представителям грозит административная ответственность по ст. 5.35 КоАП РФ в виде предупреждения или наложения административного штрафа в размере от 100 до 500 рублей.

– Как следует из указанных законоположений, ответственность можно назвать необоснованно мягкой, поскольку штрафы в размере 100 рублей не будут способствовать исправлению правонарушителя, более того, они могут спровоцировать возникновение ощущения безнаказанности, что прямо

противоречит цели института юридической ответственности, – считает Митева.

<https://iz.ru/1169858/ivan-petrov/ugol-padeniia-zatceping-ubivaet-molodykh-rossiian>

**ВЕДОМОСТИ; ВАСИЛИЙ МИЛЬКИН; 2021.06.02; МЕТАЛЛУРГИ ДОГОВОРИЛИСЬ О СКИДКЕ; СНИЖЕНИЕ СТОИМОСТИ МЕТАЛЛОПРОДУКЦИИ ДЛЯ ГОСЗАКАЗА – РАЗОВАЯ МЕРА, КОТОРАЯ НЕ РЕШИТ ПРОБЛЕМУ КОМПЛЕКСНО, СЧИТАЮТ ЭКСПЕРТЫ**

Минпромторг РФ и руководители российских металлургических компаний приступили к согласованию мер для снижения стоимости металлопродукции, идущей на исполнение госзаказов, сообщило министерство. Это стало итогом совещания у министра промышленности и торговли Дениса Мантурова, в котором приняли также участие представители Минфина и Минэкономразвития.

Согласно сообщению Минпромторга, в ходе совещания достигнута договоренность об обеспечении исполнителей гособоронзаказа металлопродукцией по зафиксированной в контрактах цене и заключении с металлургами прямых долгосрочных контрактов по государственным стройкам с формульным ценообразованием.

Два источника «Ведомостей» в компаниях – участницах совещания сообщили, что в нем приняли участие руководители и владельцы всех крупнейших российских компаний в сфере черной металлургии, а также крупнейших игроков сектора цветной металлургии – «Русала» и «Норильского никеля».

В Минпромторге сообщили, что на совещании предварительно обсуждалась возможность введения практики закупок металлопродукции в Росрезерв, чтобы в периоды высокого спроса интервенциями металла на рынках сбивать цену. Вопросы дополнительных налоговых изъятий из отрасли в ходе совещания не затрагивались, добавили в министерстве.

Предполагалось, что центральными вопросами совещания будут ценообразование в российском металлургическом секторе и механизмы предполагаемых изъятий у металлургов в пользу государства сверхдоходов, полученных в результате роста цен на металлы, сообщили «Ведомостям» три источника, знакомых с подготовкой мероприятия. Так, в декабре 2020 г. цена на стальную арматуру выросла на 40% к ноябрю, сообщил **вице-премьер Марат Хуснуллин**. По данным Национального объединения строителей, которые приводит ТАСС, с марта по май 2021 г. отдельные виды арматуры подорожали более чем на 40%. Причины, которые указывают сами металлурги, – рост цен на металлы на мировых рынках, связанный с высоким

спросом на фоне отмены ограничительных мер в ходе пандемии коронавируса.

Эксперты оценили план **Белоусова** по изъятию у металлургов 100 млрд руб.

Существуют диспропорции в налогообложении добывающих компаний и металлургических, считают эксперты.

Два источника «Ведомостей» в компаниях – участницах совещания отметили, что механизмы изъятия были затронуты. «Вместо этого [изъятий] в ходе совещания Минпромторг призвал интенсифицировать вопрос предоставления скидок по госстройкам», – пояснил один из источников. Он добавил, что по итогам совещания будут представлены консолидированные предложения премьеру-министру РФ **Михаилу Мишустину**.

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2021/06/02/872394-metallurgii-dogovorilis-o-skidke>

На ту же тему:

<https://www.kommersant.ru/doc/4838230>

**РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; МИХАИЛ ЗАГАЙНОВ; 2021.06.02; ИСТОРИЯ В ДЕТАЛЯХ; РОССИЯ НАЛАДИЛА ПРОИЗВОДСТВО БОЛЬШЕЙ ЧАСТИ ИМПОРТНОЙ ПРОДУКЦИИ МАШИНОСТРОЕНИЯ**

Отечественные производители смогли наладить производство большей части продукции, которую раньше приходилось импортировать. Об этом заявил председатель Союза машиностроителей России, гендиректор «Ростеха» Сергей Чемезов.

«Мы провели огромную работу по импортозамещению. Большинство тех комплектующих, которые мы покупали за рубежом, уже производим сами: и оборудование, и комплектующие, и материалы», – сказал он во время отчетно-выборного съезда Союза машиностроителей России.

В качестве примера он привел композитные материалы для создания крыла самолета МС-21. Необходимость в разработке новых деталей возникла после того, как США ввели санкции.

«Мы провели большую работу с МГУ, «Росатомом». Сейчас уже материал создан. В этом году начнем летные испытания нашего самолета», – рассказал Чемезов.

В качестве примера конкурентноспособной продукции он привел автомобиль Augus, серийное производство которого было запущено накануне. «Сейчас многие руководители ведомств пользуются этим автомобилем. Как пользователь могу сказать, что он несколько не хуже, а в чем-то даже и лучше, более комфортабельный, чем Mercedes», – добавил глава «Ростеха».

**Вице-премьер** Юрий Борисов заявил, что государство намерено и дальше поддерживать российских машиностроителей. При этом важнейшим каналом коммуникации он назвал площадку Союза машиностроителей России, который является крупнейшим отраслевым объединением в стране.

«Взаимодействие и диалог позволяют нам решать самые амбициозные задачи и укреплять позиции отечественных производителей как на внутреннем, так и на внешних рынках», – заявил Борисов.

Министр промышленности и торговли Денис Мантуров отметил, что отечественная промышленность выдержала все испытания, которые выпали на долю экономики в 2020 году. «Несмотря на пандемию, машиностроительные предприятия продолжили работать, что помогло нам сохранить занятость, реализовать намеченные проекты и программы развития. Несмотря на сжатие спроса и разрыв цепочек поставок, российские предприятия показали хорошие результаты», – считает глава минпромторга.

В качестве перспективного направления в промышленности Мантуров в числе прочих назвал переход на автономный транспорт с низким углеродным следом. «Ярким примером развития в эту сторону являются судостроители, которые разрабатывают опытные образцы на электроходу, а также на водороде. Мы рассчитываем уже к 2024 году увидеть эти продукты, решения на водных маршрутах нашей страны», – отметил Мантуров. Он подчеркнул, что формирование такого задела на будущее является залогом для успешной трансформации экономики.

<https://rg.ru/2021/06/01/rossiia-naladila-proizvodstvo-importnoj-produkcii-mashinostroeniia.html>

**РБК; ИННА СИДОРКОВА; 2021.06.02; ИНТЕРВЬЮ С. ЧЕМЕЗОВА: «БУДЕТ КОНКУРЕНЦИЯ МЕЖДУ КБ «СУХОЙ» И РСК «МИГ»**

– Юрий Борисов год назад говорил, что общая закредитованность предприятий ОПК достигла 3 трлн руб. Эта сумма изменилась? И каков объем токсичных долгов на данный момент?

– Не могу комментировать долги всего ОПК. «Ростех» – большой, порядка 800 заводов и НИИ у нас, но это не вся промышленность. Среди наших компаний самый большой объем долгов перед банками у ОАК и Уралвагонзавода (УВЗ). Это две компании, которые мы получили в тяжелом состоянии, чтобы нормализовать их работу. Есть хорошие результаты, кстати. Например, банковские долги ОАК превышали 600 млрд руб., сегодня осталось 327 млрд, то есть минус 46%. Часть средств получили из бюджета, часть погасили своими деньгами. Из того, что осталось, примерно половина – это уже реструктурированные на хороших условиях кредиты на длительный срок под 2–3% годовых.

- То есть долг ОАК сейчас 327 млрд?
- Это остаток по банковским кредитам. Конечно, работа ОАК всегда будет требовать больших инвестиций. Создать новый самолет – это колоссальный труд. В этой ситуации, чтобы не усугублять ситуацию с банками, «Ростех» ищет собственные резервы. Например, мы приняли решение, что порядка 55 млрд руб. направим на проект МС-21.
- Банки легко согласились на реструктуризацию?
- Банки уже по второму-третьему кругу получили свои деньги за счет выплаты процентов по кредиту. Мы обратились в правительство и к банкам с просьбой – давайте как-то остановим это. Промышленность все, что заработала, отдала банкам на покрытие процентов. Эти кредиты были взяты еще в начале 2000-х годов, когда толком и гособоронзаказа не было, и объемы по ВТС были небольшие, а гражданки вообще не было никакой.
- Президента пришлось подключать?
- Задействованы были все уровни. И на всех уровнях это все обсуждалось более года.
- Каков объем долга УВЗ перед банками сегодня?
- Они сейчас практически вышли на уровень собственной окупаемости. Те кредиты, которые у них остались, покрывают за счет собственных средств. Все проблемное закрыто.
- О каких цифрах речь идет?
- Сейчас у них долги по кредитам – порядка 87 млрд руб. На момент передачи в «Ростех» было несоизмеримо больше, конечно. Помогли им выправить ситуацию.
- Недавно «Ростех» объявил об объединении конструкторских бюро на Ходынском поле. Это вызвало множество дискуссий. Говорят, что Ходынка станет братской могилой авиастроительных КБ. Вы как к таким оценкам относитесь?
- Реформу нужно проводить. Пример у нас положительный уже есть: мы объединили в один большой инженерно-конструкторский центр бюро Миля и Камова. Они никуда не исчезли, они работают, просто у них общая инфраструктура, общая испытательная база, что значительно снижает издержки. Мы сократили большое количество площадей, которые они занимали, и за счет этого закрыли все долги. И здесь то же самое. У нас первым этапом будет объединение «Сухого» и МиГа. Это не означает, что КБ будут ликвидированы – будут существовать два КБ: и МиГ, и «Сухой», но инфраструктура будет общая: бухгалтерия, финансисты, юристы, кадровые службы. Но когда возникнет вопрос, а кто будет разрабатывать какой-то

очередной новый самолет, будут выдвигаться предложения. Кто даст более интересное, более выгодное предложение, тот и победит.

