



Ежедневный мониторинг СМИ

8 ИЮНЯ 2021

СОДЕРЖАНИЕ

ТАСС; 2021.06.07; ПУТИН УТВЕРДИЛ СОСТАВ КОМИССИИ ПО НАУЧНО-ТЕХНОЛОГИЧЕСКОМУ РАЗВИТИЮ	4
INKAZAN; 2021.06.07; ХУСНУЛЛИН ОБЪЯСНИЛ, ПОЧЕМУ ПЛАТНАЯ ТРАССА ПРОЙДЕТ ЧЕРЕЗ КАЗАНЬ.....	5
ТАСС; 2021.06.07; МИНТРАНС РАЗРАБОТАЛ НОВЫЙ ПОРЯДОК ДОПУСКА АВИАКОМПАНИЙ К МЕЖДУНАРОДНЫМ ПОЛЕТАМ....	5
ИЗВЕСТИЯ; ДМИТРИЙ АЛЕКСЕЕВ; 2021.06.08; ПОНИ ПРИВЕРЕДЛИВЫЕ: КАК УБЕРЕЧЬСЯ ОТ ЕЗДОКОВ НА САМОКАТАХ И СЕГВЕЯХ; ЭКСПЕРТЫ ПРЕДЛАГАЮТ НАРЯДАМ ГИБДД КУРСИРОВАТЬ ВДОЛЬ ПЕШЕХОДНЫХ ТРОТУАРОВ.....	6
ТАСС; 2021.06.07; РОСАВИАЦИЯ И РОСТУРИЗМ ПРЕДУПРЕДИЛИ О РИСКАХ ТУРПОЕЗДОВ НА ГРУЗОПАССАЖИРСКИХ РЕЙСАХ	10
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА - ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2021.06.08; РАЙ В БАГАЖЕ; АВИАКОМПАНИЯМ ГРОЗЯТ САНКЦИИ ЗА ОТПРАВКУ ТУРИСТОВ В ЗАКРЫТЫЕ СТРАНЫ	11
ПЕРВЫЙ; 2021.06.07; РОССИЙСКОЕ ПРАВИТЕЛЬСТВО УТВЕРДИЛО ПЛАН РАЗВИТИЯ ЭНЕРГЕТИКИ НА БЛИЖАЙШИЕ 15 ЛЕТ.....	12
РОССИЯ 24; ЛЕЙЛА АЛНАЗАРОВА; 2021.06.07; КЛИМАТИЧЕСКАЯ ПОВЕСТКА: КАК В РОССИИ РЕШАЮТ ПРОБЛЕМЫ ГЛОБАЛЬНОГО ПОТЕПЛЕНИЯ. НОВОСТИ НА «РОССИИ 24»	13
РОССИЯ 1; 2021.06.07; РОСАВИАЦИЯ И РОСТУРИЗМ ОБРАТИЛИСЬ К ПУТЕШЕСТВЕННИКАМ С ПРОСЬБОЙ. ФАКТЫ.....	13
РОССИЯ 1; 2021.06.08; ДИАГНОСТИЧЕСКАЯ КАРТА МОЖЕТ СТАТЬ ДЕФИЦИТОМ. УТРО РОССИИ	13
РОССИЯ 1; 2021.06.08; КРАШ-ТЕСТЫ АВТОБУСОВ. УТРО РОССИИ	13
РОССИЯ 1; 2021.06.07; ЭКСТРЕМАЛЬНЫЕ МАНЕВРЫ: БОРЬБОЙ С САМОКАТЧИКАМИ ЗАЙМЕТСЯ ГЛОНАСС. ВЕСТИ В 20:00.....	14
РОССИЯ 1; 2021.06.07; НОВЫЕ ПРАВИЛА ДЛЯ ЭЛЕКТРОСАМОКАТОВ ВВОДЯТ В МОСКВЕ. ВЕСТИ-МОСКВА	14

