



## Ежедневный мониторинг СМИ

7 ИЮНЯ 2021

### СОДЕРЖАНИЕ

ИЗВЕСТИЯ; ЕКАТЕРИНА ВИНОГРАДОВА, ДМИТРИЙ ГРИНКЕВИЧ; 2021.06.07; ДАЛИ ФОРУМ: СУММА ЗАКЛЮЧЕННЫХ СОГЛАШЕНИЙ НА ПМЭФ ПРЕВЫСИЛА 3,8 ТРЛН; ГЛАВНЫЕ КОНТРАКТЫ, КЛЮЧЕВЫЕ ЗАЯВЛЕНИЯ И ОЦЕНКИ «ВАУ-ЭФФЕКТА» – В ОБЗОРЕ «ИЗВЕСТИЙ» .....	8
ГУДОК; МАРИЯ АБДРИМОВА; 2021.06.04; ПОЕЗДА ПРИХОДЯТ В ГОРОДА; ФУНДАМЕНТОМ ИНФРАСТРУКТУРНОГО КАРКАСА СТАНУТ АВТОМОБИЛЬНЫЕ И ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ .....	11
СУДОСТРОЕНИЕ; 2021.06.07; БЫСТРЫЙ ПАРУСНИК «МИР» ГОТОВИТСЯ К ПЕРВОЙ КРУГОСВЕТКЕ .....	13
КОММЕРСАНТЬ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2021.06.07; С ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ ПЕРЕВЕЛИ СТРЕЛКИ; СОЗДАЕТСЯ НОВЫЙ ЦЕНТР ПРИНЯТИЯ РЕШЕНИЙ ПО ВОСТОЧНОМУ ПОЛИГОНУ .....	16
КОММЕРСАНТЬ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА, ИЛЬЯ УСОВ; 2021.06.07; ТРАНСПОРТНЫЙ ЛИЗИНГ СНИМАЮТ С ТРАНСПОРТА; «РОСТЕХ» ПРЕДЛАГАЕТ ПЕРЕДАТЬ ГТЛК В ВЕДЕНИЕ МИНПРОМТОРГА .....	18
РОССИЯ 24; 2021.06.05; ПУТИН РАССКАЗАЛ, КОГДА МОЖНО БУДЕТ СВОБОДНО ЕЗДИТЬ В ЕВРОПУ. НОВОСТИ НА «РОССИИ 24» .....	19
РОССИЯ 24; 2021.06.06; ЭКОНОМИЧЕСКИЙ ФОРУМ В ПЕТЕРБУРГЕ: ИТОГ ПО ИНВЕСТИЦИЯМ. НОВОСТИ НА «РОССИИ 24» .....	19
РОССИЯ 24; АЛЕВТИНА ПЕНКАЛЬСКАЯ; 2021.06.07; ИТОГИ ПМЭФ: КОНТРАКТЫ И ГРОМКИЕ ЗАЯВЛЕНИЯ. НОВОСТИ НА «РОССИИ 24» .....	20
ПЕРВЫЙ; АНАТОЛИЙ ЛАЗАРЕВ; 2021.06.05; НА ЭКОНОМИЧЕСКОМ ФОРУМЕ В ПЕТЕРБУРГЕ ПОДПИСАНО СОТНИ СОГЛАШЕНИЙ НА ТРИЛЛИОНЫ РУБЛЕЙ .....	20
РОССИЯ 24; 2021.06.05; ГЛАВА «СОВКОМФЛОТА» РАССКАЗАЛ О САМЫХ КРУПНЫХ ПРОЕКТАХ КОМПАНИИ. ИНТЕРВЬЮ НА «РОССИИ 24» .....	22

---

РОССИЯ 24; 2021.06.05; КАМЧАТКА ДЕЛАЕТ СТАВКУ НА «ЗЕЛЕНЫЙ» ВОДОРОД. ФАКТЫ .....	22
КОМСОМОЛЬСКАЯ ПРАВДА; АЛЕКСЕЙ КУЗНЕЦОВ; 2021.06.07; БЕСПИЛОТНЫЕ ГРУЗОВИКИ И ЛИЦО ВМЕСТО ПАСПОРТА И БИЛЕТА; НА ФОРУМЕ В САНКТ-ПЕТЕРБУРГЕ РАССКАЗАЛИ, КАКИЕ ИЗМЕНЕНИЯ ЖДУТ ТРАНСПОРТНУЮ ОТРАСЛЬ .....	22
ИЗВЕСТИЯ; ЕЛЕНА ЛОРИЯ, АНДРЕЙ ДОБРОВ; 2021.06.07; «НЕ НАДО ПЫТАТЬСЯ ЧЕМУ-ТО УЧИТЬ РОССИЮ»; ПРЕДСЕДАТЕЛЬ СОВЕТА ФЕДЕРАЦИИ ВАЛЕНТИНА МАТВИЕНКО – О ПОСТКОВИДНОЙ РЕАЛЬНОСТИ, РОЛИ БИЗНЕСА В РАЗВИТИИ РЕГИОНОВ И ИНФРАСТРУКТУРНОМ ПОТЕНЦИАЛЕ ВЕЛОДОРОЖКИ МОСКВА–ПЕТЕРБУРГ .....	25
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; 2021.06.04; ТЕМОЙ ОБСУЖДЕНИЯ НА ФОРУМЕ СТАЛ ПРОЕКТ ТРАНСПОРТНОГО ПУТИ «ЕВРОПА – ЗАПАДНЫЙ КИТАЙ» .....	31
ТАСС; 2021.06.04; ХУСНУЛЛИН ВЫСТУПИЛ ЗА ЦЕНТРАЛИЗОВАННОЕ ПРОСТРАНСТВЕННОЕ РАЗВИТИЕ ГОРОДОВ .....	31
ТАСС; ЛАНА САМАРИНА; ОЛЬГА ШНАЙДЕР; 2021.06.04; ЧЕРНЫШЕНКО: ЭЛЕКТРОННЫЕ ПАСПОРТА, КОТОРЫЕ БУДУТ ВВОДИТЬСЯ В РФ, НЕВОЗМОЖНО ПОДДЕЛАТЬ .....	32
ТАСС; ЕВГЕНИЯ СОКОЛОВА, МАРИЯ АМИРДЖАНЫН; 2021.06.04; ГЛАВА «АЭРОФЛОТА»: РОССИЙСКИХ СПОРТСМЕНОВ НА ОЛИМПИАДУ В ТОКИО ПЕРЕВЕЗЕМ .....	36
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; 2021.06.07; НА ДАЛЬНЕМ ВОСТОКЕ ПОЯВЯТСЯ 20 НОВЫХ МЕЖРЕГИОНАЛЬНЫХ МАРШРУТОВ .....	39
ИЗВЕСТИЯ; МАРИЯ ПЕРЕВОЩИКОВА, КСЕНИЯ СЕДУНОВА; 2021.06.07; НАЦИОНАЛЬНАЯ КРУИЗНАЯ ЛИНИЯ СТАНЕТ ВАЖНЫМ ПРОРЫВОМ»; МИНИСТР ПО РАЗВИТИЮ ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА И АРКТИКИ АЛЕКСЕЙ ЧЕКУНКОВ – О ПЕРСПЕКТИВАХ ТУРИЗМА В РЕГИОНЕ И НОВЫХ ЛЕДОКОЛАХ В АРКТИКЕ .....	39
ИЗВЕСТИЯ; ИРИНА ЦЫРУЛЕВА, ЕЛЕНА ЛИХОМАНОВА; 2021.06.07; БЕСКОНЕЧНО ПОВЫШАТЬ ТАРИФЫ НЕВОЗМОЖНО»; ГЛАВА ГРУППЫ АЕОН РОМАН ТРОЦЕНКО – О ЦЕНАХ НА АВИАБИЛЕТЫ, ПЕРСПЕКТИВАХ СИСТЕМЫ БИОМЕТРИЧЕСКОГО КОНТРОЛЯ В АЭРОПОРТАХ И БИЗНЕС-ПЛАНЕ НА ПЛОХИЕ ВРЕМЕНА .....	44
КОММЕРСАНТЪ FM; 2021.06.04; «ДАННЫЕ “ПЛАТОНА” ОТКРЫВАЮТ ОГРОМНЫЕ ВОЗМОЖНОСТИ ДЛЯ	

СТРАТЕГИЧЕСКОГО ПРОГНОЗИРОВАНИЯ»; ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР РТИТС АНТОН ЗАМКОВ – В ИНТЕРВЬЮ “Ъ FM” .....	49
РБК; 2021.06.04; «МОРСВЯЗЬСПУТНИК» СОЗДАСТ СИСТЕМУ СВЯЗИ ДЛЯ СЕВЕРНОГО МОРСКОГО ПУТИ .....	52
ТАСС; МАКСИМ КОРЧАГИН; 2021.06.04; ГЛАВА СУЭК: РОССИЯ ЧЕРЕЗ СЕМЬ-ВОСЕМЬ ЛЕТ МОЖЕТ СТАТЬ КЛЮЧЕВЫМ ЭКСПОРТЕРОМ УГЛЯ В МИРЕ .....	53
КОММЕРСАНТЪ «ЭКОНОМИЧЕСКИЙ ФОРУМ» ПРИЛОЖЕНИЕ; 2021.06.03; ЕКАТЕРИНА ЗАГВОЗДКИНА; ОПОРНАЯ СЕТЬ; ИНФРАСТРУКТУРА.....	55
КОММЕРСАНТЪ «ЭКОНОМИЧЕСКИЙ ФОРУМ» ПРИЛОЖЕНИЕ; 2021.06.03; ЕКАТЕРИНА ЗАГВОЗДКИНА; ИНФРАСТРУКТУРА ПО-ПАРТНЕРСКИ; КОНЦЕССИИ.....	59
ПРАЙМ; 2021.06.04; МИНТРАНС РФ ПОДДЕРЖАЛ ИДЕЮ ПРОХОЖДЕНИЯ АВТОМАГИСТРАЛИ КАЗАНЬ-ЕКАТЕРИНБУРГ ЧЕРЕЗ БАШКИРИЮ .....	62
ТАСС; 2021.06.04; МТС ПРИСОЕДИНИЛАСЬ К ПРОЕКТУ ПОДВОДНОЙ ВОЛС В АРКТИКЕ.....	63
ТАСС; 2021.06.04; ВЛАСТИ ОЦЕНИВАЮТ ОБЪЕМ ДОПЭМИССИИ АКЦИЙ АЭРОПОРТА БАРНАУЛА В 700 МЛН РУБЛЕЙ.....	63
ТАСС; 2021.06.04; ГУБЕРНАТОР ЯНАО: РЕКОНСТРУКЦИЯ АЭРОПОРТА СТОЛИЦЫ ЯМАЛА МОЖЕТ НАЧАТЬСЯ В 2023 ГОДУ .....	64
РИА НОВОСТИ; 2021.06.04; АРТЮХОВ: ДЛЯ РАЗВИТИИ АРКТИКИ НЕОБХОДИМА ТРАНСПОРТНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА.....	65
ТАСС; 2021.06.04; ДВОРКОВИЧ: ПЕРВЫЙ МАРШРУТ В РОССИИ ДЛЯ ГРУЗОВЫХ БЕСПИЛОТНИКОВ МОЖЕТ ПОЯВИТЬСЯ В 2024 ГОДУ .....	66
ТАСС; 2021.06.04; «АВТОДОР» НАПРАВИТ 39 МЛРД РУБ. НА РАЗВИТИЕ ИНФРАСТРУКТУРЫ ТРАССЫ М-11 В ТВЕРСКОЙ ОБЛАСТИ .....	67
РИА НОВОСТИ; 2021.06.04; ВЛАСТИ ПЕРМСКОГО КРАЯ МОГУТ ПРИВЛЕЧЬ ДЕНЬГИ ФЕДЕРАЦИИ ИЛИ ИНВЕСТОРА НА МОСТ ЧЕРЕЗ КАМУ .....	67
ТАСС; 2021.06.05; РОСТОВСКОЕ ТРАНСПОРТНОЕ КОЛЬЦО МОГУТ ДОСТРОИТЬ НА ИНФРАСТРУКТУРНЫЙ КРЕДИТ .....	68

ТАСС; 2021.06.04; ВЛАСТИ ВОРОНЕЖСКОЙ ОБЛАСТИ РАССМАТРИВАЮТ ВОЗМОЖНОСТЬ В ТЕЧЕНИЕ ДВУХ ЛЕТ ВНЕДРИТЬ МЕТРОБУСЫ .....	69
ТАСС; 2021.06.04; ЖИТЕЛИ ЛЕНИНГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ И ХАБАРОВСКОГО КРАЯ СМОГУТ ПОЛЬЗОВАТЬСЯ КАРТОЙ «ТРОЙКА» .....	70
ТАСС; 2021.06.04; РЖД, «СИНАРА» И РОСНАНО РАЗРАБОТАЮТ ЛОКОМОТИВЫ НА ВОДОРОДНЫХ ТОПЛИВНЫХ ЭЛЕМЕНТАХ....	71
ТАСС; 2021.06.05; РЖД СОГЛАСОВЫВАЮТ ДЕТАЛИ ДЛЯ ИСПОЛНЕНИЯ РЕШЕНИЙ ОПЕРШТАБА О ПОЕЗДАХ В БЕЛОРУССИЮ .....	71
ТАСС; 2021.06.05; РЖД НАМЕРЕНЫ ЛЕТОМ ЗАПУСТИТЬ МУЛЬТИМОДАЛЬНЫЙ ТУРИСТИЧЕСКИЙ МАРШРУТ НА БАЙКАЛ .....	72
ТАСС; 2021.06.04; «РОССЕТИ» БУДУТ ПРИВЛЕКАТЬ ЗАЕМНЫЕ СРЕДСТВА ДЛЯ ЭЛЕКТРИФИКАЦИИ БАМА И ТРАССИБА .....	72
ТАСС; 2021.06.07; FESCO ПЛАНИРУЕТ РАСШИРИТЬ СЕТЬ СУХИХ ТЕРМИНАЛОВ .....	73
РОССИЯ 24; ЛЮДМИЛА ЩЕРБАКОВА; 2021.06.05; СЕВЕРНЫЙ ЗАВОЗ: НА КОЛЫМУ ДОСТАВИЛИ ПЕРВУЮ ПАРТИЮ УГЛЯ. НОВОСТИ НА «РОССИИ 24».....	73
РОССИЯ 1; АНАСТАСИЯ ЛИТВИНОВА; 2021.06.05; ТРАНСПОРТНЫЙ УЗЕЛ И МАШИНА ВРЕМЕНИ: КУРСКОМУ ВОКЗАЛУ – 125 ЛЕТ. МЕСТНОЕ ВРЕМЯ.....	73
РОССИЯ 1; ОЛЬГА МЕЩЕРЯКОВА; 2021.06.05; ТРАНСПОРТНОЕ СРЕДСТВО НЕОПРЕДЕЛЕННОГО СТАТУСА: КАКИЕ ОГРАНИЧЕНИЯ ЖДУТ САМОКАТЧИКОВ. ВЕСТИ В СУББОТУ.....	74
ВЕСТИ; ДМИТРИЙ ПИЩУХИН; 2021.06.04; ОПАСНЫЕ ГОНКИ: ЖЕРТВ ЭЛЕКТРОСАМОКАТОВ СТАНОВИТСЯ ВСЕ БОЛЬШЕ. ВЕСТИ В 20:00 .....	74
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – СПЕЦВЫПУСК; АЛЕКСЕЙ МИХАЙЛОВ; 2021.06.03; НАЙТИ ТОЧКИ ОПОРЫ; НА РАЗВИТИЕ СЕВМОРПУТИ БУДЕТ НАПРАВЛЕНО 73 МИЛЛИАРДА РУБЛЕЙ.....	74
КОММЕРСАНТЬ «ЭКОНОМИЧЕСКИЙ ФОРУМ» ПРИЛОЖЕНИЕ; 2021.06.03; КСЕНИЯ ПОТАПОВА; ПОЛЯРНЫЕ ИНТЕРЕСЫ; АРКТИКА .....	76

КОММЕРСАНТЪ; ТАТЬЯНА ДЯТЕЛ, ДМИТРИЙ КОЗЛОВ; 2021.06.07; ОТ АРКТИКИ ЖДУТ БОЛЬШОГО ГАЗА; РЕСУРСЫ СП «ГАЗПРОМ НЕФТИ» И НОВАТЭКА МОГУТ ДОСТИГАТЬ 16,6 ТРЛН КУБОМЕТРОВ .....	80
ИЗВЕСТИЯ; МАРИЯ ВАСИЛЬЕВА, МАКСИМ ТАЛАВРИНОВ; 2021.06.07; ВЗЛЕТЫ И ПАНДЕМИЯ: ЧАРТЕРНЫЕ РЕЙСЫ В ЕГИПЕТ МОГУТ ОТКРЫТЬСЯ ДО ИЮЛЯ; ЧАСТЬ АВИАКОМПАНИЙ ИМЕЕТ ДОПУСКИ, ДРУГИЕ ГОТОВЫ ИХ ЗАПРОСИТЬ ПОСЛЕ СНЯТИЯ ОГРАНИЧЕНИЙ .....	82
КОММЕРСАНТЪ; АЛЕКСАНДРА МЕРЦАЛОВА, АЙГУЛЬ АБДУЛЛИНА; 2021.06.07; ГРУСТНОПАССАЖИРСКИЕ РЕЙСЫ; ПЕРЕВОЗКИ НА ЗАГРАНИЧНЫЕ КУРОРТЫ МОГУТ ОГРАНИЧИТЬ	85
ИЗВЕСТИЯ; МАКСИМ ХОДЫКИН; 2021.06.07; РАЗГРАНИЧЕННЫЕ ВОЗМОЖНОСТИ: ОБЪЕКТЫ ДЛЯ ИНВАЛИДОВ БУДУТ РЕЙТИНГОВАТЬ; В РОССИИ ПОЯВИТСЯ ЕДИНАЯ СИСТЕМА ДОСТУПНЫХ МЕСТ ДЛЯ ЭТОЙ КАТЕГОРИИ ГРАЖДАН.....	86
КОММЕРСАНТЪ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2021.06.04; «ДОЛЖЕН БЫТЬ РАВНЫЙ ДОСТУП ДЛЯ ВСЕХ»; ГЕННАДИЙ ТИМЧЕНКО О ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГАХ, УГЛЕ И ИНВЕСТИЦИЯХ В СИБУР .....	88
ТАСС; 2021.06.04; ПЕСКОВ РАССКАЗАЛ, КОГДА В РФ МОЖЕТ НАЧАТЬСЯ ВАКЦИННЫЙ ТУРИЗМ .....	89
ТАСС; 2021.06.04; «АЭРОФЛОТ» НЕ ВИДИТ ПРЕПЯТСТВИЙ ДЛЯ СОТРУДНИЧЕСТВА С ТУРОПЕРАТОРАМИ ПО ВАКЦИННЫМ ТУРАМ.....	90
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – СТОЛИЧНЫЙ ВЫПУСК; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА, МИХАИЛ ЗАГАЙНОВ; 2021.06.07; «АЭРОФЛОТ» ЖДЕТ ОТКРЫТИЯ РЕЙСОВ В ЕГИПЕТ .....	90
ТАСС; 2021.06.06; ВЛАСТИ ЧЕРНОГОРИИ РАССЧИТЫВАЮТ НА ВОССТАНОВЛЕНИЕ ПОЛЕТОВ ИЗ РОССИИ В БЛИЖАЙШЕЕ ВРЕМЯ .....	91
РБК; АРТЕМ КОРЕНЯКО; 2021.06.07; ДОПЭМИССИЯ ПО ТРЕБОВАНИЮ; НАБЛЮДАТЕЛЬНЫЙ СОВЕТ UTAIR ПРИНЯЛ РЕШЕНИЕ ОБ ОБМЕНЕ ДОЛГОВ КОМПАНИИ НА ЕЕ АКЦИИ.....	92
КОММЕРСАНТЪ; АЙГУЛЬ АБДУЛЛИНА; 2021.06.04; АКЦИИ UTAIR ПРОЛЕТЯТ МИМО ХМАО; ПАКЕТ РЕГИОНА В АВИАКОМПАНИИ СОКРАТИТСЯ.....	93
РИА НОВОСТИ; 2021.06.04; ПЕСКОВ ПРОКОММЕНТИРОВАЛ ИДЕЮ ОГРАНИЧИТЬ СКОРОСТЬ САМОКАТОВ .....	96

РИА НОВОСТИ; 2021.06.04; В ГОСДУМЕ ПРИЗВАЛИ ЗАПРЕТИТЬ ДВИЖЕНИЕ НА ЭЛЕКТРОСАМОКАТАХ В НАУШНИКАХ.....	96
РИА НОВОСТИ; ДМИТРИЙ ЕРМАКОВ; 2021.06.04; «СКУТЕРГЕДДОН» В РОССИИ. КАК ИЗБЕЖАТЬ АВАРИЙ С ЭЛЕКТРОСАМОКАТАМИ.....	97
ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; ГЕННАДИЙ МЕЛЬНИК; 2021.06.04; ЭЛЕКТРОСАМОКАТАМ ОТВЕЛИ «БЕСПОЛЕТНЫЕ» ЗОНЫ; В РАЗНЫХ РЕГИОНАХ РОССИИ ПЫТАЮТСЯ СВОИМИ СИЛАМИ РЕШИТЬ ПРОБЛЕМУ ШУСТРОГО И НЕБЕЗОПАСНОГО ДВУХКОЛЕСНОГО ТРАНСПОРТА.....	101
РИА НОВОСТИ; 2021.06.05; В МВД РАССКАЗАЛИ, КТО РАЗРАБАТЫВАЕТ ПРАВИЛА ПОЛЬЗОВАНИЯ ЭЛЕКТРОСАМОКАТАМИ.....	105
РБК; ВЛАДИСЛАВ ГОРДЕЕВ; 2021.06.05; ПОЧТИ ПОЛОВИНА РОССИЯН ПОДДЕРЖАЛИ ОГРАНИЧЕНИЯ ДЛЯ ЭЛЕКТРОСАМОКАТОВ .....	106
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; СЕРГЕЙ БАБКИН; 2021.06.07; БЕДА НАЛЕТИТ СО СКОРОСТЬЮ 25 КИЛОМЕТРОВ В ЧАС; ВЛАСТИ МОСКВЫ ПРЕДЛОЖИЛИ НОВЫЕ ПРАВИЛА ДЛЯ САМОКАТОВ .....	107
ТАСС; 2021.06.04; В ГОСДУМЕ ЗАЯВИЛИ, ЧТО С БОЛЬШОЙ ОСТОРОЖНОСТЬЮ ОТНОСЯТСЯ К ТЕМЕ СРЕДНЕЙ СКОРОСТИ	109
RT; НАТАЛИЯ СЕРГИЕВСКАЯ, АНАСТАСИЯ РУМЯНЦЕВА; 2021.06.04; «В ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВЕ БЫЛ ПРОБЕЛ»: КАК ЭКСПЕРТЫ ОЦЕНИЛИ ИНИЦИАТИВУ О ВВЕДЕНИИ ШТРАФА ЗА ПРЕВЫШЕНИЕ СРЕДНЕЙ СКОРОСТИ.....	110
ТАСС; 2021.06.06; ФЕДЕРАЛЬНЫЕ ТРАССЫ ОСНАСТЯТ СИСТЕМАМИ РАЗДЕЛЕНИЯ ТРАНСПОРТНЫХ ПОТОКОВ К 2024 ГОДУ .....	112
ТАСС; 2021.06.06; ВЛАСТИ ПРИАМУРЬЯ ВЫДЕЛЯТ ЕЩЕ 500 МЛН РУБЛЕЙ НА ВОССТАНОВЛЕНИЕ ДОРОГ ПОСЛЕ ПАВОДКА .....	113
КОММЕРСАНТЪ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2021.06.07; «ПО БОЛЬШОМУ СЧЕТУ НАМ НЕ НУЖНЫ СУБСИДИИ»; ГЛАВА «ПК ТРАНСПОРТНЫЕ СИСТЕМЫ» ФЕЛИКС ВИНОКУР О ПРОИЗВОДСТВЕ ЭЛЕКТРОТРАНСПОРТА.....	113
РБК; АННА БАЛАШОВА; 2021.06.07; ВЛАСТИ СООБЩИЛИ О ПРЕДЛОЖЕНИИ ОГРАНИЧИТЬ РАБОТУ ЗАРУБЕЖНЫХ СЕРВИСОВ ТАКСИ.....	117

КОММЕРСАНТЪ «ЭКОНОМИЧЕСКИЙ ФОРУМ» ПРИЛОЖЕНИЕ;  
2021.06.03; МАРИЯ КУЗНЕЦОВА; ПОДКЛЮЧИТЬ РОЗЕТКУ  
ГОСПОДДЕРЖКИ; ЭЛЕКТРОМОБИЛИ ..... 119

КОММЕРСАНТЪ; ИВАН БУРАНОВ; 2021.06.07; ГИБДД ИЩЕТ  
КАМЕРЫ И МИКРОФОНЫ; ИСПОЛЬЗОВАНИЕ НА ЭКЗАМЕНАХ  
СПЕЦИАЛЬНЫХ ТЕХНИЧЕСКИХ СРЕДСТВ ГРОЗИТ ГРАЖДАНАМ  
УГОЛОВНЫМИ ДЕЛАМИ..... 123

### ПУБЛИКАЦИИ

**ИЗВЕСТИЯ; ЕКАТЕРИНА ВИНОГРАДОВА, ДМИТРИЙ ГРИНКЕВИЧ; 2021.06.07; ДАЛИ ФОРУМ: СУММА ЗАКЛЮЧЕННЫХ СОГЛАШЕНИЙ НА ПМЭФ ПРЕВЫСИЛА 3,8 ТРЛН; ГЛАВНЫЕ КОНТРАКТЫ, КЛЮЧЕВЫЕ ЗАЯВЛЕНИЯ И ОЦЕНКИ «ВАУ-ЭФФЕКТА» – В ОБЗОРЕ «ИЗВЕСТИЙ»**

Объем подписанных на Петербургском международном экономическом форуме контрактов поставил рекорд, составив более 3,8 трлн рублей, а число участников превысило 13 тыс. Об этом сообщил ответственный секретарь оргкомитета ПМЭФ Антон Кобяков. Среди наиболее крупных сделок – соглашение по Черногорскому месторождению, строительство горно-металлургического производства в Белгородской области и возведение завода по производству «Спутник V» в Бахрейне. Форум стал отличной возможностью для укрепления международного сотрудничества, определения общих целей и выстраивания диалога между властью и бизнесом в России, заявили участники.

#### Контракты и тесты

Несмотря на пандемию коронавируса, Петербургский международный экономический форум прошел с размахом. Это подтверждают данные, представленные советником Президента РФ, ответственным секретарем оргкомитета ПМЭФ Антоном Кобяковым.

– Бизнесмены со всего мира, российские бизнесмены на этом форуме подписали более 800 соглашений. Общая сумма соглашений – 3,86 трлн рублей, – заявил он на итоговой пресс-конференции.

При этом сумма договоров стала рекордной как минимум за последние несколько лет: в 2019 году она составила 3,2 трлн рублей, а в 2018-м – 2,3 трлн.

Тематическое разнообразие контрактов тоже оказалось большим. Свыше 160 соглашений было заключено в области социально-экономического и межрегионального сотрудничества, более 110 – в сфере высоких технологий, порядка 80 – в банковской сфере и около 50 контрактов подписали в сфере образования и науки. Большинство из них были заключены российскими делегациями, но иностранные партнеры тоже не пренебрегли площадкой форума для оформления договоренностей: зарубежные гости подписали более 50 соглашений.

В этом году регионами – лидерами по суммам подписанных контрактов на ПМЭФ оказались Ленинградская область (1,32 трлн рублей), Краснодарский



край (160 млрд рублей), Тульская область (более 150 млрд рублей), а также Республика Башкортостан (более 120 млрд рублей) и Тверская область (91 млрд рублей).

Ленобласть стала рекорсменом по сумме контрактов благодаря партнерству в части развития транспортной, дорожной и инженерной инфраструктуры, а также соглашениям в медицинском кластере и сфере IT-технологий. Подводя итоги форума, губернатор Александр Беглов также сообщил о новых контрактах с регионами России. Губернатор также отметил, что ПМЭФ-2021 положил начало новому инвестиционному циклу восстановления экономики Санкт-Петербурга.

Среди наиболее крупных сделок отдельных компаний можно выделить соглашение по Черногорскому месторождению в Красноярском крае, подписанное «Русской платиной», ВЭБом и ВТБ (570 млрд рублей), меморандум НЛМК о строительстве нового горно-металлургического производства в Белгородской области (250 млрд), а также контракт последней с «Металлоинвестом» на инвестиции в «зеленую» металлургию.

Кроме того, к знаковым сделкам можно отнести покупку Катаром 24,9% Санкт-Петербургского автодорожного проекта «Западный скоростной диаметр», соглашение о строительстве в Бахрейне производства вакцины «Спутник V», а также подписание базовых условий 15-летнего соглашения о поставках в Китай до 1 млн т сжиженного природного газа в год с проекта «Арктик СПГ-2» между «Новатэком» и Zhejiang Energy.

Ковидные ограничения всё-таки сыграли свою роль – общее число участников, по словам Антона Кобякова, составило 13 тыс. человек (из 140 стран). Из них 800 топовых компаний были представлены на уровне руководителей. В 2019 году ПМЭФ посетило 19 тыс. гостей из 145 стран.

Интересы России на ПМЭФ представляли президент **Владимир Путин**, **первый вице-премьер Андрей Белоусов**, а также **вице-премьеры Юрий Борисов**, **Марат Хуснуллин**, Александр Новак, глава Минфина Антон Силуанов, руководитель Минздрава Михаил Мурашко, **министр транспорта Виталий Савельев**, глава Сбербанка Герман Греф и другие.

Чтобы обеспечить безопасное пребывание на форуме для его участников, было проведено 52 тыс. тестов на коронавирус. А около 500 из них оказались положительными.

– Меры безопасности, которые принимались, оказались тем реальным вкладом, который форум внес в обеспечение мер по борьбе с пандемией в данном случае в Санкт-Петербурге, – резюмировал Антон Кобяков.

Как ранее писали «Известия», условием допуска на площадку ПМЭФ было наличие отрицательного ПЦР-теста на коронавирус и маски. Впрочем, осязаемая часть гостей ходила по площадке без средств защиты.

Петербургский международный экономический форум, организованный Фондом Росконгресс, проходил со 2 по 5 июня. Напомним, что в 2020 году он не проводился в связи с пандемией. Отменили тогда и другие крупные деловые мероприятия – в частности, Восточный экономический и Российский инвестиционный форумы.

«Вау-эффект»

Если не говорить о конкретных контрактах, то действительно триумфальным на ПМЭФ стало объявление о завершении строительства первой нитки «Северного потока – 2», уверен президент ЦСР Владислав Онищенко. В долгосрочной перспективе это скажется как на котировках «Газпрома», так и на всех сферах, которые соприкасаются с нефтегазовым сектором – начиная от инвестиций и заканчивая валютным рынком, полагает он.

Сейчас препятствовать запуску проекта будет существенно сложнее, поскольку, если раньше речь шла больше об интересах инвесторов, то теперь это будет касаться напрямую потребителей.

– Одно дело – указывать на риски в создании проекта и совсем другое – понимать, что он фактически завершен. В такой ситуации препятствовать его функционированию существенно сложнее. Он также позволит укрепить связи с Западной Европой в целом, – отметил он.

Председатель «Деловой России» Алексей Репик, комментируя итоги форума, отметил, что предприниматели долгое время вели дискуссию с властями – у бизнеса есть запрос на справедливость. И сейчас фактически началось движение в сторону определенного договора: предпринимателям предоставляют возможность развиваться, устанавливают сравнительно льготные режимы, включают их в транспарентную среду с тем условием, что они не станут уваливать от своих обязанностей перед государством и обществом, добавил глава объединения. Дискуссия между властью и бизнесом, в том числе публичная, – это тот столп, который делает форум прежде всего деловым мероприятием.

Пока рано говорить, в какую сторону идет диалог власти и бизнеса, заявил совладелец АФК «Система» Владимир Евтушенков. Есть определенные движения, например, относительно повышения нагрузки на вывод дивидендов, но пока глобальных решений не принято, добавил он.

Предприниматели долгое время страдали от высоких издержек ведения бизнеса, а именно, банковских и транзакционных, согласился Владислав Онищенко. Предложение о компенсации малым компаниям комиссий по

переводам в СБП способно значительно их снизить. А «зонтичные» гарантии от корпорации МСП позволят сократить риски, связанные с привлечением банковского финансирования, добавил он.

На выходе из пандемии проведение ПМЭФ было совершенно необходимо, заявил директор Центра конъюнктурных исследований НИУ ВШЭ Георгий Остапкович. На нем люди, которые на протяжении последнего года контактировали только онлайн, собрались все вместе, посмотрели друг другу в глаза, поделились мнениями и наметили стратегические цели. Это обеспечило абсолютный «вау-эффект» с психологической точки зрения, подчеркнул эксперт. По его мнению, главной целью любого крупного делового форума – хоть Петербургского, хоть Давосского – выступает именно живая коммуникация.

<https://iz.ru/1174777/ekaterina-vinogradova/dali-forum-summa-zakliuchennykh-soglashenii-na-pmef-prevysila-38-trln>

На ту же тему:

<https://www.rbc.ru/business/05/06/2021/60bb625d9a794766fc266f22>

**ГУДОК; МАРИЯ АБДРИМОВА; 2021.06.04; ПОЕЗДА ПРИХОДЯТ В ГОРОДА; ФУНДАМЕНТОМ ИНФРАСТРУКТУРНОГО КАРКАСА СТАНУТ АВТОМОБИЛЬНЫЕ И ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ**

На площадке Петербургского международного экономического форума (ПМЭФ) 3 июня состоялась панельная дискуссия «Транспортный каркас экономики». Ключевой темой стало формирование в стране опорной транспортной сети для ускорения движения грузов и повышения мобильности населения. Участники форума определили приоритеты для каждого вида транспорта и пришли к выводу, что дальнейшее развитие невозможно без создания интеллектуальной транспортной системы.

По словам заместителя председателя Правительства РФ **Марата Хуснуллина**, создание транспортной сети, которая будет обеспечивать ресурсные потоки, можно назвать необходимым условием для роста экономики и её основным драйвером. **Фундаментом инфраструктурного каркаса станут автомобильные и железные дороги.** Зампред правительства напомнил, что, несмотря на сложности из-за пандемии, к 2024 году нормативному состоянию должны соответствовать 85% дорог федерального назначения в 105 крупнейших агломерациях и 60% региональных дорог. **«Минтранс проделал колоссальную работу с регионами. Мы уже понимаем в перспективе до 2030 года, какие будут построены федеральные, региональные, муниципальные дороги. Наша задача – увязать их по срокам и приоритетности», – заявил Марат Хуснуллин.**

Развитие железнодорожного транспорта необходимо для роста экономики. **Марат Хуснуллин**, который с 1 июня возглавил Комиссию по вопросам реализации проектов развития железнодорожной инфраструктуры Сибири и Дальнего Востока («Гудок» писал об этом вчера), отметил, что государством поставлена задача на десятки миллионов тонн увеличить допустимые объёмы перевозки в сторону стран Тихоокеанского региона.

Кроме того, в правительстве уверены, что железные дороги должны активно интегрироваться в систему городского транспорта. Это повысит мобильность жителей, разгрузит другие виды коммуникаций и создаст новые точки для городской застройки, а значит, и экономического развития. «Прошлый год чётко показал, что железнодорожный транспорт не просто востребован, а является транспортом будущего благодаря своей экологичности, скорости и комфорту. Сегодня мы понимаем, что нужно сделать железным дорогам, чтобы страна развивалась быстрее», – заметил генеральный директор – председатель правления ОАО «РЖД» Олег Белозёров.

Первым по пути развития электричек как городского транспорта пошло правительство Москвы. В столице ОАО «РЖД» реализовало проекты Московского центрального кольца и Московских центральных диаметров, а сейчас этот опыт перенимают в других регионах. Зампред правительства сообщил, что есть уже восемь городов, где можно внедрять такой подход.

Ближе всех к повторению столичного опыта Санкт-Петербург, где проект городской электрички активно поддерживают администрация. «Благодарен РЖД за взаимопонимание в развитии Центрального железнодорожного узла. Создаётся возможность вывода грузового железнодорожного транспорта из города. Для нас это важно, потому что даёт возможность перейти ко второму этапу – тактовому движению, развитию электропоездов как составной части транспорта города», – заметил губернатор Санкт-Петербурга Александр Беглов.

В Санкт-Петербурге уже заглядывают ещё дальше и говорят об эффекте будущей высокоскоростной магистрали для развития региона. По словам Александра Беглова, с вводом скоростной железной дороги Москва – Санкт-Петербург к «Питерской агломерации», куда входят Северная столица и Ленинградская область, добавится ещё Новгородская область. Расширение агломерации повлечёт за собой развитие автомобильной сети и воздушного сообщения, уверен губернатор.

«Проекты ВСМ выгодны, так как дают огромный мультипликативный эффект, – согласен с губернатором Олег Белозёров. – Мы создали инжиниринговый центр по разработке высокоскоростного подвижного состава. Вместе с нашими партнёрами будем разрабатывать подвижной состав следующего поколения. Сделаем это в течение семи-восьми лет».

Для развития грузоперевозок ОАО «РЖД» предлагает сделать более прозрачным и понятным расчёт тарифов. Сегодня Прейскурант № 10-01 предусматривает зависимость стоимости перевозки от расстояния. В компании полагают, что было бы более справедливо рассчитывать тариф по маршруту из точки А в точку Б. Это позволило бы грузоотправителям чётко понимать, сколько стоит перевозка из конкретного города до точки назначения.

Также, по словам главы холдинга, сегодня важно развивать цифровые сервисы для клиентов. Позицию ОАО «РЖД» в этом вопросе разделяют в правительстве. **Министр транспорта Виталий Савельев** заметил, что **без цифровизации отрасли, в частности внедрения цифровых двойников и BIM-технологий в проектировании, практически невозможно её развитие. Только за счёт перехода на безбумажный документооборот можно более чем в четыре раза повысить скорость доставки груза.** **Марат Хуснуллин** сообщил, что сейчас идёт работа над созданием единой информационной платформы, где будут собраны все системы, которые уже созданы в области управления транспортом. Ещё одна тема на повестке дня – экологичность транспорта. В Европе активно обсуждается декарбонизация транспортных средств, готовится к испытаниям первый самолёт на водородном топливе. В этом же направлении, как считает **Виталий Савельев**, должна смотреть и Россия.