– Однако существует мнение, что уровень КБ довольно разный. В частности, КБ «Сухой» за минувшие годы реализовало значительно большее количество проектов, чем РСК «МиГ».

– У них будет конкуренция между собой. Но конкуренция идей, а не заходов в кабинеты за финансированием. Это и для компании лучше, и для заказчиков. И для развития конструкторского блока, кстати. Конструкторы разных КБ будут больше общаться друг с другом, потому что на сегодняшний день друг друга видят в основном только руководители – на совещаниях.

– Когда ожидаете начало коммерческих поставок МС-21? В какие сроки будет сертифицирована эта модель в Европе и США? Почему не увеличивается портфель твердых заказов на МС-21?

– Есть портфель твердых заказов на 175 машин. И как только начнутся поставки в наши авиакомпании, рассчитываем, что, естественно, спрос появится и за рубежом. Уже спрашивают. Пока нужно сертифицировать самолет, в первую очередь в России, поставить его первым заказчиком и обеспечить бесперебойное послепродажное обслуживание.

– Кто еще интересуется?

– Не хотел бы раскрывать будущих партнеров. Потому что на них потом начнется давление со стороны конкурентов. МС-21 будет соперничать с Airbus семейства А320 и теми же Boeing семейства 737. И, конечно, они будут бороться за своего производителя, за рынки сбыта. Так же как и мы за свой рынок будем бороться.

– Довольно давно вы уже говорили о тренде на отказ от долларовых расчетов. Какая часть контрактов предприятий «Ростеха» сейчас выведена из сферы долларовых расчетов?

– Все. Мы в долларах практически не рассчитываемся. У нас для расчетов, может быть, доллар и применяется, но все равно когда идет оплата, то она происходит в другой валюте, в том числе в рублях.

– Помогло?

– Да, конечно, помогло. Потому что у нас нет задержки в платежах. Любой платеж в долларах тормозится, возникают проблемы, надо объяснять – для чего, почему, за что. Поэтому все расчеты ведутся в других валютах.

– 18 марта Госдеп США включил Россию в число стран, куда запрещен экспорт оборонных изделий, а также оборонных услуг. Во-первых, хотелось бы уточнить, что это за экспорт? Ведь мы уже давным-давно вроде бы все

свое производим, ничего не покупаем у американцев и никакими услугами вроде бы не пользуемся.

– Для наших военных изделий мы практически уже все производим сами. Но под «военными услугами» они подразумевают в том числе и изделия двойного назначения. Например, МС-21 – гражданский самолет. Но они запретили ввоз композитных материалов для крыла. Хотя это абсурд, понятно. Думаю, это лукавая позиция в целом. Цель этих ограничений – не столько сдержать наши оборонные технологии, сколько в целом помешать развитию России, той же гражданской авиации. Если говорить про МС-21, это затруднило, конечно, работу. Но в итоге сделан свой композитный материал, консоль крыла уже прибыла на Иркутский авиазавод.

– Борисов тоже комментировал эту тему и сказал, что новые санкции США могут повлечь за собой разрыв действующих авиационных контрактов. То есть имеется в виду МС-21 и «Сухой»?

– Вполне возможно. Но пока все-таки наши партнеры за рубежом выполняют свои обязательства. Параллельно делаются российские аналоги, что снижает риски разрыва контрактов. Оптимально для нас – дать заказчикам возможность использовать комплектующие разных производителей. Например, в программе МС-21 изначально предусмотрено наличие двигателей двух типов – американского и российского ПД-14.

– Помимо композитов для крыла что-то еще есть в МС-21 и Superjet иностранного?

– Двигатели, например. Поэтому мы сделали свой ПД-14 и создаем ПД-8. Или отделка самолетов. Казалось бы, ничего в этом сложного нет, но тем не менее отделку мы закупаем за рубежом. Скоро будем предлагать заказчикам российскую отделку из наших материалов.

– Работа над новым позиционированием и новым брендом для Superjet заглохла?

– Мы создаем новую модификацию Superjet, и эта работа еще впереди. Считаю, что название надо менять, конечно. Почему самолет российского производства должен английской аббревиатурой называться?

– А есть идеи, как назвать?

– Пока не думали об этом. Может быть, объявим всероссийский конкурс.

– Из-за перепроизводства полувагонов УВЗ был вынужден перепрофилировать половину своих мощностей. Какие меры господдержки необходимы для этой компании? Нужно ли сокращать максимальный срок службы полувагонов, на ваш взгляд?

- На сегодняшний день сроки уже определены для каждого типа вагонов, исходя из их конструкции. Спрос на вагоны остается, производство не остановлено, работает в полной мере, в полном объеме.
- Несмотря на давление Запада, власти Турции продолжают вести переговоры с Россией, в том числе по поводу С-400. И недавно турецкий МИД заявлял, что хотят вторую партию у нас закупать. В каком количестве? На каких условиях?
- Пока контракт не состоялся, не надо его трогать. Это просьба турецких партнеров, и мы ее уважаем.

<https://www.rbc.ru/business/02/06/2021/60b3f0c99a7947f7327760c5>

### **ТАСС; 2021.06.02; МИНПРИРОДЫ: ДЛЯ «ГЕНЕРАЛЬНОЙ ЭКОЛОГИЧЕСКОЙ УБОРКИ» В РОССИИ НЕОБХОДИМО БОЛЕЕ 1 ТРЛН РУБЛЕЙ**

Более 1 трлн рублей потребуется для реализации проекта по «генеральной уборке» окружающей среды в России. В частности, до 2024 года будет выделено 17 млрд рублей на ликвидацию 500 скважин и подъем 79 затонувших судов, заявил глава Минприроды России Александр Козлов.

«Что же касается «генеральной уборки», с учетом дополнительного финансирования и настройки механизма «окрашивания» средств от экологических платежей первоначальные расчеты реализации проекта составляют более 1 трлн рублей», – сообщил он в интервью изданию «Известия» в среду.

По словам Козлова, в настоящее время выбраны приоритетные мероприятия по ликвидации 500 скважин, подъему 79 судов, проведению инвентаризации накопленного вреда. Планируется до 2024 года выделить на эти цели 17 млрд рублей.

В марте этого года **вице-премьер** РФ Виктория Абрамченко сообщила, что правительство РФ планирует создать реестр свалок, затонувших кораблей и заброшенных предприятий России для проведения «генеральной уборки» в стране. На это планируется направлять все денежные средства экологических платежей и штрафов, которые станут целевыми.

<https://tass.ru/obschestvo/11533949>

### **ТАСС; 2021.06.01; ГОСДУМА ВВОДИТ ОБЯЗАТЕЛЬНОЕ ВЫДЕЛЕНИЕ ПОДЗОН НА ПРИАЭРОДРОМНЫХ ТЕРРИТОРИЯХ**

Госдума в среду приняла в третьем - заключительном - чтении законопроект, который предусматривает обязательное выделение подзон на

приаэродромных территориях, а также ряд ограничений для защиты людей от негативного воздействия, вызванного шумом самолетов.

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

Перечень ограничений использования земельных участков, включающий в себя запрет на строительство, реконструкцию, эксплуатацию отдельных видов объектов, будет определяться с учетом возможности применения при строительстве и эксплуатации таких построек мер предупреждения негативного влияния на здоровье человека. К этой работе будет привлечен Роспотребнадзор.

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

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

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

Поправки в Градостроительный кодекс

Приняв закон, Госдума также внесла изменения в Градостроительный кодекс, уточнив, что внесение участниками публичных слушаний и

общественных обсуждений предложений и замечаний будет возможно как в письменной, так и в электронной форме.

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

### **ТАСС; 2021.06.01; В АМУРСКОЙ ОБЛАСТИ НАЧАЛИ КУРСИРОВАТЬ ПРЯМЫЕ АВИАРЕЙСЫ В КРАСНОЯРСК И ОБРАТНО**

Почти 200 пассажиров воспользовались авиарейсом «Красноярск-Благовещенск-Красноярск», который стал первым в рамках программы регулярных полетов компании «Аэрофлот» в российские города. Осуществлен он был во вторник, сообщает пресс-служба министерства транспорта Амурской области.