РОССИЯ 1; 2021.06.07; В АЭРОПОРТУ ВОЛГОГРАДА ЗАФИКСИРОВАН РЕКОРДНЫЙ ПАССАЖИРОПОТОК. ВЕСТИ.....	14
РОССИЯ 1; 2021.06.07; УЛЬЯНОВСКАЯ ОБЛАСТЬ СТАНЕТ УЧАСТНИКОМ СТРОИТЕЛЬСТВА ДВУХ ЛОГИСТИЧЕСКИХ КОРИДОРОВ. ВЕСТИ.....	14
РОССИЯ 1; МАРИЯ САУШКИНА; 2021.06.07; ЗНАМЕНИТАЯ ДЕТСКАЯ ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА ВНОВЬ ЗАРАБОТАЛА В ПОДМОСКОВЬЕ. ВЕСТИ-МОСКВА	14
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА - ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; РОМАН КИЯШКО, ОЛЬГА КОНДРЕВА, АННА СКРИПКА; 2021.06.08; ПРИНИМАЮТ ПО ОДЕЖКЕ; ДОРОЖНИКИ ТЕПЕРЬ НЕ ЖАЛЕЮТ ДЕНЕГ НА ОБОРУДОВАНИЕ ДЛЯ ИССЛЕДОВАНИЯ КАЧЕСТВА ТРАСС	15
РОССИЯ 1; 2021.06.07; В РОССИИ СТАРТОВАЛО МАСШТАБНОЕ ОБНОВЛЕНИЕ МУНИЦИПАЛЬНЫХ АВТОТРАСС. ВЕСТИ.....	16
РОССИЯ 1; 2021.06.07; В БЕЛГОРОДСКОЙ ОБЛАСТИ ОТРЕМОНТИРУЮТ ОКОЛО 265 КИЛОМЕТРОВ ДОРОГ. ВЕСТИ.....	16
РОССИЯ 1; 2021.06.07; ГЛАДКИЕ ПОЛОТНА: В ЗАУРАЛЬЕ ОБНОВЯТ 327 КИЛОМЕТРОВ ДОРОГ. ВЕСТИ	16
ТАСС; 2021.06.07; ПУТИН РЕКОМЕНДОВАЛ КАБМИНУ И ГОСДУМЕ ДО 25 ИЮНЯ УПРОСТИТЬ НЕКОТОРЫЕ СТРОИТЕЛЬНЫЕ НОРМЫ	16
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА - ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; ВЛАДИМИР КУЗЬМИН; 2021.06.08; ПЛАНЫ НА РЫНОК; В КАБМИНЕ ОБОЗНАЧИЛИ ШАГИ ДЛЯ РЕАЛИЗАЦИИ ЭНЕРГЕТИЧЕСКОЙ СТРАТЕГИИ.....	17
ИЗВЕСТИЯ; ЕКАТЕРИНА ВИНОГРАДОВА; 2021.06.08; СТРАТЕГИЯ И ПРАКТИКА: ПРОРЫВНЫЕ ПРОЕКТЫ КАБМИНА ОБОЙДУТСЯ В 5,6 ТРЛН; ПРИМЕРНО ТРЕТЬ ЭТИХ СРЕДСТВ – ГОСДЕНЬГИ	18
ИЗВЕСТИЯ; МАКСИМ ТАЛАВРИНОВ; 2021.06.08; КЕЙС ОТКЛАДЫВАЕТСЯ: АВИАКОМПАНИИ ПРОСЯТ ОТЛОЖИТЬ «ПРОПISКУ» САМОЛЕТОВ В РОССИИ; БОЛЕЕ 700 ВОЗДУШНЫХ СУДОВ ОТЕЧЕСТВЕННЫХ ПЕРЕВОЗЧИКОВ ЗАРЕГИСТРИРОВАНЫ В ИНОСТРАННЫХ РЕЕСТРАХ.....	22
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА - ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; ВЛАДИМИР БАРШЕВ; 2021.06.08; ПРАВИЛА ЖДУТ ПЕРЕМЕНЫ; ПРАВИЛА ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ ПРЕДЛОЖЕНО СДЕЛАТЬ ЗАКОНОМ....	24