Во время бизнес-диалога «Россия – Франция» Олег Белозёров рассказал, что ОАО «РЖД» налаживает сотрудничество в сфере экологии с французской компанией SNCF (Национальное общество железных дорог Франции). В числе ключевых приоритетов – водородная энергетика.

Напомним, что в конце мая заместитель генерального директора ОАО «РЖД» – главный инженер Сергей Кобзев и директор по технологиям, инновациям и проектам SNCF Пьер Изар в режиме видеоконференции подписали дорожную карту по применению поездов на водородных топливных элементах и систем обеспечения их эксплуатации.

Как считает Олег Белозёров, важно обмениваться информацией и мнениями. «У нас с французскими коллегами это получается», – отметил глава РЖД.

<https://gudok.ru/content/infrastructure/1567109/>

### **СУДОСТРОЕНИЕ; 2021.06.07; БЫСТРЫЙ ПАРУСНИК «МИР» ГОТОВИТСЯ К ПЕРВОЙ КРУГОСВЕТКЕ**

Через год, в июне 2022 года, в Санкт-Петербурге будет дан старт кругосветному плаванию учебного парусного судна «Мир». Подробности будущего путешествия были представлены в ходе пресс-конференции, проведенной ФГУП «Росморпорт» в ходе Петербургского международного

экономического форума. Портал Sudostroenie.info ознакомился с некоторыми деталями предстоящего плавания.

Кругосветное плавание большого парусника – дело не простое, которое далеко не каждая страна может себе позволить. Год назад подобное плавание совершали учебные суда Росрыболовства. Теперь настала очередь «Росморпорта».

Проект кругосветного плавания, получивший название Sailing the Globe, реализуется при поддержке руководства российской транспортной отрасли. Так, председателем организационного комитета кругосветки стал **министр транспорта Виталий Савельев**. Журналистам проект представлял лично **руководитель Росморречфлота Андрей Лаврищев**.

По словам руководителя агентства, решение провести плавание принято в связи с Международным годом моря, которым станет 2023 год, и в ознаменование Дня Победы. Планируется, что в рамках следующего международного экономического форума парусник «Мир» выйдет из Санкт-Петербурга и через год, к 9 мая 2023 года, вернется обратно. В рамках кругосветного плавания судну предстоит преодолеть более 68,5 тыс. км, что в полтора раза длиннее экватора.

Руководитель ФГУП «Росморпорт» Александр Смирнов отметил, что к кругосветному плаванию предстоит серьезная подготовка, и предстоящий год пролетит очень быстро. «Для экипажа, для юных моряков и тех, кто будет там присутствовать, это воплощение мечты. Для «Росморпорта» это, безусловно, вызов. Обойти вокруг света под силу не каждому и наш шанс показать всему миру, на что мы способны. Для нашей страны это послание мира и укрепление авторитета на международной арене, – рассказал Александр Смирнов. – Думаю, это будет интересная и увлекательная история, полная открытий и встреч, за которой будет следить весь мир».

Трехмачтовый парусник «Мир» был построен в 1987 году в Польше по заказу СССР. Судно стало одним из шести в серии, которые строились для учебных целей. С тех пор парусник базируется в Санкт-Петербурге.

Примечательно, что «Мир» официально является самым быстрым парусником в мире. В Книге рекордов Гиннеса зафиксирована скорость 21 узел, что составляет 38,9 км/ч.

Парусник неоднократно участвовал в международных соревнованиях, гонках, регатах и во многих из них занимал призовые места, а в десяти одерживал победы, но это кругосветное плавание для «Мира» станет первым, рассказал руководитель проекта ФГУП «Росморпорт» Евгений Берков.

Что касается технического состояния парусника «Мир», то в «Росморпорте» его оценивают как идеальное, поскольку каждый год судно используется для

практики студентов и курсантов. «И корпус, и машины и механизмы, и всё парусное вооружение – мы за этим очень внимательно следим, – пояснил Евгений Берков. – Каждый год парусник проходит плановый ремонт».

При этом специально для кругосветки дооборудования парусника не предполагается. Разве что возможна установка современных средств связи, которые позволили бы иметь широкополосную связь в любой точке мира.

Предстоящий старт будет также приурочен к 350-летию основателя Санкт-Петербурга Петра Первого. Далее маршрут пройдет по Северному морскому пути. Во Владивостоке парусник ожидается в дни проведения Восточного экономического форума в 2022 году.

Затем судну предстоит путь через Тихий океан к Латинской Америке. Судно обойдет континент со стороны мыса Горн через пролив Дрейка. «Это символическое для каждого моряка событие», – подчеркнул Евгений Берков.

Далее судно проследует в средние широты мимо Бразилии и Кубы, пересечет Атлантический океан и вернется в Европу. Финиш состоится в точке старта в Санкт-Петербурге. По пути следования планируются заходы в морские порты Южной Кореи, Японии, Китая, Германии, Франции, Дании, Великобритании, Кубы, Чили, Бразилии Аргентины и Мексики.

Организаторы надеются, что в 2022 году эпидемиологические ограничения будут сняты и заход большого парусника в порт, как и в «допандемийные» времена, станет торжественным мероприятием для жителей города.

Во время кругосветки на борту парусника пройдут практику воспитанники нескольких учебных заведений, включая ГУМРФ им. адм. Макарова из Санкт-Петербурга и МГУ им. адм. Невельского из Владивостока. На всем прохождении маршрута на борту будут находиться не только студенты и курсанты учебных заведений **Росморречфлота**, но и пассажиры, которые являются полноценными членами команды судна.

Проект уже официально поддерживают Ассоциация учебных парусников России, фонд «Росконгресс», **Минтранс**, **Росморречфлот**, МИД, ФСБ, Минприроды, Минвостокразвития, Россотрудничество, Росмолодежь, ФГУП «Атомфлот», правительство Санкт-Петербурга, правительства Приморского края, ГУМРФ имени адмирала С.О. Макарова. Тем не менее, организаторы не против, если к инициативе присоединятся и представители бизнеса. Для них подготовлены несколько вариантов спонсорской поддержки предстоящей кругосветки.

<https://sudostroenie.info/novosti/33364.html>

### КОММЕРСАНТЬ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2021.06.07; С ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ ПЕРЕВЕЛИ СТРЕЛКИ; СОЗДАЕТСЯ НОВЫЙ ЦЕНТР ПРИНЯТИЯ РЕШЕНИЙ ПО ВОСТОЧНОМУ ПОЛИГОНУ

Новая комиссия под руководством **вице-премьера Марата Хуснуллина**, созданная по поручению **президента РФ**, станет центральным органом оперативного контроля за строительством железнодорожной инфраструктуры на **Восточном полигоне**. Сам **вице-премьер** уже через две недели планирует отправиться на полигон, чтобы вести работу «в штабном режиме». Однако у участников рынка внезапное возникновение комиссии, в которой их интересы даже теоретически может представлять только глава ОАО РЖД Олег Белозеров, вызвало недоумение и целый ряд опасений.

Новая комиссия, созданная 1 июня президентским распоряжением, станет основным органом принятия оперативных решений по развитию инфраструктуры Восточного полигона, говорят источники “Ъ” в правительстве и на железнодорожном рынке. В ее полномочия входят координация действий ведомств, региональных и местных властей по развитию железнодорожной инфраструктуры Сибири и Дальнего Востока, в том числе в целях увеличения объемов вывоза угля из Кузбасса, синхронизация железнодорожных, энергетических, дорожных, портовых и иных проектов, а также контроль за всем этим строительством.

Хотя комиссия не имеет статуса президентской, положение о комиссии и ее состав утверждаются **президентом РФ**, а решения обязательны для представленных в ней органов власти и организаций. Комиссию возглавил **вице-премьер Марат Хуснуллин**, его заместителями стали глава ОАО РЖД Олег Белозеров и глава **Минтранса Виталий Савельев**. В составе комиссии помимо **министра транспорта** представлены главы Минэнерго, Минфина и Минстроя, директор Росфинмониторинга, помощники президента Игорь Левитин и Максим Орешкин, заместители руководителей силовых ведомств – Минобороны, МВД, Генпрокуратуры, службы экономической безопасности ФСБ, а также 11 зауральских губернаторов.

Президент поставил задачу увеличить объем вывоза грузов на восточном направлении почти вдвое, пояснил “Ъ” **Марат Хуснуллин**.

«Сейчас первый этап – мы должны к 2024 году вывозить 180 млн тонн, – уточнил **вице-премьер**. – Для понимания, в 2020 году мы вывозили на уровне 120 млн тонн. А вообще потребность в той зоне по вывозу грузов (это уголь, металл, руда, лес, контейнеры) где-то 250 млн тонн. Наша задача, по сути, в два раза увеличить пропускную способность транспортных артерий».

**Восточный полигон** – проект расширения мощностей БАМа и Транссиба для вывоза грузов в порты Дальнего Востока и к границе с Китаем. Текущий второй этап проекта стоимостью 720 млрд руб. предусматривает рост пропускной способности до 180 млн тонн в 2024 году. Но планы



грузоотправителей, прежде всего угольщиков, серьезно превосходят эти цифры, и проект сопровождают постоянные споры о том, как быстро расширять участки в интересах тех или иных компаний, а также источников финансирования.

Необходимость специальной комиссии с широкими полномочиями господин **Хуснуллин** объясняет масштабом задачи: «Сейчас мы должны с РЖД построить фактически второй БАМ за счет изменения, строительства новых путей, реконструкции старых, внедрения новых систем направлений, за счет изменения подходов в логистике. Это требует большой координационной работы. Поэтому президент такую комиссию утвердил и назначил меня ее руководителем.

Где-то через две недели я планирую очередной выезд на **Восточный полигон** со всеми заинтересованными лицами. То есть эту работу будем в штабном режиме вести».

Один из источников “Ъ” полагает, что, раз комиссия создана решением президента и он определил ее состав, новый орган может стать финальной инстанцией в активно продолжающихся вокруг проекта ведомственных и отраслевых спорах. При этом у двух собеседников “Ъ” вызвало вопросы отсутствие в качестве сопредседателя комиссии господина **Белоусова**, курирующего транспорт. Однако другой источник “Ъ”, знакомый с ситуацией, подчеркивает, что комиссия под руководством господина **Хуснулина** была создана по инициативе самого господина **Белоусова**, так как нужна для координации стройки, а все ее решения, «несомненно, будут согласовываться с **первым вице-премьером**». Конфликтов между ними нет, заверил собеседник “Ъ”. В секретариате господина **Белоусова** и ОАО РЖД от **комментариев** отказались.

Участники железнодорожного рынка оценили ставшее для них неожиданностью появление нового влиятельного госоргана как аппаратное поражение ОАО РЖД и отрасли в целом. Один из источников “Ъ” отмечает, что железную дорогу, строительный блок которой постоянно подвергается нареканиям за медленный прогресс на **Восточном полигоне**, представляет один господин Белозеров, тогда как мощное и многочисленное лобби губернаторов будет «продвигать свои интересы по вывозу угля». Другой собеседник “Ъ” отмечает, что позиции господина Белозерова в плане контроля за стройкой «заметно пошатнулись», фактически она оказалась в руках **Марата Хуснулина**. Хотя, признает еще один источник “Ъ”, на деле контролировать стройку ОАО РЖД «крайне затруднительно».

<https://www.kommersant.ru/doc/4847838>

**КОММЕРСАНТЪ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА, ИЛЬЯ УСОВ; 2021.06.07; ТРАНСПОРТНЫЙ ЛИЗИНГ СНИМАЮТ С ТРАНСПОРТА; «РОСТЕХ» ПРЕДЛАГАЕТ ПЕРЕДАТЬ ГТЛК В ВЕДЕНИЕ МИНПРОМТОРГА**

Как стало известно “Ъ”, возобновилась дискуссия о передаче Государственной транспортной лизинговой компании (ГТЛК) из ведения **Минтранса** в Минпромторг. С такой инициативой обратился к **президенту РФ** глава «Ростеха» Сергей Чемезов. Он также выступил против предлагаемой схемы слияния ГТЛК и «ВЭБ-Лизинга», которая, по его мнению, грозит распространением на ГТЛК санкций США. Источники “Ъ” на рынке и эксперты считают вариант передачи ГТЛК Минпромторгу «логичным», учитывая фактическую роль министерства в обеспечении компании капиталом и контрактами.

Как стало известно “Ъ”, глава «Ростеха» Сергей Чемезов предложил президенту **Владимиру Путину** передать Государственную транспортную лизинговую компанию от **Минтранса** в ведение Минпромторга. Соответствующее письмо было направлено в конце мая (копия есть у “Ъ”). Господин Чемезов также предложил включить представителей «Ростеха» в совет директоров ГТЛК. **Владимир Путин**, расписав документ на премьера **Михаила Мишустина**, дал следующую резолюцию: «Вопросы отраслевых интересов очевидны, тем не менее прошу поддержать». **Михаил Мишустин** 1 июня поручил **первому вице-премьеру Андрею Белоусову** и главе **Минтранса Виталию Савельеву** «доложить» свою позицию по этому вопросу.

В своем письме президенту Сергей Чемезов напоминает, что ГТЛК – «системообразующая организация российской экономики с объемом лизингового портфеля свыше 1,3 трлн руб., а также лидер в размещении заказов на приобретение техники отечественного производства в транспортном машиностроении». Пока единственным акционером компании остается РФ в лице **Минтранса**.

Сейчас планируется объединение ГТЛК с «ВЭБ-Лизингом» – в результате акционером ГТЛК станет ВЭБ.РФ, находящийся под санкциями США. Такая схема, считает Сергей Чемезов, «несет существенные риски включения ГТЛК в санкционные списки и лишения возможности привлекать деньги на международных рынках».

Он добавляет, что существенная доля выделяемой ГТЛК господдержки доводилась по линии Минпромторга, а лизинговые программы ГТЛК обеспечивают значительную часть спроса на продукцию предприятий «Ростеха» – ОАК, КамАЗа, «Вертолетов России», «Уралвагонзавода».

В «Ростехе» не стали ничего добавлять к письму. В **Минтрансе**, Минпромторге и ВЭБ.РФ тему не комментировали. В ГТЛК “Ъ” сообщили, что готовы выполнить любые поручения правительства: «Как акционерное

общество мы приветствуем решения, которые не приводят к рискам сокращения инвестиций в транспортную отрасль и транспортное машиностроение РФ».

Идея передать ГТЛК от **Минтранса** в Минпромторг обсуждается в отрасли несколько лет. Последний раз такой вариант рассматривался в 2020 году (см. “Ъ” от 13 ноября 2020 года). Однако на брифинге с журналистами в апреле 2021 года глава ГТЛК Евгений Дитрих опровергал такую возможность.

Собеседники “Ъ”, знакомые с ситуацией, изначально скептически относились к варианту объединения ГТЛК с «ВЭБ-Лизингом», указывая на риск санкций. Они напоминают, что в апреле китайский банк ICBC уже отказал ГТЛК в кредите для зарубежных контрактов.

Кроме того, санкции могут означать для ГТЛК необходимость гасить все свои финансовые обязательства в объеме более 1 трлн руб., что грозит компании дефолтом.

Глава «Infoline-Аналитики» Михаил Бурмистров считает, что передача ГТЛК в Минпромторг выглядит логично: именно для поддержки транспортного машиностроения осуществлялись последние вливания в ГТЛК из бюджета. Кроме того, развитие лизинговых программ необходимо для роста продаж продукции российского машиностроения за рубежом. Минпромторг, по мнению эксперта, сможет выстроить более эффективную координацию ГТЛК с ключевыми курируемыми предприятиями как при работе на внутреннем рынке, в том числе в рамках импортозамещения, так и при поставках на экспорт.

<https://www.kommersant.ru/doc/4847799>

### **РОССИЯ 24; 2021.06.05; ПУТИН РАССКАЗАЛ, КОГДА МОЖНО БУДЕТ СВОБОДНО ЕЗДИТЬ В ЕВРОПУ. НОВОСТИ НА «РОССИИ 24»**

Россияне смогут более свободно ездить в другие страны после достижения 60-процентной иммунизации. Достичь этого планируется в сентябре, сообщил на встрече с главами мировых информагентств президент РФ Владимир Путин.

<https://www.vesti.ru/video/2305422>

### **РОССИЯ 24; 2021.06.06; ЭКОНОМИЧЕСКИЙ ФОРУМ В ПЕТЕРБУРГЕ: ИТОГ ПО ИНВЕСТИЦИЯМ. НОВОСТИ НА «РОССИИ 24»**

В ходе экономического форума в Петербурге было подписано более 800 соглашений на сумму более 3,8 трлн рублей. Участники представляли 140

стран мира, на форуме выступили шесть глав государств, включая президента России, который обратился к участникам в очном формате.

<https://www.vesti.ru/video/2305546>

**РОССИЯ 24; АЛЕВТИНА ПЕНКАЛЬСКАЯ; 2021.06.07; ИТОГИ ПМЭФ: КОНТРАКТЫ И ГРОМКИЕ ЗАЯВЛЕНИЯ. НОВОСТИ НА «РОССИИ 24»**

Более 800 соглашений на сумму почти в 4 трлн рублей. 13 тысяч участников из 140 стран мира. Это краткие итоги Петербургского международного экономического форума. Но 4 насыщенных дня работы были богаты не только заключенными контрактами, но и громкими заявлениями.

<https://www.vesti.ru/video/2305723>

**ПЕРВЫЙ; АНАТОЛИЙ ЛАЗАРЕВ; 2021.06.05; НА ЭКОНОМИЧЕСКОМ ФОРУМЕ В ПЕТЕРБУРГЕ ПОДПИСАНО СОТНИ СОГЛАШЕНИЙ НА ТРИЛЛИОНЫ РУБЛЕЙ**

В Северной столице завершился Международный экономический форум. Контрактов подписано даже больше, чем в «доковидный» 2019 год. В 2020 году была пауза из-за пандемии. Ждать и догонять хуже нет, но в поговорке ни слова о развитии событий, а оно есть.

Форум продолжался четыре дня, и за это время участники успели сделать столько, на что в обычных условиях потребовалось бы почти 18 суток непрерывной работы: все мероприятия на всех переговорных площадках – больших и малых – длились в общей сложности более 400 часов.

Время – деньги. Здесь это понимают, как нигде, поэтому и в последний день форум не сбавляет темп.

«Мы подписали соглашение об инвестициях в наш завод в Петербурге на сумму 900 миллионов рублей. Это говорит о том, что мы продолжаем работать на российском рынке», – говорит глава компании P&G в Восточной Европе Сотириос Маринидис.

Даже несмотря на COVID-19, затормозившим всю мировую экономику, меньшее, чем в прошлый раз, количество участников форума, сделок в эти дни в Петербурге заключено больше, чем до пандемии.

«Российские бизнесмены на этом форуме подписали более 800 соглашений. Общая сумма соглашений – при том, что мы не учитывали соглашения, которые являются коммерческой тайной, – превысило три триллиона 860 миллиардов рублей», – сообщает советник президента РФ, ответственный секретарь оргкомитета ПМЭФ Антон Кобяков.

COVID-19 сказался на всех сферах экономики. Что касается рынка авиаперевозок, то, по некоторым оценкам, он восстановится до прежних

объемов к 2024 году. Но иностранные авиакомпании спешат расширить сотрудничество с Россией уже сегодня.

«Мы хотим запросить у властей больше рейсов в Москву и Санкт-Петербург. Мы также рассматриваем другие направления. Какие – не могу рассказать, не хочу, чтобы конкуренты узнали о наших планах», – говорит генеральный секретарь Национального совета по туризму Катара и исполнительный директор группы компаний Qatar Airways Акбар Аль-Бакер.

«Когда российская экономика достигнет доковидного уровня?» Эта тема одна из самых обсуждаемых на форуме.

«Ну, по выпуску это уже будет этот год, по уровню безработицы это конец этого года, поэтому по сути можно сказать, что 2021 год – это год полного восстановления экономики от кризисных явлений, и к концу этого года это восстановление произойдет», – полагает помощник президента РФ по экономическим вопросам Максим Орешкин.

Помощник президента говорил об этом в студии общества «Знание». Эксперты, в том числе зарубежные, делились здесь знаниями с интернет-аудиторией.

Задать вопрос можно было на сайте проекта, главная цель которого дать молодому поколению максимум полезной информации. Работе с молодежью уделили в рамках Петербургского международного экономического форума много внимания.

Сегодня, 5 июня, весь день шли мероприятия под рубрикой «Юниор». Например, первый вице-премьер Андрей Белоусов во время сессии спросил у ребят, как бы они поступили на месте правительства России, если бы узнали, что в Китае случилась вспышка неизвестного вируса.

«Информацией они с нами не очень-то делились, потому что сами не очень понимали в этот момент, что у них там происходит. Мы только видим, что они изолировали территорию, вот они Ухань закрыли, отгородили от остального Китая, вот это мы четко видим. Мы создаем штаб, который должен решать две задачи: первая задача – мониторить ситуацию и второе – надо закрывать границы», – рассказал Андрей Белоусов.

А в этом году глава Ростуризма рассказывает, как сделать так, чтобы люди больше путешествовали по стране.

«У нас в планах запуск чартерной большой программы, буквально пару недель назад подписаны правила, выделен один миллиард 200 миллионов, и это такой очень тоже масштабный инструмент, который нам позволит связывать страну, увеличивать связи между регионами, а так же делать дешевле и доступнее наиболее дальние и дорогие направления внутренние»,

– сообщила руководитель Федерального агентства по туризму Зарина Догузова.

Петербургский форум как раз про это: он экономически связывает и страну воедино, и укрепляет международное сотрудничество.

[https://www.1tv.ru/news/2021-06-05/407680-na\\_ekonomicheskom\\_forume\\_v\\_peterburge\\_podpisano\\_sotni\\_soglasheniy\\_na\\_trilliony\\_rublej](https://www.1tv.ru/news/2021-06-05/407680-na_ekonomicheskom_forume_v_peterburge_podpisano_sotni_soglasheniy_na_trilliony_rublej)

**РОССИЯ 24; 2021.06.05; ГЛАВА «СОВКОМФЛОТА» РАССКАЗАЛ О САМЫХ КРУПНЫХ ПРОЕКТАХ КОМПАНИИ. ИНТЕРВЬЮ НА «РОССИИ 24»**

Руководитель «Совкомфлота» Игорь Тонковидов в интервью «России 24» рассказал о подписанных соглашениях в рамках ПМЭФ и крупных проектах, которые реализует компания.

<https://www.vesti.ru/video/2305483>

**РОССИЯ 24; 2021.06.05; КАМЧАТКА ДЕЛАЕТ СТАВКУ НА «ЗЕЛЕНый» ВОДОРОД. ФАКТЫ**

Одной из главных тем Петербургского экономического форума в этом году стали вопросы экологии, в том числе, «зеленой» энергетики. О перспективах Камчатского края в этом направлении рассказал глава региона Владимир Солодов. По его словам, камчатские предприятия в среднесрочной перспективе смогут вырабатывать более 100 гигаватт «зеленой» энергии, используя альтернативные источники.

<https://www.vesti.ru/video/2305463>

**КОМСОМОЛЬСКАЯ ПРАВДА; АЛЕКСЕЙ КУЗНЕЦОВ; 2021.06.07; БЕСПИЛОТНЫЕ ГРУЗОВИКИ И ЛИЦО ВМЕСТО ПАСПОРТА И БИЛЕТА; НА ФОРУМЕ В САНКТ-ПЕТЕРБУРГЕ РАССКАЗАЛИ, КАКИЕ ИЗМЕНЕНИЯ ЖДУТ ТРАНСПОРТНУЮ ОТРАСЛЬ**

Весь мир движется в сторону беспилотного транспорта. Россия здесь не исключение. Новые технологии позволят сделать перевозки более безопасными и экономичными. Причем как для бизнеса, так и для граждан. Что может измениться в ближайшие годы? Какими будут пассажирские и грузовые перевозки будущего? Об этом замглавы Минтранса России, председатель набсовета ассоциации «Цифровой транспорт и логистика» (ЦТЛ) Кирилл Богданов и директор ЦТЛ Антон Замков рассказали в интервью «Комсомольской правде» в рамках ПМЭФ-2021.

**ЛИЦО КАК ПАСПОРТ И БИЛЕТ**

Думаю, все авиапассажиры ждут, когда проходить разные виды контроля в аэропортах станет проще. Потенциал для улучшения большой. Ускорить процедуры можно за счет цифровой трансформации.

**– У нас есть одна из ключевых инициатив – зеленый коридор для пассажира. Мы рассчитываем все шире и шире внедрять биометрию. Как паспорт, как билет, как посадочный талон. Первый успешный опыт в нашей стране уже есть. В аэропорте Храброво в Калининграде можно проходить на посадку в самолет, не предъявляя ни паспорта, ни посадочного билета. Идентификация личности проходит по лицу человека. В будущем это упростит процесс посадки и сделает поездку более комфортной, – заявил в интервью «КП» Кирилл Богданов.**

Тем не менее в данном случае встает вопрос безопасности и сохранности персональных данных. Например, как быть, если кто-то сможет использовать изображение лица человека?!

**– Информационные технологии внедряются в нашу жизнь с такой скоростью, что вопросы безопасности не могут оставаться вне поля нашего зрения. С точки зрения кибербезопасности и предотвращения несанкционированных действий на транспорте мы над этим работаем. Для этого у нас есть еще одна инициатива – цифровизация для транспортной безопасности, – пояснил заместитель министра транспорта.**

### ДОРОГИ РОССИИ ДЛЯ ВСЕХ БЕСПИЛОТНИКОВ МИРА

Одно из главных заявлений, прозвучавших в рамках ПМЭФ-2021, – в ближайшие годы будет запущено беспилотное грузовое сообщение между Москвой и Санкт-Петербургом. Его планируется наладить по трассе «Нева», с этой магистрали начнется формирование беспилотных логистических коридоров через Россию – самому быстрому пути между Китаем и Европой.

– Событие знаковое. Соглашение подписали Минтранс и ассоциация ЦТЛ, а также наши ключевые партнеры – грузоперевозчики и разработчик технологий: КамАЗ, ПЭК, «Деловые линии», Globaltruck, «НТС», СберАвтоТех, X5 Group. Это формирует экосистему для всех, даёт старт для формирования проектного консорциума. Разработчикам нужно где-то тестировать свое решение, перевозчикам – сокращать издержки, автопроизводителям – переходить на новые технологии и понимать, какие машины будут востребованы в ближайшее время. Консорциум создается не для того, чтобы поговорить, и проект не для развития «технологий ради технологий», есть вполне конкретная прикладная бизнес-задача. Она лучше всего объединяет людей. И при подобной коллаборации все обязательно сбудется. Мы будем вместе работать над нормативной базой, над техническими решениями. Вовлекать все больше и больше новых

участников, сейчас ведём переговоры с мировыми производителями грузовиков. Я абсолютно уверен, что через полтора-два года мы с вами будем присутствовать при отправке вереницы беспилотных фур из Москвы в Санкт-Петербург, – считает Антон Замков.

По его словам, такая модернизация позволит снизить издержки для всех. При применении беспилотных транспортных средств затраты на перевозку сокращаются вдвое.

– Это минус зарплата человека, снижение расхода топлива, потому что электрические или водородные двигатели гораздо экономичнее, чем традиционные. Это беспилотник, ему не нужно отдыхать, соблюдать режим труда, он едет достаточно быстро, причем не нарушает правила. То есть в выигрыше все, – считает директор ассоциации ЦТЛ.

По его мнению, проект по беспилотным грузоперевозкам даст серьезный прорывной толчок для дальнейшего развития на всей сети «федералок» умных дорог, формирования цифровых беспилотных коридоров между Китаем и Европой по России.

– Если мы замешкаемся на старте, то мы точно окажемся в хвосте развития технологий. Поэтому очень важно как можно быстрее преодолеть регуляторные барьеры и разработать технологические стандарты, оснастить трассы такой инфраструктурой и технологической сетью передачи данных, чтобы по нашим дорогам смогли ездить все беспилотники – созданные в России и за границей, своего рода инфраструктура «все включено». Для нас принципиально важно, чтобы проект изначально строился на экономически эффективных бизнес-моделях для перевозчиков и грузоотправителей.

**Ведь мы не планируем ограничиться только трассой М-11. До 2030 года мы планируем оборудовать соответствующей инфраструктурой для беспилотного движения более 19 тысяч километров федеральных трасс, включая строящуюся магистраль М-12 от Москвы до Екатеринбурга. Это позволит нам наиболее полно реализовать транзитный потенциал страны. Китай – фабрика мира. Движение беспилотных транспортных средств по маршруту «Китай – Европа» позволит России уверенно войти в тройку крупнейших стран-транзитеров, – считает Кирилл Богданов.**

По его словам, помимо технологической инфраструктуры, предстоит построить центры управления беспилотным движением. Они позволят в случае нештатных ситуаций в онлайн-режиме останавливать или перенаправлять автономные автомобили для обеспечения безопасности.

Для движения беспилотников без участия водителей и присутствия инженера-испытателя на борту по всей трассе М-11 протяженностью более 660 км также планируется создание специальных хабов на подъездах к



Москве и Санкт-Петербургу. Это необходимо для исключения заезда автономных грузовиков на текущем этапе в города. В частности, в районе Твери предполагается строительство северного обхода для исключения выезда беспилотников на реконструированный участок трассы М-10.

– **Самое главное – это снизит риски для жизни и здоровья всех участников дорожного движения. Беспилотник не нарушает правила, никого не подрезает, не обгоняет. То есть, хотим мы или не хотим, но это будущее,** – резюмирует замминистра транспорта.

По расчетам **Минтранса** использование беспилотников на М-11 позволит к 2030 году увеличить на 25% коммерческую скорость (с 60 до 75 км/ч) доставки грузов в течение одного дня и более чем на 10% снизить себестоимость перевозки для логистических компаний. Реализация комплекса инициатив при этом позволит в 10 раз увеличить долю России в перевозках на маршруте Китай – Европа и на 20% сократить аварийность на транспорте.

### МОБИЛЬНОСТЬ ПАССАЖИРОВ – ГЛАВНЫЙ ПРИОРИТЕТ

В числе главных стратегических инициатив министерства транспорта – мобильность пассажиров в широком смысле слова. То есть возможность каждому доехать в разумный срок на различном виде транспорта до места назначения и кратное сокращение затрат на это перемещение.

– Там есть важнейшая тема сквозных мультимодальных билетов. То есть, когда вы, сидя дома, покупаете билеты, а вам посчитают стыковку от автобуса на электричку, а потом на самолет, – пояснил Антон Замков.

Примеры такой мультимодальности в России уже есть. Но логичнее было бы внедрить ее повсеместно.

– **Минтранс всячески поддерживает инициативы для наших пассажиров. И я надеюсь, что они будут довольны и будут чувствовать себя комфортно в любом виде транспорта,** – резюмировал Кирилл Богданов.

<https://www.kp.ru/daily/27287.5/4424960/>

### ИЗВЕСТИЯ; ЕЛЕНА ЛОРИЯ, АНДРЕЙ ДОБРОВ; 2021.06.07; «НЕ НАДО ПЫТАТЬСЯ ЧЕМУ-ТО УЧИТЬ РОССИЮ»; ПРЕДСЕДАТЕЛЬ СОВЕТА ФЕДЕРАЦИИ ВАЛЕНТИНА МАТВИЕНКО – О ПОСТКОВИДНОЙ РЕАЛЬНОСТИ, РОЛИ БИЗНЕСА В РАЗВИТИИ РЕГИОНОВ И ИНФРАСТРУКТУРНОМ ПОТЕНЦИАЛЕ ВЕЛОДОРОЖКИ МОСКВА–ПЕТЕРБУРГ

Петербургский экономический форум показал, что, несмотря на санкционное давление, интерес зарубежных партнеров-инвесторов к сотрудничеству с РФ не потерялся. А делегация США в этом году стала одной из самых крупных. Впрочем, и отечественный бизнес считает, что сейчас надежнее инвестировать в Россию. Об этом в интервью «Известиям» рассказала спикер

Совета Федерации Валентина Матвиенко. Глава верхней палаты парламента также сообщила, что инвестиционный транспортный проект в Таганроге может стать готовой моделью для других регионов, а строительство велодорожки от Москвы до Санкт-Петербурга – это возможность комплексно обустроить территорию между двумя городами.

Большой запас прочности

– Когда несколько месяцев назад появилась информация, что ПМЭФ состоится в намеченные сроки и в очном формате, в это мало кто верил. Сейчас форум уже стал фактом. Значит, решение о его проведении было правильным?

– Решение об очном формате форума принималось небыстро и непросто. Были серьезные консультации с санитарно-эпидемиологической службой, потому что мы берем на себя ответственность обеспечить абсолютную безопасность проведения форума. Но запрос на такой формат был очень велик. Честно говоря, результаты форума даже превзошли наши ожидания. 2000 участников, представлено более 50 государств, страна – основной гость – Катар. То есть еще раз подтвердились авторитет и значимость Петербургского международного экономического форума для мирового сообщества. Уровень очень высокий – государственные и политические деятели, представители и руководители крупных компаний.

Мы гордимся тем, что Россия первая после длительной паузы, связанной с пандемией COVID-19, проводит столь масштабное мероприятие в очном формате. Несмотря на ограничения, которые еще есть во многих странах.

Мы даже были вынуждены ограничивать количество участников, такой был интерес к тому, что скажет Россия. Огромный интерес к тому, как вести бизнес в России, какие есть возможности.

Панели, круглые столы, встречи на ПМЭФ-2021 очень интересные, потому что удалось привлечь экспертов высочайшего уровня, а главное, показать миру, что России удалось преодолеть этот тяжелый период без тех крупных потерь, которые понесли многие другие государства. Без потерь для экономики, поддерживая бизнес, поддерживая граждан, которые потеряли рабочие места и доходы.

Может, это покажется парадоксальным, но Россия продемонстрировала миру и, главное, нам самим, что у нас эффективная система госуправления, большой запас прочности и большие возможности для дальнейшего развития.

Вчера выступал министр экономического развития Максим Решетников и подтвердил, что мы вышли на темпы устойчивого развития даже выше тех прогнозных цифр, которые предполагали и мы, и Всемирный банк, пошло

оживление экономики. У нас есть все условия для того, чтобы Россия двигалась вперед. И мы поставили задачу – пойти по этому пути прорывного развития, чтобы Россия по всем показателям устойчиво вошла в клуб государств, которые способствуют повышению уровня жизни и благосостояния своих граждан.

Это не маниловщина – это государственный курс, который подтвержден конкретными действиями, национальными целями развития и возможностями, которые у нас есть.

– За счет чего этого можно добиться?

– Появились новые механизмы для поддержки экономики – специальные инвестиционные контракты для улучшения инвестиционного климата в стране. Мы приняли закон о специальных соглашениях по защите инвестиций и капиталовложений, подписано уже 36 таких соглашений между государством и бизнесом. Правительство работало, естественно, по поручению президента, но очень эффективно, очень оперативно.

Прошла очень важная реформа институтов развития, много полномочий передано ВЭБу – банку экономического развития. Это основной сейчас институт развития. Сегодня на форуме Совет Федерации подписал соглашение с ВЭБом для того, чтобы поднимать экономику регионов, создавать условия для развития не только в агломерациях, но и на территории всей страны. Совет Федерации уделяет этому очень большое внимание.

В послании президента Федеральному собранию особый акцент сделан на необходимости равномерного развития всех субъектов Российской Федерации. Были предложены новые инструменты, новые механизмы, которые сейчас отрабатываются правительством. Уверена, они придадут новый импульс развитию регионов.

В целом, это подтверждает и форум, подписывается очень много соглашений между компаниями, между субъектами Федерации, между разными представителями бизнеса. Даже не важны цифры, хотя они очень убедительны, важно, что деловая активность выросла, интерес к ведению бизнеса очень высок. Меры, которые принимает государство, внушают большой оптимизм как зарубежному, так и нашему бизнесу.

От дорог до больниц

– Сейчас капиталовложения в основном, наверное, не иностранные? Или же форум показал, что интерес со стороны зарубежных инвесторов есть?

– Интерес зарубежных партнеров-инвесторов к сотрудничеству с Россией не потерялся, потому что это выгодно. Бизнес не политизирован, делегация Соединенных Штатов Америки на ПМЭФ-2021 – 250 человек, одна из самых

крупных, много представителей других государств. Но я считаю, что мы должны больше уделять внимание использованию собственных резервов, собственных возможностей, привлечению инвестиций собственного бизнеса.

Я на форуме пообщалась со многими нашими крупными бизнесменами. Они понимают, что сейчас безопаснее и надежнее инвестировать в Россию, но справедливо встает вопрос, что государство должно указать направления, в инвестициях в которые оно заинтересовано, и создать гарантированные условия для сохранения вложений и поддержки крупных инвестиционных проектов.

– Что требует вложений в первую очередь?

– Конечно, это инфраструктура, мы очень нуждаемся в ее обновлении. Без этого не будет мощного экономического развития и прорыва. Это инвестиции в науку и в технологии для того, чтобы Россия была одним из лидеров экономического развития.

Без инвестиций в науку и в технологии, в инновации, цифровизацию экономики прорыв сделать будет очень сложно.

Отечественный бизнес готов инвестировать в свою страну, это подтверждено. Не буду называть компанию, но она хочет серьезно вложиться в здравоохранение. Создать по всей стране сеть современных больниц, поликлиник. Это освободит бюджет и бюджеты регионов для других целей, поскольку бизнес готов активно занимать эту нишу. Естественно, есть готовность инвестировать в инфраструктурные и энергетические проекты.

Форум показал, что мы в период пандемии спокойно, взвешенно, осмысливая все риски, вовремя осознали для себя и новые возможности постковидного развития, постковидных реалий и активно настроены на использование этих новых возможностей в интересах развития страны.

– В этом году главная тема форума – «Снова вместе. Экономика новой реальности». Какой вы видите Россию в этой новой реальности? Она ведь поменялась для всего мира.