«Сегодня рейс из Красноярска в Благовещенск открыл полетную программу авиаперевозчика «Аэрофлот» из нового международного хаба в Красноярске. Он стал первым в рамках программы регулярных полетов «Аэрофлота» в российские города, которая стартовала 1 июня», – говорится в сообщении.

Сообщается, что во вторник в аэропорт Благовещенска прибыли 68 пассажиров, в аэропорт города Красноярска вылетело 126 человек. Полеты выполняются шесть раз в неделю, кроме воскресенья, на Boeing 737 800, наполняемость которого 158 пассажиров.

Как уточнили ТАСС в пресс-службе министерства транспорта области, возможность полета из Благовещенска в Красноярск у жителей региона была в 2020 году, однако только «транзитным» рейсом. «Прямого рейса из Благовещенска в Красноярск и обратно никогда не было. «Аэрофлот» в регионе не летает с 2014 года», – сказали в пресс-службе Минтранса.

<https://tass.ru/ekonomika/11525085>

### **РБК; МИХАИЛ КОТЛЯР; 2021.06.01; ВЛАСТИ РАСКРЫЛИ ДЕТАЛИ ПРОЕКТА ПО РЕГИСТРАЦИИ В АЭРОПОРТАХ БЕЗ ПАСПОРТА**

Пилотные проекты по посадке на рейс «по лицу» могут заработать в аэропортах уже в этом году, сообщил Шадаев. В апреле стало известно о скором тестировании такой системы в Шереметьево

В российских аэропортах в ближайшее время может появиться биометрическая регистрация на рейс, для которой не нужен паспорт. Об этом заявил глава Минцифры Максют Шадаев на заседании комитета Совета Федерации по экономической политике.

Министр отметил, что Россия стала одной из первых стран, где утвержденная в прошлом году Единая биометрическая система (ЕБС) стала аналогом паспорта.

«В законе прямо указана тождественность. Это означает, что при регистрации в аэропорту, при совершении каких-то других действий, где нужно показывать паспорт, будет возможна биометрическая идентификация», – сообщил Шадаев.

По его словам, Минцифры обсуждает с аэропортами пилотные проекты по введению уже в 2021 году идентификации пассажиров по биометрии. Шадаев отметил, что это приведет к удобству пассажиров за счет ускорения регистрации на рейсы, а также разгрузит аэропорты.

Единая биометрическая система (ЕБС) была запущена Банком России и «Ростелекомом» в 2018 году. Чтобы воспользоваться ею, каждый должен сдать образцы биометрии (слепки лица и голоса) в отделении банка и зарегистрироваться на портале госуслуг. ЦБ на законодательном уровне обязал банки принимать биометрические данные в своих отделениях в середине 2018 года.

В конце апреля стало известно, что в московском Шереметьево в сентябре проведут эксперимент по биометрической идентификации пассажиров. Контроль будет проводиться в зоне предполетного досмотра при посадке на тестовом внутреннем рейсе «Аэрофлота», при этом, какое именно направление будет выбрано, не уточнялось.

В аэропорту установят специальный турникет с камерой, который будет в течение несколько секунд пропускать пассажиров «по лицу». Данные турникет будет брать из ЕБС. Паспорт и билет на самолет предъявлять в таком случае не нужно. В Минцифры подчеркивали, что такой вариант регистрации будет добровольным для пассажиров.

В программе цифровой трансформации **Минтранса** говорится, что к концу 2023 года 6% российских аэропортов должны использовать биометрию для проверки пассажиров и искусственный интеллект для упрощения транспортных процедур. При получении дополнительного финансирования министерство намеревается увеличить этот показатель до 15%.

<https://www.rbc.ru/society/01/06/2021/60b632209a7947379d8a9282>

### **РБК; ВЛАДИСЛАВ ГОРДЕЕВ; 2021.06.01; «АЭРОФЛОТ» НАЗВАЛ ОСНОВНОЕ ПРЕПЯТСТВИЕ ДЛЯ АВИАЦИИ ВО ВРЕМЯ ПАНДЕМИИ**

В авиакомпаниях снова жалуются на рост цен на топливо, который во время ограничений из-за коронавирусной инфекции остается главной проблемой перевозчиков

Главным тормозом для авиационной отрасли остается рост цен на авиационное топливо, заявил замгендиректора «Аэрофлота» по коммерции и финансам Андрей Чиханчин на телефонной конференции для инвесторов и аналитиков.

«Цены на авиатопливо продолжают расти и представляют собой основной «встречный ветер» для отрасли на фоне ограничений из-за пандемии», – цитирует Чиханчина «Интерфакс».

В IV квартале прошлого года стоимость тонны топлива для «Аэрофлота» была на уровне 31,5 тыс. руб., следует из презентации к конференции. В I квартале цена поднялась до 35,9 тыс. руб., а в апреле – до 39,7 тыс., что почти на 6% больше, чем годом ранее.

В авиакомпаниях уже не первый месяц жалуются на рост цен. В августе 2020 года Ассоциация эксплуатантов воздушного транспорта (АЭВТ, в нее входят крупнейшие российские авиакомпании, кроме «Аэрофлота») сообщила, что обратилась в **Минтранс** с просьбой проверить обоснованность роста цен на топливо в российских аэропортах. Со ссылкой на результаты тендеров, проведенных авиакомпаниями, АЭВТ сообщила, что цены на керосин по сравнению с июлем выросли.

В мае 2021 года замглавы S7 Group Дмитрий Куделькин заявил, что из-за роста цен на топливо дополнительные расходы авиакомпаний при сохранении котировок на уровне марта могут составить 70 млрд руб. в год. Но дополнительные расходы могут оказаться выше, поскольку керосин продолжает дорожать. Например, в мае цены в аэропортах Краснодарского края выросли более чем на 10% по сравнению с мартом и на 20–22% – с началом года.

В других крупных аэропортах России стоимость авиатоплива в мае также поднялась примерно на 20% к январю: в Домодедово рост цен составил 18%, в Шереметьево – 22–26%, в Пулково – 20%. В Астрахани, Волгограде, Ростове-на-Дону, Ставрополе, Нальчике, Архангельске, Перми, Нижнем Новгороде, Самаре, Челябинске, Тюмени, Сургуте стоимость авиакеросина увеличилась на 19–21%.

Авиакомпании опасаются дальнейшего роста цен на топливо. ФАС рекомендовала авиакомпаниям закупать топливо на бирже, это обеспечит прямую цепочку «производитель – потребитель». «Если авиакомпании начнут выходить на биржевые торги и использовать биржевые индикаторы при формировании начальных максимальных цен, ценообразование станет прозрачнее. Это один из способов сдерживания цен», – отметил представитель ФАС. Однако в этом случае перевозчикам придется создать логистический бизнес для доставки топлива в аэропорты.

<https://www.rbc.ru/business/01/06/2021/60b669b29a79475387d1b246>

### **РИА НОВОСТИ; 2021.06.01; В ХАБАРОВСКЕ БИЗНЕСМЕНА ОБВИНИЛИ В МОШЕННИЧЕСТВЕ ПРИ ПОСТРОЙКЕ АЭРОПОРТА**

Директор строительной фирмы в Хабаровске обвиняется в мошенничестве и отмывании 150 миллионов рублей, предназначенных для строительства аэропорта в Амурской области, сообщила РИА Новости старший помощник прокурора Хабаровского края Анна Исаева.

По словам представителя ведомства, следствие выяснило, что с коммерческой строительной организацией, которую возглавлял обвиняемый, был заключен госконтракт на выполнение строительно-монтажных работ по объекту «Реконструкция аэропорта Экимчан» (Амурская область). При этом директор фирмы с октября по декабрь 2016 года предоставлял в управление Федерального казначейства по Хабаровскому краю документацию с ложной информацией о расходовании денег. На реконструкцию воздушной гавани поступил авансовый транш, из которого директор приличную часть попытался присвоить.

«Общая стоимость контракта 1 миллиард 361 миллион 911 тысяч рублей. Аванс поступил в сумме 399 миллионов 50 тысяч рублей. Из этих средств директор решил присвоить часть себе. Работы на объекте велись, но частично. Так, государству причинен ущерб на общую сумму 150 миллионов рублей. Директор строительной организации обвиняется по части 4 статьи 159 УК РФ (мошенничество) и пункту «б» части 4 статьи 174.1 УК РФ (легализация (отмывание) денежных средств). Обвинительное заключение уже утверждено», – рассказала Исаева.

<https://ria.ru/20210602/khabarovsk-1735183292.html>

### **РИА НОВОСТИ; 2021.06.01; В ГЕРМАНИИ НЕ ВЫДАЛИ S7 РАЗРЕШЕНИЕ НА ВЫПОЛНЕНИЕ ДВУХ РЕЙСОВ**

Авиакомпания S7 отменила рейсы в Берлин и обратно из-за того, что власти Германии не выдали разрешение, сообщила РИА Новости представитель компании.

Она отметила, что клиентам вернут потерянные средства в полном объеме.