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА - ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; ВЛАДИМИР БАРШЕВ, ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2021.06.08; ВЫЕЗД ПОСЛЕ ОПЛАТЫ; ИНОСТРАННЫМ ПЕРЕВОЗЧИКАМ, ЗАДОЛЖАВШИМ ШТРАФЫ, ЗАКРОЮТ ВЫЕЗД	26
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА - ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; ВЛАДИМИР БАРШЕВ, НАТАЛЬЯ КОЗЛОВА; 2021.06.08; ПЕШЕХОДНЫЙ ПЕРЕЕЗД; БЕЗЗАЩИТНОЕ СООБЩЕСТВО ПЕШЕХОДОВ ОКАЗАЛОСЬ ПОД УГРОЗОЙ НАПАДЕНИЯ ЭЛЕКТРОСАМОКАТОВ	27
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; НАТАЛИЯ ЯЧМЕННИКОВА; 2021.06.08; НАУЧНЫЙ ПОДЛЕТ	29
ВЕДОМОСТИ; АНАСТАСИЯ ЛЬВОВА, ВЕРА КУЗЬМИНА; 2021.06.08; АВИАКОМПАНИИ ЗАЯВИЛИ РЕКОРДНОЕ КОЛИЧЕСТВО РЕЙСОВ НА КУРОРТЫ ЧЕРНОГО МОРЯ; НА ВОЗРОСШЕМ ПОТОКЕ ТУРИСТОВ ЗАРАБОТАЕТ ЧАСТНЫЙ СЕКТОР	34
ИЗВЕСТИЯ; 2021.06.07; ХУСНУЛЛИН РАССКАЗАЛ О РАЗВИТИИ ДОРОГ ДЛЯ БЕСПИЛОТНИКОВ В РОССИИ	36
ТАСС; 2021.06.08; КОМИССИЯ ПРИНЯЛА В ЭКСПЛУАТАЦИЮ ПУНКТ ВЗИМАНИЯ ПЛАТЫ НА МЕЖДУНАРОДНОМ МОСТУ ЧЕРЕЗ АМУР.....	37
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА - ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; МАРИЯ ВОЛКОВА, ТАТЬЯНА ПАВЛОВСКАЯ; 2021.06.08; ПОЛНЫЙ ВПЕРЕД!; НА РЕКЕ И НА МОРЕ.....	38
РИА НОВОСТИ; 2021.06.07; ПРАВИТЕЛЬСТВО ВЫДЕЛИЛО СРЕДСТВА НА ПРОЕКТ ПО ПЕРЕВАЛКЕ СПГ НА КАМЧАТКЕ	39
ТАСС; 2021.06.07; В АРХАНГЕЛЬСКОЙ ОБЛАСТИ ОТКРЫЛАСЬ ЛЕТНЯЯ НАВИГАЦИЯ НА СОЛОВКИ.....	40

ПУБЛИКАЦИИ

ТАСС; 2021.06.07; ПУТИН УТВЕРДИЛ СОСТАВ КОМИССИИ ПО НАУЧНО-ТЕХНОЛОГИЧЕСКОМУ РАЗВИТИЮ

Президент России Владимир Путин утвердил перечень из 47 членов Комиссии по научно-технологическому развитию РФ, создаваемой при правительстве. Соответствующий указ опубликован в понедельник на официальном портале правовой информации.

Председателем комиссии назначен зампредседателя правительства РФ Дмитрий Чернышенко.

В состав органа, согласно документу, также вошли министр науки и высшего образования РФ Валерий Фальков, глава Минэкономразвития Максим Решетников, министр здравоохранения РФ Михаил Мурашко, **министр транспорта Виталий Савельев**, руководитель ФМБА России Вероника Скворцова, президент Российской академии наук Александр Сергеев, спецпредставитель президента РФ по вопросам цифрового и технологического развития Дмитрий Песков, а также заместители глав ряда министерств, представители Совета Федерации и Госдумы, руководства госкорпораций, губернаторы и ректоры вузов.

«Утвердить прилагаемый состав Комиссии по научно-технологическому развитию Российской Федерации. Настоящий указ вступает в силу со дня его подписания», – говорится в документе.

Предыдущий президентский указ, в соответствии с которым началась работа по созданию постоянно действующей комиссии при правительстве, был опубликован в марте. Предполагается, что орган будет координировать работу федеральных органов исполнительной власти (ФОИВ) по разработке принципов научно-технической политики, государственных программ, инновационных проектов государственного значения и так далее.

Помимо этого, члены комиссии будут рассматривать вопросы, связанные с планированием госбюджета на научные исследования и разработки гражданского назначения, а также получать информацию от ФОИВ о достижениях наиболее важных для обеспечения конкурентоспособности РФ результатов научно-технологического развития. Они также будут готовить предложения о персональной ответственности должностных лиц за неисполнение обязанностей, связанных с выполнением важнейших инновационных проектов. Состав органа утверждается президентом России по представлению премьер-министра.

<https://nauka.tass.ru/nauka/11590847>

INKAZAN; 2021.06.07; ХУСНУЛЛИН ОБЪЯСНИЛ, ПОЧЕМУ ПЛАТНАЯ ТРАССА ПРОЙДЕТ ЧЕРЕЗ КАЗАНЬ

Вице-премьер России Марат Хуснуллин объяснил, что платная дорога от Москвы до Казани М-12 пройдет там, где есть центр экономического роста. Об этом он сказал в интервью телеканалу RTVI.

Вся автодорога проложена по точкам экономического роста. В Приволжском округе столица Татарстана является наибольшей точкой экономического роста.

«Более того, к данной дороге мы выводим все прилегающие области. Например, Самару полностью выводим. И полностью выводим трафик из Китая, Казахстана, Оренбурга. Параллельно с дорогой „Европа – Западный Китай“ в части этой дороги мы строим обход Тольятти с выходом на указанную трассу», – отметил Хуснуллин.