– Сегодня весь мир озабочен последствиями пандемии, разрывом экономических связей, перезагрузкой глобального рынка. Место России с учетом ее потенциала для нас сегодня понятно, и понятно не только нам, но и нашим зарубежным партнерам. Мы знаем, что России всё время угрожают санкциями, но посмотрите – 2 тыс. участников, никто не поднимал вообще вопроса о необходимости каких-то новых мер в отношении России. Наоборот, они говорят, что такая непродуманная санкционная политика ряда государств наносит мировой экономике, может быть, даже больший ущерб, чем COVID. И не только экономике – она разобщает народы, делает заложниками этой непродуманной политики. Для нас постковидная

реальность – это собственные возможности, использование потенциала страны, ставка на новые технологии, инновационное развитие и тот же внутренний туризм. Много-много ниш, где мы можем реализовать себя и обеспечить рост экономики за счет невостребованных пока еще, как в целом в стране, так и в регионах, возможностей, которые у нас есть.

«Многое по-настоящему выстрелит»

– Чем именно Россия может сейчас привлечь инвесторов? Возможно, есть какие-то интересные предложения у регионов?

– Мне кажется, одна из особенностей этого форума – значительный акцент на регионы. Практически все руководители субъектов присутствуют на этом форуме. Они приехали не просто послушать – они приехали с конкретными проработанными, экономически обоснованными проектами.

Уже, кстати, подписано достаточно много контрактов как с зарубежными, так и с отечественными инвесторами. Я уверена, что многое по-настоящему выстрелит. Сегодня мы сами делаем акцент на необходимости равномерного развития регионов, чтобы создать для наших граждан на всей территории России равные условия. Это доступ к медицине, образованию, повышение уровня жизни людей, доходов, создание новых современных рабочих мест, чтобы не было оттока молодежи из субъектов Федерации. Сами регионы, получив новые возможности и новые инструменты, сейчас очень деловому настроены. Теперь многое будет зависеть от профессионализма региональных команд, от их готовности оперативно и эффективно принимать решения.

А предложения есть в самых разных сферах. Реально каждый инвестор в этих проектах может найти для себя то, что ему близко.

Есть и наукоемкие проекты, и предложения по технопаркам. Специальная программа ускоренного развития Сибири и Дальнего Востока – там столько преференций, возможностей и благоприятный деловой климат, которых не увидишь нигде.

Для бизнеса главное – понятные и прозрачные правила игры и возможность заработать. Всё это сегодня предложено, в том числе субъектами Российской Федерации. Я сказала о подписании Советом Федерации соглашения с ВЭБом, и мы теперь будем четко контролировать, чтобы инвесторам предлагали проекты и поддержку со стороны государства не только в Москве, Петербурге, Казани, других агломерациях, но в самых разных субъектах, чтобы эта политика поддержки и привлечения инвестиций пошла по всей стране.

4 июня подписан первый контракт, который был инициирован Советом Федерации, по комплексному решению проблемы транспортного

обеспечения, в частности, в Таганроге. 90 лет назад в Таганроге запустили трамвай, и с тех пор ничего не происходило.

Электрическая часть на 90% изношена, депо устарели, рельсы разбиты, трамваи там доисторические. Одна из российских компаний взялась за этот проект «под ключ». В сентябре этого года уже будет сделана первая часть проекта, а в сентябре следующего года будет полностью готов проект, который компания берет в концессию и 20 лет будет эксплуатировать.

Снимаются огромные нагрузки с бюджета региона, в частности Таганрога, но главное, что практически через полтора года жители города получат абсолютно новую транспортную инфраструктуру с современными низкопольными бесшумными трамваями, с Wi-Fi, с электронным табло, новые остановочные павильоны, новое бесшумное полотно под рельсы.

Сейчас мы этот «пилот» отработаем, и дальше – готовая модель для других субъектов Федерации. Я считаю, что трамваи и троллейбусы – экологически чистый транспорт – надо поддерживать и развивать так же, как строительство метро. И государство одно с этим не справится. Надо делать комплексные инфраструктурные проекты на принципах либо частно-государственного партнерства, либо концессии. Уже сегодня на форуме стало очевидно – обозначился целый ряд отраслей, куда хотят зайти отечественные инвесторы. Не буду называть инвестора, мне очень понравилось его предложение, уверена, что он его реализует. Велосипедная дорожка от Москвы до Петербурга. Супер! Вот увидите – такой проект будет реализован.

– Сколько же это придется ехать на велосипеде? Там гостиницы надо строить.

– В чем ценность инфраструктурных проектов? Они за собой подтягивают другую инфраструктуру. Появится такая велосипедная дорожка – появятся придорожные кафе, кемпинги, маленькие гостиницы и так далее. Это потянет за собой благоустройство и развитие другой сопутствующей инфраструктуры. Поэтому я всегда за комплексное освоение территорий. Идет застройка жилья, значит, там должны быть по нормативам детские сады, школы, поликлиники, спортивная инфраструктура и так далее. Мы уже подошли к этому этапу развития.

<https://iz.ru/1174352/elena-loriia-andrei-dobrov/ne-nado-pytatsia-chemu-uchit-rossiiu>

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; 2021.06.04; ТЕМОЙ ОБСУЖДЕНИЯ НА ФОРУМЕ СТАЛ ПРОЕКТ ТРАНСПОРТНОГО ПУТИ «ЕВРОПА – ЗАПАДНЫЙ КИТАЙ»

На Петербургском международном экономическом форуме губернатор Оренбургской области Денис Паслер провел рабочую встречу с заместителем председателя правительства РФ Маратом Хуснуллиным.

На встрече речь шла о масштабной модернизации пунктов пропуска на границе с Казахстаном, развитии дорожной инфраструктуры региона и проекте транспортного пути «Европа – Западный Китай».

– Площадка форума дает хорошую возможность актуализировать наши проекты по основным направлениям развития региона в сфере логистики. Продолжаем работы на дороге Бугульма-Уральск, на пути к многостороннему пункту пропуска Теплое, к 2024 она будет полностью приведена в нормативное состояние. Работа над модернизацией действующих пунктов пропуска идет в соответствии с дорожной картой. В 2021 году мы должны завершить проектирование, а в 2022-м – приступить к реконструкции и модернизации объектов, – отметил Денис Паслер. – Реализация этого проекта не только сделает комфортнее путь через границу для жителей двух стран, но и важна для дальнейшего развития транзитного потока «Европа – Западный Китай».

Международный транспортный маршрут – масштабный комплексный инвестиционный проект, охватывающий территории России, Казахстана и Китая. Общая протяженность по маршруту Санкт-Петербург – Москва – Казань – Оренбург – Актобе – Кызылорда – Шымкент – Алма-Ата – Урумчи – Ланьчжоу – Чжэнчжоу – Ляньюньган составляет более восьми тысяч километров. Из них 2,7 тысячи километров пройдут по территории Казахстана, около трех тысяч километров – КНР и 2,2 километра – по России.

<https://rg.ru/2021/06/04/reg-pfo/temoj-obsuzhdeniia-na-forume-stal-proekt-transportnogo-puti-evropa-zapadnyj-kitaj.html>

### ТАСС; 2021.06.04; ХУСНУЛЛИН ВЫСТУПИЛ ЗА ЦЕНТРАЛИЗОВАННОЕ ПРОСТРАНСТВЕННОЕ РАЗВИТИЕ ГОРОДОВ

Пространственным развитием городов должно централизованно заниматься государство. Такое мнение выразил вице-премьер РФ Марат Хуснуллин на сессии Петербургского международного экономического форума.

**«Пространственным развитием должно заниматься государство, от этого зависит направление ресурсов, например, строительство второй очереди Байкало-Амурской магистрали – это только государственные задачи. Понятно, что за этими вложениями пойдут и вложения во всю остальную инфраструктуру, и понятно, что в этих местах будет**

**концентрация населения. Поэтому мы должны планировать на уровне государства», – сказал Хуснуллин.**

Он добавил, что сейчас правительство рассматривает, какие города, мегаполисы должны в первую очередь развиваться в стране, где предвидятся наибольшие точки роста. При этом, по словам **вице-премьера**, развивая агломерации, государство ни в коем случае не забывает малые населенные пункты, в том числе села.

Кроме того, рассматривается возможность создания нескольких опорных пунктов в регионах, где качество жизни будет выше, отметил **Хуснуллин**. Как он полагает, в настоящее время необходимо равномерно поддерживать существующие населенные пункты, а дополнительные ресурсы направлять на развитие мегаполисов, агломераций и новых опорных пунктов. Тогда экономика будет активнее развиваться, и качество жизни будет выше, считает **вице-премьер**.

<https://tass.ru/ekonomika/11565079>

**ТАСС; ЛАНА САМАРИНА; ОЛЬГА ШНАЙДЕР; 2021.06.04; ЧЕРНЫШЕНКО: ЭЛЕКТРОННЫЕ ПАСПОРТА, КОТОРЫЕ БУДУТ ВВОДИТЬСЯ В РФ, НЕВОЗМОЖНО ПОДДЕЛАТЬ**

**Президент России Владимир Путин** в 2020 году определил цифровую трансформацию как одну из ключевых национальных целей. В интервью ТАСС на полях Петербургского международного экономического форума **вице-премьер РФ Дмитрий Чернышенко** рассказал о том, какие задачи в настоящий момент решает правительство для реализации поставленной цели, а также раскрыл подробности о реализации проекта по биометрии, электронных паспортах, важности соблюдения баланса между цифрой и реальной жизнью, обеспечении домохозяйств в России доступом в интернет, предоставлении госуслуг и о развитии связи пятого поколения.

– Рада с вами встретиться на Питерском форуме, я считаю, крупнейшем событии этого года, в офлайне. Скажите, на мой взгляд, самой главной темой, которая проходит красной нитью через все сессии на форуме, была цифровизация. Вообще в сферах во всех направлениях, на ваш взгляд, что именно государство может сделать в этом направлении и, если можно, чуть подробнее про Госуслуги, их будущее развитие и те возможности, которые они предоставляют жителям нашей страны?

– Во-первых, очень радостно видеть здесь всех людей, которые общаются на форуме. Чувствуется, что все истосковались по личному общению. Я понимаю, что никакая цифровизация не заменит личного общения. Также никакое дистанционное образование не заменит традиционного образования. И всегда, какой бы ни был уровень цифровизации, всегда будет возможность



для гражданина получать услуги так, как ему хочется. То есть вы можете в офлайне пойти в многофункциональный центр, получить эти услуги. Но цифровизации в нашей стране повезло, президент обозначил пятую цель среди национальных целей развития – это цифровая трансформация. Это очень широкое понятие, оно дает очень много возможностей для цифровой зрелости различных отраслей. Включая госуправление, которое взаимодействует с гражданином, и оказывает услуги гражданам.

Вот у вас наверняка на смартфоне куча приложений, вы не задумываетесь, откуда они там появились и как они обновляются. Самое главное, что вам удобно в один клик [что-то сделать] и вы не чувствуете посредников между вами и оказанием услуги. Так в идеале должно быть и с государственными услугами.

Президент поручил, чтобы 95% всех госуслуг были доступны нашим гражданам онлайн. Для этого необходимо, чтобы у всех была возможность подключиться к интернету и 97% домохозяйств должны быть подключены к интернету. Это очень скоро произойдет, все массовые социально-значимые услуги, их сейчас мы выделили 169, уже до конца 2022 года будут переведены в электронный формат, чтобы их предоставление не требовало личного визита, а до конца 24 года – все востребованные услуги должны быть доступны дистанционно в режиме 24 на 365. Социально значимые объекты уже в этом году [подключат к интернету] – школы, ФАПы, все домохозяйства [изначально планировалось подключить] до 30-го года. Мы, конечно, это сделаем раньше. Основная проблема с удаленными труднодоступными регионами, где есть та плотность населения, куда не приходят коммерческие операторы, поэтому там будет спутниковый интернет. Либо экспериментальный, либо высокий эллипс, но в любом случае, интернет там будет, поскольку президент поручил.

Конечно, с одной стороны, новая коронавирусная инфекция подстегнула использование дистанционного получения услуг и поэтому на портале Госуслуг по итогам 2020 года было зафиксировано полтора миллиарда заходов, всего зарегистрировано 135 млн учетных записей, активных пользователей 85 млн.

– Это больше половины населения страны.

– Каждый день на портал заходит 5 млн пользователей. У нас пик нагрузки – 7 тысяч обращений на портале в секунду, это было связано как раз с президентскими выплатами. После этого нам пришлось серьезно переделать всю архитектуру, все техническое оснащение. Портал способен поддерживать высокочастотные сервисы и выдерживать почти любую нагрузку. Потому что интерес растет, появляется все больше сервисов, и они уже не только такие, которые были связаны с пандемией. Например, запись к

врачу – это была самая популярная услуга, или получить выплаты на детей. Но уже набирают темп так называемые суперсервисы, которые охватывают несколько разных сервисов. Например, при рождении ребенка молодой маме не нужно заботиться о том, чтобы собирать справки, а будет возможность как раз весь комплекс услуг получить через единое окно.

– Вообще это восхитительно, если честно. Потому что я помню, как моя подруга несколько лет назад просто отказалась от всего этого, потому что, мало того, что ты родил, так ты еще должен посетить огромное количество ведомств.

– Это дай Бог, чтобы мамы рожали как можно больше. А мы сейчас в правительстве должны сделать все, чтобы то, что государство должно предоставить молодым мамам, все происходило легко, в один клик, без проблем. И мы этот механизм отработываем.

– Вы ранее говорили о тематических приложениях госуслуг «Авто», «Здоровье» и так далее. Вот как проходит работа по созданию таких приложений, какие есть сложности?

– Только за прошлый год на госуслугах стали доступны онлайн еще 40 новых государственных услуг и сервисов. Понятно, что их будет становиться все больше, по мере получения запроса от населения. Здесь очень важный вопрос подняли, он связан с получением обратной связи. Правительство должно очень четко чувствовать, что нужно гражданину, а не само формулировать запрос. Поэтому вся новая система госуправления базируется на автоматически создаваемых первичных данных. Мы видим всю статистику, все данные. Плюс мы видим и слышим, самое главное, обратную связь от гражданина. Уже сейчас в Координационном центре правительства по 13 различным независимым каналам собираем обратную связь, нравится или не нравится нашим гражданам та или иная услуга, то или иное мероприятие, которое осуществляется. <...> Чтобы по итогу принять какие-то управленческие решения.

– А можно я воспользуюсь случаем и тоже предложу? Вы помните, был проект цифрового паспорта? Вот сейчас с ним что происходит?

– Сейчас на выходе документ, он готовится, согласно которому будет эксперимент уже буквально с 1 декабря 2021 года, сначала в Москве. Потом в середине 2023 г. по всей стране будет возможность гражданину выбрать – иметь электронный паспорт либо обычный паспорт.

– А два?

– Два – пока нет, чтобы не возникало коллизии.

– То есть я должна буду отказаться от своего бумажного паспорта?

- Вы должны будете выбрать, какой паспорт вы хотите. Может вам удобно электронный, либо паспорт обычный.
- А как вы думаете, многие воспользуются вот этой услугой?
- Я думаю, что многие, особенно молодежь, поскольку это удобно с собой носить, не нужно бояться, что ты его потеряешь, его невозможно подделать, данные в нем очень хорошо защищены и плюс, это открывает возможность к большому количеству электронных сервисов, тебе не нужно думать про электронную подпись, не нужно думать про удаленную идентификацию, верификацию. Все это становится доступным с электронным паспортом, который содержит как раз биометрию.
- Кстати, про биометрию. Говорилось же, что правительство войдет в совместное предприятие «Сбера» и «Ростелекома» по биометрии.
- Все так и происходит.
- А когда? На каком этапе сейчас процесс?
- Золотая акция правительства в виде 2% [в СП] – это уже принятое решение. Сейчас идет согласование участников концессии, которые должны создавать инфраструктуру, чтобы нашим гражданам для государственных сервисов такая услуга предоставлялась бесплатно, то есть распознавание по биометрическими данными. Здесь я хотел бы еще один миф развенчать, когда говорят о том, что можно скомпрометировать и украсть биометрические данные и дальше ими начать пользоваться. Нет, нужно понимать, что это векторная модель, она характеризует особенности для каждого человека. По ней невозможно ваш портрет сопоставить и какие-то дипфейки делать. Это совсем другая технология. Поэтому здесь угрозы для населения нет. Это очень важный вопрос, поскольку, конечно, цифровизация имеет вторую обратную сторону медали и здесь безопасность, она должна быть на уровне проектирования. Государство умеет защищать данные своих граждан и поэтому в основе создания всех систем прежде всего, конечно, лежит безопасность.
- Я еще хотела спросить про совместное предприятие по 5G. Это одна из тем, которая тоже поднимается на форуме. В итоге, будет ли проходить выделение частот операторами? И в принципе какому СП их выделяют? Есть ли уже такие готовые решения по данному направлению?
- Вопрос выделения частот будет решать Государственная комиссия по радиочастотам. Спектр, который определен для выделения, есть уже в миллиметровом диапазоне, там 24 ГГц с копейками (24,25-24,65 ГГц – прим. ТАСС). Также запланировано высвобождение частотного ресурса в диапазоне 700 МГц. Есть планы о распределении частот в диапазоне 4800-4990 МГц, он не совпадает, конечно, с золотым диапазоном, который принят,

например, в Европе и Америке, но при этом он используется в Китае, Японии, например, и Россия вполне может его использовать.

Здесь самый главный вопрос в том, чтобы Россия, и есть такое указание президента, создала свое собственное оборудование для 5G, чтобы сохранять свой технологический суверенитет, поскольку эти технологии активно используются для интернета вещей, в том числе и в беспилотном транспорте, умных дорогах, в управлении промышленными объектами, предприятиями. И для того, чтобы оборудование, не произведенное в России, не содержало каких-то скрытых возможностей, конечно. Нам нужно делать свое оборудование, чем сейчас успешно занимается Ростех.

– А все-таки, какой СП на ваш взгляд, говорилось о создании разных совместных предприятий может победить и получить частоты под 5G? И, возможно государство тоже войдет в какое-то СП, чтобы участвовать в этом процессе?

– Вы, наверное, говорите про консорциум операторов, которые хотят объединиться для того, чтобы вместе разрабатывать эти диапазоны. Но окончательных решений не принято. Государство должно обеспечить равные возможности всем участникам рынка, и мы это обязательно сделаем.

– Ну, вы сами будете входить? Правительство будет входить в консорциум?

– Правительство не должно конкурировать с бизнесом. Зачем оно будет входить в консорциум? Мы же не будем оказывать гражданам услуги связи.

<https://tass.ru/interviews/11576719>

### **ТАСС; ЕВГЕНИЯ СОКОЛОВА, МАРИЯ АМИРДЖАНИЯН; 2021.06.04; ГЛАВА «АЭРОФЛОТА»: РОССИЙСКИХ СПОРТСМЕНОВ НА ОЛИМПИАДУ В ТОКИО ПЕРЕВЕЗЕМ**

На полях Петербургского международного экономического форума – 2021 гендиректор «Аэрофлота» Михаил Полубояринов в интервью ТАСС рассказал о том, как компания планирует внедрять цифровой проездной IATA Pass, как справляется с тяжелыми последствиями пандемии, и напомнил, что, несмотря на тяжелую обстановку на рынке международных перевозок, она сможет доставить российских спортсменов на Олимпиаду в Токио.

– ПМЭФ – первый крупный постпандемийный форум. Соответственно, хотелось бы начать разговор с популярного в наших реалиях вопроса: как вся эта ситуация отразилась на «Аэрофлоте»?

– Повторяться, что это был очень тяжелый год для отрасли, не буду. Очевидно, что «Аэрофлот» пострадал от запрета на международное воздушное сообщение больше всех российских компаний. Для нас

международные рейсы – около 60% выручки от полетов. Благодаря тому, что авиарынок РФ восстановился быстрее, и он большой, нам удалось половину выручки сохранить. У нас разработан и утвержден план действий. Мы пришли к необходимости интегрировать компании группы, создать динамическую модель предложения сервиса и емкостей. Такая группа должна быть ближе к самым разным пассажирам. И тем, кто хочет пользоваться полносервисной компанией, и тем, кто готов летать низкобюджетной компанией или региональной компанией. Результат такой гибкой сервисной и операционной модели – возможность быстрее и точнее реагировать на изменения спроса, увеличение пассажиропотока, с одной стороны, с другой стороны – удешевление перевозки. И это большой шаг в направлении увеличения мобильности населения.

Мы можем быстро отреагировать на повышение-снижение платежеспособного спроса. Это для нас крайне важно.

Наглядный пример реализации нашей стратегии – новое летнее расписание, в котором в разы увеличено количество региональных рейсов. В декабре мы поняли, что международный трафик не восстановится, и переориентировали наш парк, который простаивал, на региональный разлет. Я думаю, что мы и дальше будем развивать программу прямых перелетов из российских городов, минуя Москву. Когда закончится время отпускное, появится, мне кажется, запрос на время зимнее.

– Рассматриваете ли вы какие-то источники дополнительного финансирования? Например, размещение ценных бумаг?

– Да, безусловно, мы понимаем, что мир после пандемии не восстановился и части выручки у нас просто нет. И в связи с этим нам, менеджменту, необходимо в этот сложный момент управлять ликвидностью, отвечать по обязательствам. В этой части мы рассматриваем возможные меры государственной поддержки, такие как, возможно, получение государственных гарантий по кредитам, но в целом это стандартная работа по заимствованиям на публичных рынках и с банками на кредитно-денежном рынке.

– Может ли все-таки ситуация на рынке подтолкнуть вас к такому сложному решению, как повышение стоимости билетов?

То, что приводит к необходимости возможного увеличения стоимости перевозки. Но опять же наши внутренние тарифы остаются практически неизменными. Одновременно мы существенно увеличиваем региональную программу, и другие авиакомпании также двигаются в этом направлении. Поэтому, по идее, роста цен на фоне роста предложения быть не должно.

– Что касается открытия международных направлений, как вы считаете, открытие каких стран могло бы наиболее существенно повлиять на ваше

финансовое состояние? Есть что-то такое, что открыли – и прямо сразу стало хорошо?

– Нам хорошо то, что хорошо нашим пассажирам.

– В частности...

– Была, к примеру, Турция, у нас были свои планы на реализацию этой полетной программы. К сожалению, как мы видим, она не случилась, и это не зависит от нас. Конечно, крупные туристические направления – это база. Может быть, сейчас откроется Египет. Это потенциально тоже большое направление, которое поможет авиакомпаниям.

– И тогда, раз мы говорим про международные рейсы, я все-таки хотела спросить про Беларусь. Наблюдаете ли вы сейчас какой-то рост спроса на этом направлении? Полетели ли белорусы через Москву в третьи страны?

– Да, мы, в принципе, наблюдали и ранее повышение спроса на перелеты из Минска в Москву, поэтому делали заявку в штаб, и штаб удовлетворил нашу заявку. Мы вместо пяти частот в неделю сейчас получили с июня десять частот в неделю. То есть двукратное увеличение. Поэтому, конечно, можем говорить о том, что они будут востребованы.

– Вы начинали тестировать IATA Pass. Когда приложение может стать доступно всем пассажирам? Какие еще приложения на этом рынке вы рассматриваете?

– IATA Pass – это объединяющее мобильное приложение для всех авиакомпаний.

Мы также развиваем мобильное приложение, например, «Путешествую без COVID-19». Оно уже действует, в то время как IATA Travel Pass мы пока только тестируем. Начнется тестирование с середины июня. Примерно около трех недель мы будем этим заниматься на линии Москва – Лондон. По результатам все авиакомпании, которые занимаются тестированием, сложат результаты, и посмотрим, что получится.

– А что касается приложения «Путешествую без COVID-19», оно у вас на каких направлениях используется? Вы уже можете сказать о первых результатах?

– Оно используется в рамках ЕАЭС.

– Давайте перейдем к спортивной теме. На пике пандемии вы говорили, что серьезно сокращаете маркетинговые мероприятия. Несмотря на пандемию, планирует ли «Аэрофлот» перевозить российских спортсменов на Олимпиаду и Паралимпиаду в Токио?

– «Аэрофлот» традиционно является партнером Олимпийского комитета России, мы официальные перевозчики Олимпийского комитета. Конечно,

Олимпиада не будет исключением. Детальная полетная программа на стадии планирования, но то, что перевезем, – точно.

<https://tass.ru/interviews/11560677>

### **РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; 2021.06.07; НА ДАЛЬНЕМ ВОСТОКЕ ПОЯВЯТСЯ 20 НОВЫХ МЕЖРЕГИОНАЛЬНЫХ МАРШРУТОВ**

В 2021 году на Дальнем Востоке появится 20 новых межрегиональных маршрутов. Об этом в интервью «РГ» на ПМЭФ рассказал министр по развитию Дальнего Востока и Арктики Алексей Чекунков.

«Новые маршруты уже запланированы. В 2021 году планируется запустить порядка 20 новых межрегиональных маршрутов. И в 2022 году довести их до 30», – сказал он.

Маршрутную сеть удастся расширить благодаря появлению единой дальневосточной авиакомпании. В концепции ее развития определена маршрутная сеть из 535 социально-значимых маршрутов, в том числе 66 межрегиональных и 469 местных.

По мнению министра, самое важное – сбалансировать требования к малым аэродромам и посадочным площадкам.

«В программе **Минтранса** запланированы серьезные инвестиции на модернизацию малых аэродромов. 32 аэродрома будут модернизированы до 2024 года. Кроме того, концепция развития аэродромной сети предусматривает реконструкцию и строительство еще плюс 40 аэродромов, но в более долгосрочном горизонте, до 2035 года, – рассказал Алексей Чекунков. – Эти малые аэродромы, если к ним сохранить неразумные требования, что на каждом аэродроме должно два десятка человек работать круглосуточно, а туда прилетает два рейса в неделю, не получится иметь дешевый билет. Либо придется платить непомерные субсидии. Поэтому здесь доработать, докрутить, чтобы требования безопасности с требованиями рациональными, экономическими соображениями как-то стыковались. В этом наша ключевая задача».

<https://rg.ru/2021/06/04/na-dalnem-vostoke-poiaviatsia-20-novyh-mezhregionalnyh-marshrutov.html>

### **ИЗВЕСТИЯ; МАРИЯ ПЕРЕВОЩИКОВА, КСЕНИЯ СЕДУНОВА; 2021.06.07; НАЦИОНАЛЬНАЯ КРУИЗНАЯ ЛИНИЯ СТАНЕТ ВАЖНЫМ ПРОРЫВОМ»; МИНИСТР ПО РАЗВИТИЮ ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА И АРКТИКИ АЛЕКСЕЙ ЧЕКУНКОВ – О ПЕРСПЕКТИВАХ ТУРИЗМА В РЕГИОНЕ И НОВЫХ ЛЕДОКОЛАХ В АРКТИКЕ**

Из-за пандемии и закрытия границ туризм стал по-настоящему новой точкой роста на Дальнем Востоке – бизнес заинтересован в создании новых проектов

в этом регионе. Например, скоро появится первая национальная круизная линия по маршруту Сахалин–Курилы–Камчатка, заявил в интервью «Известиям» на ПМЭФ министр по развитию Дальнего Востока и Арктики Алексей Чекунков. Также он рассказал, что в Арктике планируется запустить новые ледоколы «Лидер», которые станут революцией в области организации мирового транспорта. Кроме того, сейчас министерство активно стимулирует развитие технологий в области возобновляемой энергетики, сообщил Алексей Чекунков.

– Алексей Олегович, в сентябре прошлого года **премьер-министр Михаил Мишустин** утвердил программу развития Дальнего Востока? Заработала ли она, что сделано для ее реализации?

– Национальная программа развития Дальнего Востока до 2024-го и на перспективу до 2035 года – это основной бизнес-план развития региона, который собирает в себе задачи всех ведомств, федеральных органов исполнительной власти и бизнеса. Она включает 804 мероприятия, из которых 600 – социальной направленности.

Мы провели большую работу по цифровизации этого плана и в ближайший месяц завершим создание ситуационного центра, с помощью которого можно будет отслеживать и управлять реализацией каждого мероприятия во всех 11 регионах Дальневосточного федерального округа.

– Как перенос дальневосточной столицы во Владивосток изменил жизнь города? Является ли он фактически столицей, насколько привлекателен для туристов и для местных жителей?

– Интересный вопрос. Еще в прошлой должности я публично говорил, что из Владивостока вышла бы и неплохая столица Российской Федерации. Но пока у нас в планах такого, скорее всего, не предвидится. Но столица Дальневосточного федерального округа из Владивостока, конечно, получилась совершенно естественная. Название города расшифровывается как «владей Востоком». Его история, демография, экономика, инфраструктура – настоящие атрибуты столицы.

Тем не менее хотелось бы видеть еще более быстрое развитие города. И недавняя смена градоначальника Владивостока на молодого, динамичного Константина Шестакова, который до этого занимался развитием туризма в городе, внушает мне оптимизм. Результаты его работы впечатляющие. За пять лет он сумел увеличить турпоток из Кореи во Владивосток в шесть раз – с 50 тыс. до 300 тыс. в год. Надеюсь, Владивосток сейчас заиграет новыми красками.

«Самая актуальная точка роста»



– Как сейчас себя чувствуют на Дальнем Востоке территории опережающего развития (ТОР)? Есть ли последствия пандемии, повлияла ли она как-то на инвестиционный климат в регионах?

– У нас 23 ТОР, и суммарно там работают почти 500 резидентов. Некоторые проекты многомиллиардные, титанические. Например, создание газохимического кластера в Амурской области, развитие Баимской рудной зоны на Чукотке и Удоканского медного месторождения в Забайкалье. Очевидно, режим ТОР оказался очень востребован инвесторами, поэтому мы будем дальше наращивать привлечение инвестиций в них.

Пандемия на ТОР не повлияла, проекты работали ритмично. Мы помогали получать разрешения на ввоз рабочей силы там, где это было необходимо. В частности, для Амурского кластера ввезли несколько десятков тысяч человек, в разгар пандемии, с соблюдением всех мер предосторожности, рекомендованных Роспотребнадзором. Стройки не останавливались. Дальний Восток прошел пандемию собранно.

– Появились ли в регионе новые точки роста? Если да, то что это?

– Самая актуальная точка роста – туризм. Когда выездной туризм закрылся, граждане хлынули на внутренние направления. Но в одночасье не появились новые отели, не были открыты новые авиарейсы. Это приводит к инфляции туристических услуг. Мы боремся с этим, но рынок есть рынок.

Бизнес сейчас проявляет интерес к этому направлению. Появляются новые большие проекты, такие как «Три вулкана» на Камчатке, например. Целые туристические кластеры будут создавать высокое качество отдыха для россиян на поколения вперед. Я думаю, это самая интересная, по-настоящему новая точка роста, которая проявилась как результат пандемии.

– Есть ли какие-то совсем свежие проекты, которые сейчас планируется запускать?

– Один бизнес – пока не готов анонсировать, какая именно компания – вышел к нам с инициативой организовать круизную линию по маршруту Сахалин–Курилы–Камчатка. Он поставит под российский флаг новые, но уже некоторое время побывавшие в море корабли, среднего и малого формата.

В отсутствие собственной российской круизной линии мы теряем очень важный компонент океанского туризма, который нужен. Национальная круизная линия станет важным прорывом.

Также единая **Дальневосточная авиакомпания** становится в этом году на крыло. Решение создавать ее на базе существующей авиакомпании «Аврора» я считаю крайне рациональным и правильным: взять под управление региональные авиакомпании проще, чем создавать с нуля новое. Мы ведем

работу по увеличению объема субсидирования межрегиональных и внутрирегиональных перевозок. Пассажиры должны в ближайшее время почувствовать эффект от этого нового важного механизма, инструмента развития экономики.

– Недавно вы летали на Камчатку, в Долину гейзеров. И там одной из мер поддержки вы также называли развитие малой авиации. Какие компании будут этим заниматься?

– Местный бизнес. На Камчатке уже организована компания для того, чтобы начать перевозить людей легкомоторными самолетами. Это принципиально новый подход к организации туризма в регионе. Лететь на самолете быстрее и в три раза дешевле, чем на вертолете. Вместо того чтобы лететь через всю Камчатку на дорогих вертолетах Ми-8, людей будут перевозить на самолетах до ближайшей посадочной площадки к определенному туробъекту. Например, если говорить о Долине гейзеров, это населенный пункт Мильково, где есть взлетно-посадочная полоса. Там туристы смогут посетить визит-центр с кафе, передохнуть. И уже оттуда последние 15–20% пути до объекта они преодолеют на вертолете. 20% пути лететь на Ми-8 значительно дешевле, чем весь.

Кроме того, буквально через пару лет мы ожидаем, что на рынок выйдут новые российские вертолеты, производства Арсеньевского завода «Прогресс», К-62, которые по всем летным характеристикам в полтора-два раза превосходят Ми-8. Они будут дешевле, тише, экологичней.

Эта комбинация, с промежуточным пересадочным пунктом, радикально облегчит логистику и удешевит туристический отдых.

– На сколько может стать дешевле отдых?

– Сегодня, ну, субсидируемый тур из Петропавловска-Камчатского в Долину гейзеров стоит 45 тыс. рублей. После создания новой логистической схемы – это произойдет не раньше чем через год – стоимость может снизиться более чем в два раза.

«Лед будет проломлен»

– Недавно стало известно, что новый резидент Арктической зоны РФ создаст судоходное транспортное предприятие для оказания услуг морских перевозок в пределах акватории зоны. Это инвестпроект стоимостью более 800 млн рублей. Сможет ли проект удовлетворить потребности в перевозках крупнотоннажных грузов?

– В Арктической зоне более 100 резидентов. Конечно, создание новых арктических судоходных линий – это, пожалуй, задача номер один для того, чтобы вывезти из зоны всё, что запланировал бизнес там добыть. На линию

уже встали два крупных танкера ледового класса, которые позволяют реализовать те проекты, которые там сейчас двигаются.

Однако по-настоящему **Северный морской путь** и Северное арктическое судоходство будут освоены, лед, можно сказать, будет проломлен в прямом и переносном смысле, когда на рейс выйдут наши новые ледоколы. В частности, ледокол «Лидер», который сейчас создают на судостроительном заводе «Звезда». Согласно проекту, он обеспечит круглогодичное судоходство в Арктике.

Это будет революция в области организации мирового транспорта. За такими ледоколами может идти караван судов. Они могут двигаться со скоростью до 12 узлов по льду толщиной 2 м. Соответственно, мы сократим, если не уничтожим полностью, отставание при ледовой проводке в скорости. **Северный морской путь** короче и быстрее по открытой воде, но по льду пока идти дорого и сложно. Мы рассчитываем, что благодаря новым ледоколам **Северный морской путь** наконец может дать конкурентные условия.

– Какие еще задачи стоят перед регионами в плане развития экономики? Что делается для привлечения большего числа инвесторов?

– В зону ответственности нашего министерства входят Дальний Восток и Арктика – 56% территории страны. У нас всё чаще начали появляться новые важные проекты. И одно из важных направлений – не отстать в технологической гонке. В мире происходит перестройка технологий в части потребления углеводородов. В этой сфере Дальний Восток и Арктика могут занять очень выгодное положение, поскольку там много солнца и ветра – можно легко развивать возобновляемую энергетику, и в Арктике богатейшие запасы металлов, используемых в электрических батареях.

Бизнес уже это почувствовал и развивает соответствующие. Задействованы и сжиженный природный газ, и экологичные энергоносители, которые замещают грязные. Мы уже даже переводим на сжиженный газ и судоходство. Это и мирный атом, самое экологичное топливо. У нас уже установлена плавучая атомная электростанция.

Я с большим оптимизмом смотрю в будущее, нужно правильно оседлать эту волну. Мы проактивно мотивируем бизнес, создаем специальные условия, для того чтобы эти технологии реализовывались. На острове Русский создан инновационный научно-технологический центр – дальневосточная технологическая долина, которая будет аккумулировать все лучшие технологии для развития.

– Алексей Олегович, если у вас получится масштабно использовать альтернативные источники энергии, появится ли возможность снизить тарифы для населения?

– В этом вопросе нужно быть честными: сейчас тарифы на энергию от гидроэнергетики, то есть из самого грязного топлива, уже одни из самых низких в мире. То есть опуститься значительно ниже их у нас не получится.

<https://iz.ru/1174793/mariia-perevoshchikova-kseniia-sedunova/nacionalnaia-kruiznaia-liniia-stanet-vazhnym-proryvom>

**ИЗВЕСТИЯ; ИРИНА ЦЫРУЛЕВА, ЕЛЕНА ЛИХОМАНОВА; 2021.06.07; БЕСКОНЕЧНО ПОВЫШАТЬ ТАРИФЫ НЕВОЗМОЖНО»; ГЛАВА ГРУППЫ АЕОН РОМАН ТРОЦЕНКО – О ЦЕНАХ НА АВИАБИЛЕТЫ, ПЕРСПЕКТИВАХ СИСТЕМЫ БИОМЕТРИЧЕСКОГО КОНТРОЛЯ В АЭРОПОРТАХ И БИЗНЕС-ПЛАНЕ НА ПЛОХИЕ ВРЕМЕНА**

Химия, переработка газа, сельское хозяйство, рынок жилья и авиация, несмотря на пандемию, станут основными направлениями и отраслями, куда инвесторам будет выгодно вложить средства. Таким мнением в интервью «Известиям» на ПМЭФ поделился глава группы АЕОН Роман Троценко. Бизнесмен также рассказал об интересе к покупке аэропорта Иркутска, сроках запуска в России системы биометрического контроля пассажиров, причинах роста цен на авиатопливо и отношении Европы к российским инвесторам.

«Время широкого разбрасывания средств прошло»

– В вашем холдинге 21 аэропорт. Как отразилась пандемия на вашем бизнесе?

– Год был непростой, он начался с падения пассажиропотока на 90%. Это всегда нервно для любой компании, потому что не может быть бизнес-плана, который предусматривает, что у вас выручка упала в 10 раз. Нет ни у кого такого бизнес-плана даже на самые плохие времена. Мы признательны тому, с какой скоростью правительство отработало программу помощи, оно выработало единые стандарты помощи авиакомпаниям и аэропортам, и в самые тяжелые месяцы весны компании получали государственную помощь. Это было в самое тяжелое время, и как результат, мы не сократили ни одного человека и ни одну программу развития и капитального строительства в новых аэропортах.

– Какой из бизнесов вашей группы оказался самым устойчивым в кризис?