«Авиакомпания выполняет грузопассажирские рейсы в Германию с октября 2020 года, в соответствии с разрешением Росавиации. Ранее никаких сложностей не возникало», – добавила собеседница агентства.

<https://ria.ru/20210601/germaniya-1735174161.html>

На ту же тему:

<https://www.rbc.ru/rbcfreenews/60b683fc9a79475a28fd3909>

### **КОММЕРСАНТЪ; СЕРГЕЙ СЕРГЕЕВ, АЙГУЛЬ АБДУЛЛИНА; 2021.06.02; РОССИЙСКУЮ КАТАСТРОФУ ЗАСЛУШАЛИ В ТУЛУЗЕ; ЖЕРТВЫ ATR-72 ХОТЯТ УВЕЛИЧИТЬ РАЗМЕР КОМПЕНСАЦИИ ОТ UTAIR**

Как стало известно “Ъ”, суд Тулузы начал рассмотрение по существу иска родственников жертв катастрофы самолета ATR-72 компании Utair под Тюменью весной 2012 года. Часть близких погибших и пострадавших, не согласившись с теми суммами, которые им были предложены по российскому законодательству, подали в суд во Франции на франко-итальянскую компанию-производителя и российскую компанию-перевозчика. В России суд признал виновниками трагедии погибшего пилота и техников, не обработавших самолет перед роковым вылетом противообледенительной жидкостью, однако обнаруженные в ходе расследования недостатки самого лайнера дали возможность требовать компенсации за рубежом. Ответчики пытались оспорить юрисдикцию правосудия, но ее подтвердила высшая инстанция республики.

По данным “Ъ”, в Тулузе состоялось первое заседание по объединенному иску десяти семей россиян – близких жертв катастрофы ATR-72 в 2012 году. Их российский адвокат Михаил Загайнов пояснил “Ъ”, что фактически началось рассмотрение исков по существу, так как их процессуальные оппоненты исчерпали все возможности обжаловать юрисдикцию французского суда для данного дела. «На заседании истцы в лице своих представителей–французских адвокатов обменялись отзывами с ответчиками на поданные иски»,– пояснил господин Загайнов. Его коллега юрист Давид Кухалашвили отметил, что это является особенностью французского процессуального законодательства при рассмотрении подобных дел. И следующее заседание назначено на 23 сентября. Впрочем, как говорят адвокаты россиян, процедура вряд ли надолго затянется, а итоговое решение может быть вынесено еще до Нового года.

«Благодаря решению Кассационного суда Франции (высшая судебная инстанция республики.– “Ъ”) от 26 июня 2019 года мы смогли выиграть долгую борьбу за юрисдикцию французского суда. В итоге было признано, что спор с российской авиакомпанией по внутреннему российскому рейсу может быть рассмотрен в этой стране»,– напомнил Михаил Загайнов, отметив, что «основная работа уже проделана», так как самый главный вопрос по иностранным авиационным происшествиям – это именно проблема юрисдикции и ее признания. Со ссылкой на сложившуюся правоприменительную практику он сообщил, что при подаче исков в иностранные суды по российским авиапроисшествиям ответчики всегда оспаривают юрисдикцию суда.

Но мы прошли все три инстанции французского суда и смогли отстоять нашу позицию»,– заявил Михаил Загайнов.

Господин Кухалашвили, в свою очередь, предположил, что процесс будет не слишком длительным, так как его коллегам уже не придется в суде доказывать вину Utair – компания-перевозчик по умолчанию отвечает за причиненный вред родственникам пассажиров как владелец источника повышенной опасности. «В основном спор в суде будет идти относительно сумм компенсаций», – заключил Давид Кухалашвили. Юристы их не конкретизируют, лишь намекая, что они могут быть в десятки, если не в сотни раз больше, чем в России.

Напомним, как рассказывал “Ъ”, сам иск был подан еще в 2013 году в суд Тулузы к производителю самолета франко-итальянскому концерну Avions De Transport Regional, а в качестве соответчика к делу привлекли российскую Utair. Причиной стали мизерные суммы, которые получили родные погибших и пострадавших по российским законам, – обязательные страховые выплаты, а также материальную помощь от властей в общей сложности до 3 млн руб. на каждую семью, но от компании-перевозчика им предлагалось всего по 150 тыс. руб. на каждого члена семьи.

Формальным поводом для обращения во Францию стали отмеченные в ходе расследования Межгосударственного авиакомитета (МАК) технические недоработки ATR-72, которые, как отмечают юристы, могли стать причиной ряда ЧП с лайнером в различных странах.

Напомним, что среднемагистральный ATR-72 рухнул сразу после вылета из аэропорта Рошино 2 апреля 2012 года. От травм и ожогов на месте погибли 30 человек из 44 находившихся на борту, включая всех четырех членов экипажа, а еще трое скончались позже. Причиной катастрофы СКР назвал обледенение ATR-72 после ночной стоянки в аэропорту, а виновниками суд признал погибшего пилота и двух техников, которые не обработали поверхность самолета противообледенительным составом перед вылетом. Позже осудили сотрудников наземной службы, которые получили более чем по пять лет колонии-поселения, но не признали себя виновными. Они настаивали, что обработка ATR-72 спецжидкостью не была закреплена в действующих инструкциях, о чем позже было упомянуто и в итоговом отчете МАК о причинах трагедии. Кроме того, говорилось и о том, что перед трагическим взлетом экипаж в течение шести минут освобождал лайнер от ледяной корки, используя установленную на нем собственную систему. Но ее эффективность оказалась спорной. В частности, эксперты МАК дали рекомендацию разработчикам лайнера внести в документацию «описание негативного воздействия наземного обледенения различных частей самолета, а также его влияния на характеристики устойчивости и управляемости». Сертифицирующим самолеты организациям также указали на необходимость «пересмотреть действующий процедурный подход к определению наличия обледенения и контролю его устранения перед взлетом», в том числе и с

использованием систем автоматического обнаружения опасности и предупреждения экипажа.

В Utair разбирательство во Франции не комментируют.

<https://www.kommersant.ru/doc/4838296>

### **ТАСС; 2021.06.01; В РОССИИ К 2030 ГОДУ ПЛАНИРУЮТ ВЫПУСКАТЬ НЕ МЕНЕЕ 150 ТЫС. ЭЛЕКТРОМОБИЛЕЙ В ГОД**

Россия планирует выпускать не менее 150 тыс. электромобилей в год к 2030 году. Об этом сообщил директор департамента секторов экономики Минэкономразвития Максим Колесников в ходе круглого стола в Совете Федерации.

«К 2030 году ожидаем, что мы можем выйти на производство не менее 150 тыс. электромобилей в год», – сказал он.

По словам Колесникова, доля электромобилей в России к 2030 году может составить 10% от общего объема производства транспортных средств.

«Мы считаем, что реализация концепции (развития производства и использования электротранспорта в РФ – прим. ТАСС) позволит создать в стране новую технологическую отрасль и производить электромобили с долей не менее 10% от общего объема производства транспортных средств к 2030 году», – сказал он.

По его словам, Минэкономразвития разработало и направило на согласование проект концепции развития производства и использования электротранспорта в стране. Стоимость концепции оценивается в 850 млрд рублей, предполагается, что из них 600 млрд рублей составят частные инвестиции.

Кроме того, в рамках концепции планируется поддержка спроса на территории России. По словам Колесникова, предварительно стоимость производства электромобиля для поддержки локализованного спроса не должна превышать 2,5 млн рублей. Важным условием будет также поддержка тех производителей, которые заключат специальные инвестиционные контракты.

При этом вице-президент по корпоративной политике «Группы ГАЗ» Елена Матвеева в ходе круглого стола заявила, что в рамках создания концепции необходимо определить перечень компонентов и систем электромобилей, которые планируется локализовать. «Этот перечень нужно создавать совместно в отраслевом формате на площадке компетентного научного центра, например в НАМИ», – подчеркнула она.

Компоненты электроплатформы составляют около 60% себестоимости автомобиля с электродвигателем.

Матвеева также отметила, что для замены автопарков компаний электромобилями их стоимость должна быть сопоставима со стоимостью традиционного транспорта.

<https://tass.ru/ekonomika/11529417>

### **ТАСС; 2021.06.01; В НИЖНЕМ НОВГОРОДЕ ЗАПУСТЯТ ПЕРВЫЙ МАРШРУТ ЭЛЕКТРОБУСА ОТ АЭРОПОРТА ДО СТАНЦИИ МЕТРО**

Первый маршрут электробуса запустят в Нижнем Новгороде к 800-летию юбилею города. Он будет следовать от аэропорта Стригино до станции метро «Парк культуры», сообщает во вторник **пресс-служба** губернатора и правительства Нижегородской области.

«Первый маршрут городского электробуса запустят в Нижнем Новгороде к юбилею областного центра. За развитие электрозарядной инфраструктуры в рамках проекта отвечает АО «КРЭТ» (госкорпорация «Ростех») совместно с Sitronics Group. Электрозарядные станции начнут действовать в регионе уже 10 июня. <...> Уже согласованы места установки зарядных станций и первый маршрут электробуса: аэропорт Стригино – железнодорожная платформа «Стригино» – станция метро «Парк культуры». Расписание движения будет составлено с учетом графика прибытия электропоездов», – сказано в сообщении.