– Самым устойчивым бизнесом оказалась газохимия – производство минеральных удобрений: селитры и сложных химических продуктов. Он пострадал в наименьшей степени, так как сельхозпроизводители не сократили объем использования удобрений, экспорт был на вполне приличном уровне.

– В какие бизнесы сегодня можно вложить деньги и не потерять их?

– Я думаю, надо вкладывать деньги в те бизнесы, которые вы понимаете, где вы осознаете, что является конкурентным преимуществом, какие компании могут преуспеть, а какие нет. Время широкого разбрасывания средств и инвестиций прошло, нужно каждый раз относиться к этому осознанно.

– А если смотреть по направлениям, по отраслям, то какие вы могли бы выделить как наиболее перспективные с точки зрения инвестиций?

– Сегодня активно развивается химия, переработка газа – Россия на сегодняшний день сама перерабатывает примерно около 3% газа, который добывает. Мы также видим, что растет транспорт, авиация, – несмотря на пандемию, думаю, отыграет и этот год мы закончим с показателем примерно таким же, как доковидный 2019-й. Также наблюдается большой спрос на рынке жилья: меры поддержки правительством жилищных ипотечных программ позволили многим семьям купить квартиру и рассчитываться за нее по разумным процентным ставкам.

Вполне приличную доходность показывает и сельское хозяйство – в ближайший десяток лет оно может обеспечивать двузначные цифры роста прибыли. Это основные отрасли, которые сейчас будут расти быстрее, чем всё остальное.

«Запустим биометрию к концу года»

– Недавно была высказана идея создать в аэропортах коридоры для вакцинированных. Насколько это нужно, экономически оправдано и готовы ли вы это делать в аэропортах группы?

– Мы готовы, но мне кажется, что это не является решением, потому что транспортный процесс выстроен таким образом, что даже если вы сделали коридор на регистрации, то потом люди встречаются друг с другом в зоне вылета, проходят процедуры службы безопасности аэропорта. Мне кажется, такая мера нецелесообразна. Помогло бы в этой ситуации увеличение количества вакцинированных. В аэропортах группы мы стали открывать пункты вакцинации, например, такой уже есть в кемеровском аэропорту. Мне кажется, именно это является решением, а не коридоры.

– Есть ли отклик на вашу инициативу со стороны пассажиров?

– Отклик есть. Мы видим, что люди приходят, вакцинируются, задумываются о том, что это самый надежный способ защитить себя и своих близких от болезни. Даже если в дальнейшем человек заражается, он просто легче переносит болезнь.

– Вы недавно говорили, что в аэропорту Новосибирска заработает тестирование биометрического контроля пассажиров. Будет ли оно доступно для иностранных туристов и когда нововведение заработает во всех аэропортах холдинга?

– Мы начнем с Новосибирска, запустим биометрию к концу года. Для иностранцев эта система работать не будет, поскольку мы не имеем и пока не формируется база данных в отношении биометрии иностранцев. Возможно, это решение будет принято позже. Это пока тестовые режимы, предстоит законодательно еще урегулировать много вопросов, касающихся хранения информации, ее передачи, ответственности авиаперевозчиков и аэропортов за соблюдение процедур, но будущее за этим. Вне всякого сомнения, в течение десяти лет увидим, что вся биометрия на транспорте будет автоматизирована.

– Какие изменения в законодательство необходимы, чтобы эта система заработала и человек смог бы бесконтактно осуществлять посадку в самолет?

– Во-первых, должен быть утвержден стандарт не только передачи информации, но и ее хранения, потому что для удаленных аэропортов и небольших воздушных гаваней не всегда можно обеспечить доступ к широкополосному интернету, с помощью которого можно производить обмен информацией с центрами обработки данных. Вы должны иметь право получать и хранить информацию – это тема сертификации харда и софта по хранению таких данных.

Во-вторых, должно быть обозначено правило передачи этой информации: кто является авторизованным хранителем биометрии в России, могут ли это делать частные компании и если да, то на каких условиях, как они обмениваются информацией с государством. Там много организационно-законодательных вопросов, которые стоят не только перед Россией, но и перед всем миром. Должен быть отлажен стандарт работы с информацией на транспорте. Очевидно, что это будет сделано в ближайшие годы.

«Это переизбыток емкостей»

– Воздушные гавани регулярно повышают аэропортовые сборы для авиакомпаний, а те со своей стороны закладывают издержки в цену билетов. Вы считаете, что у авиакомпаний есть ресурсы постоянно повышать их стоимость?

– Аэропорты не постоянно повышают сборы. Если говорить об авиационной составляющей, то это регулируемый тариф, вы должны его защитить, можете поднять его только на ту величину, которая возможна. В общем и целом все придерживаются того, что рост должен быть в рамках инфляции. Доля аэропортовых сборов в цене билета составляет от 7 до 15% в зависимости от длины маршрута и полета. На длинных «плечах» это будет ближе к 7%, на коротких перелетах может быть 12–13%. Это несущественная часть авиационного билета. Конечно, повышать бесконечно тарифы невозможно, этого, собственно говоря, и не происходит. Мы видим, что высокая конкуренция на транспорте между авиакомпаниями за пассажиров, между авиационным, железнодорожным или автомобильным транспортом на ряде

маршрутов, поэтому какого-то роста тарифов и цен на билеты в разы или на десятки процентов не происходит.

– В высокий, летний сезон авиакомпании снижают стоимость билетов. В чем причина, на ваш взгляд? Это переизбыток емкостей?

– Конечно, это переизбыток емкостей. Большое количество воздушных судов на сегодняшний день стоят на земле, авиакомпании платят за них лизинговую ставку каждый месяц, при этом не находят спроса и пассажира. Как результат, начинается конкуренция, демпинг и авиакомпании готовы летать, имея вообще минимальную доходность. Сказать, что огромные деньги зарабатываются? Это не так. Сегодня решается задача по загрузке простаивающих мощностей в виде воздушных судов.

– А как насчет цены авиатоплива? Считаете ли вы ее сегодня адекватной?

– Это цена, которая исходит из текущих котировок на нефть и нефтепродукты. Нам она может не нравиться, но она сложилась как сочетание спроса и предложения. Конечно, нам бы хотелось, чтобы она была меньше.

– Пассажирам тем более хотелось бы, потому что она откликается на стоимости билетов.

– Пассажирам тем более. Кстати, цена авиационного топлива в стоимости билета составляет порядка 40%. Это существенная часть. Рост стоимости авиатоплива в три раза более важен в билете, чем стоимость тарифа в аэропорту. Я не думаю, что есть здоровые способы эту цену контролировать или рассчитывать на то, что она почему-то упадет. Россия интегрирована в международную торговлю нефтью, и рост мировых котировок на нефть будет отражаться в том числе и на внутреннем рынке.

«Время лечит»

– Рассматриваете ли вы возможность покупки новых аэропортов? Интересны ли вам иностранные? Ранее вы проявляли интерес к аэропорту Римини.

– Да. Мы всегда рассматриваем покупки новых аэропортов. Наша специализация – раскручивание малых и средних аэропортов. Мы считаем, что в этом многое еще может быть сделано. Если говорить про Европу, честно говоря, русские компании там не очень жалуют. Мы заявлялись три раза на различные тендеры – от Белграда до Римини – и видели, что местные власти согласны продать аэропорт не известным никому людям, но только не русским. Это такое отношение.

– Чем вызвана такая ситуация, на ваш взгляд?

– Наверное, это длительный период экономического национализма, когда компании пытаются доказать государству, что в силу того, что они местные,

они лучше будут справляться с инвестициями и управлением, и государство охотно в это верит. Потом, наверное, тенденция поменяется, но сейчас пока делать русским компаниям инфраструктурный бизнес в Европе почти невозможно.

– Как и благодаря чему можно переломить эту тенденцию?

– Время лечит. Да потом столько есть чего делать в России – инвестировать в Россию, строить, поэтому это не является каким-то предметом для грусти или беспокойства для нас.

– Какие российские аэропортовые активы вам интересны?

– Мы постоянно принимаем участие в конкурсах, когда те или иные активы появляются на рынке. Сейчас ожидаем объявления конкурса на аэропорт Иркутска – это крупный знаковый объект. Иркутская область должна определить правила проведения конкурса или аукциона на этот аэропорт. Это самый крупный аэропорт, который остался на сегодняшний день вне авиационных холдингов.

– Девелоперский бизнес у вас также есть в группе. Какие новые проекты в этом направлении рассматриваете?

– Мы не так давно согласовали большой проект – Южный речной порт в Москве. Больше 1 млн кв. м будет построено с видом на воду, Москва получит новый южный фасад. Когда вы будете въезжать в город с юга, условно, из аэропорта Домодедово, то увидите новый центр. По значимости и объему он будет сравним с «Москва-Сити», это большой проект.

– Сколько в него вложено средств?

– Общий объем – 95 млрд рублей, которые планируется в этом проекте освоить. Это длинный проект для 2032 года, пять этапов. Есть проекты меньше, но с этим мало что сравнится.

– Какие еще новые направления бизнеса, которых пока нет в группе, интересны вам?

– Мы активно занимаемся направлением добычи базовых металлов, полезных ископаемых, вложились в технологию извлечения золота из сульфидных руд. Таких руд много, и всегда со времен Советского Союза горная добыча сталкивалась с невозможностью извлечения металла из них. Мы получили сперва теоретический результат, потом лабораторный опыт и в конце концов довели это до промышленной эксплуатации. Достаточно активно сейчас развиваем это направление, приобретаем новые месторождения. Это, по сути, хай-тек, которого никогда не было не то что в России, но и в мире. На сегодняшний день у нас единственный в мире завод по работе с упорными рудами по нашей технологии.



- Какие новые месторождения планируете приобрести в ближайшее время?
- Не так давно мы приобрели золоторудное месторождение «Железный кряж» в Забайкалье, это компания «Висмут». В ближайшей перспективе будем заниматься им. Но при этом постоянно находимся в поиске новых применений собственным силам.

<https://iz.ru/1174775/irina-tcyruleva-elena-likhomanova/beskonechno-povyshat-tarify-nevozmozhno>

**КОММЕРСАНТЪ FM; 2021.06.04; «ДАННЫЕ «ПЛАТОНА» ОТКРЫВАЮТ ОГРОМНЫЕ ВОЗМОЖНОСТИ ДЛЯ СТРАТЕГИЧЕСКОГО ПРОГНОЗИРОВАНИЯ»; ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР РТИТС АНТОН ЗАМКОВ – В ИНТЕРВЬЮ «Ъ FM»**

Каковы главные направления цифровой трансформации транспорта? Как это будет работать и как изменит логистику в России? И какова в этом направлении роль «Платона»? Эти вопросы экономический обозреватель «Ъ FM» Олег Богданов обсудил с генеральным директором компании-оператора госсистемы «Платон» «РТ-Инвест Транспортные системы» (РТИТС), директором ассоциации «Цифровой транспорт и логистика» (ЦТЛ) Антоном Замковым в рамках ПМЭФ.

- Что происходит в сфере цифровой трансформации транспорта? Как меняется вся система перевозок?

– Есть отрасли экономики, которые наиболее готовы к цифровой трансформации, то есть являются гибкими, современными, где в качественных изменениях заинтересованы все участники. И транспорт – одна из наиболее прогрессивных отраслей, на мой взгляд, она готова к проведению масштабной трансформации под запросы современного рынка, что очень явно стало заметно в период пандемии коронавируса. Разработка новой стратегии цифровой трансформации транспортной отрасли, разрабатываемой **Минтрансом России**, опирается – и это очень правильно – именно на запросы бизнеса, компаний-лидеров. В настоящий момент программа кристаллизовалась в шесть стратегических инициатив, и она касается тех вещей, которые нам необходимо сделать в первую очередь для дальнейшего развития, в частности, бесшовной грузовой логистики, «прозрачности» и цифровой прослеживаемости.

Безусловно, одна из важнейших вещей – это внедрение электронного документооборота на транспорте, это так называемая проблема бумажных документов при грузоперевозках, электронных товарно-транспортных накладных, путевых листов, медицинского осмотра. Сейчас это административные процедуры, требующие большого количества бумаги, огромных трудозатрат людей, которые задействованы в этом процессе. К примеру, только в автотранспорте за прошедший год было сгенерировано 3

млрд бумажных перевозочных документов. А этот документ надо распечатать в нескольких экземплярах, перевозчик предъявляет их сотрудникам ГИБДД, Ространснадзора, сдает в налоговую службу. И это мы говорим про автотранспорт, по другим видам транспорта цифра будет ещё более колоссальная.

Как только будет внедрен электронный документооборот (ЭДО), эта проблема исчезнет сама по себе. К счастью, в этом направлении уже очень многое сделано. И мы очень надеемся, что с 1 января следующего года – это будет добровольная функция – перевозчики уже будут иметь право переходить на электронный вид взаимодействия. То есть едет человек по трассе, его останавливает сотрудник ГИБДД, он им может предъявить электронную товарно-транспортную накладную, фактически QR-код. И тот сможет его считать, быстро проверить. Это огромный шаг вперед. В таком масштабе никто еще в мире этого не делал.

– Насколько я знаю, глобальный фрахт тестировали на базе блокчейна, потому что там можно информацией обмениваться, заключать определенные контракты.

– Вы говорите о смарт-контрактах? Да, конечно, там без блокчейна не обойдешься. На ЭДО попроще. Тут достаточно цифровой подписи, которая будет у изготовителя документа, у потребителя и у налоговой, а также цифровой платформы для взаимодействия с государством. Дальнейшее развитие этой функции – это смарт-контракты, которые уже можно заключать при наличии электронных документов. Конечно, здесь будет использована реестровая модель, которая позволяет разные форматы документов приводить к единым. То есть перевозчик будет заполнять определенные поля, которые будут сами трансформироваться в нужные, допустим, для налоговой или для ГИБДД документы. Это такая, наверное, первая глобальная победа.

Есть очень интересная, связанная с пассажирами стратегическая инициатива – зелёный коридор пассажира, в частности, предполагающая массовое использование биометрии. Говоря простым языком, что получит потребитель? Без предъявления паспорта, посадочного талона, войдя в аэропорт, можно будет пройти на борт воздушного судна. Ваше лицо становится вашим пропуском везде. Это очень интересная тема, которая во всем мире всюду применяется. И то же самое будет касаться железнодорожного транспорта и вообще всех видов общественного транспорта. Это инициатива, тоже очень интересна, на мой взгляд, она имеет очень хорошие перспективы.

Конечно, нельзя забывать о таких направлениях, как кибербезопасность, потому что даже то, что я сейчас перечислил, – это огромный, защищаемый

определенным способом сегмент данных. Эта инициатива направлена на глобальное управление данными, обеспечением безопасности этих данных, то есть фактически на создание банка корпоративных данных, государственных систем, биометрических данных и так далее. К примеру, когда человек приезжает, заселяется в гостиницу, он там ест, расплачивается картой. Проследить его путь от въезда в страну, где он оплатил такси картой, потом заплатил за номер в гостинице, потом где-то покушал, возможно. Также и в грузовых перевозках. Поэтому это уже все есть, надо только систематизировать и привести единому знаменателю, интеграции и цифровому обмену. И очень важно сейчас свести воедино все государственные системы.

– Как «Платон», да?

– Да, на грузовом автотранспорте «Платон» – это первая и, наверное, самая значимая государственная информационная система. Петабайты данных о маршрутах, об интенсивности движения, о притягательности определенного вида дороги в ночное, дневное время, регионы, транзитные коридоры, статистика в разрезе видов деятельности перевозчиков – это все есть уже сейчас в «Платоне». И что вдвойне важно, это юридически значимые данные. У нас в системе 650 тысяч перевозчиков – владельцев полутора миллионов фур, а это весь рынок грузовой автологистики.

И в пандемию оказалось очень интересным применение системы – «индекс Платона». Перед нами поставили задачу отслеживать и сравнивать с соответствующими доковидными значениями на ежедневной основе экономическую активность, пробеги перевозчиков в определенных секторах, например, в ритейле. И одним из источников данных, которые использовало Минэкономразвития, анализируя состояния экономики во время пандемии, был «индекс Платона», который сейчас очень активно применяется. И мы очень надеемся, что эта функциональность наша в дальнейшем будет развиваться. И мы видим возможности, в настоящий момент мы уже ведем проекты по подключению к нам крупных логистических операторов, которые хотят работать точно с клиентом, при этом сами перевозчики дают на это согласие. А где эти клиенты? Они в «Платоне» все находятся.

– А есть уже какая-то карта интенсивности движения?

– Она всегда была. Мы называем это «тепловая карта логистики». Мы видим очень четко, когда и в каких регионах происходит определенная активность. Например, где-то идет большое строительство, и автомобили с принадлежностью к сектору строительства начинают массово увеличивать пробеги, мы эту картину очень хорошо видим. Это очень интересная статистика, поэтому мы надеемся, что эта работа будет продолжена в рамках одной из инициатив цифровой трансформации – системы управления

отраслевыми данными. Потому что, по сути, на транспорте создан ряд систем с накопленным массивом данных, которые как и данные «Платона» за пять лет работы при определенной корреляции могут давать очень точные прогнозы и открывают огромные возможности не только для тактического, но и для стратегического прогнозирования для качественного развития логистики.

Мы знаем все об перевозках иностранных логистических компаний, которые осуществляются по России, включая транзитные и конечные. «Платон» – это сейчас самая большая система взимания платы в мире и по протяженности, и по количеству цифровой инфраструктуры на дорогах. Уже больше 100 государств в нашей системе представлено с разным количеством автомобилей. В России запрещены каботажные перевозки, когда автомобиль заехал, завез что-то и поехал по своим делам без соблюдения маршрута – такого не бывает. Контролирующие органы очень интересуются, а нет ли нарушений в этой области, и мы всегда с ними по этому поводу эффективно взаимодействуем. Я считаю, что за счет «Платона» обеспечивается очень серьезная дисциплина среди российских и иностранных перевозчиков.

<https://www.kommersant.ru/doc/4847224>

### **РБК; 2021.06.04; «МОРСВЯЗЬСПУТНИК» СОЗДАСТ СИСТЕМУ СВЯЗИ ДЛЯ СЕВЕРНОГО МОРСКОГО ПУТИ**

В пятницу, 4 июня, входящая в госкорпорацию «Росатом» компания «Атомэнергопром» подписала соглашение о сотрудничестве с ФГУП «Морсвязьспутник», передает корреспондент РБК. Цель сотрудничества – «создание цифровой инфраструктуры связи для северных широт, формирование цифровой экосистемы **Северного морского пути (СМП)**, в том числе создание инфраструктуры арктических центров обработки данных», говорится в сообщении компаний.

«Морсвязьспутник» – оператор будущей трансарктической магистральной подводной волоконно-оптической линии связи от Мурманска до Владивостока (проект «Полярный экспресс»), о строительстве которой объявили в ноябре 2020 года. Протяженность кабеля составит 12,65 тыс. км. В линии связи будет шесть пар оптических волокон. Скорость передачи данных составит до 100 Тбит/с, задержка сигнала – 90 миллисекунд. Начать строительство линии планируют во второй половине июня.

Как ранее сообщили участники проекта, его стоимость составит 65 млрд руб., которые предоставит государство. Эта сумма не учитывает дополнительного финансирования, которое будут привлекать у различных заинтересованных компаний на строительство дополнительных линий до населенных пунктов. 3 июня «Морсвязьспутник» и МТС договорились о сотрудничестве для использования этой линии связи. В частности, будет прорабатываться

возможность организовать отдельную линию связи между береговой станцией в поселке Териберка и Мурманском, а также отдельной точки выхода на территории Ямало-Ненецкого автономного округа.

«Росатом» обеспечивает развитие **Северного морского пути** и планирует строить в Арктической зоне дата-центры. Подписанное соглашение декларирует намерения госкорпорации «быть партнером компании «Морсвязьспутник» при коммерциализации подводной линии связи на российском и зарубежных рынках, приводятся в сообщении слова замдиректора «Атомэнергпрома» Екатерины Ляховой.

Как пояснил гендиректор «Морсвязьспутника» Андрей Куропятников, такой протяженный кабель требует определенного энергообеспечения, поэтому «Росатом» является стратегическим партнером. И он, и Ляхова утверждают, что соглашение не предполагает эксклюзивного статуса для «Морсвязьспутника» при обеспечении связью СМП.

О планах проложить подводную высокоскоростную линию связи ранее заявлял «МегаФон». В 2019 году компания подписала соглашение о создании консорциума для строительства линии от Хельсинки до Токио протяженностью более 10 тыс. км с финской Cinia. Но в конце мая этого года газета «Ведомости» со ссылкой на источники сообщила, что «МегаФон» приостановил реализацию проекта, поскольку японский партнер не подтвердил финансирование. Выступая на ПМЭФ, гендиректор «МегаФона» Геворк Вермишян пояснил, что после первой фазы исследования возникла необходимость внести изменения в проект. «Мы поставили проект на паузу, чтобы пересобрать его», – отметил он.

<https://www.rbc.ru/rbcfreenews/60ba0ab09a7947069031ce9a>

### **ТАСС; МАКСИМ КОРЧАГИН; 2021.06.04; ГЛАВА СУЭК: РОССИЯ ЧЕРЕЗ СЕМЬ-ВОСЕМЬ ЛЕТ МОЖЕТ СТАТЬ КЛЮЧЕВЫМ ЭКСПОРТЕРОМ УГЛЯ В МИРЕ**

О том, как пандемия повлияла на работу СУЭК (Сибирской угольной энергетической компании), какие рыночные перспективы у угля и как компания реагирует на текущие вызовы в индустрии, в интервью ТАСС рассказал генеральный директор СУЭК Степан Солженицын.

– Как сказались ковидный прошлый год на деятельности компании? Повлиял ли он на стратегические цели СУЭК?

– У компании достаточный запас прочности, чтобы адекватно реагировать на внешние ситуации. Да, определенные изменения были внесены в нашу работу. Но они касались в большей степени защиты здоровья сотрудников и поддержки регионов в условиях пандемии. Если говорить про стратегические ориентиры, то мы не только ведем программы экологической модернизации с учетом передовых стандартов, но и развиваем новые экологические проекты.

Мы также усиливаем преимущества от синергии угольного, энергетического и транспортного направлений. Ряд функций концентрируются в едином корпоративном центре, при этом каждое из этих бизнес-направлений (энергетическая компания СГК, логистическая компания НТК) развивается независимо и на рыночных основаниях.

– А какие рыночные перспективы у угля? Не вытеснят ли его новые экологические требования и углеродные ограничения, которые все активнее слышны во всем мире?

– Уголь – это надежный и доступный энергоресурс, на котором построена современная цивилизация. Наносит он вред окружающей среде или нет, зависит только от технологий, применяемых при его использовании.

Современные требования общества к чистоте энергоносителей разумны, они связаны с появлением новых технологий, которые действительно могут делать производство энергии чистым. Самое основное и актуальное мероприятие для угольных станций в России: модернизация газоочистного оборудования, фильтрация твердых частиц на уровне 99% или более. Более того, у России есть важнейшее достояние: треть отопления в нашей стране вырабатывается в комбинированном цикле (тепло и электроэнергия) на ТЭЦ в наших крупных городах. Это равнозначно строительству более 30 ГВт ВИЭ (возобновляемые источники энергии – прим. ТАСС)!

И экономическая эффективность угольных ТЭЦ абсолютно конкурентоспособна: они с успехом эксплуатируются в Голландии, Японии и других странах с учетом самых строгих экологических стандартов.

Что касается угля, запрос на его использование в мире не снижается, особенно с учетом того, что новые угольные блоки почти не отличаются по выбросам от газовых. Доля угля в мировом энергобалансе остается на уровне 30%, а в производстве электроэнергии – 40%. Основной центр потребления угольной продукции находится в странах АТР. Это, прежде всего, Китай – 3,8 млрд т (или 49% от общего потребления угля) и Индия – 0,95 млрд т (или 12%). Быстро растет потребление в Юго-Восточной Азии (Вьетнам, Филиппины, Таиланд и др.) и Африке. Доля стран АТР в мировом потреблении угля выросла с 48,7% в 2000 году до 77,4% в 2019 году. Это почти 80% всей международной торговли углем.

– И как СУЭК на эти вызовы реагирует? Какая стратегия?

– Если по стратегическим показателям, то в угольном секторе мы ориентируемся на рост мощностей обогащения на 20% к 2025 году, что даст нам возможность на 16% нарастить поставки угля в Азию. Мы расширяем свои узкие места в транспортной цепочке. Развиваем и строим порты, в первую очередь – терминал ДТУ (Дальтрансуголь – прим. ТАСС) в Хабаровском крае, мы на 67% увеличим перевалку через него. А в то же

время РЖД ведет стратегический проект развития всего Восточного полигона, выходящий далеко за рамки угольной отрасли, но и критично важный для нашей возможности реализовать нашу стратегию в угле.

У России сегодня есть все возможности стать вместе с Австралией в горизонте семи-восьми лет ключевым экспортером угля на мировой рынок. Эти возможности упускать нельзя, и я рад, что мы находим понимание в этом у руководства страны. И понимание мы находим у РЖД, которая активно инвестирует в развитие Восточного полигона.

– А экологические вызовы – как с ними справляется компания?

– В угольной отрасли это в первую очередь восстановление земель, нарушенных производственной деятельностью, очистка используемой воды, утилизация шахтного метана, минимизация пыления при погрузке и транспортировке угля. Пример про воду – мы построили самые современные очистные сооружения на шахтах Кузбасса и ведем масштабное строительство очистных еще в пяти угледобывающих регионах – хотим возвращать в природу воду только питьевого качества. Это огромные инвестиции, только за прошлый год инвестировано \$126 млн!

Это и постоянный рост доли обогащенного угля для снижения зольности и повышения калорийности.

И, конечно, очень большая программа в энергетике. Мы продолжаем замещать экологически грязные котельные поставками тепла через комбинированную выработку ТЭЦ, на которых увеличиваем мощность в рамках ДПМ-2 (договоры о предоставлении мощности – прим. ТАСС) и устанавливаем новые фильтры с эффективностью выше 99%. 55 котельных уже замещены, программа вывода котельных из эксплуатации продолжается. Это – порядка \$100 млн инвестиций в экологию!

А проводимая замена устаревших теплосетей и подключение частных домов к централизованному теплоснабжению позволяют повысить энергоэффективность теплоснабжения, снизить потери тепла. В целом реализация программы сократит ежегодные выбросы CO<sub>2</sub> почти на 1 млн тонн с 2025 года в дополнение к экономии 9 млн тонн выбросов CO<sub>2</sub> за счет когенерации. Это превышает эффект от программ по строительству в России ВИЭ в 5,5 млн тонн CO<sub>2</sub> с 2025 года.

<https://tass.ru/interviews/11566739>

**КОММЕРСАНТЪ «ЭКОНОМИЧЕСКИЙ ФОРУМ» ПРИЛОЖЕНИЕ; 2021.06.03;  
ЕКАТЕРИНА ЗАГВОЗДКИНА; ОПОРНАЯ СЕТЬ; ИНФРАСТРУКТУРА**

Правительство разрабатывает транспортную стратегию РФ до 2030 года с прогнозом до 2035 года, в которой планирует определить опорные сети всех видов транспорта. Среднесрочный прогноз развития определен в нацпроекте

«Комплексный план модернизации и расширения инфраструктуры» (КПМИ) и «Безопасные качественные дороги» (БКД). При этом существует стратегия агрессивного развития, в рамках которой предлагается вложить рекордные 22 трлн рублей в инфраструктуру в ближайшие девять лет.

Уровень экономического развития страны и ее регионов имеет прямо пропорциональную зависимость от уровня развития транспортной инфраструктуры, признает большинство опрошенных ВГ экспертов. Это эффективный инструмент в руках профессионалов, считает руководитель группы системного анализа мобильности компании Simetra Всеволод Морозов. Транспортная инфраструктура оказывает влияние практически на все сферы экономики и жизни страны (промышленность, торговля, социальная сфера, строительная отрасль, обороноспособность страны, сельское хозяйство, туризм, экология и службы быстрого реагирования), подчеркивает старший менеджер проектов компании ICL Services Владимир Каюров.

Усилия государства по формированию высокой инфраструктурной базы – крупнейшие стройки и развитие городских агломераций – формируют качественную и дополнительную среду для формирования малого и среднего бизнеса, добавляет главный аналитик ГК «АЛОР» Алексей Антонов. По усредненным оценкам, на рубль, вложенный в развитие транспортной инфраструктуры, приходится от 7 до 10 рублей добавочной стоимости в смежных отраслях – в производстве стройматериалов, машиностроении, IT и телекоме, секторе услуг, жилищном строительстве, гостиничной индустрии, говорит председатель петербургского регионального отделения «Деловой России» Дмитрий Панов.

Между тем в России, по данным Global Infrastructure Hub, с 2021 до 2040 года дефицит инфраструктурных инвестиций составит более \$600 млрд. В 2020 году (оценка осуществлена до пандемии) дефицит инфраструктурных инвестиций в России находился на уровне выше 35% без учета инвестиций в социальную сферу – и он растет, приводит данные совладелец «Первой экспедиционной компании» Вадим Филатов. На протяжении многих лет развитие инфраструктуры в стране недофинансировано.

Сложность ситуации в России заключается в том, что параллельно решаются две задачи – обеспечение доступности удаленных территорий и серьезные транспортные издержки внутри мегаполисов и в городских агломерациях, поясняют эксперты.

### Экономические эффекты

Наблюдается сильная зависимость уровня конкурентоспособности стран от уровня развития их инфраструктуры, добавляет господин Филатов.



«Особенно ярко эта зависимость проявляется во времена экономических шоков, как положительных – например, в период экономического бума, так и негативных – в кризис», – поясняет он. Так, в 2016 году Европейский инвестиционный банк провел исследование до и после кризиса 2007–2008 годов. Проведенный анализ показал, что реализация потенциала использования глобальных возможностей роста, определяемая уровнем роста ВВП, зависит от развитости транспортной инфраструктуры, а также от наличия избыточного ресурса, который можно задействовать для развития международной торговли. Таким образом, чем ниже качество инфраструктуры и дороже транспортировка продукции, тем хуже условия международной торговли (соотношение внешнеторговых цен), и это не позволяет использовать имеющийся потенциал для ее роста.

Положительное влияние от развития инфраструктуры начинается еще на этапе строительства – это новые рабочие места, спрос на строительные материалы, формирующий эффект инвестиционного спроса, говорит директор направления «Инжиниринг» консалтинговой группы SRG Алексей Ефанов. Развитая транспортная инфраструктура формирует множество эффектов: например, агломерационные, когда благодаря удобному сообщению возрастает трудовая миграция и происходит кооперация предприятий с одновременным снижением логистических издержек. В целом увеличение финансирования инфраструктуры на 1% от ВВП приводит к росту производства на 1,25–2% в первый же год и до 1,5–2,5% – в последующие годы, добавляет он.

### Узкие места

Среди основных направлений развития транспортной инфраструктуры в России до 2030 года можно выделить проекты развития железнодорожного сообщения с регионами Сибири, Дальнего Востока и Заполярья с выходом и увеличением мощностей морских портов, проект ВСМ, а также коридор Европа – Западный Китай и **Северный морской путь**.

Для обеспечения экономического роста Россия должна вкладывать в инфраструктуру в 1,5–2 раза больше, чем вкладывает сейчас, считает господин Ефанов. Проблема заключается в отсутствии ресурсов для решения транспортных ограничений в короткий срок. «Построить транспортные объекты на триллионы рублей в год считанные единицы оставшихся в живых строительных компаний не в состоянии. А продолжающаяся монополизация рынка транспортного строительства решению этой проблемы тоже не способствует», – уверен он.

Еще в 2008 году была принята транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года. Документ определяет цели и приоритеты развития транспорта на долгосрочную перспективу. Среди них –

формирование единого транспортного пространства России, обеспечение доступности, объема и конкурентоспособности транспортных услуг для грузовладельцев, реализация транзитного потенциала страны, повышение уровня безопасности транспортной системы, рассказывает господин Филатов. С 2017 года в России реализуется БКД, в рамках этого нацпроекта в ближайшие три года планируется направить более 172,3 млрд рублей из федерального бюджета регионам на ремонт, реконструкцию и строительство автомобильных дорог. Планируется, к концу 2024 года доля федеральных дорог, находящихся в нормативном состоянии, возрастет до 85%, а дорог регионального значения – до 50% по сравнению с 2017 годом. Но это промежуточный этап развития, считает эксперт. Кроме этого, в России в аварийном и предаварийном состоянии находится более 5 тыс. мостов и искусственных сооружений, в реконструкцию которых планируется инвестировать 290 млрд рублей до 2024 года.

По мнению директора по транспортной логистике компании «Байкал-Сервис ТК» Виталия Скуратова, федеральная дорожная инфраструктура находится в достаточно неплохом состоянии, но многие региональные дороги проигрывают в качестве. Он считает, что существенный недостаток российский автотрасс в том, что весной некоторые области закрывают их на просушку, отрезая тем самым единственный бесплатный путь в городские поселения. «В России повсеместно должны строиться дороги, которые бы выдерживали должную нагрузку, а регионам не приходилось бы в период весеннего паводка вводить разные ограничения», – поясняет он.

Для увеличения грузопотока на Транссибе необходимо строить большие хабы на Урале, в Сибири рядом с железнодорожными узлами, чтобы переваливать грузы, добавляет генеральный директор транспортно-экспедиционной компании «ЛогИндустрия» Антон Пиненков. Государство оправдывает это тем, что повышение транзитного потенциала способствует экспорту товаров, говорит господин Морозов. «С одной стороны, эта политика понятна: Россия, несмотря ни на что, очень тесно интегрирована в международную торговлю, и политика способствования развитию экспорта естественна, а с другой – локальные проблемы в регионах не решаются десятилетиями, так как все ресурсы кидаются на очередные стройки десятилетий», – говорит он, приводя в пример проект строительства моста через реку Лену в Якутске, который должен был быть возведен еще 15 лет назад.

Вопрос о целесообразности некоторых мегапроектов остается открытым, так как некоторые мировые тенденции в энергетике просто не хотят учитывать, утверждает специалист. Он выражает сомнение в том, что уголь, для экспорта которого расширяются нынешние мощности на транспорте, будет

пользоваться достаточным спросом на протяжении такого периода, чтобы окупить вложения (20–30 лет).

<https://www.kommersant.ru/doc/4836694>

### **КОММЕРСАНТЬ «ЭКОНОМИЧЕСКИЙ ФОРУМ» ПРИЛОЖЕНИЕ; 2021.06.03; ЕКАТЕРИНА ЗАГВОЗДКИНА; ИНФРАСТРУКТУРА ПО-ПАРТНЕРСКИ; КОНЦЕССИИ**

Одной из основных проблем инфраструктуры в России является недофинансирование. Выходом из ситуации наряду с увеличением госинвестиций может стать использование механизмов государственно-частного партнерства, учитывая распространение этого инструмента не только на транспортные, но и на образовательные и медицинские проекты.

Для России сохраняется проблема недостаточности государственного финансирования реконструкции и строительства масштабных и назревших объектов и слабого замещения этой потребности со стороны частных структур. Однако несмотря на наметившееся в последнее время падение частных инвестиций на концессионном рынке, будущее у инструментов ГЧП есть, уверен директор направления «Инжиниринг» консалтинговой группы SRG Алексей Ефанов. Он отмечает, что развитые транспортные артерии создают предпосылки для комплексного развития территорий с сопутствующими значительными экономическими эффектами: развитие жилой и коммерческой застройки, создание новых предприятий, увеличение рабочих мест и рост налоговых поступлений.

Для некоторых развитых стран рост налоговых поступлений настолько значителен, что они привлекают частные инвестиции для строительства транспортной инфраструктуры, планируя возвращать долг частной стороне только за счет будущих налоговых доходов, рассказывает он. Ряд проектов способен полностью окупаться только за счет этого, причем необходимость возврата долга совпадает по времени с увеличением поступлений налогов, что позволяет государству строить инфраструктуру практически без нагрузки на бюджет, говорит эксперт.

На фоне уменьшения бюджетных лимитов на создание инфраструктуры власти пытаются изыскать иные источники финансирования, прибегнуть к внешним заимствованиям, поэтому концессия, особенно сейчас, важный и эффективный инструмент, добавляет управляющий партнер адвокатского бюро «Качкин и партнеры» Денис Качкин. Помимо частных инвестиций, бизнес привносит свои компетенции и более высокий уровень сервиса, что позволяет при должном контроле со стороны концедента обеспечить более качественную услугу и повысить лояльность населения, подчеркивает он.

Возможность предоставления инфраструктурных кредитов совместно с механизмом концессии позволит регионам создать больше объектов: благодаря финансированию проектов частными инвесторами появится не одна, а сразу несколько строек, поэтому спрос на ГЧП возрастет, считает партнер консалтинговой компании Rights Business Standard Григорий Федоров.

До пандемии ежегодно количество частных концессионных инициатив росло, только в 2019 году 53% всех проектов ГЧП заключено в таком порядке. В течение нескольких лет российский рынок инфраструктурных инвестиций активно развивался, но осенью 2020 года эксперты прогнозировали его откат на уровень десятилетней давности. Количество конкурсов в первой половине 2020 года сократилось вдвое, отмечает господин Федоров. Сейчас, замечает он, конкурсная активность повысилась: только в последней декаде апреля был опубликован 21 концессионный конкурс стоимостью не менее 1,2 млрд рублей.

### Спрос на проекты

Из значимых для рынка концессионных проектов, заключенных в последнее время, эксперты называют соглашение о строительстве обхода Тольятти с мостовым переходом через Волгу (объем инвестиций оценивается в размере 121 млрд рублей), трамвайную концессию Купчино – Шушары – Славянка (объем инвестиций более 26 млрд рублей) и производственно-логистические комплексы Минобороны РФ (уже заключено несколько концессий при общем пайп-лайне более 20 подобных комплексов).

Согласно исследованию Минэкономразвития, регионами-лидерами в сфере концессий являются Московская, Самарская, Волгоградская и Новосибирская области. На начало 2021 года в России насчитывалось чуть больше 3,6 тыс. концессий, но эта статистика нерепрезентативна, говорит господин Качкин. «По разным оценкам, до 80% от этой цифры составляют концессии в сфере водо- и теплоснабжения, которые сложно отнести к классическим рыночным проектам, поскольку по указу президента РФ был введен запрет на иные механизмы управления подобными объектами, и мы получили вал подобных концессий на муниципальном уровне, качество и эффективность которых оставляют желать лучшего», – поясняет он.

В России выделяют три уровня реализации проектов: федеральный, региональный и муниципальный. Несколько сотен концессий заключено на региональном уровне в различных сферах: ТКО, транспорт, социальная сфера, спорт, культура, туризм, IT и сельское хозяйство.

Одно из перспективных направлений для концессий – социальная отрасль (больницы, школы, детские сады, геронтологические центры), отмечает управляющий партнер компании P&P Unity Семен Мокин. Программа

строительства региональных школ по концессии, реализуемая в целях устранения обучения во вторую и третью смены, действительно активно развивается, соглашается господин Качкин. У инвесторов также увеличился интерес к проектам городского общественного транспорта, прежде всего обновлению трамвайной инфраструктуры и подвижного состава. Это крупные капиталоемкие проекты, привлекательные для банков и нужные регионам, считает он. Однако пока что только две концессии заключены на трамвайном рынке – и обе в Петербурге, но уже в ближайшее время к городу присоединятся Ростовская и Свердловская области.

### Назревшие изменения

Федеральные органы власти рассматривают существенные правки в закон о концессиях, но ряд аспектов не охвачен, считает господин Мокин. Во-первых, перечисляет он, это участие третьей стороны-гаранта в проекте, например, чтобы регион брал на себя обязательства по выплатам. Во-вторых, возможность заключения концессионных соглашений в отношении объектов информационных технологий на муниципальном уровне, например, в формате «Умный город», в том числе создавать системы интеллектуального управления общественным транспортом и уличным освещением. В-третьих, возможность и порядок заключения концессионных соглашений в рамках частной инициативы в отношении объекта, который находится в собственности разных муниципалитетов, что позволит инвестору снизить транзакционные издержки за счет укрупнения проекта и упростит привлечение заемного финансирования. Кроме этого, предлагается снять или смягчить жесткое правило о получении согласия антимонопольного органа на изменения концессионного соглашения.

Господин Качкин называет преграды развития концессий: недостаток компетенций публичной стороны, а также ужесточение позиции государства в вопросах финансирования. Так, в последнем проекте изменений в закон о концессионных соглашениях, подготовленных Минэкономразвития РФ, предусматривается ограничение по пределу допустимого бюджетного участия в размере 80% от расходов по проекту. «Сегодня какие-либо барьеры отсутствуют, реализуются проекты со стопроцентным участием государства. На практике это будет означать невозможность реализации значительного количества проектов в социальной и транспортной сферах – от 30 до 50% проектов – по различным оценкам», – говорит он.

Кроме этого, подчеркивает юрист, требуются отдельные точечные изменения в закон о концессионных соглашениях, направленные на предсказуемость регулирования и внесение правовой определенности по ряду неоднозначных вопросов, таких как механизм возмещения потерь, настройки платежного механизма, гарантия закупок со стороны концедента.

Совершенствование законодательной базы является ключевой мерой для устранения так называемых «серых зон» действующего концессионного законодательства, заключает господин Федоров. Он выделяет, в частности, необходимость внесения поправок в 115-ФЗ в вопросе о возможности концессионера осуществлять только техническое обслуживание объекта соглашения, ведь аналогичная норма есть в 224-ФЗ. «Сейчас частный партнер обязан эксплуатировать объект, а это препятствует запуску проектов, в которых целевая эксплуатация связана с получением специальных разрешений или лицензий», – объясняет юрист.

Если разработанный Минэкономразвития законопроект будет принят, рынок ГЧП достигнет определенности в сфере правового регулирования, уверен он, а инвесторы получают некоторые гарантии, что положительно скажется на инвестиционной привлекательности инфраструктурных проектов.

<https://www.kommersant.ru/doc/4836696>

### **ПРАЙМ; 2021.06.04; МИНТРАНС РФ ПОДДЕРЖАЛ ИДЕЮ ПРОХОЖДЕНИЯ АВТОМАГИСТРАЛИ КАЗАНЬ-ЕКАТЕРИНБУРГ ЧЕРЕЗ БАШКИРИЮ**

Глава Башкирии Радий Хабиров на Петербургском международном экономическом форуме заявил, что **Минтранс РФ** поддержал региональную инициативу о прохождении скоростной автомагистрали Казань-Екатеринбург через северо-западные районы республики, сообщили в **пресс-службе** руководителя региона.

«На встрече на площадке ПМЭФ глава Башкирии Радий Хабиров встретился с председателем правления государственной компании «Российские автомобильные дороги» («Автодор») Вячеславом Петушенко и сообщил, что **Минтранс России** поддержал предложенный вариант прохождения новой трассы Казань-Екатеринбург через северо-западные районы республики», – говорится в сообщении.

«Реализация проекта позволит значительно сократить время в пути, снизить транспортные издержки, повысить качество перевозок, расширить и улучшить внешнеторговые связи. При этом республика готова оказать всю необходимую поддержку по отводу земель и подготовке необходимой документации для строительства новой дороги», – цитирует **пресс-служба** слова Хабирова.

«При планировании нашей сети мы подключаем максимальное количество центров экономического роста, в том числе и при проработке прохождения скоростной автомобильной дороги от Казани до Екатеринбурга. Республика Башкортостан является одним из основных таких центров, что стало для нас важной составляющей при выборе маршрута трассы», – цитирует **пресс-служба** слова Петушенко.

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

### **ТАСС; 2021.06.04; МТС ПРИСОЕДИНИЛАСЬ К ПРОЕКТУ ПОДВОДНОЙ ВОЛС В АРКТИКЕ**

МТС и «Морсвязьспутник» договорились о сотрудничестве для использования возможностей подводной волоконно-оптической линии связи (ВОЛС) в Арктике. Соответствующее соглашение подписано на Петербургском международном экономическом форуме, говорится в сообщении МТС.

Речь идет об инфраструктурных проектах на базе строительства подводной трансарктической ВОЛС по маршруту Мурманск – Владивосток с точками выхода по трассе **Северного морского пути** (проект «Полярный экспресс»).

«Партнеры совместно проработают возможности организации отдельной линии связи между береговой станцией трансарктической ВОЛС в поселке Териберка и городом Мурманском, а также проанализируют параметры организации отдельной точки выхода трансарктической ВОЛС на территории ЯНАО. На базе ресурсов новой ВОЛС партнеры планируют строительство наземных сетей связи для нужд морских портов и добывающих предприятий регионов Крайнего Севера и Дальнего Востока», – отмечается в сообщении.

Кроме того, партнеры изучат потенциал трансатлантической подводной ВОЛС для обеспечения связью и инновационными сервисами, в том числе с использованием технологии «интернета вещей» судов на трассе **Северного морского пути** и Дальневосточного региона РФ.

ФГУП «Морсвязьспутник» назначено оператором трансарктической ВОЛС и обеспечивает взаимодействие с потенциальными партнерами и потребителями.

<https://tass.ru/ekonomika/11552021>

### **ТАСС; 2021.06.04; ВЛАСТИ ОЦЕНИВАЮТ ОБЪЕМ ДОПЭМИССИИ АКЦИЙ АЭРОПОРТА БАРНАУЛА В 700 МЛН РУБЛЕЙ**

Объем дополнительной эмиссии акций АО «Авиапредприятие «Алтай» (управляет аэропортом Барнаула), необходимой для передачи контрольного пакета акций «Новопорту», оценивается в 700 млн рублей, сообщил в интервью ТАСС на ПМЭФ губернатор Алтайского края Виктор Томенко.

Власти Алтайского края планируют передать контрольный пакет акций авиапредприятия «Новопорту», чтобы решить вопрос его модернизации за счет средств компании. Для этого будет выпущена допэмиссия акций,

которые выкупит «Новаяпорт». В результате доля Алтайского края уменьшится с 52 до 25%, а контрольный пакет будет у «Новаяпорта».

«Объем допэмиссии, наверное, оценивается в около 700 млн рублей примерно. Но посмотрим, что покажет рыночная оценка акций. Этих вложений, конечно, не хватит для того, чтобы построить терминал. Проект его строительства будет реализован через дополнительное привлечение инвестиций. Потому что новый терминал, наверное, будет стоить не менее двух и даже больше миллиардов рублей», – сказал глава региона.

Он отметил, что планируемая сделка согласована с ФАС и транспортной прокуратурой. В настоящее время уже идет процесс рыночной оценки акций.

Губернатор отметил, что ежегодный пассажиропоток барнаульского аэропорта до пандемии держался на уровне 530-540 тыс. человек. Во время пандемии он снизился до 290 тыс. человек. В связи с этим уменьшились и показатели прибыли авиапредприятия.

О реконструкции взлетно-посадочной полосы

Кроме того, губернатор отметил необходимость реконструкции взлетно-посадочной полосы аэропорта Барнаула – она находится в федеральной собственности. По планам к этим работам приступят не ранее 2027 года. Однако глава региона попросил председателя правительства РФ **Михаила Мишустина** о переносе реконструкции на более ранний период для того, чтобы не допустить прекращения приема самолетов с низко посаженными двигателями.

Новый терминал необходим аэропорту Барнаула – нынешний при росте пассажиропотока стал неудобен. Было решено, что имеющееся здание целесообразно реконструировать под международный терминал, а рядом построить пристройку стоимостью около 3 млрд рублей. Сдать новый терминал планируется весной 2023 года.

<https://tass.ru/ekonomika/11577719>

**ТАСС; 2021.06.04; ГУБЕРНАТОР ЯНАО: РЕКОНСТРУКЦИЯ АЭРОПОРТА СТОЛИЦЫ ЯМАЛА МОЖЕТ НАЧАТЬСЯ В 2023 ГОДУ**

Реконструкция аэропорта в городе Салехарде – столице Ямало-Ненецкого автономного округа (ЯНАО) может начаться уже в 2023 году. Об этом сообщил в интервью ТАСС в пятницу губернатор Ямала Дмитрий Артюхов на полях Петербургского международного экономического форума (ПМЭФ).

«Идет проектирование, <...> в течение следующего года это решение будет приниматься, когда мы начнем [реконструкцию]. Если все будет готово, то с 2023 года можно будет начинать», – сказал Артюхов.



По его словам, главной целью реконструкции является увеличение пропускной способности авиаузла. Губернатор также добавил, что после реконструкции в аэропорту появятся новые преимущества для пассажиров. «Появления таких удобных преимуществ, как теплый телетрап, позволит пассажиру попасть в самолет по теплу», – сказал он.

Аэропорт Салехарда размещается в 7 км от города. Регулярные рейсы аэропорт начал обслуживать в 1935 году. Новое здание аэровокзала было введено в эксплуатацию в 2000 году, а в старом расположилась авиакомпания «Ямал». Аэропорт имеет один терминал, одну взлетно-посадочную полосу и вертолетную площадку. Из аэропорта совершаются как межрегиональные, так и межмуниципальные авиарейсы.

<https://tass.ru/ekonomika/11567167>

### **РИА НОВОСТИ; 2021.06.04; АРТЮХОВ: ДЛЯ РАЗВИТИИ АРКТИКИ НЕОБХОДИМА ТРАНСПОРТНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА**

Развитие Арктики возможно только при наличии транспортной инфраструктуры, заявил на сессии ПМЭФ губернатор Ямало-Ненецкого автономного округа (ЯНАО) Дмитрий Артюхов.

В пятницу губернатор принял участие в стратегической сессии «Инфраструктурные проекты в регионах – драйверы роста». Центральными темами стали развитие транспортной инфраструктуры, жилищное строительство и газификация территорий.

Артюхов в своем выступлении подчеркнул, что решение приоритетной для государства задачи по развитию Арктики возможно только при развитии транспортной инфраструктуры. Он отметил, что все крупнейшие промышленные проекты, которые дают значительную часть отчислений в бюджеты всех уровней, начинались со строительства инфраструктуры.

«Это касается всех проектов, которыми мы сегодня гордимся. К Бованенковскому месторождению долгие годы не могли подступиться. Провели железную дорогу – и буквально за несколько лет оно вышло на полную мощность и работает на благо страны. Проект «Ямал СПГ» начинался с решения о строительстве порта. Есть инфраструктурные решения – есть запуск мощнейших проектов. А это налоговые отчисления и социальное развитие», – приводятся в сообщении пресс-службы губернатора слова Артюхова.

Он также отметил, что крупные проекты дают синергетический эффект для развития регионов. Для них требуется оборудование и технологии, над которыми работают предприятия по всей стране.

По словам губернатора, новый импульс развитию Арктики даст строительство на Ямале Северного широтного хода. Проект позволит

сформировать надежный транспортный каркас в самом промышленно развитом регионе Российской Арктики, а в перспективе обеспечит круглогодичный наземный выход к порту Сабетта и трассе **Северного морского пути**. Северный широтный ход станет пилотным проектом, который будет реализован с использованием бюджетного кредита. Президент в своем послании дал поручение приступить к его реализации.

<https://ria.ru/20210604/artukhov-1735671466.html>

### **ТАСС; 2021.06.04; ДВОРКОВИЧ: ПЕРВЫЙ МАРШРУТ В РОССИИ ДЛЯ ГРУЗОВЫХ БЕСПИЛОТНИКОВ МОЖЕТ ПОЯВИТЬСЯ В 2024 ГОДУ**

Первый маршрут грузового беспилотного автомобильного транспорта может появиться в России уже в 2024 году, сообщил в интервью ТАСС на Петербургском международном экономическом форуме (ПМЭФ) председатель фонда «Сколково» Аркадий Дворкович.

«Следующим шагом будет внедрение беспилотного транспорта на выделенных маршрутах. Например, Москва – Санкт-Петербург. То, что в правительстве сейчас рассматривается для грузового беспилотника – абсолютно понятная тема. Ну, будет ехать с определенной скоростью машина по трассе Москва – Санкт-Петербург. Да, конечно, для этого нужно построить инфраструктуру – датчики, систему управления, учесть много нюансов», – сказал он.

Дворкович отметил, что, по прогнозу, пилотный маршрут может появиться уже в 2024 году. «По конкретному пилотному маршруту это возможно. Но, еще раз повторю, если правительство примет соответствующее решение. Потому что это потребует серьезной координации многих игроков, многих партнеров: инфраструктура, элементы связи, сама машина, датчики», – сказал он.

В то же время Дворкович отметил, что не является оптимистом по поводу быстрого внедрения беспилотного легкового автотранспорта.

«По легковому транспорту я не столь оптимистичен по срокам. Там рисков гораздо больше. Я не могу сказать, что они громадные, но они есть. И даже не могу сказать, больше ли они, чем при наличии водителя. Это вопрос восприятия скорее. Возвращаясь к грузовому беспилотнику – хотя бы в этой машине людей нет, и все очевидно. Да, еще есть тема воздушных беспилотников, дронов, в том числе грузовых», – сказал он.

<https://tass.ru/ekonomika/11566729>

### **ТАСС; 2021.06.04; «АВТОДОР» НАПРАВИТ 39 МЛРД РУБ. НА РАЗВИТИЕ ИНФРАСТРУКТУРЫ ТРАССЫ М-11 В ТВЕРСКОЙ ОБЛАСТИ**

Губернатор Тверской области Игорь Руденя и председатель правления компании «Российские автомобильные дороги» («Автодор») Вячеслав Петушенко в пятницу на Петербургском международном экономическом форуме (ПМЭФ) подписали соглашение о сотрудничестве по вопросам развития инфраструктуры участка трассы М-11 «Нева», который проходит через регион. Общий объем инвестиций в проект превысит 39 млрд рублей сообщила **пресс-служба** облправительства.

«В рамках соглашения на участке трассы М-11, который проходит по территории Тверской области, предполагается установка современных многофункциональных зон дорожного сервиса, туристско-информационных объектов, объектов торговли и общественного питания, сооружений связи. Начнется работа по развитию телекоммуникационной инфраструктуры сотовой связи на всем протяжении маршрута от Москвы до Санкт-Петербурга по трассе М-11 «Нева». <...> Размер инвестиций в развитие инфраструктуры тверского региона составит более 39 млрд рублей», – говорится в сообщении на сайте облправительства.

Также предусматривает строительство транспортной развязки на 314-м км трассы М-11 под Вышним Волочком, что даст возможность завершить формирование западной хорды в Тверской области и, в том числе повысит инвестиционную привлекательность территорий вокруг озера Селигер. «Для Тверской области расширение сотрудничества с государственной компанией «Российские автомобильные дороги» имеет стратегическое значение. Планируются мероприятия по дальнейшему развитию транспортной магистрали М-11 и созданию на ней придорожного сервиса. Правительство региона обеспечит компании «Автодор» все необходимое для этого содействие», – приводит **пресс-служба** слова Рудени.

<https://tass.ru/ekonomika/11566355>

### **РИА НОВОСТИ; 2021.06.04; ВЛАСТИ ПЕРМСКОГО КРАЯ МОГУТ ПРИВЛЕЧЬ ДЕНЬГИ ФЕДЕРАЦИИ ИЛИ ИНВЕСТОРА НА МОСТ ЧЕРЕЗ КАМУ**

Власти Пермского края рассматривают две возможности финансирования строительства третьего моста через Каму в Перми – при помощи средств инвестора или из федерального бюджета, сообщил губернатор Пермского края Дмитрий Махонин корреспонденту РИА Новости на Петербургском международном экономическом форуме (ПМЭФ), добавив, что в этом году планируется начать проектные работы.

«Рассматриваем два варианта – привлечение средств инвестора или федеральное финансирование... Рассчитываем, что в этом году выберем подрядчика для проектирования моста. Эти работы запланированы на 2022-

2023 годы. Наша задача – упаковать проект в финансовом плане, чтобы в 2024 году выйти на стадию строительства», – поделился губернатор.

Мост длиной около 12 километров должен появиться в створе улицы Крисанова (центр Перми), он соединит центральный планировочный район города с правым берегом. Его ориентировочная стоимость составляет около 43 миллиардов рублей. Объект включен в перечень объектов автодорожного строительства Пермского края и адресную инвестиционную программу региона.

Ранее краевые власти сообщали о планах по выбору инвестора для строительства третьего моста через Каму. Глава краевого минтранса заявлял в феврале, что ведомство рассматривает предложения нескольких организаций, среди них ГК «ВИС» и двух китайских компаний.

В мае Дмитрий Махонин договорился с руководством **Минтранса России** о помощи при строительстве третьего моста через Каму, в том числе в виде федерального финансирования. Также была достигнута договоренность, что проектирование данного объекта транспортной инфраструктуры начнется уже в 2021 году.

Губернатор региона в 2020 году во время рабочей встречи по видеосвязи попросил **президента РФ Владимира Путина** поддержать строительство нового моста через Каму и включить объект в федеральные программы модернизации и расширения магистральной инфраструктуры РФ на 2025 и 2026 годы.

<https://ria.ru/20210604/most-1735734490.html>

### **ТАСС; 2021.06.05; РОСТОВСКОЕ ТРАНСПОРТНОЕ КОЛЬЦО МОГУТ ДОСТРОИТЬ НА ИНФРАСТРУКТУРНЫЙ КРЕДИТ**

Ростовская область готова к привлечению инфраструктурного кредита для завершения строительства Ростовского транспортного кольца – кольцевой автомобильной дороги вокруг Ростова-на-Дону. Об этом в ходе Петербургского международного экономического форума (ПМЭФ) сообщил ТАСС глава региона Василий Голубев.

Ранее власти региона сообщали о желании направить инфраструктурный кредит на развитие коммуникаций, дорог, объектов образования и здравоохранения в рамках развития территории старого аэропорта в Ростове-на-Дону.

«Мы готовы брать инфраструктурные кредиты. Среди проектов, к которым можно было бы их применить, я бы назвал завершение строительства транспортного кольца вокруг Ростова-на-Дону. Этот механизм мы обязательно будем применять, мы уже готовы», – сказал Голубев.

По словам губернатора, Ростовская область готова реализовывать проекты с привлечением инфраструктурных кредитов на сумму 85,5 млрд рублей. В число возможных инициатив входят объекты жилищного строительства и создание промышленных парков. «В регионе достаточно объектов, которые через инфраструктурные кредиты позволят нам развивать новые территории и под социальное строительство, и под строительство промышленных парков, это хороший инструмент», – сказал Голубев.

В апреле этого года президент **Владимир Путин** заявил, что субъекты РФ смогут получить инфраструктурные бюджетные кредиты по 3% годовых сроком на 15 лет. До 2024 года на эти цели будет выделено в общей сложности 500 млрд рублей.

<https://tass.ru/ekonomika/11578359>

### **ТАСС; 2021.06.04; ВЛАСТИ ВОРОНЕЖСКОЙ ОБЛАСТИ РАССМАТРИВАЮТ ВОЗМОЖНОСТЬ В ТЕЧЕНИЕ ДВУХ ЛЕТ ВНЕДРИТЬ МЕТРОБУСЫ**

Власти Воронежской области рассматривают варианты развития системы автобусных и троллейбусных перевозок в Воронежской агломерации, в том числе возможность внедрения на городских маршрутах метробусов. Об этом в интервью ТАСС на Петербургском международном экономическом форуме (ПМЭФ) сообщил губернатор Александр Гусев.

«Можно пойти более быстрым способом – через наземный колесный транспорт, метробусы электрические, это проще, это всего лишь выделенные полосы для них на существующей маршрутной сети нашей, но нужно все просчитывать с тем, чтобы не создать неудобства для движения легкового транспорта. <...> Если говорить о метробусах – это в два года максимум. Это просто потребует средств серьезных на закупку подвижного состава», – сказал Гусев.

По его словам, также рассматривается вариант внедрение легкорельсового транспорта, маршруты которого частично будут проложены под землей, но для реализации этого проекта потребуется около пяти-семи лет. «Мы сейчас работаем с ВЭБ.РФ, они как консультанты у нас, и с московскими нашими коллегами, которые нам разрабатывали генплан города Воронежа. Тема такая еще дискуссионная, хотя я думаю, что мы до конца этого года будем определяться с техническими решениями – будет ли это легкорельсовый транспорт или это будет электрический транспорт», – отметил Гусев.

Метробус – это скоростной автобусный транспорт, который идет по специально выделенным полосам. В частности, метробусы курсируют в многомиллионном Стамбуле, где имеется несколько выделенных линий движения этого вида городского транспорта.

В апреле 2020 года президент России Владимир Путин в режиме видеоконференции связался с Гусевым, который попросил поддержки федерального центра в развитии пассажирского транспорта. Президент поручил Минтрансу РФ разработать меры по более быстрому развитию пассажирского транспорта в регионе, в частности речь шла о поставках автобусов.

<https://tass.ru/ekonomika/11565683>

### **ТАСС; 2021.06.04; ЖИТЕЛИ ЛЕНИНГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ И ХАБАРОВСКОГО КРАЯ СМОГУТ ПОЛЬЗОВАТЬСЯ КАРТОЙ «ТРОЙКА»**

Власти Москвы в пятницу в рамках Петербургского международного экономического форума (ПМЭФ) подписали соглашения о сотрудничестве с Ленинградской областью и Хабаровским краем в транспортной сфере с учетом использования транспортной карты «Тройка». Проект планируется реализовать до конца 2021 года, сообщила **пресс-служба** мэра и правительства столицы

«В рамках Петербургского международного экономического форума мэр Москвы Сергей Собянин, губернатор Ленинградской области Александр Дрозденко и врио губернатора Хабаровского края Михаил Дегтярев подписали соглашения о сотрудничестве в рамках интеграции билетных систем Москвы и регионов с учетом использования транспортной карты «Тройка» в качестве единого билетного носителя. <...> В полном объеме проект по использованию транспортной карты «Тройка» в общественном транспорте Ленинградской области и Хабаровского края планируется реализовать до конца 2021 года», – уточнили в **пресс-службе**.

Соглашения подразумевают, что процесс интеграции билетных систем будет разбит на несколько этапов. Он включает разработку технологических решений по одновременному использованию «Тройки» и действующих транспортных и социальных карт в общественном транспорте Ленинградской области и Хабаровского края, разработку тарифной политики по «Тройке», обеспечение технической готовности пассажирской автоматики региона и специализированных устройств для приема этой карты.

Также будут проведены пилотные проекты с использованием «Тройки» в Ленинградской области и Хабаровском крае, запуск каналов распространения проездных билетов и комплексное тестирование приема карты в общественном транспорте Ленинградской области и Хабаровского края.

<https://tass.ru/ekonomika/11564773>

### **ТАСС; 2021.06.04; РЖД, «Синара» И РОСНАНО РАЗРАБОТАЮТ ЛОКОМОТИВЫ НА ВОДОРОДНЫХ ТОПЛИВНЫХ ЭЛЕМЕНТАХ**

«Российские железные дороги» (РЖД), Роснано и группа «Синара» подписали на полях Петербургского международного экономического форума соглашение о сотрудничестве в сфере разработки магистральных локомотивов на водородных топливных элементах. Об этом говорится в сообщении РЖД.

РЖД выступит в качестве потенциального заказчика локомотивов, «Синара» в лице машиностроительного холдинга «Синара – транспортные машины» – в качестве генерального исполнителя, Роснано в лице дочерних компаний и партнеров станет соисполнителем в части водородных топливных элементов, системы накопления энергии на базе литий-ионных аккумуляторных батарей и других инновационных технологических решений.

Соглашение предусматривает проведение комплекса научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ, анализа необходимой инфраструктуры, разработку технических требований к локомотиву, а также выполнение ряда мероприятий, необходимых для разработки, производства и испытаний транспортного средства.

Стороны также заинтересованы в развитии взаимовыгодного сотрудничества по созданию маневровых локомотивов с использованием гибридной силовой установки на базе водородных топливных элементов и накопителей энергии отечественного производства.

<https://tass.ru/ekonomika/11563101>

### **ТАСС; 2021.06.05; РЖД СОГЛАСОВЫВАЮТ ДЕТАЛИ ДЛЯ ИСПОЛНЕНИЯ РЕШЕНИЙ ОПЕРШТАБА О ПОЕЗДАХ В БЕЛОРУССИЮ**

РЖД согласовывают технические вопросы для исполнения решений оперштаба о дополнительных поездах в Белоруссию. Потребуется время для открытия продажи билетов, сообщил ТАСС заместитель гендиректора РЖД Дмитрий Пегов в кулуарах Петербургского международного экономического форума.

«Состоялось решение штаба, который услышал наши предложения в плане увеличения количества рейсов и возможности увеличить количество поездов. Но это не значит, что все они поедут. Надо произвести ряд формальных процедур, согласовать технические вопросы, и после этого какое-то время потребуется на открытие продажи билетов. Поэтому сейчас идут согласительные процедуры, поэтому сейчас не могу назвать точную дату», – сказал он.

Ранее оперативный штаб по борьбе с коронавирусной инфекцией принял решение о возобновлении железнодорожного сообщения с Белоруссией по

маршрутам Гомель – Москва и Полоцк – Москва на ежедневной основе, а также увеличении количества вагонов в поездах «Ласточка» по маршруту Москва – Минск, оно вступит в силу 10 июня.

<https://tass.ru/ekonomika/11576151>

### **ТАСС; 2021.06.05; РЖД НАМЕРЕНЫ ЛЕТОМ ЗАПУСТИТЬ МУЛЬТИМОДАЛЬНЫЙ ТУРИСТИЧЕСКИЙ МАРШРУТ НА БАЙКАЛ**

ОАО «Российские железные дороги» намерено запустить в июле 2021 года мультимодальный туристический маршрут на озеро Байкал. Об этом в субботу на площадке Петербургского международного экономического форума сообщила заместитель начальника департамента пассажирских перевозок ОАО «РЖД» Елена Ракова.

«Этим летом мы впервые запустим мультимодальный проект, который включит в себя три вида транспорта. Это тур на озеро Байкал в июле, мультимодальная перевозка с использованием и авиационного, и железнодорожного, и водного транспорта. Какая-то группа поедет на поезде и вернется на самолете и наоборот», – сказала она во время дискуссии о развитии межрегионального сотрудничества в туризме.

По словам Раковой, РЖД уже запущено порядка 20 круизных маршрутов, в том числе поезд из Москвы в Великий Устюг и Кострому. «Прорабатываем и запустим, предварительно, осенью этого года тур не только из Москвы, но и из Санкт-Петербурга со стыковкой и далее продлим до Вологды. Примерно осенью запустим данное направление», – пояснила она.

<https://tass.ru/ekonomika/11578871>

### **ТАСС; 2021.06.04; «РОССЕТИ» БУДУТ ПРИВЛЕКАТЬ ЗАЕМНЫЕ СРЕДСТВА ДЛЯ ЭЛЕКТРИФИКАЦИИ БАМА И ТРАНССИБА**

Компания «Россети» намерена привлекать облигационные и кредитные займы для финансирования электрификации **Восточного полигона**, несмотря на то, будет ли принято решение о предоставлении компании средств Фонда национального благосостояния (ФНБ). Об этом сообщил журналистам в ходе Петербургского международного экономического форума глава «Россетей» Андрей Рюмин.

«ФНБ – да, мы запросили в районе 120 млрд рублей [на электрификацию Восточного полигона], но ответа у нас нет. Получим мы деньги ФНБ или не получим – точно не повлияет на реализацию проекта, то есть проект реализуется в любом случае. Финансироваться он в любом случае будет, будут привлекаться денежные средства – это облигационные займы, кредитные и так далее, но вопрос – в каком объеме. <...> Будем смотреть», – отметил он.



<https://tass.ru/ekonomika/11564397>

### **ТАСС; 2021.06.07; FESCO ПЛАНИРУЕТ РАСШИРИТЬ СЕТЬ СУХИХ ТЕРМИНАЛОВ**

Fesco планирует расширить сеть сухих терминалов, инвестиции в приобретение новых мощностей в 2021 году составят около \$70 млн. Об этом на полях Петербургского международного экономического форума сообщил журналистам президент транспортной группы Аркадий Коростелев.

«Да, без сомнения, мы расширяем нашу сеть сухих терминалов по всей стране. Это будет и Северо-Запад, Екатеринбург, и Дальний Восток обязательно», – сказал он.

«Я думаю, что мы будем инвестировать в этом году порядка \$70 млн в целом [в сеть терминалов]», – добавил Коростелев.

Он уточнил, что приобретение терминалов на Дальнем Востоке позволит разгрузить «Владивостокский морской торговый порт». Президент Fesco напомнил, что инвестиционная программа группы предполагает масштабную реконструкцию ВМТП.

«Речь идет о расширении контейнерной площадки в ВМТП. В результате площадь единовременного хранения увеличится на 16%, на более 3,5 тыс. TEU, что бесспорно будет способствовать увеличению контейнерооборота порта. Мы начнем эту программу уже в июне и хотим до конца года ее завершить», – заключил он.

<https://tass.ru/ekonomika/11582853>

### **РОССИЯ 24; ЛЮДМИЛА ЩЕРБАКОВА; 2021.06.05; СЕВЕРНЫЙ ЗАВОЗ: НА КОЛЫМУ ДОСТАВИЛИ ПЕРВУЮ ПАРТИЮ УГЛЯ. НОВОСТИ НА «РОССИИ 24»**

На Колыме начался северный завоз. Первую партию угля для магаданской ТЭЦ доставили из Кузбасса. Всего в летнюю навигацию должны завезти около 250 тонн.

<https://www.vesti.ru/video/2305567>

### **РОССИЯ 1; АНАСТАСИЯ ЛИТВИНОВА; 2021.06.05; ТРАНСПОРТНЫЙ УЗЕЛ И МАШИНА ВРЕМЕНИ: КУРСКОМУ ВОКЗАЛУ – 125 ЛЕТ. МЕСТНОЕ ВРЕМЯ**

Московские вокзалы – ворота города. Новый – Восточный – уже 10-й по счету, и только он один в день пропускает 135 тысяч человек. А Курскому вокзалу исполняется 125 лет. У него богатое прошлое и блестящее будущее.

<https://www.vesti.ru/video/2305576>

### **РОССИЯ 1; ОЛЬГА МЕЩЕРЯКОВА; 2021.06.05; ТРАНСПОРТНОЕ СРЕДСТВО НЕОПРЕДЕЛЕННОГО СТАТУСА: КАКИЕ ОГРАНИЧЕНИЯ ЖДУТ САМОКАТЧИКОВ. ВЕСТИ В СУББОТУ**

Правовой статус самокатов и самокатчиков не определен, сообщают в МВД. Этим сейчас занимаются в Минтрансе. Ранее в Совете по правам человека предложили ввести ограничения по их использованию.

<https://www.vesti.ru/video/2305522>

На ту же тему:

<https://www.vesti.ru/video/2305521>

### **ВЕСТИ; ДМИТРИЙ ПИЩУХИН; 2021.06.04; ОПАСНЫЕ ГОНКИ: ЖЕРТВ ЭЛЕКТРОСАМОКАТОВ СТАНОВИТСЯ ВСЕ БОЛЬШЕ. ВЕСТИ В 20:00**

Электросамокаты стали пользоваться популярностью. Так приятно прокатиться с ветерком... При этом данный вид транспорта становится опасным не только для их владельцев, но и для пешеходов. Можно ли это остановить?

<https://www.vesti.ru/video/2305305>

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

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

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

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

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

Вахтовый поселок-порт Сабетта на берегу Обской губы, где проживают около 22 тысяч человек, фактически занимает центральное положение на Северном морском пути. Однако сегодня этот порт полуавтономен. По мнению авторов исследования, он одновременно и работает на развитие транспортной системы в Арктике, и изолирует себя от нее. Порт обслуживает газозовы, везущие ямальский газ в Европу и Азию, но при этом он «заточен» сугубо под нужды проекта, не являясь убежищем для судов, не принимая и не обслуживая корабли, которые не относятся к проекту «Ямал СПГ». Ученые приводят случай, когда неисправное грузовое судно было отбуксировано на рейд Сабетты, но администрация порта категорически отказалась принять его.

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

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

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

Иную точку зрения высказывает Михаил Григорьев, ведущий научный сотрудник Национального исследовательского института мировой экономики и международных отношений имени Е.М. Примакова РАН. По его мнению,

на коммерческие порты нельзя возлагать выполнение несвойственных им функций.

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

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

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

### **КОММЕРСАНТЪ «ЭКОНОМИЧЕСКИЙ ФОРУМ» ПРИЛОЖЕНИЕ; 2021.06.03; КСЕНИЯ ПОТАПОВА; ПОЛЯРНЫЕ ИНТЕРЕСЫ; АРКТИКА**

Богатый и еще не до конца изученный ресурсный потенциал высоких широт, особенно в разрезе запасов энергоносителей, стимулирует активный интерес к Арктике со стороны многих стран. Данный интерес, по мнению экспертов, обусловил глобальный тренд, обозначаемый как «вторая волна освоения Арктики» и выражающийся в активном наращивании человеческого присутствия за полярным кругом, наблюдающемся в последние годы.

В 1925 году первой страной, заявившей свои права на территорию арктического сектора от своего побережья до Северного полюса, стала Канада. В 1926 году о праве на аналогично выделенный сектор заявил СССР. В 1920-х годах были проведены границы арктических секторов между странами, омываемыми морями Северного Ледовитого океана. Но речь шла только о принадлежности островов. В настоящее время, когда речь в первую очередь идет о разработке месторождений шельфовой зоны, встает вопрос нормативно-правового обоснования принадлежности акватории.

Как поясняет Татьяна Крейденко, доцент экономического факультета РУДН, в соответствии с нормами международного права, нашедшими отражение в Конвенции ООН по морскому праву 1982 года и основанными на непосредственном выходе к морям Северного Ледовитого океана,

официально арктическими странами являются Дания, Канада, Норвегия, Россия и США. Именно они сформировали условные зоны ответственности в Арктической зоне. В 1996 году в состав Арктического совета (А8) наряду с ними вошли Исландия, Финляндия и Швеция. При этом Конвенция ООН по морскому праву определяет возможность арктических государств владеть лишь частью своего континентального шельфа в пределах 200 морских миль и претендовать на дальнейшую его часть (еще 150 миль) только при согласии специальной Комиссии ООН.

«В результате о своей готовности к разработке арктического шельфа заявили более двадцати стран. Поэтому государственная принадлежность основной части Арктической зоны остается предметом международных договоренностей и территориальных споров одновременно», – заключает эксперт.

### Российское присутствие

Для мировой экономики Арктика является одним из последних малоосвоенных регионов. Арктический совет оценивает неразведанные запасы нефти здесь в 13%, а неразведанные запасы природного газа – в 30% от всего мирового неразведанного запаса соответствующих ресурсов. «При этом 84% всех энергоресурсов залегают в море. И у России в данном контексте наилучшая позиция: из 60 известных крупных месторождений углеводородов 43 принадлежат нашей стране», – указывает Валерия Минчичова, доцент департамента мировой экономики и международного бизнеса, заместитель директора Института финансовой грамотности Финансового университета при правительстве РФ.

В целом, по мнению экспертов, Россия является одним из лидеров «второй волны освоения Арктики». Удельный вес региона в отечественной экономике значительно выше в сравнении с другими странами. На Арктическую зону РФ (АЗРФ) приходится примерно 10% ВВП и 20% стоимости совокупного экспорта РФ.

В начале апреля текущего года правительство России утвердило госпрограмму социально-экономического развития АЗРФ до 2024 года с бюджетом в 19,5 млрд рублей, являющуюся частью стратегии развития Арктики до 2035 года, принятой прошлой осенью.

Как отмечает Александр Стоцкий, генеральный директор Проектного офиса развития Арктики, за неполное десятилетие в Заполярье были развернуты масштабные добывающие проекты. Так, консорциум во главе с компанией НОВАТЭК запустил завод по производству сжиженного природного газа «Ямал СПГ», на очереди – строительство «Арктик СПГ-2». «Роснефть» ведет работы по созданию крупного нефтедобывающего кластера «Восток-Ойл».

«Росатом» готовится к разработке Павловского свинцово-цинкового месторождения на Новой Земле. И это только самые громкие инициативы.