В **пресс-службе** добавили, что в 2021 году область вошла в список пилотных регионов по развитию электротранспорта: по инициативе регионального правительства стартовал проект «Электротранспорт и зарядная инфраструктура». Одним из вопросов в его реализации стало создание в регионе необходимой электрозарядной инфраструктуры. Выполнение этих работ обеспечит единственный в России серийный производитель таких станций – АО «КРЭТ» в партнерстве с Sitronics Group.

Отмечается, что Нижний Новгород станет первым после Москвы городом, где будет запущен отечественный электробус. Запланированный пассажиропоток превысит 700 пассажиров в сутки. «Газели» для работы на городском маршруте поставит Горьковский автомобильный завод. В сентябре 2020 года предприятие представило первые предсерийные образцы электромобилей GAZelle e-NN. Сейчас компания работает над организацией производства этих машин в различных модификациях, среди которых есть и комфортный электробус малого класса. По словам президента «Группы ГАЗ» Вадима Сорокина, техника готова для эксплуатации на пассажирских маршрутах Нижнего Новгорода.

«Нижний Новгород – первый город России, где появился электрический трамвай, весь XX век был временем бурного развития нижегородского – горьковского электротранспорта. Опираясь на эти традиции, мы намерены обновлять существующую инфраструктуру. В регионе уже производятся электромобили для пассажирских и грузовых перевозок. Очень активно работает в данном направлении «Группа ГАЗ». Этот потенциал можно и нужно использовать на благо нижегородцев и гостей города. Те, кто прибывают в Нижний Новгород по воздуху, сразу смогут не только воспользоваться удобным и экологичным видом транспорта, но и оценить продукцию наших предприятий», – приводит **пресс-служба** слова губернатора Нижегородской области Глеба Никитина.

По словам гендиректора АО «КРЭТ» Николая Колесова, на начальном этапе реализации проекта по электрификации общественного транспорта компания поставит в Нижегородскую область пять зарядных станций, из них три для ночного заряда и две – для заряда «Газелей» на конечных точках маршрута. В общей сложности Нижегородской области до конца 2021 года потребуется порядка 90 зарядных станций для общественного и городского транспорта.

<https://tass.ru/ekonomika/11528217>

### **URA.RU; 2021.06.01; ОБЩЕСТВЕННИКИ ПРЕДЛОЖИЛИ ОБУЧАТЬ НОВУЮ КАТЕГОРИЮ ВОДИТЕЛЕЙ В РФ**

Электросамокаты в России следует включить в категорию «М» и сделать отдельным обучение на эту категорию в автошколах. Об этом в разговоре с URA.RU заявил зампреда комиссии по безопасности и взаимодействию с ОНК Общественной палаты РФ, вице-председатель межрегиональной общественной организации защиты прав потребителей «Комитет по защите прав автовладельцев» Александр Холодов.

Собеседник агентства напомнил, что категория «М» автоматически проставляется получателям водительского удостоверения, которые претендуют на право вождения мотоциклом и автомобиля. «У нас на категорию „М“ никто и не учится, и не сдает экзамены, и вообще ни одного человека за все время не обучилось, поэтому единственный способ гармонизации этой ситуации, это упростить правила сдачи на „М“. Мы обсуждали с коллегами, что надо убрать, например, площадку, чтобы только правила дорожного движения сдавали», – объяснил URA.RU Холодов.

По его словам, автошколы готовы принять новую категорию курсантов. «Этим мы хотя бы уберем с дороги тех, кто вообще ничего не понимает про ПДД. Это раз. Во-вторых, получая водительское удостоверение, человек получает некую ответственность. С автошколами мы проговаривали, в принципе, если какое-то онлайн-обучение, то там в три тысячи рублей вполне можно уложиться», – рассказал Холодов.

Также член ОП РФ предложил пересмотреть виды транспортных средств, которые могут относиться к категории «М». «Мы пытаемся немножко гармонизировать эту ситуацию. Все, что с мотором, отнести к мопедам. Сейчас идиотская ситуация: у вас есть велосипед, вы пошли на свалку, нашли двигатель от газонокосилки, прицепили на свой велосипед где-нибудь в гараже, и велосипед превратился в мопед. Вы должны с правами ездить. А если двигатель вы нашли электрический, прицепили его вместе с аккумулятором, то у вас до 250 ватт еще велосипед, 251 – это уже мопед», – отметил Александр Холодов.

<https://ura.news/news/1052487749>

### **РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; ИВАН ПЕТРОВ; 2021.06.02; МАРШРУТ УСТРОИТ; ПРЕЗЕНТОВАНА УНИКАЛЬНАЯ СИСТЕМА БОРТОВОГО ВЗВЕШИВАНИЯ ДЛЯ БОЛЬШЕГРУЗОВ**

Госструктуры, чей автопарк состоит из внушительного количества автомобилей, смогут тратить на транспортное обслуживание гораздо меньше. При этом урезать штат водителей или закупки автозапчастей не придется. Экономить позволит интеллектуальная цифровая платформа. Ее некоторые крупные госкомпании уже приняли на вооружение.

Об инновационных разработках в системе транспортного обслуживания на прошлой неделе рассказали представители компании, специализирующейся на оснащении и производстве коммунальной, дорожной и аэродромной техники. В настоящее время они тестируют уникальную систему, позволяющую удаленно контролировать загруженность грузовиков. Благодаря ей даже об одном килограмме груза – пропади он в пути или напротив пояись вдруг в кузове – в режиме онлайн тут же узнает оператор.

Как работает новинка, в Калуге продемонстрировал директор по инновациям транспортной компании Павел Теплов. На грузовик был опущен заранее взвешенный на обычных весах мешок. Его вес составлял 978 кг. И установленные в кузов машины датчики, посомневавшись несколько секунд – 978 или 979 кг, все-таки выдали верный результат. После этого в кузов добавили килограммовую гирьку. И система тут же обновила результат. Причем демонстрируемая точность никак не зависела от места, куда размещали дополнительный груз. Показания не менялись, даже если гирю ставили на самый дальний край платформы грузовика. К слову, аналогичные зарубежные системы работают в этом диапазоне весов (до 15 тонн) с точностью не выше полутонны. По словам разработчиков, во-первых, новая система позволит бороться с хищениями грузов. Во-вторых, с нелегальными перевозками, которые практикуют некоторые водители.

Пока система бортового взвешивания продолжает тестирование, другой IT-продукт уже активно внедряется в служебные машины. Так в «Почте России»

работает цифровая платформа – установленные модули в режиме реального времени собирают данные с различных датчиков и систем автомобиля и передают их в центры обработки данных. Пока система функционирует в 10 регионах с наиболее загруженными дорогами: Москве, Санкт-Петербурге, Нижнем Новгороде, Краснодаре, Ростове, Челябинске, Башкирии, Алтайском крае, Свердловской и Московской областях. Но совсем скоро заработает по всей стране.

С бесплатным вывозом в день заявки. Рассчитаем примерную стоимость за 3 минуты.

«Многие водители почему-то считают топливо своей законной добычей, из-за этого растёт стоимость перевозок, – сказал корреспонденту «РГ» руководитель проекта о внедрении альтернативных видов топлива АО «Почта России» Алексей Исаев. – Учёт реального пробега позволил нам бороться с подобными хищениями и серьёзно экономить на топливе. А это в свою очередь позволило ввести систему премирования водителей за экономичное и безопасное вождение».

Не менее важна, по его словам, эффективная маршрутизация. «Ранее водитель сам выбирал, как ему везти груз. Мог и к теще по дороге заехать. Сейчас же закладывается конкретный и оптимальный маршрут. С учётом пробок, дорожных работ и других деталей. И его соблюдение отслеживается в режиме реального времени», – пояснил представитель «Почты России».

«Некоторые водители, конечно, сопротивляются техническому прогрессу. Приходится даже бороться с вандализмом. Но как бы там ни было в течение этого года все наши машины будут оснащены подобным оборудованием», – заключил Алексей Исаев.

По данным «РГ», в течение этого года эта интеллектуальная система будет внедрена в автомобили «Почты России» во всех регионах страны. Содействие этому оказал Российский фонд развития информационных технологий. Именно его эксперты увидели значительный потенциал в платформе контроля за служебным автотранспортом. По словам экспертов, такая система будет полезна всем крупным государственным и коммерческим структурам, имеющим многочисленный автопарк. К примеру, машинам экстренных, оперативных или коммунальных служб. По данным «РГ», интерес к системе проявляют представители ОАО «РЖД».

Кроме того, платформа имеет скрытый резерв. Она способна самостоятельно планировать регламент технических работ в конкретном автомобиле. И где живой автомеханик может забыть или не уследить за одной из множества подконтрольных машин, компьютер такой ошибки не допустит. IT-система заранее предскажет время проведения ТО, предупредит о потенциальных неполадках, проследит за отсутствием просроченных регламентных работ.