«Государство оказывает последовательную поддержку усилиям бизнеса. Так, с прошлого года действует пакет льгот, упрощающий запуск проектов в АЗРФ. Бюджет поддерживает строительство инфраструктуры, необходимой для реализации новых инициатив в регионе. В Мурманской области стартовала территория опережающего развития «Столица Арктики». Для повышения транспортной доступности АЗРФ и, в частности, обеспечения регулярной навигации по Северному морскому пути (СМП) строятся атомоходы новой серии (проекта 22220). В Северном Ледовитом океане уже работает «Арктика», головное судно этого проекта; в ближайшие годы в полярных водах появятся серийные ледоколы – «Сибирь», «Урал», «Якутия» и «Чукотка». А прочно закрепит присутствие РФ в высоких широтах атомный ледокол «Лидер» мощностью 120 МВт, способный преодолевать лед толщиной до пяти метров», – поясняет эксперт.

При этом, по мнению госпожи Минчиковой, для России в Арктике, помимо добычи полезных ископаемых, формирования военного потенциала и модернизации инфраструктуры (прежде всего для развития СМП), существуют такие перспективные направления, как развитие туризма, освоение и заселение территорий, решение экологических проблем.

### Общие вопросы

Как отмечают эксперты, планы ведущих стран мира в высоких широтах напрямую сопряжены с реализацией коренного интереса в обеспечении доступа к Арктике, ее богатствам, а в перспективе – ее логистике. Не только арктические, но и весьма отдаленные от Арктики государства (такие как Китай, неарктические страны – члены ЕС, в перспективе – Индия) работают над тем, чтобы тем или иным образом закрепиться в высоких широтах.

«В этом свете Россия готова выступить своего рода «проводником» в Арктику для неарктических стран. На данном этапе КНР заходит в высокие широты именно по такой схеме – через финансовое участие во флагманских проектах России (прежде всего речь идет о проектах «Ямал СПГ» и «Арктик СПГ-2», а также в перспективе о ряде других) и потенциальное включение СМП в контур китайской трансконтинентальной логистической инициативы «Один пояс – один путь». Среди возможных неарктических партнеров нашей страны за полярным кругом – Южная Корея, Япония, Сингапур, ряд других государств», – говорит господин Стоцкий.

Вполне закономерно, что волна всеобщего интереса к высоким широтам несет в себе зерна потенциального конфликта. «Хотя масштабы задач таковы, что решения могут быть только в общем взаимодействии всех стран приарктической зоны, тем не менее между ними растет конкуренция за

усиление собственных позиций в регионе»,– отмечает Марк Гойхман, главный аналитик TeleTrade.

«Так, например, США не признают суверенитет России над рядом участков СМП, игнорируя те нормы российского и международного права, которыми в данном вопросе руководствуется РФ. Норвегия стремится к пересмотру условий, на которых в свое время был признан ее суверенитет над Шпицбергеном с тем, чтобы установить над ним свой безраздельный контроль. Россия, Дания и Канада по-разному видят границы своего шельфа в районе Северного полюса»,– поясняет господин Стоцкий.

Татьяна Крейденко добавляет, что еще в 2015 году Россия отправила заявку на расширение границ континентального шельфа в Арктике на 1,2 млн кв. км за счет присоединения хребта Ломоносова (который РФ рассматривает как продолжение Сибирского архипелага Земля Франца-Иосифа) и других участков морского дна с потенциальными запасами углеводородов на 5 млрд тонн условного топлива. При этом аналогичные заявки отправили и другие страны: например, государственную принадлежность хребта Ломоносова оспаривают Дания (считает горный массив продолжением автономной территории Гренландии) и Канада (рассматривая это участок как продолжение острова Элсмир на канадской территории Нунавута).

Также в Проектном офисе развития Арктики отмечают, что на данный момент не все международные игроки признают те правовые принципы, которыми руководствуются полярные государства при определении своих границ и, в более широком ключе, пределов своего присутствия в Арктике. Поэтому ряд неарктических стран идет в Арктику под знаменем доктрины, обуславливающей «международный» характер Заполярья, позиционирующей последнее как «общечеловеческое достояние».

Кроме того, на международные отношения в Арктике накладываются и глобальные международно-политические реалии. «Высокие широты стремительно милитаризируются, а некогда продуктивный арктический диалог замораживается. При этом для России возврат к конструктивному взаимодействию в Арктике – это упрочение стратегической безопасности, привлечение новых средств в АЗРФ, интенсификация собственного экономического и социального развития. Над решением этих задач и будет работать отечественная дипломатия в предстоящие два года, опираясь на механизмы Арктического совета, председательство в котором вскоре перейдет к нашей стране»,– поясняет Александр Стоцкий.

Наконец, среди глобальных международных задач в Арктическом регионе, которые предстоит решать в ближайшее время, эксперты называют проблемы экологии и сохранения природы, климатических изменений. Так, по словам госпожи Минчиковой, одними из главных проблем для всех

восьми арктических государств являются таяние льдов (с 2007 по 2013 год 40% арктической ледяной шапки ушло в океан) и поднятие уровня океана, жесткие климатические условия и труднодоступность ресурсов. «Таяние льдов одновременно явилось и способом доступа к новым ресурсам – прежде всего к месторождениям нефти и газа. Новые земли, однако, являются заболоченными и зыбкими, что приводит к созданию легких или постоянно перемещающихся баз и установок», – говорит эксперт.

### Ближайшие перспективы

В целом в краткосрочной перспективе эксперты ожидают дальнейший рост количества арктических проектов, в том числе отечественных, сопровождаемых активным внедрением решений по цифровизации и автоматизации технических процессов в регионе. «Так как это может компенсировать такие ограничения для развития Арктики в качестве экономической зоны, как суровые условия, труднодоступность материальных и людских ресурсов на местах», – поясняет Герман Бородав, директор по работе с ключевыми клиентами ПАО «Вымпелком».

Поступательный рост будет сочетаться с повышением его устойчивого характера, экологичности и технологичности. Эксперты ожидают, что уже в ближайшем будущем в Заполярье появятся такие финансовые инструменты, как «зеленые» облигации; не исключено внедрение системы «зеленых» кредитов, актуальной на фоне глобального тренда декарбонизации и снижения воздействия на природную среду.

<https://www.kommersant.ru/doc/4836656>

### **КОММЕРСАНТЪ; ТАТЬЯНА ДЯТЕЛ, ДМИТРИЙ КОЗЛОВ; 2021.06.07; ОТ АРКТИКИ ЖДУТ БОЛЬШОГО ГАЗА; РЕСУРСЫ СП «ГАЗПРОМ НЕФТИ» И НОВАТЭКА МОГУТ ДОСТИГАТЬ 16,6 ТРЛН КУБОМЕТРОВ**

По данным “Ъ”, возможные ресурсы Северо-Врангелевского лицензионного участка, который планируют совместно разрабатывать «Газпром нефть» и НОВАТЭК, теперь оцениваются в 16,6 трлн кубометров газа и 900 млн тонн конденсата. По мнению экспертов, компаниям потребуется около десяти лет для завершения геологоразведки и принятия решения о разработке. Потенциально гигантские запасы участка объясняют желание партнеров инвестировать в его разведку, несмотря на труднодоступность и сложные ледовые условия.

Ресурсная оценка Северо-Врангелевского лицензионного участка, совместной разработкой которого в Чукотском море планирует заниматься СП «Газпром нефти» (51%) и НОВАТЭКа (49%) «Газпромнефть-Сахалин», может достигать 16,6 трлн кубометров, конденсата – 900 млн тонн, утверждают источники “Ъ”, знакомые с деталями проекта. Прежде



прогнозные ресурсы участка на 1 января 2009 года по категории D2 по газу составляли 994,4 млрд кубометров, по конденсату – 210,9 млн тонн (геологические), 137,1 млн тонн (извлекаемые). Оценка изменилась после переинтерпретации данных в 2020 году. «Газпром нефть» готовится начать сейсмику 2D и 3D на участке со следующего года.

В «Газпром нефти» от **комментариев** отказались, в НОВАТЭКе “Ъ” не ответили.

«Газпром нефть» и НОВАТЭК договорились о создании СП по освоению Северо-Врангелевского участка на шельфе Чукотского моря на ПМЭФ-2021. Лицензия на участок площадью 117,6 тыс. кв. км, расположенный в акватории Восточно-Сибирского и Чукотского морей, принадлежит структуре «Газпром нефти» – «Газпромнефть-Сахалин». Глубина моря в пределах участка в зоне расположения перспективных структур оценивается в 20–90 м. СП станет единственным шельфовым партнерством в Арктике, не замороженным вследствие санкций.

НОВАТЭК заплатит за свою долю около 1,6 млрд руб., что должно компенсировать часть исторических затрат «Газпром нефти», говорит собеседник “Ъ”, знакомый с условиями сделки. Далее компании будут инвестировать в СП пропорционально долям.

По лицензионным обязательствам СП должно пробурить первую скважину на Северо-Врангелевском участке в 2027 году, вторую – в 2029 году. Труднодоступность, сложная ледовая обстановка и довольно большая глубина моря могут сделать разработку участка технически крайне сложной и дорогостоящей.

Северо-Врангелевский лицензионный участок сопоставим по площади с Исландией или Болгарией, его ресурсная база оценена в нелокализованных ресурсах категории D2, отмечает глава консультационного центра «Гекон» Михаил Григорьев. Участок расположен в сложных ледовых условиях, частично в пределах Айонского ледяного массива, что ограничивает время проведения работ периодом с июля по сентябрь. Комплекс исследований, включая бурение двух поисково-оценочных скважин, должен быть завершен в 2029 году, а в 2030 году недропользователь должен принять решение о продолжении работ, напоминает эксперт. По сути, речь идет о десятилетнем периоде оценки целесообразности освоения участка, что дает время для развития технологий как поисков и разведки, так и освоения месторождений в сложных ледовых условиях, полагает он. «Можно сказать, что участок занимает удачную инфраструктурную позицию – уже сейчас его пересекает одна из судоходных трасс **Северного морского пути**», – замечает господин Григорьев.

<https://www.kommersant.ru/doc/4847740>

**ИЗВЕСТИЯ; МАРИЯ ВАСИЛЬЕВА, МАКСИМ ТАЛАВРИНОВ; 2021.06.07; ВЗЛЕТЫ И ПАНДЕМИЯ: ЧАРТЕРНЫЕ РЕЙСЫ В ЕГИПЕТ МОГУТ ОТКРЫТЬСЯ ДО ИЮЛЯ; ЧАСТЬ АВИАКОМПАНИЙ ИМЕЕТ ДОПУСКИ, ДРУГИЕ ГОТОВЫ ИХ ЗАПРОСИТЬ ПОСЛЕ СНЯТИЯ ОГРАНИЧЕНИЙ**

Регулярное чартерное авиасообщение с курортами Египта могут восстановить до июля. Об этом «Известиям» сообщили в Российском союзе туристической индустрии (РСТ), отметив: не исключено, что в эти же сроки власти откроют для российских путешественников и Турцию. Пока, как рассказали «Известиям» в правительстве, решение по этим направлениям не принято. Источники в крупной российской авиакомпании заявили, что начать полеты на курорты Египта в случае запуска авиасообщения смогут Pegas Fly, «Уральские авиалинии», «Ямал» и «Россия». У них есть допуски на выполнение рейсов по девяти маршрутам: из Красноярска, Иркутска, Хабаровска, Москвы в Хургаду и Шарм-эш-Шейх, а также из Санкт-Петербурга в Хургаду.

С минуты на минуту

Оперштаб РФ принял решение с 10 июня увеличить количество авиарейсов в Каир – до семи в неделю. Тем не менее осуществляемые «Аэрофлотом» полеты в столицу Египта из Москвы не удовлетворяют спрос туристов, которым приходится по семь часов ездить на автобусе до курортов республики.

4 июня в кулуарах Петербургского международного экономического форума (ПМЭФ) глава авиакомпании «Аэрофлот» Михаил Полубояринов заявил журналистам, что ожидает открытия авиасообщения с курортами Египта (Хургадой и Шарм-эш-Шейхом) «в ближайшие дни». В пресс-службе Росавиации «Известиям» сообщили, что **«вопросы и сроки возобновления полетов в Египет и Турцию в настоящее время находятся в компетенции оперативного штаба РФ»**. В правительстве «Известиям» заявили, что пока такое решение не было принято. Тем не менее в РСТ считают, что ждать позитивных новостей о Египте в ближайшем будущем все-таки стоит.

– Если мы посмотрим на практику, сначала запускают регулярное авиасообщение, потом – чартерное. С Каиром такая же история, поскольку «Аэрофлот» туда уже летает. Это говорит о реальных перспективах восстановления авиасообщения с курортами Египта. Случиться это может до июля, – заявил в беседе с «Известиями» вице-президент РСТ Юрий Барзыкин.

4 июня закончилась последняя проверка аэропортов Хургады и Шарм-эш-Шейха. Глава российской инспекции Александр Голенков по ее итогам сообщил, что российский туризм возвращается на египетские курорты. «Всё,

что осталось, – это определить дату возобновления полетов», – подчеркнул он.

Губернатор провинции Красного моря Амр Ханафи, заявил, что Хургада завершила подготовку к приему путешественников из РФ. Кроме того, по его словам, с минздравом страны была достигнута договоренность о расширении центров тестирования для туристов, а также ускорении вакцинации местных жителей. Министр здравоохранения государства Хала Заед сообщила, что в туристических провинциях Красного моря и Южного Синая все сотрудники отелей привились от COVID-19.

Что касается ограничительных мер, в Египет возвращается привычный ритм жизни. С 1 июня власти республики разрешили перейти на обычный летний график работы торговым центрам и магазинам (7:00–23:00), а также кафе и ресторанам (5:00–1:00).

Юрий Барзыкин заявил в разговоре с «Известиями», что до июля также стоит ждать и решения по Турции, запрет на авиасообщение с которой оперштаб недавно продлил до 21 июня. По мнению представителя РСТ, учитывая новые облегченные правила въезда российских туристов в страну, надежды на снятие запретов – небезосновательны.

В **пресс-службе** посольства Турции в Москве напомнили, что с 1 июля вакцинированным (в том числе препаратом «Спутник V») или переболевшим гражданам РФ не нужно предоставлять ПЦР-тест для въезда в страну. Вопрос «Известий» о приблизительных сроках восстановления авиасообщения в дипмиссии комментировать не стали.

В правительстве «Известиям» напомнили, что основной критерий для открытия – эпидситуация. Показатель заболеваемости за последние семь дней не должен превышать 40 человек на 100 тыс. населения. По данным Reuters от 6 июня, в Турции за последнюю неделю было зарегистрировано 57 новых случаев на 100 тыс. населения.

**Владимир Путин** во время выступления на ПМЭФ заявил, что российские туристы смогут более свободно путешествовать и ездить на отдых в другие страны примерно с сентября, когда коллективный иммунитет в России достигнет 60%.

Маршрут построен

По словам источника «Известий» в крупной российской авиакомпании, сразу начать полеты на курорты Египта в случае открытия авиасообщения смогут Pegas Fly, «Уральские авиалинии», «Ямал» и «Россия» (входит в группу «Аэрофлот»). У них есть допуски на выполнение рейсов по девяти маршрутам: из Красноярска, Иркутска, Хабаровска, Москвы в Хургаду и Шарм-эш-Шейх, а также из Санкт-Петербурга в Хургаду.

«Россия» совместно с туроператором «Библио-Глобус» готова к выполнению туристических рейсов на курорты Египта, как только ограничения, в том числе и эпидемиологические, будут сняты, сказал «Известиям» представитель перевозчика. В «Уральских авиалиниях» подтвердили «Известиям» наличие допусков для полетов на курорты Египта.

Другие перевозчики при открытии авиасообщения с курортами Египта смогут запустить туда рейсы, только когда получат на это допуски, сказали два источника «Известий» в российских авиакомпаниях.

– На текущий момент S7 Airlines не имеет действующих допусков на курорты Египта, но в случае возобновления авиасообщения с ними мы запланируем программу полетов и подадим заявку на их получение. Летнюю программу полетов мы не планируем пересматривать, рейсы в Египет станут дополнением к открытому в продажу расписанию, – сказал «Известиям» представитель перевозчика.

Azur Air ждет возобновления авиасообщения с курортами Египта, уточнили в **пресс-службе** перевозчика, добавив, что информации о сроках возобновления полетов туда пока нет. Red Wings также надеется на скорое возобновление туристических рейсов в Египет.

– Начать полеты на египетские курорты из городов России мы готовы сразу после принятия решения об открытии страны для чартерных рейсов. Seriously корректировать действующее сейчас расписание для выполнения рейсов в Египет не потребовалось бы. Мы выполняли в Хургаду и Шарм-эш-Шейх только чартеры, – отметил представитель авиакомпании.

**Решения о допуске авиакомпаний к выполнению международных перелетов выдает межведомственная комиссия**, сказали «Известиям» в **пресс-службе Росавиации**. В ее состав входят представители **Минтранса, Росавиации, ФАС, Ространснадзора, Ростуризма** и **Минэкономразвития**, следует из положения о комиссии. **Заседания проводятся по мере необходимости рассмотрения вопросов, входящих в ее компетенцию, но не реже одного раза в два месяца**, уточнили в **Росавиации**.

Разрешения на выполнение международных рейсов перевозчики получают в течение месяца после подачи заявлений. Авиакомпании направляют их в **Росавиацию** ежемесячно в первые семь рабочих дней, после чего документы рассматривают в 20-х числах того же месяца.

<https://iz.ru/1174952/mariia-vasileva-maksim-talavrinov/vzlety-i-pandemiia-charternye-reisy-v-egipet-mogut-otkrytsia-do-iiulia>

**КОММЕРСАНТЪ; АЛЕКСАНДРА МЕРЦАЛОВА, АЙГУЛЬ АБДУЛЛИНА; 2021.06.07; ГРУЗНОПАССАЖИРСКИЕ РЕЙСЫ; ПЕРЕВОЗКИ НА ЗАГРАНИЧНЫЕ КУРОРТЫ МОГУТ ОГРАНИЧИТЬ**

**Росавиация** и Ростуризм пытаются закрыть лазейку для туроператоров, отправляющих клиентов грузопассажирскими рейсами в страны, с которыми до сих пор не возобновлено регулярное авиасообщение. Власти предупредили о возможном аннулировании таких полетов. Больше всего это ударит по компаниям, уже продавшим туры на Кипр. Туда пока нельзя отправиться обычными рейсами, хотя страна принимает россиян. Действия регуляторов уже привели к сокращению полетов и подорожанию турпакетов.

Ростуризм уведомил туроператоров о возможном аннулировании у авиакомпаний допусков на выполнение грузопассажирских рейсов, перевозящих организованных туристов в страны, с которыми официально не возобновлено авиасообщение. В этом случае, предупреждает ведомство, операторы несут ответственность перед клиентами за ненадлежащее оказание услуг.

Письмо последовало за аналогичной телеграммой **Росавиации** в адрес авиакомпаний, ее текст 5 июня опубликован на портале Tourdom. В документе поясняется, что оформление билетов туристам на грузопассажирские рейсы за границу «возможно только при наличии решения оперштаба (по борьбе с коронавирусом в РФ.– “Ъ”) и разрешения авиавластей иностранных государств». В **Росавиации** и Ростуризме комментарии не предоставили.

Сейчас по решению оперштаба для россиян доступны 43 страны, включая Хорватию, Марокко, Грецию, Египет (Каир), куда путешественники летают на грузопассажирских и обычных рейсах.

Ограничителем остается высокая цена из-за низкой частоты, говорит собеседник “Ъ” на туррынке. По его словам, на грузопассажирских рейсах организованные тургруппы сейчас в основном летают на Кипр и в Тунис, которых нет в списке оперштаба.

Туры на Кипр начали активно продаваться с апреля. По данным источника “Ъ” туда летали 1–3 тыс. россиян в день: «С учетом средней глубины бронирования в две недели на Кипре сейчас могут находиться 14–42 тыс. туристов, столько же туров продано с вылетом на предстоящие дни». Туры в Тунис выкуплены в незначительном объеме. Вывоз организованных туристов из этих стран грузопассажирскими рейсами будет проходить в плановом порядке до 19 июня, говорит собеседник “Ъ”.

По его информации, в субботу и воскресенье допуски для авиакомпаний на часть рейсов на Кипр уже аннулировались. Это подтверждается сообщениями в соцсетях. «У нас был вылет на Кипр с «Библио Глобус» во

вторник, тур стоил 145 тыс. руб., следующий рейс возможен в среду, но уже за 230 тыс. руб.»,– пишет пользователь Instagram ksu\_jigaleva. В случае отказа оператор обещает вернуть деньги в течение 60 дней. В «Библио Глобусе» комментарии не предоставили.

Поводом для решения **Росавиации** стали многочисленные претензии туроператоров, жаловавшихся на то, что перевозить на грузопассажирских рейсах могут только «конкуренты с административным ресурсом», полагает один из источников “Ъ”.

Решение чиновников положение, впрочем, не улучшило. На рынке сложилась странная ситуация: билеты на грузопассажирские рейсы продаются свободно, туристы могут их купить, но туроператорам теперь нельзя, подчеркивает представитель Российского союза туристической индустрии Ирина Тюрина. Многие агенты исходно не рекомендовали бронировать полеты на Кипр из-за высоких рисков и цен, достигавших 400 тыс. руб. на четыре человека на десять дней в четырехзвездочном отеле, утверждает представитель Национальной сети турагентств Игорь Блинов.

Однако главный редактор Avia.ru Роман Гусаров сомневается, что предупреждение **Росавиации** повлечет действительно серьезные последствия: «Регулятор не прописал конкретные меры или санкции, грозящие перевозчикам за выполнение фактически туристических чартеров под видом грузопассажирских рейсов». Авиакомпании, полагает эксперт, скорее всего продолжат перевозить туристов.

Возможно, теперь авиаперевозчики увеличат объем грузов, чтобы завуалировать полную загрузку салона пассажирами»,– добавляет господин Гусаров.

Игорь Блинов отмечает, что ситуацию осложняют не реализованные с 2020 года обязательства перед туристами, чьи средства были задепонированы туроператорами. По словам источников “Ъ”, большинство из путешественников, которые этим летом планировали отправиться на Кипр,– именно такие клиенты. Они не готовы провести летний отпуск на российских курортах или платить за дорогой отдых на Ближнем Востоке и Мальдивах.

<https://www.kommersant.ru/doc/4847746>

**ИЗВЕСТИЯ; МАКСИМ ХОДЫКИН; 2021.06.07; РАЗГРАНИЧЕННЫЕ ВОЗМОЖНОСТИ: ОБЪЕКТЫ ДЛЯ ИНВАЛИДОВ БУДУТ РЕЙТИНГОВАТЬ; В РОССИИ ПОЯВИТСЯ ЕДИНАЯ СИСТЕМА ДОСТУПНЫХ МЕСТ ДЛЯ ЭТОЙ КАТЕГОРИИ ГРАЖДАН**

Общественная палата (ОП) направила в кабмин перечень предложений по рейтингованию объектов социальной, инженерной и транспортной инфраструктуры для инвалидов и созданию мобильного приложения, где

этот рейтинг можно отслеживать. Интегрировать его можно с порталом госуслуг. Как пояснила «Известиям» секретарь ОП Лидия Михеева, таким образом люди с ограниченными возможностями смогут заранее узнавать о доступности для них тех или иных мест. Сейчас, по словам президента Всероссийского общества инвалидов (ВОИ) Михаила Терентьева, в России нет единой информационной системы, где бы содержались сведения обо всех объектах, пригодных для потребностей этой категории граждан. Он также отметил, что очень важно определить орган, который будет заниматься сбором актуальных сведений. Однако пока неясны источники финансирования для новой системы. Ранее идею «рейтингования» поддержал **Владимир Путин**.

### Балльный рейтинг

По итогам встречи с представителями организаций инвалидов в декабре прошлого года глава государства поручил правительству и Общественной палате «представить предложения о рейтинговании объектов социальной, инженерной и транспортной инфраструктуры в части, касающейся их доступности для инвалидов». Также он предложил предусмотреть возможность учета этих результатов в картографических и навигационных системах. В ОП свои предложения (есть в распоряжении «Известий») уже направили в кабмин.

Среди них – внесение изменений в действующие стандарты и своды правил, а также учет не только оценок пользователей, но еще и мнения экспертов. Кроме того, в ОП предложили «ставить баллы» не только удобствам, но и информационной доступности – наличию сведений в интернете.

– На практике довольно сложно построить маршрут движения, например, из точки А (дом) в точку С (торговый центр) через точку В (пересадка на транспорте). Для решения этих проблем мы предложили новую методику оценки объектов, где можно применить систему по аналогии с системой гостиничных услуг. Это предполагает «звездность» мест по состоянию доступности, – сообщила «Известиям» председатель комиссии Общественной палаты по доступной среде и развитию инклюзивных практик Диана Гурцкая.

По ее словам, оценка пользователями этих объектов подтолкнет собственников ответственнее относиться к соблюдению требований доступности. Отдельная часть предложений посвящена разработке новых цифровых решений. Среди них – ревизия системы статистического учета доступной среды, а также подготовка открытых данных по удобству тех или иных мест для людей с инвалидностью. В ОП предложили также рассмотреть возможность создания мобильного приложения, которое позволит провести оценку объектов на соответствие требованиям доступности. Этот показатель

также предлагается интегрировать на портал госуслуг и в систему «Федеральный реестр инвалидов».

Кроме того, в ОП выступили с инициативой создать межведомственную рабочую группу. Ее цель – внедрение методики пользовательского рейтингования на поисково-информационных картографических системах и сервисах. В предложениях в кабмин общественники также попросили оценить источники финансирования этой работы. Пока, к слову, не совсем ясно, откуда будут брать деньги.

«Известия» также направили запрос в правительство.

<https://iz.ru/1173276/maksim-khodykin/razgranichennye-vozmozhnosti-obekty-dlia-invalidov-budut-reitingovat>

**КОММЕРСАНТЪ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2021.06.04; «ДОЛЖЕН БЫТЬ РАВНЫЙ ДОСТУП ДЛЯ ВСЕХ»; ГЕННАДИЙ ТИМЧЕНКО О ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГАХ, УГЛЕ И ИНВЕСТИЦИЯХ В СИБУР**

О позиции по готовящимся изменениям транспортного законодательства, развитию стивидорных и нефтехимических активов “Ъ” рассказал совладелец НОВАТЭКа, СИБУРа, «Трансойла» и «Колмара» Геннадий Тимченко.

– Сейчас на железных дорогах обсуждается введение системы ship-or-pay, как вы как совладелец «Трансойла» относитесь к этой инициативе?

– Я надеюсь, что ее не введут. Лично я считаю, что сегодняшний устав железных дорог позволяет нормально и спокойно работать. Проблема не в форме контракта, а в развитии инфраструктуры. Поэтому, на мой взгляд, это не совсем верное решение.

– А в чем его ошибочность?

– Многие владельцы грузов не смогут перевезти свой груз. Они будут вынуждены платить авансы, а денег, например, в компании нет. А крупные, богатые компании смогут перевозить все. Должен быть равный доступ для всех – это записано в уставе.

– А локальное введение ship-or-pay неприемлемо?

– Понимаете, нужно менять законодательство, а зачем это делать? Тогда это может распространиться вообще на всю сеть. И что мы будем иметь? Торговлю тарифами? Такова наша позиция как оператора. Мы ее высказываем правительству на совещаниях, правительство вправе принимать решения.

– Есть ли у вас планы по диверсификации железнодорожных активов: покупке другого парка, других компаний?



- Мы все время покупаем цистерны, полувагоны. Но принципиальных изменений не происходит.
- «Трансойл» всегда выступал за либерализацию тяги, поддерживаете ли вы до сих пор эту позицию?
- У нас же есть в «Трансойле» частная тяга, она работает. Разве это не пилотный проект? Наверное, можно его мультиплицировать, разгрузить железную дорогу от инвестиций в локомотивы. Зачем железной дороге столько денег на это тратить? А операторы, бизнес могут это потянуть. Могут купить и ездить по инфраструктуре ОАО РЖД. Но для этого же нужно решение правительства! Реформу нужно довести до конца. Ведь был же когда-то проект программы либерализации тяги...
- Глава «Ростеха» Сергей Чемезов в интервью РБК говорил, что вы совместно собираетесь строить терминал в Ванино.
- Да, вторую очередь терминала. Как и первую, на 12 млн тонн.
- А под чей уголь?
- У них есть Эльга, у нас есть свое месторождение (компания «Колмар».– «Ъ»). Все это работает.
- Можете назвать размер инвестиций?
- Инвестиции в первую очередь составляли порядка 40 млрд руб., вторая очередь будет точно дешевле, так как часть инфраструктуры уже построена.
- Будете ли вы увеличивать свою долю в СИБУРе?
- Наоборот, мы будем отдавать свою долю (в рамках сделки по объединению с ТАИФ.– «Ъ»): к нам же приходят новые инвесторы, они верят в будущее компании. Лично я бы инвестировал в СИБУР.

<https://www.kommersant.ru/doc/4846967>

### **ТАСС; 2021.06.04; ПЕСКОВ РАССКАЗАЛ, КОГДА В РФ МОЖЕТ НАЧАТЬСЯ ВАКЦИННЫЙ ТУРИЗМ**

Так называемый вакцинный туризм в Россию, который позволит иностранцам сделать на ее территории прививку от ковида, может начаться в течение месяца-двух. Это будет сделано оперативно, спрос на такую вакцинацию большой, заявил журналистам в пятницу **пресс-секретарь президента РФ Дмитрий Песков** на полях Петербургского международного экономического форума (ПМЭФ).

«Это вопрос месяца-двух, наверное», – сказал он, отвечая на вопрос о сроках начала «вакцинного туризма» в Россию.

По словам представителя Кремля, «это будет, конечно, оперативно [организовано]». «Потому что спрос большой на вакцинный туризм», – заметил Песков.

Ранее, выступая на пленарном заседании ПМЭФ, глава российского государства **Владимир Путин** заверил, что РФ создаст все необходимые условия, чтобы иностранные граждане могли вакцинироваться от коронавируса на ее территории.

<https://tass.ru/obschestvo/11574057>

### **ТАСС; 2021.06.04; «АЭРОФЛОТ» НЕ ВИДИТ ПРЕПЯТСТВИЙ ДЛЯ СОТРУДНИЧЕСТВА С ТУРОПЕРАТОРАМИ ПО ВАКЦИННЫМ ТУРАМ**

Группа «Аэрофлот» не видит препятствий для сотрудничества с туроператорами по поводу организации вакцинных туров для иностранцев в РФ. Об этом ТАСС сообщил официальный представитель авиакомпании Михаил Демин.

«Авиаперевозка – это часть туристического продукта. Мы много и эффективно работаем с туроператорами. Нет никаких препятствий для формирования такого пакетного предложения», – сказал он, отвечая на вопрос о том, готова ли группа сотрудничать с туроператорами в рамках организации туров для вакцинации иностранцев.

<https://tass.ru/ekonomika/11572425>

### **РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – СТОЛИЧНЫЙ ВЫПУСК; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА, МИХАИЛ ЗАГАЙНОВ; 2021.06.07; «АЭРОФЛОТ» ЖДЕТ ОТКРЫТИЯ РЕЙСОВ В ЕГИПЕТ**

Компания «Аэрофлот» ждет открытия рейсов в Египет в ближайшие дни. Об этом заявил гендиректор авиаперевозчика Михаил Полубояринов в интервью телеканалу «Россия 24».

«Заменить турецкий рынок довольно сложно. Египет, ожидаем, что откроется в ближайшие дни, и, может быть, удастся немного компенсировать», – сказал Полубояринов, отвечая на вопрос о потерях «Аэрофлота» от закрытия сообщения с Турцией.

Египет уже предпринимает шаги для привлечения туристов, в том числе из России. В стране продлили программу поддержки иностранных авиакомпаний, которые привозят туристов. Однако визовые сборы пока не отменили, с 1 мая туристы снова платят 25 долларов США, отмечают в Ассоциации туроператоров России (АТОР).

Кроме того, египетские власти объявили о готовности оплатить карантин и лечение всех приезжающих, в том числе россиян, в случае положительного теста на COVID-19.

Согласно правилам в каждом отеле должен быть отдельный этаж или зона в непосредственной близости от гостиницы, где будут размещаться туристы, у которых заболевание протекает в легкой форме. При этом проживание и питание оплатит сам отель, а за обеспечение туристов необходимыми медикаментами будет отвечать египетский минздрав.

Для туристов, находящихся в критическом состоянии, предусмотрена немедленная госпитализация. В этом случае лечение также оплатит минздрав.

По словам экспертов, открытие Египта напрямую отразится на ценах внутри страны, которые пока находятся на уровне 2019 года.

«Ценовая политика находится в разумных пределах. Но все будет зависеть от того, откроют ли для туристов Турцию, Египет, Тунис и другие зарубежные страны. Если зарубежные курорты откроются, то цены заметно не взлетят», – рассказал «РГ» президент Национальной курортной ассоциации Александр Разумов.

Больше всего подорожает отдых на морских курортах. Сейчас загрузка многих санаториев достигает 100 процентов. Больше всего загружены курорты Краснодарского, Ставропольского и Алтайского краев, Крыма, северо-западной части страны, Башкирии и Татарстана, отметил Разумов.

<https://rg.ru/2021/06/06/aeroflot-zhdet-otkrytiia-rejsov-v-egipet-v-blizhajshie-dni.html>

### **ТАСС; 2021.06.06; ВЛАСТИ ЧЕРНОГОРИИ РАССЧИТЫВАЮТ НА ВОССТАНОВЛЕНИЕ ПОЛЕТОВ ИЗ РОССИИ В БЛИЖАЙШЕЕ ВРЕМЯ**

Текущая эпидемическая обстановка в Черногории располагает к возобновлению рейсов из России. Об этом заявил министр экономического развития Черногории Яков Милатович в интервью ТАСС на полях Петербургского международного экономического форума (ПМЭФ).

«Полеты были отменены в марте прошлого года и так и не восстановлены. Но учитывая такие факты, как прекрасная эпидемическая ситуация в стране, которая на данном этапе, возможно, одна из лучших в Юго-Восточной Европе в сравнении с такими странами, как Кипр, Греция, Турция и Хорватия, сейчас великолепный момент для того, чтобы возобновить рейсы», – сказал министр.

Он напомнил, что до пандемии, в 2019 году Черногорию посетили более 400 тыс. туристов из России.

<https://tass.ru/ekonomika/11581561>

**РБК; АРТЕМ КОРЕНЯКО; 2021.06.07; ДОПЭМИССИЯ ПО ТРЕБОВАНИЮ; НАБЛЮДАТЕЛЬНЫЙ СОВЕТ UTAIR ПРИНЯЛ РЕШЕНИЕ ОБ ОБМЕНЕ ДОЛГОВ КОМПАНИИ НА ЕЕ АКЦИИ**

Авиакомпания Utair, которая третий год добивается реструктуризации банковских кредитов на 60 млрд, договорилась о конвертации в акции долгов перед собственным акционером. Допэмиссия позволит ей снизить долговую нагрузку на 12%

Наблюдательный совет Utair, которая занимает шестое место по пассажиропотоку среди российских авиакомпаний, принял решение о созыве внеочередного собрания акционеров, на котором будет рассмотрен вопрос о допэмиссии в пользу ее крупнейшего владельца – «АК-Инвест», подконтрольной НПФ «Сургутнефтегаз» (владеет 50,112% акций), а также еще двух компаний – «Нефть-консалтинг» (еще одна структура «Сургутнефтегаза») и «дочки» перевозчика «ЮТэйр-Инжиниринг».

Об этом в пятницу, 4 июня, сообщила **пресс-служба** Utair. Собрание состоится 22 июля.

Все три компании – «АК-Инвест», «Нефть-консалтинг» и «ЮТэйр-Инжиниринг» – являются кредиторами Utair и в ходе допэмиссии конвертируют долги в акции, сказал РБК источник, знакомый с условиями реструктуризации задолженности. Предполагается, что перевозчик разместит в их пользу 4,2 млрд обыкновенных акций на общую сумму 13,6 млрд руб., решил совет директоров Utair. На эту сумму и снизится долговая нагрузка перевозчика, добавляет собеседник РБК.

По итогам 2020 года сумма долгосрочных и краткосрочных обязательств Utair снизилась на 2%, до 111 млрд руб., следует из отчетности авиакомпании по МСФО. В случае одобрения допэмиссии акционерами ее общая задолженность может уменьшиться еще на 12% к уровню 2020 года.

РБК направил запрос в **пресс-службы** «Сургутнефтегаза» и крупнейшего кредитора авиакомпании, банка «Россия», который выкупил основную часть требований к ней по двум синдицированным кредитам (их общая сумма 39 млрд руб.).

Долги Utair перед банками составляют около 60 млрд руб. Компания начала переговоры о реструктуризации этих кредитов в декабре 2018 года на фоне роста цен на топливо и падения курса рубля.

Снижение долговой нагрузки Utair перед акционерами – это требование банка «Россия» для реструктуризации двух синдицированных кредитов. Об этом РБК рассказали два источника, близких к ходу переговоров с банками. По словам одного из них, одно из условий допэмиссии, чтобы контроль остался за текущим мажоритарным акционером – «АК-Инвестом».

«Мы выходим на заключительный этап реструктуризации [всей задолженности перед банками]. И для ее успешного завершения крайне важно заручиться одобрением акционеров, которое они всегда оказывали системообразующему авиапредприятию России, имеющему стратегическое значение для северных регионов и нефтегазового комплекса страны», – отметил гендиректор Utair Андрей Мартиросов (его слова приводятся в пресс-релизе компании).

Банк «Россия», совладельцами которого как минимум до конца 2019-го были структуры Юрия Ковальчука и Геннадия Тимченко, за 2020 год скупил доли почти всех банков-участников синдицированных кредитов. По этим долгам заложен контрольный пакет акций Utair.

Для принятия окончательных юридических решений по судьбе долга и условиям реструктуризации банку «Россия» нужны гарантии того, что компания в состоянии его обслуживать, отмечает один из источников РБК, близких к переговорам. В текущих условиях с учетом пандемии коронавируса долговая нагрузка Utair оставалась достаточно высокой, поэтому компания должна была представить предложения по ее снижению до приемлемого уровня, поясняет он. В итоге перевозчик вышел «с достаточно конструктивным предложением» о конвертации долга перед «АК-Инвест» и иными займодавцами в акции.

По словам собеседника РБК, банк «Россия» не планирует участвовать в управлении авиационным бизнесом Utair и вмешиваться в операционные процессы компании. Банку также неинтересно взыскивать залог (контрольный пакет Utair), потому что он «не приносит ни процентного, ни комиссионного дохода». «Вариант – забрать находящиеся в залоге акции или конвертировать долг в новые акции – банку неинтересен и не рассматривается», – утверждает источник РБК.

<https://www.rbc.ru/newspaper/2021/06/07/60b9a60c9a7947614de72ed0>

### **КОММЕРСАНТЬ; АЙГУЛЬ АБДУЛЛИНА; 2021.06.04; АКЦИИ UTAIR ПРОЛЕТЯТ МИМО ХМАО; ПАКЕТ РЕГИОНА В АВИАКОМПАНИИ СОКРАТИТСЯ**

Авиакомпания Utair проведет конвертацию 13,6 млрд руб. своего долга в акции. В результате доли структур, близких к «Сургутнефтегазу», в капитале авиакомпании увеличатся, тогда как пакеты ХМАО и Тюменской области размоются практически вдвое. По данным “Ъ”, участие «Сургутнефтегаза» в снижении долговой нагрузки Utair было требованием основных кредиторов – банка «Россия» и Сбербанка. Кроме того, Utair реструктурирует часть долга перед банком «Россия» в размере 11,6 млрд руб., получив льготный период и процентные каникулы на первые несколько лет. График погашения растянется более чем на десять лет и будет аналогичен графику по кредиту Сбербанка.

Авиакомпания Utair разместит допэмиссию по закрытой подписке в пользу своих кредиторов АО «АК-Инвест», ООО «Нефть-консалтинг» и АО «Ютэйр-Инжиниринг» для конвертации долгов перед этими компаниями в акции перевозчика. Внеочередное собрание акционеров назначено на 22 июля.

Допэмиссия предполагает размещение около 4,2 млрд акций по цене 3,25 руб. за штуку, что в итоге увеличит уставной капитал Utair на 13,6 млрд рублей. Сейчас уставный капитал Utair поделен на 3,7 млрд обыкновенных акций. Контрольный пакет – 50,1% – принадлежит АО «АК-Инвест». Этой компанией владеет недействующий НПФ «Пенсионный выбор» – это бывший НПФ «Сургутнефтегаза». Сейчас конечным владельцем «Пенсионного выбора» значится Валерий Ефимов. Тем не менее на рынке по-прежнему связывают «АК-Инвест» с «Сургутнефтегазом». Аналогичным образом «Сургутнефтегаз» значится миноритарием «Нефть-консалтинга», а основной долей в нем владеет фонд «Пенсионное содействие» (согласно сайту фонда, занимается негосударственным пенсионным обеспечением «Сургутнефтегаза»). «Ютэйр-Инжиниринг» – 100-процентная структура самой Utair.

Помимо «АК-Инвеста» крупнейшими акционерами авиакомпании остаются ХМАО (38,8%) и Тюменская область (8,4%).

По словам источника “Ъ”, знакомого с ситуацией, в ходе допэмиссии их доли размоются, тогда как «АК-Инвест» должен сохранить контроль над Utair.

По его словам, допэмиссия проводится по требованию крупнейших кредиторов авиакомпании – банка «Россия» и Сбербанка. В случае с «Ютэйр-Инжиниринг» речь идет о внутригрупповом займе, он будет конвертирован в капитал.

В теории власти ХМАО и Тюменской области могут проголосовать против допэмиссии, в таком случае Utair может выкупить их пакеты. Однако в реальности такой сценарий не обсуждается, отмечает источник “Ъ”. «Оба региона понимают стратегическую важность группы Utair и хотят сохранить доли владения в ней и участвовать в принятии решений на уровне набсовета и собрания акционеров», – добавляет он. «По сути, их согласие на размытие означает спасение от банкротства, при этом в безденежной форме, ведь от ХМАО и области не нужны будут деньги», – отмечает источник. “Ъ” отправил запрос в администрации обоих регионов.

Сейчас на Мосбирже акции Utair торгуются по 7,12 руб. за штуку, это вдвое выше цены размещения допэмиссии. Однако собеседники “Ъ” и эксперты подчеркивают, что эта цена не может считаться репрезентативной, так как ликвидность крайне низкая. «На рынке обращаются лишь 0,8% акций, это

порядка 200 млн руб. Объем торгов в год порядка 300 млн руб., это не более 1% капитализации», – говорит собеседник “Ъ” в отрасли.

Цена размещения в 3,25 руб. за акцию вполне рыночная, отмечает начальник отдела персонального брокерского обслуживания «БКС Мир инвестиций» Сергей Кучин. «К примеру, объем торгов акций Utair на сегодня – 600 тыс. руб. в день, и реализовать даже часть пакета от допэмиссии на рынке будет сложно. Поэтому в этой ситуации выигрывают только банки-кредиторы, так как число займодателей уменьшается», – подчеркивает он. «Рынка для перепродажи здесь не вижу – актив неликвидный, цена не индикативная, вряд ли он мог бы заинтересовать стороннего инвестора вне текущих кредиторов и акционеров компании», – соглашается старший директор по корпоративным рейтингам «Эксперт РА» Игорь Смирнов.

На конец 2020 года обязательства Utair по кредитам составляли около 60 млрд руб. и состояли из двух частей. Первая часть – это два синдицированных кредита, где банк «Россия» выкупил доли всех остальных участников синдиката. Согласно отчетности Utair по МСФО, долг по синдицированным кредитам на конец 2020 года составлял 36,85 млрд руб. Сейчас, по словам источников “Ъ”, эта сумма – около 38 млрд руб. Вторая часть – кредит Сбербанка на 21,3 млрд руб., который в декабре 2020 года был реструктурирован. Согласно отчетности, срок погашения кредита продлен до 2032 года, а также предоставлена отсрочка начала выплаты до 2023 года.

По данным “Ъ”, Utair уже удалось получить новые условия реструктуризации по долгу, который существовал перед банком «Россия» до того, как тот консолидировал долги перед другими участниками синдикатов.

По словам источника “Ъ”, тело этого долга составляет 10,3 млрд руб., а задолженность по процентам превышает 1,3 млрд руб. По новым условиям, процентная задолженность подлежит капитализации в тело основного долга, и размер кредита составит 11,6 млрд со сроком погашения «более десяти лет». «При этом будут применяться льготный период и процентные каникулы на первые несколько лет, график погашения будет аналогичен графику погашения двустороннего кредита в Сбербанке», – сказал источник. «В отношении пересмотра условий по долгам авиакомпании, приобретенным банком «Россия» у других кредиторов синдикатов, решение пока не принято», – отметил собеседник “Ъ”.

Предполагается, что снижение долговой нагрузки Utair в результате допэмиссии откроет путь к завершению переговоров о реструктуризации оставшейся задолженности.

<https://www.kommersant.ru/doc/4847259>

### **РИА НОВОСТИ; 2021.06.04; ПЕСКОВ ПРОКОММЕНТИРОВАЛ ИДЕЮ ОГРАНИЧИТЬ СКОРОСТЬ САМОКАТОВ**

Пресс-секретарь президента РФ Дмитрий Песков, комментируя идею об ограничении скорости электросамокатов, заявил, что необходимо придерживаться принципа разумности, главное, чтобы не было опасности.

Члены Совета по правам человека при президенте РФ ранее направили в МВД предложения по совершенствованию законодательства в части передвижения электросамокатов, электровелосипедов, сегвеев, моноколес и иных подобных средств. В частности, они предложили ограничить скорость для таких транспортных средств, в том числе исходя из возраста водителя, ввести обязательное страхование гражданской ответственности арендаторов, а также работников курьерских служб, управляющих такими транспортными средствами.

«Главное, чтобы не было опасности. Главное, чтоб увечий никому не было. Но везде, наверное, должна быть разумность», – сказал он журналистам на ПМЭФ.

<https://ria.ru/20210604/samokat-1735610928.html>

### **РИА НОВОСТИ; 2021.06.04; В ГОСДУМЕ ПРИЗВАЛИ ЗАПРЕТИТЬ ДВИЖЕНИЕ НА ЭЛЕКТРОСАМОКАТАХ В НАУШНИКАХ**

Необходимо запретить ездить по тротуарам на электросамокатах, моноколесах и других подобных транспортных средствах в наушниках, в комитете по транспорту и строительству Госдумы планируют работать над регулированием передвижения на этих видах транспорта, сообщил РИА Новости зампред комитета Павел Федяев («Единая Россия»).

«Считаю, нельзя допускать езду по тротуару, особенно если это не ребенок, а взрослый, (нужно – ред.) запретить передвигаться на таком средстве в наушниках и, конечно, установить предел скорости, в Европе это, например, 20-25 километров в час», – заявил депутат.

Законодательное регулирование проблемы следует начать с регистрации электросамокатов, моноколес и другого подобного транспорта, уделяя внимание удобству формы процедуры, отметил Федяев.

Он уверен, что этот вопрос требует скорейшего законодательного регулирования, при этом депутат добавил, что для больших городов подобный транспорт – это «необходимость, удобство и экология».

«Будем работать, чтобы в ближайшее время такой законопроект, который устроит все стороны, все же появился. ...В Государственной думе, в Минтрансе и в Общественной палате, не говоря уже о муниципалитетах, уже были «подходы к снаряду», в рамках последних событий мы, конечно, активизируем эту работу», – добавил парламентарий.



В Петербурге 4 июня возбудили уголовное дело о причинении тяжкого вреда здоровью против мужчины, сбившего четырехлетнего ребенка на арендованном электросамокате. Этот случай стал очередным в череде инцидентов с наездами на детей на арендованных электросамокатах в городе. Повышенное внимание к теме проявляют в Следственном комитете.

<https://ria.ru/20210604/elektrosamokaty-1735721646.html>

### **РИА НОВОСТИ; ДМИТРИЙ ЕРМАКОВ; 2021.06.04; «СКУТЕРГЕДДОН» В РОССИИ. КАК ИЗБЕЖАТЬ АВАРИЙ С ЭЛЕКТРОСАМОКАТАМИ**

В России набирает популярность прокат электросамокатов, но передвижение на них до сих пор вне правового поля. Вместе с тем в травмпункты все чаще попадают и ездоки, и прохожие. Есть даже летальные случаи. Чиновники предлагают снижать допустимую скорость в пешеходных зонах и другие изменения в ПДД. РИА Новости разобралось, поможет ли это.

«Чуть не убили»

В конце мая Следственный комитет Санкт-Петербурга возбудил уголовное дело против Whoosh – одного из крупнейших в России сервисов по аренде электрических самокатов. В ведомстве решили, что услуги компании не отвечают требованиям безопасности пешеходов. Поводом послужил инцидент в центре города: группа самокатчиков сбила прохожих, среди которых был врач и писатель Валерий Айрапетян. Завязалась массовая драка. Айрапетян попал в больницу с тремя сломанными ребрами.

За последние два месяца в России произошло несколько десятков подобных аварий. Например, недавно серьезно пострадал фотограф из Волгограда Геннадий Гуляев.

«Ехал на велосипеде, а электросамокатчики на полном ходу влетели мне в бок. Чуть не убили, сознание потерял, хотели скорую вызывать. Вывих плеча, и ноги все побитые. Хорошо, аппаратура уцелела. Но велосипед в ремонте», – рассказал он.

В середине мая в Екатеринбурге двоих подростков на самокате сбил автомобиль. Их госпитализировали с травмами.

Есть летальные случаи. Так, в Ростове-на-Дону женщина на электрическом самокате попала под мусоровоз и погибла.

Из-за волны таких инцидентов чиновники заговорили о необходимости поправок в федеральное законодательство. Глава дептранса Москвы Максим Ликсутов предложил снизить максимальную скорость движения электросамокатов на тротуарах до пешеходной. Идею поддержали в Госдуме, но до корректив дело пока не дошло.

**Минтранс России** еще в 2020-м хотел вписать в ПДД термин СИМ («средства индивидуальной мобильности»). Речь шла и о гироскутерах, и моноколесах, а также скейтбордах и роликовых коньках. В ведомстве полагают, что надо запретить разгоняться быстрее 20 километров в час и ездить в нетрезвом виде. Передвигаться, по мнению чиновников, необходимо по велодорожкам, а если их нет, то по правому краю проезжей части или по обочине. Проект изменений пока не внесли в Госдуму.

Тему прокомментировали в пресс-службе **Минтранса России**. В ведомстве **сообщили, что за прошедшие полгода в проект поправок были интегрированы предложения правительства Москвы и Общественной палаты. Теперь изменения должны согласовать в МВД России.**

Тем временем региональные власти уже сейчас сами регулируют безопасность на тротуарах. Например, в Петербурге чиновники предложили давать электросамокаты в аренду только по паспорту, чтобы не допускать несовершеннолетних. Правила в кикшеринговых сервисах и сейчас предполагают регистрацию с 18 лет, но по факту катаются все желающие.

В Татарстане обсуждают частичный запрет электросамокатов вне специальных зон. Чиновники подняли вопрос после недавнего инцидента: 21-летняя девушка сбила ребенка и скрылась.

В Анапе на электросамокатах и велосипедах уже нельзя ездить по городской набережной.

Сбили скорость

Операторы кикшеринга, в свою очередь, тоже усилили превентивные меры. Так, в Whoosh замедлили скутеры в ряде зон в Петербурге, Казани и Москве: скорость снижается автоматически при въезде. Правда, пока не до пешеходной – с 25 до 15 километров в час. Конкуренты – Urent – еще раньше ввели такие же ограничения в местах с высоким пешеходным трафиком в Москве и Петербурге.

Со временем таких участков может стать больше.

«Если видим, что самокат по всем признакам едет среди пешеходов – например, часто тормозит, – зона попадает под ограничение», – пояснила РИА Новости пресс-секретарь Whoosh Юлия Камойлик.

У Urent, по словам пресс-секретаря компании Алены Сухаревской, «медленные» зоны появятся в большинстве городов присутствия.

Представители сервисов говорят, что если ограничения по скорости распространить на все тротуары, то клиенты начнут отказываться от проката.

«Если говорить о транспортной модели использования – когда самокату нужно преодолеть три или пять километров до нужной точки в условиях

пробок, – то это повлияет на частоту выбора. Скорее человек поедет на машине или купит собственный самокат, который системно не ограничен», – отмечают в Whoosh.

Штраф – 500 евро

За рубежом проблема трафика электроскутеров встала еще несколько лет назад. Например, открытие в 2018-м в Сан-Франциско сразу трех сервисов кикшеринга привело к резкому росту аварийности. Жители города назвали это «скутергеддоном». В качестве протеста самокаты ломали, поджигали и переезжали автомобилями. Власти на время объявили эти транспортные средства вне закона – пока не подготовили ограничения. В итоге запретили пользоваться ими лицам моложе 18, без водительских прав и без шлема. Выезжать на тротуары в городе тоже нельзя.

В большинстве стран ЕС действуют жесткие регламенты для тех, кто управляет электроскутерами. Ограничение скорости – как правило, до 20 километров в час. Ночью или в условиях плохой видимости водители обязаны носить светоотражающую одежду. Ездить можно только по велодорожкам. Если их нет – по правому краю проезжей части.

Нарушителей штрафуют. Так, в Германии за выезд на тротуар раскошеляются на сумму от 15 до 30 евро. Вождение в нетрезвом виде – 500 евро и месячное лишение права управления автомобилем.

Полоса без препятствий

В России европейская схема организации движения возможна, но тогда электросамокаты станут исключительно развлечением: велодорожек мало даже в Москве, и доехать из точки А в точку Б, минуя тротуары, затруднительно.

В других городах велоинфраструктура еще слабее. Так, в центре Казани всего одна велодорожка длиной 300 метров – вдоль парка «Черное озеро».

Председатель общественного движения «Союз пешеходов» Владимир Соколов подчеркивает: выходом из ситуации может стать развитие инфраструктуры.

«Нужно вкладывать деньги, как в Сколково и Альметьевске, – говорит эксперт. – Да, там все делали с нуля, но определенное количество велодорожек можно организовать и в других населенных пунктах. Это поможет решить проблемы с самокатами и велосипедами».

В столичном дептрансе агентству сообщили, что такую работу уже ведут: в 2021-м в центре города велополосы проложат на 26 улицах. Кроме того, дорожки появятся в четырех спальных районах – Академическом, Марьино, Отрадном и Строгино.

Второй путь – разрешить самокатам ездить по автомобильным дорогам по примеру велосипедов. Действующие ПДД в большинстве случаев предписывают им двигаться именно по обочине.

Но тогда, как отмечают собеседники агентства, в опасности окажутся уже люди на самокатах.

«Проблема даже не в самокатчиках, а в водителях, которые летят со скоростью 80 километров в час», – говорит эксперт «Городов за здравый смысл» Дмитрий Шевелев.

Координатор «Синих ведерок» Петр Шкуматов уверен: ни в коем случае нельзя выводить прогулочные самокаты на проезжую часть.

«У них низкий центр тяжести и очень высокая вероятность опрокидывания – будет много инцидентов с нанесением вреда здоровью, даже с гибелью людей», – подчеркивает он.

Впрочем, и в этом случае электросамокаты могут и не исчезнуть с тротуаров. Так, большинство велосипедистов в России ездят по пешеходным зонам без ограничений.

Велоактивист Владимир Бармин отмечает, что ни разу не слышал о штрафе за движение по тротуарам.

«Даже наоборот: иногда сотрудники ГИБДД в Москве, не зная ПДД, пытаются перевести велосипедистов на тротуар и удивляются, что те, оказывается, должны ехать по проезжей части», – рассказывает он.

Эксперты убеждены, что маломощным прокатным электроустройствам можно двигаться по тротуарам на скорости 15 километров в час.

«Но при наезде на пешехода всю ответственность должен нести водитель», – говорит Шкуматов.

Дмитрий Шевелев тоже считает, что электросамокат на тротуаре не представляет серьезной опасности для пешеходов, если едет со скоростью 20 километров в час.

«Это скорость бегуна. Если водить с умом, вероятность травмы ничтожно мала», – рассуждает он. И добавляет, что самим пешеходам пора перестраиваться под новые реалии: не гулять по велодорожкам, смотреть по сторонам и отвлекаться от смартфонов.

Большинство – за

Результаты опросов показывают: самокаты людям нравятся, но многие их опасаются. Например, мэрия Новосибирска выяснила – 55,4 процента жителей города одобряет появление кикшеринга. При этом больше половины

респондентов тревожатся, что их собьют и что движение самокатов не регулируют ПДД.

По данным МВД, в прошлом году с участием самокатов произошло 331 ДТП. Погибли шесть человек. Статистика не учитывает столкновения на тротуарах, поскольку в правилах дорожного движения электросамокаты и подобный транспорт не обозначены.

Эксперты не исключают: несмотря на все меры, количество аварий в 2021-м может вырасти из-за популярности электрического транспорта. Сервисы проката запускают программы лояльности, чтобы привлечь клиентов. Число самокатов и спрос на них увеличиваются. Только в Москве около полумиллиона пользователей кикшеринга, которые совершают не меньше 1,3 миллиона поездок в месяц. Аудитория Whoosh в 2021-м составила более 3,5 миллиона в 17 городах России. У Urent – 40 тысяч самокатов в 40 с лишним городах. Аренду самокатов в этом году планируют запускать и другие компании, например Яндекс.

Кроме того, россияне активно пользуются и собственными СИМ. Кто и как будет следить за их ездой и наказывать за нарушения – пока под вопросом.

<https://ria.ru/20210603/elektrosamokat-1735274723.html>

### **ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; ГЕННАДИЙ МЕЛЬНИК; 2021.06.04; ЭЛЕКТРОСАМОКАТАМ ОТВЕЛИ «БЕСПОЛЕТНЫЕ» ЗОНЫ; В РАЗНЫХ РЕГИОНАХ РОССИИ ПЫТАЮТСЯ СВОИМИ СИЛАМИ РЕШИТЬ ПРОБЛЕМУ ШУСТРОГО И НЕБЕЗОПАСНОГО ДВУХКОЛЕСНОГО ТРАНСПОРТА**

В последнее время прокат электросамокатов набирает у нас все большую популярность, вместе с тем передвижение на них до сих пор вне правового поля. Как рассказали нашему изданию в пресс-службе Минтранса, в ведомстве пока взяли паузу в разработке изменений в ПДД, которые бы позволили легализовать и регламентировать использование новомодного транспорта на улице. А вот терпение правоохранительных органов, кажется, заканчивается: 3 июня после неоднократных инцидентов с наездами клиентов на маленьких детей в крупных сервисах аренды самокатов Санкт-Петербурга прошли обыски, сообщает РИА «Новости». В отсутствие федерального регулирования самостоятельно навести порядок в этой сфере стараются в Москве, Казани и других городах России.

Согласились мы не все

Электросамокаты и электровелосипеды, моноколеса и гироскутеры стали чрезвычайно популярны в мегаполисах и курортных городах. Для одних это развлечение, для других – быстрый и экологичный способ перемещения, зато для остальных сплошная головная боль. Снующие по тротуарам на больших скоростях моторизированные девайсы мешают прохожим и пугают туристов.

Прогнать самокатчиков с прогулочных дорожек нельзя – по действующим правилам дорожного движения они пешеходы. Но помимо неудобств модный транспорт представляет еще и серьезную угрозу.

В аналитическом обзоре Научного центра безопасности дорожного движения МВД в апреле сообщалось, что количество ДТП с использованием гироскутеров, сегвеев, моноколес и электросамокатов в России в 2020 году возросло в три раза. В прошлом году с их участием произошло 331 ДТП (+182,9 процента), в которых погибли шесть (+50 процентов) и были ранены 347 (+184,4 процента) человек, отмечается в бюллетене.

В мае этого года СМИ рассказали о трагедии в Петербурге, где солист балета Мариинского театра Давид Залеев разбился на электросамокате, пытаясь объехать прохожих. Артиста ввели в медикаментозную кому, подключили к аппарату ИВЛ, провели операцию по трепанации черепа и удалили гематому. По данным «Российской газеты», сейчас солист Мариинки пришел в себя и самостоятельно дышит, но никто не может дать точного прогноза, сможет ли он восстановиться и вернуться в труппу.

Неслучайно, наверное, что одним из первых навести порядок в сфере «пешеходного» транспорта решил Санкт-Петербург. Власти Смольного 11 мая создали рабочую группу, куда пригласили представителей кикшеринговых компаний, и попытались установить правила для арендных электросамокатов.

Как рассказал «Парламентской газете» участник рабочей группы, депутат Заксобрания Санкт-Петербурга Алексей Цивилёв, в отсутствие федерального регулирования в этой сфере власти не могут что-то запрещать бизнесу – можно только договариваться.

Так, согласно последнему джентльменскому соглашению от 27 мая, сервисы аренды будут с помощью программного обеспечения контролировать ограничение скорости движения самокатов до 15 километров в час в центральной части города. Также они должны взять на себя обязательства не устраивать повсюду стихийные парковки своих электроустройств, а выбирать только одобренные властями места. Кроме того, Смольный укажет запретные места, куда арендным самокатам путь заказан.

Самокатам вставят палки в колёса

В «бесполетную» зону попали Дворцовая площадь, Летний и Михайловский сады, рассказал Алексей Цивилёв. Если арендный самокат пересечет запретную черту, у него автоматически отключится двигатель.

«К сожалению, только три из восьми действующих в городе кикшеринговых компаний согласились соблюдать договоренности, остальные выжидают, – отметил депутат. – Сейчас для нас важно поддержать тех, кто согласился

играть по новым правилам. Не просто наложить на эти компании ограничения, но и дать им преференции. Например, приоритет в выборе парковочных мест или помощь в создании инфраструктуры».

Москва, Казань, Ялта...

Инициатива властей Санкт-Петербурга – это объективная необходимость, чтобы разрулить ситуацию, которая в настоящий момент не урегулирована на федеральном уровне, считает зампреда Комитета Госдумы по транспорту и строительству Владимир Афонский.

Парламентарий предложил посмотреть, как эта практика будет реализована в Санкт-Петербурге. «С учетом увеличения количества средств индивидуальной мобильности, конечно, этот вопрос надо регулировать, и мы об этом неоднократно говорим. Возможно, опыт Северной столицы возьмут на вооружение другие субъекты России», – допустил депутат.

В Москве только в сервисах аренды электротранспорта числится десять тысяч самокатов, поэтому свою войну за безопасность пешеходов власти города также начали с переговоров. Как рассказал в ходе брифинга 25 мая председатель Московской городской думы Алексей Шапошников, в Сокольниках, в Филёвском и Измайловском парках столицы арендные электросамокаты уже не смогут разогнаться быстрее 15 километров в час. Сейчас Мосгордума ведет диалог с Мосгорпарком и другими городскими организациями, чтобы и они тоже ограничили скорость электросамокатам.

В Новороссийске полицейские будут следить за передвижением электросамокатов на местной набережной. Об этом в Instagram написал глава города Игорь Дяченко. По его словам, операторам сервисов кикшеринга в Новороссийске рекомендовано системно ограничивать скорость движения своих транспортных средств до 10 километров в час.

Тем временем власти Ялты убрали на штрафстоянки электросамокаты нелегальных пунктов проката.

В Анапе с 26 мая запрещена езда на любом двухколесном транспорте по набережной курорта. За соблюдением этого правила также следит полиция. При этом на запретные участки установили дорожные знаки «Движение велосипедистов запрещено». Как пояснил глава города Василий Швец, ограничение движения электросамокатов по главной прогулочной зоне курорта – его принципиальная позиция. Об этом говорится в Instagram администрации курорта. Пока нарушителей просто предупреждают, но впоследствии обещают штрафовать.

«Я думаю, что автоюристы просто еще не доехали до Анапы. Но уже начался сезон, и кто-то обязательно доберется. И тогда он обжалует все эти законы», – говорит Алексей Цивилёв.

По его словам, в Правилах дорожного движения самокат не является транспортным средством в отличие от велосипеда. Наказывать самокатчика за езду по пешеходной зоне нельзя, ведь он такой же пешеход.

Мэр Казани Ильсур Метшин в ходе совещания в исполкоме поручил разработать правила пользования самокатами и урегулировать деятельность компаний, предоставляющих их в аренду. Об этом сообщается 1 июня на портале города. По договоренности муниципалитета с ГИБДД в Казани введены зоны ограничения скорости. В частности, на территории парков, скверов и некоторых тротуаров скорость уже автоматически снижается – на разных участках до 20, 15 и 10 километров в час. В городе сейчас 70 таких зон, а также 13 зон запрета движения.

Как рассказал «Парламентской газете» координатор движения «Общество синих ведерок» Петр Шкуматов, рекомендации по значительному ограничению скорости электросамокатов, так и останутся рекомендациями.

«Многие сервисы не захотят это делать, так как при ограничении скорости даже до 15 километров в час такой транспорт будет напоминать детскую игрушку, что отведит значительную часть клиентов», – полагает эксперт.

Отдельным «черным пятном» остаются десятки тысяч личных самокатов, владельцы которых, естественно, никаких соглашений соблюдать не собираются. По словам депутата Владимира Афонского, пока не будет единых федеральных правил, эту сферу невозможно отрегулировать.

### Права на самокат

Проект изменений в ПДД, предложенный **Минтрансом**, обсуждали год, но до сих пор ни к чему не пришли. Разработанные ведомством поправки предполагали ряд ограничений для владельцев средств индивидуальной мобильности (СИМ) – электросамокатов, гироскутеров, моноколес и даже роликовых коньков.

Согласно документу, дети младше семи лет могли использовать СИМ только в сопровождении взрослых – на тротуарах и пешеходных дорожках. Подросткам до 14 лет разрешалось кататься в этих местах без сопровождения, а тем, кто старше, при отсутствии велодорожек и тротуаров было позволено выезжать на обочину при условии, что мобильное средство обладает тормозами, фонарем и светоотражателями. Кроме того, при совместном движении с пешеходами запрещалось разгоняться быстрее 20 километров в час. Также планировалось ввести специальные дорожные знаки.

В середине мая в **пресс-службе Минтранса** рассказали «Парламентской газете», что ведомство поставило на паузу работу над проектом, ожидая предложений от ГИБДД.



Пока же воздействовать на недисциплинированных ездоков правоохранители пытаются через операторов кикшеринга. Например, после того как в Петербурге задержали двоих студентов, сбивавших прохожих на Невском проспекте, Следственный комитет Санкт-Петербурга возбудил уголовное дело в отношении сервиса аренды, ему вменяют оказание небезопасных услуг. А 3 июня после подобных инцидентов с наездами клиентов на маленьких детей в крупных кикшеринговых компаниях Whoosh, Molnia и других прошли обыски, сообщает РИА «Новости».

В апреле в Общественной палате подготовили свою черновую редакцию поправок в ПДД и рассчитывают, что эти предложения также попадут в итоговую версию многострадального проекта **Минтранса**.

В частности, предлагается определить электросамокаты и велосипеды с электрическим мотором в разряд транспортных средств и приравнять к мопедам. А статус мопеда уже не даст обладателям электросамокатов возможности гонять по тротуарам. Им нужно будет и водительское удостоверение получать категории М, и кататься только по краю проезжей части, и только в трезвом виде.

К решению проблемы подключился даже Совет при Президенте РФ по развитию гражданского общества и правам человека. 2 июня он направил в МВД предложения по оборудованию арендуемого и служебного электротранспорта номерными знаками.

Также в СПЧ настаивают на введении обязательного страхования гражданской ответственности арендаторов и работников курьерских служб, управляющих такими транспортными средствами.

<https://www.pnp.ru/social/elektrosamokatam-otveli-bespoletnye-zony.html>

### **РИА НОВОСТИ; 2021.06.05; В МВД РАССКАЗАЛИ, КТО РАЗРАБАТЫВАЕТ ПРАВИЛА ПОЛЬЗОВАНИЯ ЭЛЕКТРОСАМОКАТАМИ**

Правовой статус электросамокатов и сегвеев еще не определен, разработкой правил их использования занимается **министерство транспорта России**, сообщили РИА Новости в МВД РФ.

«В настоящее время правовой статус электросамокатов и других средств индивидуальной мобильности не определен. Разработчиком соответствующего проекта постановления Правительства Российской Федерации «О внесении изменений в постановление Совета Министров – Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 г. № 1090» является **Минтранс России**», – говорится в ответе ведомства на соответствующий запрос РИА Новости.

Члены Совета по правам человека при президенте РФ ранее направили в МВД предложения по совершенствованию законодательства в части

передвижения электросамокатов, электровелосипедов, сегвеев, моноколес и иных подобных средств.

В частности, они предложили ограничить скорость для таких транспортных средств, в том числе исходя из возраста водителя, ввести обязательное страхование гражданской ответственности арендаторов, а также работников курьерских служб, управляющих такими транспортными средствами.

<https://ria.ru/20210605/elektrosamokat-1735744953.html>

### **РБК; ВЛАДИСЛАВ ГОРДЕЕВ; 2021.06.05; ПОЧТИ ПОЛОВИНА РОССИЯН ПОДДЕРЖАЛИ ОГРАНИЧЕНИЯ ДЛЯ ЭЛЕКТРОСАМОКАТОВ**

Популярность электросамокатов и подобных им средств передвижения значительно выросла. Однако остаются неурегулированными многие вопросы безопасности их движения, особенно по тротуарам, и возмещения ущерба жертвам столкновений

В поддержку законодательных ограничений для вождения электросамокатов высказались 49% участников опроса, который провел сервис SuperJob (результаты есть у РБК). Против новых мер выступили 23% респондентов, еще 28% не смогли сформулировать свою точку зрения.

«На очень жестком уровне. Правда, наболело. И давно пора. Чей ребенок должен пострадать, чтоб меры были приняты незамедлительно?!», – такие комментарии оставили участники опроса в анкетах. Чаще всего люди считают необходимым ограничивать скорость самокатов, сегвеев и т.п. средств передвижения до 10–20 км/ч. Многие предлагали выделить отдельную категорию водительских прав для управления ими. Некоторые считают, что достаточно запретить езду на по тротуарам и пешеходным зонам.

Сторонников законодательного регулирования оказалось больше среди мужчин – 52%, среди женщин эту позицию поддержали 45%. Больше сторонников регулирования оказалось и в старших возрастных группах: 39% среди россиян до 34 лет и 58% среди тех, кому 45 и более.

Опрос проходил 29–31 мая 2021 года, в нем участвовали 1600 россиян старше 18 лет из 375 городов во всех округах страны.

В последнее время инициативы по регулированию движения средств передвижения, подобных электросамокатам, выдвигали различные общественные и политические деятели.

Комиссия Совета по правам человека (СПЧ) 2 июня в связи с участившимися происшествиями с участием людей на электросамокатах предложила ввести ограничения при их использовании. Предлагается внести в правила

дорожного движения отдельную главу о таких устройствах, ограничить скорость их передвижения и оснастить номерными знаками.

«Высокая скорость передвижения данных транспортных средств значительно увеличивает риски причинения вреда пешеходам и их имуществу, а отсутствие адекватного правового регулирования затрудняет возмещение вреда», – говорилось в обращении СПЧ в МВД.

**Пресс-служба** МВД ответила, что пока преждевременно комментировать эти предложения, поскольку у этого вида транспорта еще нет определенного законом статуса. «В настоящее время правовой статус электросамокатов и других средств индивидуальной мобильности не определен», – сообщили в министерстве. В **пресс-службе** отметили, что урегулированием правового статуса так называемых средств индивидуальной мобильности занимается **Минтранс**, который ведет разработку соответствующего правительственного проекта.

В октябре 2019 года **Минтранс** разработал изменения в Правила дорожного движения для этих видов транспорта и предложил ввести новый термин – средства индивидуальной мобильности (СИМ). Среди предложений ведомства – запрет на использование СИМ в пешеходных зонах (за исключением случаев, если таким средством управляют дети до семи лет), установка приоритета пешеходов во всех случаях, если они находятся в одном пространстве с лицами, управляющими СИМ. Кроме того, **Минтранс** предлагает ограничить скорость движения СИМ 20 км/ч, если они передвигаются в одном пространстве с пешеходами, а также разработать новые дорожные знаки, регулирующие использование СИМ.

Один из последних резонансных случаев с использованием электросамокатов произошел в Петербурге 14 мая. Управление СК по Петербургу возбудило уголовные дела не только против управлявших самокатами, но и против сервиса, который выдал их в аренду. Двое молодых людей взяли в прокат электросамокаты и во время катания на Невском проспекте один из них сбил пешехода. После этого двое самокатчиков избили пострадавшего так, что он попал в больницу. Следствие считает, что компания-арендодатель не приняла должные меры, чтобы обеспечить безопасность пешеходов.

<https://www.rbc.ru/society/05/06/2021/60ba66649a79472e5b7752ca>

**РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; СЕРГЕЙ БАБКИН; 2021.06.07; БЕДА НАЛЕТИТ СО СКОРОСТЬЮ 25 КИЛОМЕТРОВ В ЧАС; ВЛАСТИ МОСКВЫ ПРЕДЛОЖИЛИ НОВЫЕ ПРАВИЛА ДЛЯ САМОКАТОВ**

Столичные власти предложили новые правила для регулирования самокатного движения. «Мы считаем, что скорость на тротуарах должна быть ограничена 25 км/ч», – заявил на полях Петербургского экономического

форума заммэра Москвы Максим Ликсутов, комментируя всплеск аварийности с участием «электронных средств мобильности».

По данным столичного ЦОДД, в Москве в 2020 году произошло 156 ДТП с участием самокатов и моноколес, что на 66 процентов выше аварийности 2019-го. «Что самое неприятное, в эти ДТП попадают и дети, – отмечает вице-мэр. – Поэтому мы подготовили пакет предложений, которые позволят регулировать движение электросамокатов в городе».

Максим Ликсутов предлагает четко разграничить движение самокатов на проезжей части и тротуарах. Если транспорт находится на автодороге – за ним должны следить сотрудники ГИБДД. Напомним, что сейчас права нужны только на самокаты мощнее 250 Вт. Однако ПДД обязаны соблюдать все, в том числе и пешеходы – формально пока именно такой статус у водителя маломощного электрического самоката.

Что касается езды на тротуарах – здесь власти рассчитывают на автоматическое ограничение скорости. Такая возможность, как показала практика, есть. Оператор кикшеринга Whoosh с помощью телематического оборудования ввел лимит на скорость в парках – 15 км/ч. Как отметил Максим Ликсутов, и с остальными компаниями, дающими самокаты в аренду, тоже провели переговоры на эту тему – основные игроки рынка согласны на лимит. «В идеале на самокате по тротуару нужно передвигаться со скоростью пешеходного потока», – считает вице-мэр. В противном случае это может быть небезопасно для самого «пилота». Особенно если скорость выше 25 км/ч. Дело в том, что самокатчики почти не используют ни шлемы, ни другую защитную атрибутику, как, например, мотоциклисты. Предложения московских властей, как ранее сообщали информагентства, обозначены в официальном письме в федеральный **Минтранс**. Как, впрочем, и другие инициативы на самокатную тему. Пожалуй, самым резонансным пока является предложение в обязательном порядке выдавать номера на электросамокаты. Пока никаких концептуальных решений в сфере регулирования этого транспорта не принято. Единственной реализованной мерой является автоматическое ограничение скорости в Москве.

Петербургские врачи борются за жизни четырехлетнего мальчика и пятилетней девочки. Малыши в тяжелейшем состоянии попали в реанимацию в разные дни из разных районов города, но при одинаковых обстоятельствах – их сбили лихачи на электросамокатах.

В обоих случаях негодяи, не притормозив, скрылись с места происшествия. Как оказалось позже, когда их все-таки нашли и задержали, сделали это вполне сознательно: оба уже имели проблемы с законом и постарались остаться безнаказанными. Тот, кто сбил девочку, даже утопил

электросамокат в Неве и перекрасился в блондина, надеясь, что его не узнают.

Возбуждены уголовные дела по статье «причинение тяжкого вреда здоровью по неосторожности». Председатель Следственного комитета РФ Александр Бастрыкин дал поручение уделить им максимальное внимание. На днях в офисах петербургских компаний, занимающихся арендой электросамокатов, начались обыски.