<https://rg.ru/2021/06/01/v-rf-poiavilas-unikalnaia-sistema-bortovogo-vzveshivaniia-dlia-bolshegruzov.html>

**РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – СТОЛИЧНЫЙ ВЫПУСК; ВЛАДИМИР БАРШЕВ; 2021.06.02; ДОКАТАЛИСЬ; СУД, ОПИРАЯСЬ НА ДЕЙСТВУЮЩИЕ ЗАКОНЫ, АРЕСТОВАЛ ВОДИТЕЛЯ ЭЛЕКТРОСАМОКАТА ЗА УПРАВЛЕНИЕ В НЕТРЕЗВОМ ВИДЕ**

Водителя, у которого нет права на управление транспортными средствами, попавшегося за рулем электросамоката в нетрезвом виде, суд арестовал. Похоже, в вопросе – нужны ли на электросамокат права, где, с какой скоростью и в каком виде на них передвигаться – поставит точку судебная практика. Для этого, как оказывается, вполне достаточно действующего законодательства. И ничего нового изобретать не требуется.

Желание властей каким-то образом организовать движение электросамокатов и прочих гироскутеров обострилось с особенной силой нынешней весной. И причина тому – стремительное увеличение их числа на улицах, и, соответственно, проблем с ними. На тротуарах они не просто мешают, а буквально создают угрозу для жизни и здоровья пешеходов. На дорогах они представляют не меньшую угрозу для самих себя. Они напрочь игнорируют Правила дорожного движения. Могут ехать по встречке, пересекать как угодно транспортный поток, неожиданно выскакивать на дорогу. Но, случись что, – отвечать придется водителю.

И пока в высоких кабинетах думают и обсуждают, как упорядочить броуновское движение этой техники, в какие правила ее прописать, на местах успешно пользуются уже действующими законами.

Так, в некоем небольшом городке Челябинской области инспектор посреди дня остановил гражданина, управлявшего электросамокатом. Подозрения инспектора подтвердились: от гражданина пахло спиртным. Проверив транспортное средство, инспектор выяснил, что двигатель этого самоката – 500 ватт. Такие данные были написаны прямо на мотор-колесе. А согласно Правилам дорожного движения двухколесное механическое транспортное средство, максимальная конструктивная скорость которого не превышает 50 км/ч, имеющее электродвигатель мощностью более 0,25 кВт и менее 4 кВт – это мопед. А для управления мопедом нужны права, как минимум категории «М». Прав у гражданина не было. Он вообще не получал права управления транспортными средствами.

Инспектор отстранил его от управления и предложил пройти освидетельствование на алкогольное опьянение. Прибор показал, что в выдохе гражданина содержится 1,16 мг алкоголя на литр воздуха. При этом сам гражданин с результатами не согласился. Но на предложение пройти медицинское освидетельствование ответил отказом. Вся процедура

проходила под видеозапись, которая подтвердила в суде все изложенные в протоколе и рапорте сотрудника ГИБДД обстоятельства нарушения.

Сам обвиняемый факт управления электросамокатом, а также отказ от прохождения медосвидетельствования в суде не отрицал. Более того, в суде он признал, что употреблял спиртное, а также признал свою вину.

Суд, учитывая смягчающие обстоятельства, а также признание вины, назначил водителю 10 суток административного ареста. Просто меньшее наказание часть 2 статьи 12.26 Кодекса об административных нарушениях не предусматривает.

Примечательно, что самокат принадлежал другому человеку. Но тот, опасаясь, что его могут привлечь за передачу управления нетрезвому водителю, забирать свой транспорт со штрафстоянки не спешит.

Следует напомнить, что привлечь за передачу управления нетрезвому водителю довольно тяжело. Если собственник машины находится в ней же вместе с нетрезвым водителем – его однозначно привлекут к ответственности. Во всех остальных ситуациях доказать передачу управления нетрезвому водителю очень сложно. Ведь собственник, как правило, передает транспорт еще трезвому. А если водитель потом принимает на грудь, собственник за это не в ответе. Это не раз подтверждал Верховный суд.

Второй момент, как и кому возвращается самокат с штрафстоянки? Ведь документов, подтверждающих право собственности или владения на него, не предусмотрено. Как пояснили в ГИБДД, никто не будет требовать чек на покупку самоката или договор купли-продажи. Поэтому забрать его может любой. Главное, чтобы был трезвым и с правами.

Напомним, что довольно громкой новостью прозвучало решение суда о лишении прав управлявшего самокатом в нетрезвом виде гражданина, которое позже было отменено Верховным судом Татарстана. Но отменили его по той причине, что достоверных сведений о мощности электромотора тогда не было. Если бы точно так же, как в Челябинской области, было установлено, что мощность электросамоката более 250 ватт, то прав водитель лишился бы.

Как пояснил «РГ» адвокат Лев Воропаев, это уже сложившаяся судебная практика. Суды признают мопедами электросамокаты мощностью более 250 ватт. А значит, те, кто ими управляет, должны иметь права.

Но, помимо того, что у них должны быть права, они обязаны соблюдать и другие Правила дорожного движения, предписанные для мопедов. Им разрешено двигаться только по правому краю проезжей части или по полосе для велосипедов. Движение по тротуарам для них запрещено. Им также

запрещается поворачивать налево на дорогах, где более одной полосы для движения в одном направлении. Запрещается пересекать дорогу по пешеходным переходам.

Однако для того, чтобы эти требования начали работать и применяться повсеместно, необходимо, чтобы кто-то контролировал передвижение таких средств. А сотрудников ГИБДД сейчас с трудом хватает на оформление ДТП.

Из-за активного использования камер фотофиксации нарушений сотрудников дорожно-патрульной службы сократили. Но камеры не умеют отлавливать нетрезвых водителей. Не умеют они также предупреждать нарушения пешеходов. А уж про такие сравнительно новые явления, как электросамокаты, моноколеса и гироскутеры, и говорить не приходится.

Проблема также заключается в том, что в большинстве своем те, кто управляет сейчас электросамокатами, кто с легкостью и дешево берет их напрокат, Правил дорожного движения не знают в принципе. Поэтому и позволяют себе творить на дороге и на тротуарах все, что им угодно.

Если бы прокатные конторы сдавали эту технику в аренду только тем, у кого есть права, проблем с этим транспортом было бы гораздо меньше.

Сейчас звучат предложения ограничить скорость передвижения этих средств на тротуарах до 5 км/ч. Но кто будет следить за соблюдением этого скоростного режима? Какую ответственность понесут нарушители? Ответов на эти вопросы нет.

Но если на этой технике выедут на дороги те, кто прав не имеет (то есть не прошли обучение, не знают, что такое безопасная скорость, выбор дистанции и т.п.), то на проезжей части резко вырастет количество ДТП с пострадавшими и погибшими. Пока этого не произошло, было бы логично уже сейчас отлавливать тех, кто двигается без прав на мощных электросамокатах, штрафовать их, а самокаты отправлять на штрафстоянки. Вот тогда, возможно, и те, кто пользуется этим транспортом, и те, кто сдает его в аренду, станут аккуратнее. Но открытым остается вопрос: а кто это будет делать?

<https://rg.ru/2021/06/01/sud-arestoval-voditelia-elektrosamokata-za-upravlenie-v-netrezvom-vide.html>

**Ъ УРАЛ; ИЛЬЯ СМИРНОВ; 2021.06.01; САМА КАТИТСЯ, НО НЕ ВЕЗЕТ; ЕКАТЕРИНБУРЖЕНКУ ОШТРАФОВАЛИ ЗА ЕЗДУ НА ЭЛЕКТРОСАМОКАТЕ БЕЗ ПРАВ**

Сотрудники ГИБДД составили протокол на екатеринбурженку, управляющую электросамокатом без прав. Несмотря на то, что в настоящий момент ПДД не регулируется использование электросамокатов, сотрудники ГИБДД часто приравнивают их к мопедам, для управления которыми нужно

удостоверение категории М. Из-за опасности электросамокатов для пешеходов в Екатеринбурге, а также в других регионах России пытаются ограничить их использование на улицах и в общественных пространствах. Эксперты неоднозначно оценивают необходимость приравнять электросамокаты к мопедам, отмечая, что они могут создавать угрозу безопасности дорожного движения.

В ночь на 30 мая во дворе дома №35 на ул. Московской в Екатеринбурге 20-летняя девушка, управляя электросамокатом, столкнулась с автомобилем Lada Vesta, после чего была госпитализирована с ушибами. В ходе расследования ДТП выяснилось, что мощность электродвигателя ее самоката составляет больше 0,35 кВт, а значит, он является транспортным средством, сообщили в городской ГИБДД.

В соответствии с техническим регламентом Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств» таким электросамокатом можно управлять только при наличии водительских прав категории М, которых у девушки не было. В связи с этим на нее был составлен протокол по ч. 1 ст. 12.7 КоАП («Управление транспортным средством водителем, не имеющим права управления транспортным средством»). Ей грозит от 5 до 15 тыс. руб. штрафа. Также в отношении нее возбудили дело за движение на электросамокате по тротуару. За данное правонарушение предусмотрен штраф в размере 2 тыс. руб. Решение будет принято на административной комиссии ГИБДД.

Екатеринбурженка заявляет, что самокат она приобрела два года назад, чтобы ездить на работу. В момент ДТП девушка двигалась на первой передаче со скоростью 15 км/ч. Об обязательном наличии прав для управления электросамокатом она не знала. В социальных сетях люди позитивно отреагировали на новости о штрафе на девушку.

Электросамокаты часто становятся предметом критики жителей Екатеринбурга, жалующихся, что владельцы самокатов ездят по тротуарам на большой скорости, а также неудобно паркуют транспортные средства, мешая движению пешеходов. В **пресс-службе** ГИБДД Екатеринбурга сообщили, что каждый день останавливают нарушителей ПДД на средствах индивидуальной мобильности. Только за последние три дня в городе было составлено 15 протоколов на граждан, которые передвигались на самокатах по проезжей части.

В настоящий момент правилами дорожного движения не регулируется использование электросамокатов. Однако, если мощность устройства превышает 0,25 кВт, сотрудники ГИБДД нередко считают их мопедами. Если мощность электросамоката ниже 0,25 кВт, то его владелец считается пешеходом. Тем не менее, по словам председателя свердловского отделения

комитета по защите прав автомобилистов Дмитрия Ларионова, суды в большинстве случаев приравнивают владельцев самокатов с большой мощностью двигателя к пешеходам. «Это неправильно. При большом объеме мотора электросамокаты создают реальную опасность для пешеходов. Однако, в случае ДТП, очень часто их владельцам все сходит с рук. Такие истории, как в Екатеринбурге, лишь подтверждают это, ведь подобные инциденты происходят постоянно, но реальную ответственность несут немногие. Поэтому эта история и стала резонансной», – отметил эксперт.

Президент Федерации автовладельцев России Максим Едрышов считает, что электросамокаты необходимо выделить в отдельную категорию транспортных средств, а не приравнивать к мопедам. «Это конструктивно разные транспортные средства. Если мы обяжем водителей электросамокатов двигаться по проезжей части, это создаст угрозу безопасности дорожного движения. Самокат не самое безопасное транспортное средство, и на дорогах, особенно в часы плотного трафика, у водителей самокатов будет реальный риск попасть в ДТП», – подчеркнул господин Едрышов в беседе с «Ъ-Урал».

Дмитрий Ларионов считает, что владельцев электросамокатов следует приравнивать к велосипедистам, которым в некоторых случаях разрешается движение по тротуару. Например, если невозможно движение по правой стороне проезжей части.

В данный момент в некоторых регионах России пытаются ограничить использование электросамокатов на улицах и в общественных пространствах. В частности, в администрации Екатеринбурга планируют увеличить действующий список зон, где нельзя ездить на самокатах Whoosh быстрее 15 км/ч. В конце мая сервис ввел ограничения скорости на шести участках города: на Плотинке, набережной городского пруда, в ЦПКиО им. Маяковского, в Зеленой Роще, в парке у ТЦ «Дирижабль», на ул. Вайнера, а также площади у Дома офицеров.

«65% всех поездок на самокатах Whoosh – использование самоката как транспорта. Люди отказываются от автомобилей, автотранспорта в пользу микромобильности. Наши самокаты изначально системно ограничены скоростью 25 км/ч, а их номинальная максимальная мощность не превышает 0,25 кВт. Мы практикуем зоны дополнительного ограничения скорости в местах, где всегда большой поток пешеходов, там не получится ехать быстрее 15 км/ч, иногда 20 км/ч», – пояснили в пресс-службе Whoosh.

В конце мая президент Татарстана Рустам Минниханов дал поручение региональному правительству «проработать вопрос обеспечения безопасности при использовании электросамокатов». Необходимость ограничений власти объясняют «участившимися случаями травм при езде на

самокатах, в особенности детей». Последний случай, связанный с наездом на ребенка, произошел 21 мая в Казани. В прошлом году **премьер-министр Татарстана** направлял письмо в адрес **Минтранса РФ**, где предложил приравнять электросамокаты мощностью 250 Вт и с максимальной скоростью более 20 км/ч к мопедам, для управления которыми необходимы права. Отметим, в Татарстане уже были случаи, когда владельцев электросамокатов наказывали как водителей транспортных средств. Их лишали водительских прав за отказ прохождения медосвидетельствования.

<https://www.kommersant.ru/doc/4838275>

### **ТАСС; 2021.06.01; ВЛАСТИ И РЖД ОПРЕДЕЛЯТ ИНСТРУМЕНТЫ, НУЖНЫЕ ДЛЯ ПОЛНОГО ПЕРЕХОДА КОМПАНИИ НА РОССИЙСКОЕ ПО**

Правительство совместно с РЖД определяют инструменты, необходимые для завершения компанией импортозамещения в сфере программного обеспечения. Об этом сообщили в аппарате **вице-преьера РФ Дмитрия Чернышенко**.

«Кроме того, на встрече приняли решение, что совместно с РЖД будем определять инструменты, необходимые для завершения импортозамещения ПО до 2024 года», – цитирует аппарат слова Чернышенко по итогам посещения Центра разработок и внедрения цифровых компетенций РЖД в Сочи.

Он также отметил, что импортозамещение на основе отечественного конкурентоспособного ПО – основная задача, заложенная в нацпрограмме «Цифровая экономика». «РЖД активно включены в процесс цифровизации, занимают лидирующие позиции, компания успешно реализует собственную стратегию цифровой трансформации, к сентябрю этот документ будет обновлен с учетом правительственных директив и с особым акцентом на импортозамещение программного обеспечения», – сказал **вице-премьер**.

Чернышенко добавил, что в течение последних трех лет лаборатории отраслевого центра РЖД совместно с центрами компетенций активно внедряют отечественные ПО и собственные разработки. Только в 2020 году на них перешло более 277 тыс. пользователей информационных систем холдинга. «Текущий уровень компетенций специалистов и степень зрелости софта позволяет масштабировать такие решения в другие компании и даже отрасли», – добавил он.

Во время мероприятия **вице-премьеру** была представлена собственная разработка РЖД – платформа корпоративного хранения данных. Она является базовым компонентом для проектов и систем бизнес– и предиктивной аналитики на основе технологий работы с большими данными

с использованием искусственного интеллекта. На ней уже реализованы предиктивный анализ отказов узлов грузовых вагонов, управленческая аналитика социально-кадрового блока и начальников железных дорог, а также разрабатываются инструменты автоматического распознавания дефектоскопических лент с использованием нейронных сетей.

«Мы рассмотрим вопрос регистрации созданной компанией платформы корпоративного распределенного хранения больших данных и других разработок в реестре импортозамещенного ПО, чтобы расширять этот опыт», – сказал Чернышенко.

<https://tass.ru/ekonomika/11528655>

### **ТАСС; 2021.06.01; РЖД НАЗНАЧАТ БОЛЕЕ 1 ТЫС. ДОПОЛНИТЕЛЬНЫХ ПОЕЗДОВ НА ЛЕТО**

РЖД назначат свыше 1 тыс. дополнительных поездов на лето 2021 года, говорится в официальном Telegram-канале холдинга.

Из них порядка 600 – в сообщении с югом России, включая Черноморское побережье и курорты Северного Кавказа.

В период отпусков наибольшим спросом у пассажиров пользуются поездки из Москвы, Санкт-Петербурга, Казани, Нижнего Новгорода, Мурманска, Самары, Екатеринбурга, Томска, Челябинска и других городов в направлении популярных курортов Черноморского побережья: Анапы, Адлера, Новороссийска, Имеретинского курорта, отметили в РЖД.

<https://tass.ru/ekonomika/11530771>

### **ТАСС; 2021.06.01; ПЕРЕВОЗКИ ПАССАЖИРОВ НА СЕТИ РЖД В МАЕ ВЫРОСЛИ В 2,7 РАЗА – ДО 92,6 МЛН ЧЕЛОВЕК**

Перевозки пассажиров на сети РЖД в мае 2021 года выросли в 2,7 раза по сравнению с аналогичным периодом 2020 года, до 92,6 млн человек. Об этом говорится в официальном Telegram-канале РЖД.

В пригородном сообщении отправлено 84,2 млн пассажиров (рост в 2,6 раза), в дальнем следовании – 8,3 млн (рост в 4,3 раза).

«Как и в апреле, такой рост объясняется эффектом «низкой базы», ведь в прошлом году из-за ограничений на фоне пандемии спрос на поездки значительно упал», – пояснили в РЖД.

С начала года пассажиропоток вырос на 25,5%, составив 403,4 млн человек. Из них в пригородном сообщении – 371 млн (+25,7%), в дальнем следовании – 32,4 млн (+23,8%).

<https://tass.ru/ekonomika/11527207>

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – НЕДЕЛЯ; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2021.06.02; СОСТАВ ПРОДУКТОВ; КАК БУДУТ КОРМИТЬ В ПОЕЗДАХ

В российских поездах появляются новые услуги для пассажиров. Например, теперь можно отправить поездом посылку, почту или перевезти животное, заказать билет по телефону. А вот некоторые привычные услуги будут меняться. В обычных поездах вместо вагонов-ресторанов будут предлагать наборы готовой еды. Об этих планах рассказали в компании «Российские железные дороги» (РЖД).