<https://rg.ru/2021/06/06/reg-cfo/vlasti-moskvy-predlozhili-novye-pravila-dlia-elektrosamokatov.html>

На ту же тему:

<https://www.rbc.ru/society/05/06/2021/60bb4bed9a79476164fc54ab>

**ТАСС; 2021.06.04; В ГОСДУМЕ ЗАЯВИЛИ, ЧТО С БОЛЬШОЙ ОСТОРОЖНОСТЬЮ ОТНОСЯТСЯ К ТЕМЕ СРЕДНЕЙ СКОРОСТИ**

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

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

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

Крашенинников заметил, что в Госдуме всегда приветствуют «любую аналитическую работу», если министерства обсуждают этот вопрос, «это неплохо». «Но также нам надо всем понимать, что весенняя сессия заканчивается. Как говорили в фильме «Джентльмены удачи», «у нас елка на носу», – напомнил депутат. По его словам, если министерства подготовят предложения, Госдума будет готова обсудить «результаты этих изысканий» уже осенью, хотя к теме контроля средней скорости депутаты относятся «очень осторожно».

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

### РТ; НАТАЛИЯ СЕРГИЕВСКАЯ, АНАСТАСИЯ РУМЯНЦЕВА; 2021.06.04; «В ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВЕ БЫЛ ПРОБЕЛ»: КАК ЭКСПЕРТЫ ОЦЕНИЛИ ИНИЦИАТИВУ О ВВЕДЕНИИ ШТРАФА ЗА ПРЕВЫШЕНИЕ СРЕДНЕЙ СКОРОСТИ

В России могут ввести административную ответственность за превышение допустимой средней скорости на протяжённых участках дорог. Сообщается, что такая инициатива совместно прорабатывается специалистами МВД, Минюста и **Минтранса**. По мнению опрошенных РТ экспертов, введение нормы позволит устранить пробел в законодательстве, из-за которого сейчас водителей за указанное нарушение наказывают на тех же основаниях, что и за «мгновенное» превышение скорости. При этом из-за того, что в документах должно быть указано место и время проступка, суды зачастую отменяют такие постановления на формальном основании.

Министерство внутренних дел России совместно с Минюстом и **Минтрансом** разрабатывают законопроект о введении штрафов за превышение средней скорости на протяжённых участках дорог. Об этом со ссылкой на источник в правоохранительных органах сообщило РИА Новости. О подготовке изменений в закон также проинформировал портал [Autonews.ru](http://Autonews.ru) со ссылкой на Министерство юстиции.

Суть инициативы заключается в том, чтобы законодательно закрепить административную ответственность за такое нарушение, зафиксированное фото– и видеокameraми.

Уточняется, что сейчас в КоАП нет специальной статьи за превышение допустимой средней скорости, и водителей наказывают на тех же основаниях, что и за «мгновенное» превышение скорости.

Если автомобиль, к примеру, в среднем ехал быстрее допустимых 90 км/ч – сначала на 30 км/ч, а потом на 70 км/ч – то ему, скорее всего, придёт один максимальный штраф за превышение скорости на 40–60 км/ч – 1,5 тыс. рублей. При этом местом совершения нарушения указывается не конкретная точка, где находится камера, а общий участок, подконтрольный двум дорожным фиксаторам.

Как пояснил собеседник агентства, в рамках инициативы предлагается замерять скорость автомобиля на въезде на протяжённый участок дороги и на выезде с него, а затем вычислять среднюю скорость, исходя из длины отрезка и времени его прохождения.

Комментируя информацию о перспективах введения такой законодательной нормы, председатель Движения автомобилистов России Виктор Похмелкин в беседе с РТ отметил, что практику установления средней скорости и наказания за её превышение стали применять отдельные регионы.

«Но затем Верховный суд высказался, что КоАП не предусматривает подобного рода наказаний, что должно обязательно определяться место и время совершения правонарушения... Сейчас пытаются это узаконить и внести соответствующую норму в Кодекс об административных правонарушениях», – пояснил он.

В то же время эксперт высказал мнение, что в текущем варианте предложение о введении штрафа за среднюю скорость некорректно, поскольку в документах должно быть зафиксировано место и время совершения правонарушения.

«Это неперенные признаки любого деяния... Кроме того, все дорожные знаки, ограничивающие скорость, они касаются конкретных участков», – отметил он.

В свою очередь, партнёр аналитического агентства «Автостат», автоэксперт Игорь Моржаретто в беседе с RT констатировал, что сейчас в России ни в ПДД, ни в КоАП действительно нет определения, что такое средняя скорость и как наказывать за её превышение.

«Но камеры, которые вычисляют среднюю скорость и, соответственно, наказывают, существуют довольно давно. Компьютер выносит постановление, приходит «письмо счастья», и многие сразу платят, не разобравшись, что это за средняя скорость, особенно если человек согласен... Некоторые говорят нет и начинают судиться. Суды довольно часто отменяют эти постановления на основании чисто формального, юридического. Поэтому планируется такое определение внести в ПДД и в КоАП», – разъяснил специалист.

На необходимость чётко прописать данное правонарушение в законодательстве обратил внимание и директор Национального общественного центра безопасности движения Сергей Канаев.

«Штраф этот не новый, он в КоАП существует давно: когда автовладелец нарушает ПДД по превышению скорости на определённом участке – камеры замеряют скорость в начале и в конце пути, засекают время, и если автовладелец доезжает за меньшее время, то они выносят штраф», – пояснил он.

«Но в законодательстве у нас был пробел, потому что суды требовали по ходатайству автоладельца или адвоката, чтобы было указано конкретно место правонарушения. Автовладелец не может нарушать, нарушать и нарушать. То есть в данном случае нарушение должно быть в каком-то месте», – уточнил эксперт.

Установка алкозамков на автомобили

В конце мая стало известно, что Минпромторг совместно с ГИБДД обсуждает идею оснащения алкозамками автомобилей тех водителей, которые привлекались за езду в нетрезвом виде.

Как пояснял заместитель главы ведомства Василий Шпак, речь идёт о принудительном оснащении автомобиля специальным устройством, которое препятствует запуску двигателя без прохождения водителем идентификации и проверки на трезвость с помощью входящего в систему алкотестера. Устанавливать такое устройство планируется за деньги нарушителя.

Замминистра тогда высказал мнение, что высокий спрос на алкозамки может быть у такси и каршеринговых компаний. Он также рассказал, что речь идёт об устройствах отечественной разработки с собственным программным обеспечением и компонентной базой, которые позволяют идентифицировать водителя.

<https://russian.rt.com/russia/article/869076-shtraf-prevyshenie-srednei-skorosti>

### **ТАСС; 2021.06.06; ФЕДЕРАЛЬНЫЕ ТРАССЫ ОСНАСТЯТ СИСТЕМАМИ РАЗДЕЛЕНИЯ ТРАНСПОРТНЫХ ПОТОКОВ К 2024 ГОДУ**

Все федеральные трассы в РФ к 2024 году оснастят системами разделения транспортных потоков, в 2021 году число комплексов фотовидеофиксации на трассах будет увеличено до 1 тыс. 643 шт. Об этом сообщила **пресс-служба Росавтодора**.

«К 2024 г. планируется все федеральные автомобильные дороги оснастить системами разделения транспортных потоков. Также среди приоритетных направлений работы на тот же период – увеличение количества полос движения с двух до четырех с разделением встречных транспортных потоков примерно на 1,3 тыс. км трасс в рамках капремонта и на 1,5 тыс. км дорог – в рамках реконструкции», – говорится в сообщении.

Также **Росавтодор** планирует в 2021 году установить 169 новых комплексов фотовидеофиксации, их общее количество на федеральных трассах увеличится до 1 тыс. 643 шт. В целях сокращения ДТП, связанных с наездом на пешеходов, **Федеральное дорожное агентство** может проложить дополнительно почти 300 км линий электроосвещения.

**Росавтодор** управляет государственным имуществом в сфере автомобильного транспорта и дорожного хозяйства, в том числе в области учета автомобильных дорог. В ведении **Росавтодора** находится большая часть дорог общего пользования федерального значения протяженностью более 53 тыс. км. В оперативном управлении агентства также находятся 6 тыс. 927 мостов и путепроводов, а также 60 автодорожных тоннелей.

<https://tass.ru/ekonomika/11567021>



### **ТАСС; 2021.06.06; ВЛАСТИ ПРИАМУРЬЯ ВЫДЕЛЯТ ЕЩЕ 500 МЛН РУБЛЕЙ НА ВОССТАНОВЛЕНИЕ ДОРОГ ПОСЛЕ ПАВОДКА**

Правительство Амурской области направит дополнительно 500 млн рублей на восстановление разрушенных паводком областных и муниципальных дорог, сообщает в воскресенье **пресс-служба** правительства региона.

В мае власти Приамурья уже направили 566 млн рублей на аналогичные цели, в том числе на региональные дороги 416 млн рублей и 150 млн рублей – в виде субсидии муниципальным образованиям. На эти средства в пострадавших районах уже ведутся восстановительные работы.

«В ближайшее время из областного бюджета планируется выделить дополнительные 500 млн рублей на аварийно-восстановительные работы. Из них 330 млн рублей пойдут на восстановление разрушенных региональных участков, 170 – на муниципальные дороги. С 15 июня по просьбе Минтранса региона в Амурской области к работе приступит комиссия **Федерального дорожного агентства** по оценке ущерба. После комиссионного подтверждения ущерба регион сможет обратиться в правительство Российской Федерации на предоставление средств бюджету Амурской области из резервного фонда на финансирование восстановительных работ», – говорится в сообщении.

По словам министра транспорта и дорожного хозяйства области Александра Зеленина, ущерб от разрушений весеннего периода составил порядка 1,2 млрд рублей. Повреждено 320 участков дорог – это 350 км, два моста и 14 водопропускных труб. Транспортное сообщение нарушено с четырьмя населенными пунктами, все имеют альтернативное сообщение.

Весенние паводки в Амурской области в этом году вызвали массовые разрушения дорожного полотна, мостов и подтопления. Из-за паводковой ситуации и состояния дорог комиссией по чрезвычайным ситуациям введен региональный режим ЧС.

<https://tass.ru/ekonomika/11580707>

### **КОММЕРСАНТЪ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2021.06.07; «ПО БОЛЬШОМУ СЧЕТУ НАМ НЕ НУЖНЫ СУБСИДИИ»; ГЛАВА «ПК ТРАНСПОРТНЫЕ СИСТЕМЫ» ФЕЛИКС ВИНОКУР О ПРОИЗВОДСТВЕ ЭЛЕКТРОТРАНСПОРТА**

В 2020 году, по данным ИПЕМ, в России было произведено 190 трамваев – на 11,2% меньше, чем в 2019 году. О специфике рынка, экспортном потенциале отечественных трамваев и господдержке развития электротранспорта “Ъ” рассказал президент и основатель крупнейшего в РФ производителя трамваев ООО «ПК Транспортные системы» Феликс Винокур.

– Как вы закончили 2020 год, как пережили пандемию?

- К счастью, пережили спокойно. Люди болели, но производство фактически не останавливалось. Все контракты по 2020 году мы выполнили. С точки зрения объемов год по трамвайному производству был хорошим – я бы сказал, что одним из лучших. Мы выпустили 128 трамвайных вагонов. Также в прошлом году у нас добавилось направление производства троллейбусов, выполнили несколько контрактов и за второе полугодие сделали 150 машин.
- На площадке «Тролзы»?
- Да, мы арендуем там площадку, но, кроме этого, никакого отношения к «Тролзе» не имеем.
- Ранее вы говорили, что на этот год по трамваям план 150 штук.
- Да, думаю, что, если все будет нормально, мы выйдем на эту цифру.
- Вы полностью законтрактованы на 2021 год?
- Да, полностью. По трамваям.
- Отразился ли на вас рост цен на металл?
- Конечно.
- Насколько серьезно? Или у вас есть долгосрочные контракты, учитывающие это?
- У нас долгосрочные контракты только с Москвой, и там было предусмотрено изменение цены в зависимости от инфляции. Конечно, удорожание по металлу было, но не на десятки процентов. Это проценты. Хотя, конечно, не очень приятно. Вопрос в том, что в себестоимости нашей продукции очень большую долю занимает не металл, а высокотехнологичные изделия, электроника. Электрооборудование, которое стоит на крыше трамвая, очень дорогое.
- Насколько ваша продукция локализована?
- По трамваям – примерно на 80%.
- А что импортируется?
- Линолеум. В нем алмазная крошка, чтобы обувь не скользила. Мы много лет ищем российского производителя, который сделает нам линолеум такого качества, не можем найти. Небольшое количество резинотехнических изделий, которые применяются на тележке. Тоже ввозим, не можем найти такого качества резину.
- То есть высокотехнологичная часть – отечественная?
- Конечно. Все разработки, вся конструкторская документация – наша. Мы даже наладили производство собственных дверей – на первые вагоны ставили финские, сейчас наши. Локализовали производство редукторов.

Впрочем, это исходно был российский трамвай, уникальная запатентованная отечественная тележка. Троллейбусная история несколько сложнее. Мы, как и все производители мира, вынуждены покупать низкопольные мосты у немецких компаний. Мы не делаем мосты, их в принципе не делают в России. Мосты, чтобы это было эффективным, нужно производить тысячами. Там сложных инженерных историй нет, и мы бы освоили, но речь идет именно о себестоимости и эффективности.

– По троллейбусам какой уровень локализации?

– 60–65%.

– Вы получили прибыль в прошлом году?

– Да.

– В этом планируете?

– Да, мы планируем быть прибыльными, надеемся, что прибыль будет не ниже уровня 2020 года. Но этот год очень сложен. Видимо, пошла догоняющая история с пандемией – это касается и проблем с поставками комплектующих, и с контрактацией, и с себестоимостью опять же: мы не зря вспомнили металл, но кроме него многое подорожало. Например, электроника.

– Проблема нехватки чипов вас коснулась?

– Конечно, она же общая.

– А кредитная нагрузка у вас высокая?

– Мы редко пользуемся кредитами. В этом году, конечно, пользуемся, но она, на мой взгляд, небольшая.

– Что необходимо для развития экспорта электротранспорта: господдержка, субсидии?

– У нас все продукты ориентированы на мировой рынок. Мы уже делали поставку в Европу – в Даугавпилс, сейчас они проводят еще один тендер. Сегодня ведем переговоры с несколькими странами и столицами европейских государств о закупке нашей трамвайной продукции. С некоторыми мы уже на финальной стадии, в этом году можно ожидать как минимум подписания контрактов.

– О каких объемах идет речь?

– Десятки и сотни трамваев. Европа вообще большой рынок трамвайных вагонов. С троллейбусами та же история. У нас шикарный троллейбус «Адмирал», очень красивый, он вобрал все наши компетенции по производству трамваев, плюс задействованы те же производители электроники. По троллейбусам также ведем переговоры с одной из

европейских столиц. Неделю назад показали сочлененный электробус, он также имеет перспективы экспансии в Европу. И по большому счету нам не нужны субсидии: у нас категорически конкурентоспособный продукт, мы имеем гораздо более низкую себестоимость, по понятным причинам, чем в Европе, и поэтому при том же качестве конкурентоспособны по цене.

– Насколько примерно ваша продукция дешевле аналогов?

– По трамваям разбег большой в зависимости от продуктов, но, думаю, 30–40%. Это существенно. Плюс к тому мы сегодня серийно выпускаем продукт, который никто в Европе не умеет делать: односекционный трамвай с низким полом. Сегодня компания производит вагоны на три типоразмера колеи – метровую (как в Пятигорске, Евпатории, Калининграде в РФ и множестве городов Европы), европейскую 1435 и российскую 1520. И на все три колеи у нас есть тележки.

– Насколько серьезна конкуренция на внутреннем рынке?

– Конкурировать тяжело: производя дорогой и качественный продукт, мы сталкиваемся на рынке с дешевыми и не очень качественными трамваями. Но конкуренция – это всегда хорошо. Когда нет конкуренции, что неоднократно происходило в нашей стране, производитель не замотивирован.

– Насколько большие надежды вы возлагаете на программы развития городского электротранспорта?

– Мы верим в эту историю, подогреваем ее. В хорошем смысле мы и спровоцировали это движение. Отрасль производства электротранспорта – фондоемкая, и без системного подхода ее развивать нельзя: это не «Газель», в которую посадил пассажиров и поехал. Хотя электротранспорт очень экономичен и дешев в эксплуатации, он требует огромных первоначальных вложений. Поэтому нужны госпрограммы. Но эти программы не ориентированы на производителя – они нацелены на развитие общественного транспорта в городах. Нужны ли мне субсидии? Мне они не нужны. Они нужны покупателям, муниципалитетам.

– Каким должен быть объем субсидий?

– Я не муниципалитет, но из житейских соображений – чем больше, тем лучше. Электрический транспорт – дорогой. Сегодня субсидируется 60% стоимости по программе «Безопасные и качественные дороги».

– Каким должен быть идеальный годовой объем закупок электротранспорта государством, чтобы происходили и замена изношенного парка, и какое-то развитие?

– Во-первых, Россия должна ежегодно покупать тысячу трамваев, для того чтобы восстановить и начать потихонечку развивать трамвайные системы.

Тысячу трамвайных вагонов никто в России, даже если мы соберемся со всеми конкурентами, не сделает. Сейчас с учетом наших 130 это всего машин 200, у нас 70–80% рынка. Во-вторых, для любого производителя не так важен объем, как долгосрочность закупок. Производителям нужны такие контракты, как, например, в Москве, – трехлетние. И это куда важнее с точки зрения надежности и развития.

– По вашим ощущениям, прекращение троллейбусного движения в Москве станет примером для других муниципалитетов?

– Не думаю. Петербург в прошлом году купил около 90 троллейбусов, и это только у нас, а в целом около 130–150 машин. У города большая программа закупок. Думаю, каждый город будет определять это самостоятельно.

– Есть ли планы по приобретению активов?

– Комментировать не буду, чтобы не сглазить.

<https://www.kommersant.ru/doc/4847174>

### **РБК; АННА БАЛАШОВА; 2021.06.07; ВЛАСТИ СООБЩИЛИ О ПРЕДЛОЖЕНИИ ОГРАНИЧИТЬ РАБОТУ ЗАРУБЕЖНЫХ СЕРВИСОВ ТАКСИ**

Депутат Александр Хинштейн указал на возникающий рост экспансионистских действий со стороны других стран в этом сегменте. Глава Минцифры сообщил, что вопрос ограничения работы китайских сервисов уже неоднократно обсуждался на ПМЭФ

Власти обеспокоены иностранной экспансией на российский рынок такси. Об этом в ходе ИТ-завтрака на Петербургском международном экономическом форуме (ПМЭФ-2021) заявили глава Минцифры Максют Шадаев и председатель комитета по информационной политике, информационным технологиям и связи Госдумы Александр Хинштейн, передает корреспондент РБК.

«Несколько раз на форуме обсуждался вопрос ограничения работы в России китайских сервисов такси. В ФАС обратилась одна компания», – сказал Шадаев, не уточнив, какой из российских агрегаторов такси пожаловался антимонопольщикам.

По словам источника РБК на рынке такси, заявление в ФАС направил сервис заказа такси «Максим». Позже представитель «Максим» подтвердил, что обратился в ФАС.

Министр обратился к директору по корпоративным отношениям «Яндекса» Антону Шингареву с вопросом, должно ли государство ограничивать китайских операторов такси, на что тот ответил, что для всех участников рынка должны быть созданы равные условия. Шадаев предложил компаниям подумать и отметил, что «этот вопрос точно будет».

Позже в ходе выступления Хинштейн сообщил, что он и Шадаев «отдельно отфиксировали» для себя тему с такси. «Мы видим и нас не может не тревожить возникающий рост экспансионистских действий со стороны других государств в этом сегменте. При всем уважении и любви к нашим партнерам, в том числе и стратегическим, несмотря на свободу рынка, государство должно в первую очередь поддерживать своих разработчиков, производителей, свою отрасль, поэтому нам нужно подумать, что делать, чтобы иностранные сервисы в сфере такси не захватывали рынок, демпингом цены. Понятно, что их главное преимущество сегодня – это цены», – отметил депутат.

В беседе с корреспондентом РБК Хинштейн заявил, что российские компании «обеспокоены высоким ростом и демпингом» со стороны иностранных компаний. «Мы двумя руками за то, чтобы иностранные участники приходили на наш рынок, но не в ущерб российским компаниям», – сказал он.

Хинштейн отметил, что он пока не готов назвать варианты регулирования таких компаний, уточнив, что в этом созыве депутаты Госдумы уже не успеют проработать соответствующий документ.

В сервисе заказа такси «Максим» подтвердили, что обратились в ФАС с заявлением о нарушении антимонопольного законодательства со стороны DiDi. По словам представителя компании, предметом заявления являются демпинг и доплаты водителям. В «Максим» считают, что целью подобных действий является устранение конкуренции на рынке агрегаторов такси.

«Максим» просит ФАС признать недобросовестной конкуренцией действия DiDi и пресечь нарушение антимонопольного законодательства путем запрета на установление стоимости услуг по перевозке пассажиров легковым такси ниже рыночной, а также на выплату денежных компенсаций таксопаркам и водителям», – сообщил представитель сервиса. По словам директора сервиса «Максим» Максима Шушарина, у DiDi есть возможности вложения значительных средств в доплаты водителям, тогда как компании, не ориентированные на привлечение заемных или венчурных средств, конкурировать «с такой моделью прожигания средств на доплаты» могут с трудом.

Вместе с тем, Шушарин заявил, что не считает необходимым отдельное регулирование для иностранных сервисов заказа такси. По его словам, важно обеспечить единые правила для всех участников рынка и защиту от недобросовестной конкуренции.

«DiDi строго следует законодательству РФ и принципам честной конкуренции. Мы верим, что равные условия работы для всех участников рынка создают здоровую конкуренцию, которая необходима, чтобы

стимулировать развитие отрасли и обеспечивать доступность качественного сервиса для пассажиров и возможности заработка для партнеров-водителей», – заявила РБК PR-директор DiDi в России, Восточной Европе и Центральной Азии Ирина Гущина.

Китайский агрегатор такси DiDi, которого называют «китайским Uber», начал работу в России летом прошлого года. Первым городом, где появились услуги от DiDi, стала Казань. Позднее возможность пользоваться сервисом также получили жители и гости Белгорода, Брянска, Владимира, Ижевска, Йошкар-Олы, Курска, Липецка, Набережных Челнов, Оренбурга, Пензы, Рязани, Тамбова, Твери, Тулы и Чебоксар. Выход на рынки Москвы и Санкт-Петербурга компания в ближайшее время не планирует.

В марте операционный директор DiDi в России Даниил Петин в интервью телеканалу РБК говорил, что в этом году количество российских городов, где можно будет заказать такси через сервис, должно увеличиться с нынешних 16 до более чем сотни.

РБК направил запросы в DiDi, «Ситимобил». В «Яндексе» отказались от комментариев.

Агрегатором такси DiDi владеет китайская компания DiDi Chuxing. В ноябре 2016 года Российский фонд прямых инвестиций (РФПИ) через Российско-китайский инвестиционный фонд вложил в DiDi Chuxing (размер инвестиций не раскрывался). В декабре 2019 года DiDi Chuxing зарегистрировала юридическое лицо в России – ООО «Диди Мобилити Рус».

Незадолго до запуска сервиса DiDi в Казани генеральный директор агрегатора Gett в России Анатолий Сморгонский заявил РБК, что выход на рынок китайского агрегатора обострит конкуренцию.

В свою очередь депутат Госдумы Антон Горелкин заявлял о необходимости принятия мер защиты отечественных компаний из-за прихода DiDi в Россию. «Очевидно, что в России DiDi будет жесточайше демпинговать, выжигать поляну от конкурентов. Ресурсов у китайских бизнесменов для этого достаточно», – отмечал он. Горелкин подчеркивал, что у DiDi в Китае больше 400 млн клиентов, поэтому финансовая база позволяет устанавливать цены «ниже любого вменяемого порога».

<https://www.rbc.ru/business/05/06/2021/60bb54ff9a794762a6e0873c>

**КОММЕРСАНТЬ «ЭКОНОМИЧЕСКИЙ ФОРУМ» ПРИЛОЖЕНИЕ; 2021.06.03;  
МАРИЯ КУЗНЕЦОВА; ПОДКЛЮЧИТЬ РОЗЕТКУ ГОСПОДДЕРЖКИ;  
ЭЛЕКТРОМОБИЛИ**

В настоящее время Россия находится в числе аутсайдеров рейтинга по готовности стран к электромобилям: их общее количество находится ниже уровня погрешности. Спрос на них постепенно растет, однако данный вид

транспорта пока что доступен лишь малому числу россиян. Эксперты уверены, что для развития рынка необходимо комплексное государственное регулирование, способствующее появлению в нашей стране собственных автомобилей на электрической тяге.

Во всем мире и особенно в Европе электромобили стремительно набирают популярность. «По итогам 2020 года, несмотря на падение рынка легковых автомобилей на 20%, в Европе было зарегистрировано почти 1,4 млн электрокаров и гибридных автомобилей, что на 137% превышает показатель 2019 года. В результате доля электротранспорта за год выросла с 3,3 до 10,2% (2019 к 2020 году)», – говорят в «Авито Авто».

При этом в рейтинге готовности стран к электромобилям, который составила консалтинговая компания KPMG, Россия заняла 23-е место из 25. «Парк электромобилей в России составляет всего 10 тыс. штук (из более чем 50 млн единиц двигательной техники). Это две тысячные доли процента, то есть ниже уровня погрешности – можно сказать, их нет вообще. В других странах доля электромобилей доходит до трети всего автопарка (например в Норвегии)», – приводит данные Валерий Емельянов, аналитик «Фридом Финанс».

### Ставка на экологичность

Электротранспорт является наиболее экологичным видом транспорта и получает сейчас активное распространение в связи с растущей активностью в области снижения выбросов в окружающую среду. Стремление вступить в эру электрических автомобилей является закономерной тенденцией, позволяющей современному человеку найти баланс между персональной мобильностью и экологичным образом жизни, соглашаются собеседники ВГ.

Безусловно, наиболее привлекательным преимуществом электротранспорта является безопасность для окружающей среды. «Двигатель электромобиля, в отличие от двигателя внутреннего сгорания, сам по себе не воздействует на климат, поскольку не выделяет вредных веществ или газов», – замечают в «СберАвто». В особенности эффект будет заметен, если получать электрическую энергию без углеродного следа с нулевой эмиссией, а именно с помощью возобновляемых источников энергии: ветра, воздуха, солнца и воды, объясняет Сергей Иванов, генеральный директор Drive Electro, профессор Института механики и энергетики им. Горячкина.

Второе преимущество – эффективность: электротранспорт, особенно в городах, может генерировать энергию в пробках при торможении. «Следовательно, на один километр пробега будет потрачено меньше энергии, чем с двигателем внутреннего сгорания», – добавляет господин Иванов. Другое преимущество – сокращение расходов на эксплуатацию и техническое обслуживание. «С электротранспортом проблемы в



эксплуатации и обслуживании возникают гораздо реже, так как в них используется меньшее количество деталей, которые могут выйти из строя», – полагают в «СберАвто». Наконец, автомобиль на электрической тяге позволяет серьезно сэкономить на топливе, и это на фоне перманентного увеличения цен на него в нашей стране.

Вместе с тем, по мнению экспертов, за неоспоримыми преимуществами транспортных средств с электрическим типом привода кроются недостатки. «Главный из них – это цена. В среднем сопоставимые по функционалу модели на электротяге дороже, чем бензиновые и дизельные, на 50–60%», – указывает господин Емельянов.

Кроме того, в отличие от обычного транспорта, электротранспорт гораздо менее автономен. «В этой связи он требует развитой сети зарядной инфраструктуры для комфортного использования», – замечает Антон Ветров, менеджер практики стратегического и операционного консалтинга КПМГ в России и СНГ. «Важно понимать, что дополнительные вливания средств – это привычная составляющая инновационных разработок. Да, первые серийные электрокары будут дороже традиционных автомобилей. Однако их технологическая совершенность позволит сэкономить в долгосрочной перспективе», – уверен господин Иванов.

Дорогое удовольствие

По данным «Автостата», на конец 2020 года жители нашей страны в общей сложности приобрели 687 новых электромобилей (95% год к году). В сегменте лидирует модель Nissan Leaf (144 штуки, +10% год к году), на втором месте – электрокроссовер Audi E-Tron, продажи которого в нашей стране начались в июле (134 штуки), замыкает тройку Tesla Model 3 (110 штук), объем рынка которой за год вырос в пять раз. Что касается продаж электромобилей с пробегом, то, по словам экспертов «Авито Авто», по итогам 2020 года они выросли на 119% год к году: в результате их доля увеличилась с 0,034 до 0,069%.

Вместе с тем при снижающихся доходах населения большинству жителей России электромобили не по карману. В какой-то мере позитивно на ситуацию влияет отмена таможенных пошлин на электрокары, которая начала действовать с 4 мая 2020 года. «Эта мера привела к появлению на рынке большого числа подержанных электромобилей из Японии», – говорят в «Авито Авто». Так, например, самой популярной моделью среди подержанных электромобилей стал Nissan Leaf (доля 73% от общероссийских продаж): его средняя цена составляет 529 тыс. рублей.

На невысокую популярность данного вида транспорта также влияет недостаточная развитость соответствующей инфраструктуры, рассуждает Александр Васильев, менеджер группы по обслуживанию компаний

автомобильной промышленности Deloitte. Так, в Москве на сегодняшний день насчитывается 114 зарядных станций для электромобилей, к 2023 году их будет 600. В других регионах их еще меньше: в Санкт-Петербурге – 42 станции, в Новосибирске – 29, в Челябинске – 11. Еще одна причина отставания нашей страны в части увеличения числа электромобилей – препятствия в виде сурового климата в некоторых регионах страны, где применение электромобильных технологий затруднено. «Российский покупатель все еще сомневается в практичности такого средства передвижения, ведь холодный климат отрицательно сказывается на электродвигателях, которые, по различным оценкам экспертов, теряют от 20 до 40% энергии при очень низких температурах», – объясняют в «Авито Авто». Кроме того, многие россияне просто не готовы отказываться от привычной модели потребления.

### Государственная необходимость

Будущее электротранспорта в России в значительной мере зависит от комплексного государственного регулирования, которое бы включало программу по развитию инфраструктуры и утилизации батарей, а также систему льгот для покупки и обслуживания электромобилей – от субсидирования до бесплатных парковок и повсеместной отмены транспортного налога. «Также развитию электромобильных технологий могли бы способствовать усилия автопроизводителей: те из них, кто постепенно будет выводить на российский рынок доступные электромобили, станут драйверами развития данных технологий в России. Для подобных шагов потребуется определенная смелость, качественное долгосрочное планирование и договоренности с государственными структурами о намерениях по внедрению электромобильных технологий», – говорят в «СберАвто».

На данный момент российские производители не изготавливают электромобили, говорит Евгений Афанасьев, старший руководитель проектов направления «Оценка и финансовый консалтинг» группы компаний SRG. До этого уже выпускался российский электромобиль Lada Ellada, но практически сразу был снят с производства, в итоге их было продано чуть менее ста. Помимо него, не получили своего развития «Ока-электро» и «Ё-мобиль». Однако в ближайшее время планируется начать серийный выпуск сразу нескольких отечественных автомобилей. Среди них – кроссовер «Кама-1» от КамАЗа, коммерческий автомобиль GAZelle e-NN от ГАЗа, премиальный электромобиль Monarch и автомобиль эконом-класса Zetta.

По-настоящему успешным запуском можно считать московские электробусы, которые стали примером мирового уровня. «Кроме того, что они технологичны и эффективны, парк столичных электробусов на данный момент – самый большой в Европе», – говорят в «СберАвто». Когда

электробусы впервые вышли на улицы столицы, люди были настроены скептически, боялись высокого напряжения, журналисты часто писали про поломки, добавляет Сергей Иванов. «Сейчас видно, что это успешный проект, опасения были напрасны, процесс запущен. Следующий этап – субсидии в коммерческом транспорте. Параллельно нужно думать и о субсидиях на легковые автомобили. Только при таком подходе рынок будет сформирован, а электротранспорт сможет получить распространение в стране», – уверен эксперт.

Из малых инициатив облегчила бы ситуацию возможность установки так называемых «индивидуальных» зарядных станций – например, в подземных паркингах жилых домов, однако на законодательном уровне этот вопрос сейчас не решен.

В середине мая стало известно, что Министерство экономического развития (МЭР) сформировало первые параметры концепции развития электротранспорта в РФ общей стоимостью более 400 млрд рублей, заложив цели по росту доли электромобилей с 0,1 до 15% рынка в 2030 году, которые эксперты назвали «весьма оптимистичными». Кроме того, власти хотят ограничивать импорт, увеличивая утильсбор и требуя обязательной локализации батареи и мотора.

По планам чиновников уже в 2022 году доля приобретаемого в стране электротранспорта составит 1,7% от рынка в 1,8 млн машин, а к 2030 году общий парк электромобилей достигнет 1,5 млн штук. Среди пилотных регионов – Москва, Петербург, Севастополь и Сочи (как города-курорты с потенциалом развития электрокаршеринга), Калининград и Казань, где будут разработаны программы развития инфраструктуры и планируется ввести «нулевой транспортный налог и бесплатный паркинг».

При этом на создание 20 тыс. зарядных станций в стране до 2024 года понадобится, по мнению МЭР, 37,7 млрд рублей, из которых 40% – из федерального бюджета (13 млрд), 10% – из средств регионов (3,2 млрд). А к 2030 году их число должно достигнуть 150 тыс. штук. Инфраструктура будет создаваться из расчета минимум одна станция на десять электромобилей в населенных пунктах или на 100 км для федеральных автодорог.

<https://www.kommersant.ru/doc/4836705>

**КОММЕРСАНТЪ; ИВАН БУРАНОВ; 2021.06.07; ГИБДД ИЩЕТ КАМЕРЫ И МИКРОФОНЫ; ИСПОЛЬЗОВАНИЕ НА ЭКЗАМЕНАХ СПЕЦИАЛЬНЫХ ТЕХНИЧЕСКИХ СРЕДСТВ ГРОЗИТ ГРАЖДАНАМ УГОЛОВНЫМИ ДЕЛАМИ**

Столичная полиция пригрозила уголовными делами по ст. 138.1 УК «Незаконный оборот специальных технических средств» гражданам, использующим для подкачки скрытые микрофоны и камеры на

теоретической части экзамена. В Москве, по данным “Ъ”, число подобных инцидентов в этом году резко выросло. Инспекторы ГИБДД и в других регионах сталкиваются с нарушителями, маскирующими спецтехнику в гипсе, медицинских масках, очках, наручных часах и ботинках. Максимальное наказание в рамках уголовного преследования составляет четыре года лишения свободы, но суды, как правило, ограничиваются штрафами.

В УГИБДД ГУ МВД по Москве рассказали о нескольких инцидентах, произошедших в экзаменационных подразделениях в конце мая. Так, в ходе теоретической части экзамена инспекторы обнаружили, что 24-летний мужчина получает нужные ответы под диктовку с применением «специальных технических средств», закрепленных на одежде. Проверка показала, что некие «лица», предварительно взяв оплату за свои услуги, передавали информацию по радиосвязи из припаркованной неподалеку от ГИБДД «Лады-Веста». В другом подразделении также были выявлены попытки сдать экзамен с помощью микрофонов и камеры, закрепленных на медицинских масках и ботинках. «Все эти факты были пресечены, нарушители доставлены в органы внутренних дел для дальнейшей проверки, по результатам которой будут приняты процессуальные решения», – сообщили в ГИБДД. В ведомстве пояснили, что за незаконное приобретение и оборот специальных техсредств, «предназначенных для негласного получения информации», предусмотрена ответственность по ст. 138.1 УК РФ (максимальное наказание – лишение свободы на срок до четырех лет).

Случаи, напоминающие сцену с экзаменом в комедии Леонида Гайдая «Операция «Ы», фиксируются инспекторами ГИБДД регулярно, рассказывают источники “Ъ”.

Сейчас в столице наблюдается рост таких инцидентов: в 2020 году их было семь, с начала этого года – уже 18. Нарушения фиксируются и в других регионах. В 2020 году в СМИ обсуждался случай в Чувашии, когда на экзамен пришел гражданин, ранее лишенный прав: вместо пуговицы в рубашке он вставил мини-камеру, а глубоко в ухо засунул микронаушник. Гражданина задержали и осудили по ст. 138.1 УК, суд назначил штраф 10 тыс. руб. Кандидаты в водители устанавливают аппаратуру в одежде, прическах, очках, наручных часах, рассказали “Ъ” в УГИБДД по Республике Татарстан (РТ), некоторые даже имитируют «травмы конечностей и используют маскирующие предметы в виде медицинских повязок, гипса». С начала этого года сотрудники УГИБДД по РТ задержали более 80 нарушителей: инспекторы проверяют кандидатов с помощью ручных металлодетекторов, а сам экзамен снимают на видео. «Особенно пристальное внимание уделяется гражданам, сдающим экзамен после истечения срока лишения права управления автомобилем», – рассказали в УГИБДД по РТ.

ГИБДД России учла эту практику в новом регламенте по сдаче экзаменов, вступившем в силу 1 апреля 2021 года (приказ МВД №80): проверка знаний прекращается, если гражданин пользуется «техническими средствами или подсказками других лиц».

Бороться со «шпионской» техникой на экзаменах пытается не только ГИБДД, но и Минобрнауки: глава ведомства Валерий Фальков в пятницу заявил, что проблема эта «очень серьезная» и ведомство ею «займется».

«Знаю, ряд вузов ставит специальное оборудование, которое полностью блокирует эту историю», – сказал чиновник.

В ст. 138.1 УК в 2019 году были добавлены важные уточнения, пояснила “Ъ” адвокат компании «А-Про» Людмила Фролова. Под «специальными техническими средствами» теперь понимаются находящиеся в свободном обороте приборы и устройства, с помощью которых передается информация, представляющая «личную, семейную, коммерческую или иную охраняемую законом тайну». «После введения примечаний суды начали отмечать, что для квалификации по ст. 138.1 УК правоохранителям необходимо доказывать не только умысел на приобретение, но и на цель использования, – поясняет госпожа Фролова. – Преступник должен использовать его именно с целью посягательства на тайну. Той же позиции придерживается и Верховный суд». В ноябре 2020 года Куйбышевский районный суд, рассматривая дело Максима Переверзева, который пришел на экзамен в ГИБДД с камерой в футболке, отмечал, что билеты с задачами тайной не являются и размещены в открытом доступе, вернув материалы уголовного дела следствию. Большинство решений судов данной категории, следует из данных ГАС «Правосудие», заканчиваются прекращением дел и назначением судебного штрафа в размере 10–20 тыс. руб.

<https://www.kommersant.ru/doc/4847831>