По единым стандартам

Глава компании Олег Белозеров пояснил, что вагоны-рестораны – довольно дорогостоящая затея. А потому вместо приготовления еды на колесах для пассажиров обычных поездов будут, как в самолетах, разогревать заранее припасенные наборы еды. В РЖД поясняют, что поменяется только технология приготовления и хранения блюд. Сейчас еду готовит повар во время движения поезда на кухне вагона-ресторана из сырых продуктов и полуфабрикатов. При этом ассортимент и качество блюд зависят от компании – оператора питания. С РЖД работают 12 таких предприятий, которые арендуют 400 вагонов-ресторанов.

Само название вагонов-ресторанов поменяется. Будут вагоны-бистро, куда станут загружать стерильные контейнеры с блюдами, приготовленными поварами в стационарных условиях. При этом будут использоваться новейшие технологии термообработки продуктов и контроля их качества, обещают в РЖД. Это будет не фастфуд, подчеркивают в компании. В меню будут и супы, и салаты, и горячие блюда из мяса и рыбы, и десерты. Также обещают предусмотреть вегетарианские блюда и детское меню. Готовые блюда планируется разогревать в пути и сервировать для подачи пассажиру. Пообедать или поужинать пассажиры смогут как в зале вагона-бистро, с подачей сервированных блюд, так и на своем месте в вагоне поезда. А вот детские организованные группы в соответствии с действующими регламентами будут кормить только в вагоне-бистро. При этом в компании рассчитывают ввести единые стандарты и цены на питание во всех поездах.

Но вагоны-рестораны все же останутся в фирменных и туристических поездах. При этом в РЖД рассматривают возможность поменять их концепцию и даже название. Компания разрабатывает определенную линейку по набору питания. Новый подход уже тестируют на нескольких поездах по различным направлениям.

Питание можно заказать

Пассажиры все же не будут ограничены в выборе питания только из заранее заготовленных блюд. Помимо того что они могут взять свою еду из дома, ее можно заказать и прямо к поезду из кафе или ресторана. Запустили такой

сервис еще в декабре 2019 года. Но тогда он был доступен только на Ленинградском и Курском вокзалах Москвы.

Затем география расширилась, как и перечень кафе и ресторанов, подключенных к сервису. Сейчас эта услуга уже действует более чем в 30 городах России. С начала года сервис стал доступен еще более чем в десяти российских городах. Среди них Минеральные Воды, Нижний Новгород, Смоленск, Казань, Сочи, Пенза, Чебоксары, Омск, Ростов-на-Дону, Анапа и Новороссийск.

К услуге сейчас подключено 55 предприятий общественного питания из 34 городов, отмечают в РЖД. Причем заказ могут доставить как на станциях отправления поезда, так и на транзитных остановках.

Больше всего сервис популярен в Москве. Пассажиры из столицы делают треть всех заказов. Но этот сервис также пользуется спросом в Тюмени, Екатеринбурге, Ярославле, Новосибирске, Санкт-Петербурге и Нижнем Новгороде. Чаще всего заказывают пиццу, а еще традиционные блюда из национальной кухни регионов.

В компании поясняют, что сделать заказ можно в момент покупки электронного билета на сайте РЖД или в мобильном приложении «РЖД-Пассажирам», а также оформив дополнительную услугу к билетам.

<https://rg.ru/2021/06/01/kak-budut-kormit-v-poezdah.html>

### **ТАСС; 2021.06.01; ГОСДУМА ПРИНЯЛА ЗАКОН О ПРИМЕНЕНИИ К СУДАМ-ХРАНИЛИЩАМ СПГ СТРАХОВЫХ ТАРИФОВ БЕЗ ЛЬГОТ**

Госдума приняла во втором и третьем чтениях закон, которым предусматривается не применять к судам, используемым для хранения и перевалки сжиженного природного газа (СПГ), пониженные тарифы страховых взносов для юридических, физических лиц и индивидуальных предпринимателей – работодателей членов экипажей судов. Документ, инициированный правительством РФ, вносит поправки в Налоговый кодекс РФ.

Документ является спутником к другому законопроекту, который разрешает регистрацию в Российском международном реестре судов (РМРС) плавучих хранилищ сжиженного природного газа.

Сейчас Кодекс торгового мореплавания предусматривает, что в РМРС могут регистрироваться суда, используемые для хранения и перевалки нефти, нефтепродуктов в российских морских портах, при условии, что возраст этих судов на дату подачи заявления о регистрации не превышает 20 лет. В связи с

этим были подготовлены изменения в этот кодекс, предполагающие регистрацию в РМРС плавучих хранилищ СПГ.

Поправками в Налоговый кодекс предполагается, что к судам, используемым для хранения и перевалки СПГ в морских портах Российской Федерации, не применяются пониженные тарифы страховых взносов для юридических, физических лиц, а также индивидуальных предпринимателей, производящих выплаты, иные вознаграждения членам экипажей судов, которые зарегистрированы в РМРС, за исполнение трудовых обязанностей члена экипажа судна, в отношении данных выплат и вознаграждений. Устанавливается правовое регулирование в части неприменения пониженных тарифов страховых взносов аналогичное тому, которое используется к судам, используемым для хранения и перевалки нефти, нефтепродуктов в морских портах РФ.

Таким образом, вводимое законом регулирование позволит регистрировать суда, используемые для хранения и перевалки газа в РМРС, без ущерба для бюджетов различного уровня.

Закон вступит в силу по истечении одного месяца со дня его официального опубликования, но не ранее 1-го числа очередного расчетного периода по страховым взносам.

<https://tass.ru/ekonomika/11525207>

### **ТАСС; 2021.06.01; ГОСДУМА РАЗРЕШИЛА РЕГИСТРАЦИЮ ПЛАВУЧИХ ХРАНИЛИЩ СЖИЖЕННОГО ПРИРОДНОГО ГАЗА**

Госдума во вторник приняла сразу во втором и третьем чтениях законопроект, который разрешает регистрацию в Российском международном реестре судов (РМРС) плавучих хранилищ сжиженного природного газа (СПГ).

Необходимые изменения вносятся в Кодекс торгового мореплавания РФ. Сейчас кодексом предусмотрено, что в РМРС могут регистрироваться суда, используемые для хранения и перевалки нефти, нефтепродуктов в российских морских портах, если возраст этих судов на дату подачи заявления о регистрации не превышает 20 лет.

Правительство ранее утвердило комплексный план реализации инвестиционного проекта «Морской перегрузочный комплекс сжиженного природного газа в Камчатском крае» и план первоочередных мероприятий по реализации инвестиционного проекта «Морской перегрузочный комплекс сжиженного природного газа в Мурманской области».

В связи с этим были подготовлены поправки к Кодексу торгового мореплавания РФ, предусматривающие регистрацию в РМРС плавучих хранилищ сжиженного природного газа. К судам, используемым для

хранения и перевалки СПГ, не будут применяться пониженные тарифы страховых взносов для юридических, физических лиц и индивидуальных предпринимателей – работодателей членов экипажей судов.

Закон вступит в силу с 1 января 2022 года.

<https://tass.ru/ekonomika/11525141>

### **ТАСС; 2021.06.02; НОВОЕ СУДНО «АДМИРАЛ НЕВЕЛЬСКОЙ» ВЫШЛО В СВОЙ ПЕРВЫЙ РЕЙС С САХАЛИНА ДО КУРИЛ**

Грузопассажирский паром «Адмирал Невельской» в среду днем вышел в свой первый рейс до Курильских островов (Сахалинская область) из порта Корсаков на Сахалине. Об этом сообщили ТАСС в морской гавани.

Специально для морской линии Сахалин – Курилы в Санкт-Петербурге с 2018 года велось строительство двух современных грузопассажирских паромов – «Адмирал Невельской» и «Павел Леонов». До этого дня по маршруту работало только одно судно – теплоход «Игорь Фархутдинов» 1990-х годов постройки. В конце апреля этого года сообщалось, что «Адмирал Невельской» прибыл на Сахалин.

«Судно вышло в рейс в 14:00 (06:00 мск)», – рассказали в порту.

О выходе в рейс судна было официально объявлено неделю назад, билеты поступили в продажу во вторник. Для пассажиров предусмотрены два маршрута перевозки: Корсаков – Малокурильское – Южно-Курильск – Корсаков и Корсаков – Курильск – Корсаков. При этом теплоход «Игорь Фархутдинов» с рейсов снимать не будут, сообщили ТАСС в региональном министерстве транспорта.

Новые паромы имеют повышенный ледовый класс и приспособлены к длительной автономной работе в любое время года. Каждый из них сможет перевозить до 146 пассажиров, а также груз и автомобили. Предусмотрены одно-, двух- и четырехместные каюты для семей с детьми. Также есть каюты, предназначенные для людей с ограниченными возможностями здоровья. Паром «Павел Леонов» должен прибыть на Сахалин в этом году.

Повышение транспортной доступности территорий и развитие внутреннего туризма – среди задач, которые **Президент РФ Владимир Путин** поставил перед главами дальневосточных регионов. В мае 2020 года **вице-премьер** правительства РФ – полпред президента в Дальневосточном федеральном округе Юрий Трутнев поручил федеральным министерствам совместно с губернаторами разработать меры, которые помогут привлекать на Дальний Восток туристов и позволят поддержать местную туротрасль после пандемии.

<https://tass.ru/obschestvo/11533755>