Он заявил, что президент России Владимир Путин принял решение о продлении трассы М-12 до Екатеринбурга из-за того, что для страны Урал стал вторым центром экономического роста. «Мы его тоже соединяем, и на следующий год люди смогут из Екатеринбурга приехать в Санкт-Петербург за 18 часов, а раньше это занимало 30–35 часов», – добавил Хуснуллин.

Напомним, что автодорогу «Москва – Казань» предложили продлить до Екатеринбурга. Глава Минтранса России Виталий Савельев сообщил, что на работы уйдет три года. Дорога также будет проходить и по автомобильной дороге М-7. На сегодняшний день рабочие уже начали класть асфальт на будущей трассе.

<https://inkazan.ru/news/society/07-06-2021/husnullin-ob-yasnil-pochemu-platnaya-trassa-proydet-cherez-kazan>

ТАСС; 2021.06.07; МИНТРАНС РАЗРАБОТАЛ НОВЫЙ ПОРЯДОК ДОПУСКА АВИАКОМПАНИЙ К МЕЖДУНАРОДНЫМ ПОЛЕТАМ

Минтранс разработал новый порядок допуска авиакомпаний к международным перевозкам. Об этом говорится в сообщении ФАС, которая ранее выдала министерству предупреждение о необходимости внесения изменений в документ. Предыдущий порядок создавал дискриминацию на рынке, отметили в ФАС.

«Минтранс исполнило предупреждение ФАС, разработав новый порядок допуска компаний к международным перевозкам. Проверка в 2019 году

Административного регламента **Федерального агентства воздушного транспорта** по допуску перевозчиков к международным воздушным перевозкам показала, что он содержит положения, создающие дискриминационные условия для авиакомпаний. ФАС России выдала **Минтрансу** предупреждение о необходимости внесения изменений в документ», – отмечается в сообщении ведомства.

Новый порядок исключает необоснованные критерии отбора, а также возможность внеконкурсного рассмотрения вопроса о передаче допуска от одного перевозчика другому.

«В нем установлены измеряемые критерии допуска и обеспечена информационная открытость подведения итогов подсчета баллов, набранных каждым перевозчиком. Таким образом, в разработанном **Минтрансом** порядке учтены все требования антимонопольного ведомства. Внесенные изменения обеспечивают прозрачность процедуры отбора авиакомпаний на международные маршруты и, тем самым, способствуют здоровой конкуренции», – добавили в ФАС.

Ранее на официальном портале правовой информации был опубликован новый порядок допуска перевозчиков к выполнению международных маршрутов. Согласно документу, при распределении допуска будет учитываться активность полетов авиакомпании внутри ДФО.

В марте 2020 года **президент РФ Владимир Путин** предложил давать авиакомпаниям, работающим на Дальнем Востоке, преимущества в освоении других, наиболее выгодных маршрутов.

Допуски на международные рейсы между авиакомпаниями распределяются межведомственной комиссией при **Минтрансе**, закрепляется решение приказом **Росавиации**. При распределении допусков учитываются в том числе такие параметры, как наличие российских самолетов и их доля в авиапарке компании.

<https://tass.ru/ekonomika/11587091>

ИЗВЕСТИЯ; ДМИТРИЙ АЛЕКСЕЕВ; 2021.06.08; ПОНИ ПРИВЕРЕДЛИВЫЕ: КАК УБЕРЕЧЬСЯ ОТ ЕЗДОКОВ НА САМОКАТАХ И СЕГВЕЯХ; ЭКСПЕРТЫ ПРЕДЛАГАЮТ НАРЯДАМ ГИБДД КУРСИРОВАТЬ ВДОЛЬ ПЕШЕХОДНЫХ ТРОТУАРОВ

В России участились происшествия, связанные с движением по тротуарам и проезжей части самокатов, велосипедов и других персональных транспортеров. Многие такие случаи приводят к тяжелым травмам у потерпевших. Как сообщили «Известиям» в **Минтрансе**, готовятся предложения по законодательному регулированию использования

индивидуальных транспортных средств. Подробности и полезные советы – в материале «Известий».

На кого наехали

С началом лета участились случаи агрессивного вождения электросамокатов и велосипедов, в результате которых есть пострадавшие. В Новосибирске владелец электросамоката угодил в ДТП с автомобилем, а в Карелии энтузиаст экологического транспорта сбил ребенка прямо на тротуаре. В Невском районе Санкт-Петербурга некий мужчина, управляя электросамокатом, совершил наезд на 5-летнюю девочку и скрылся с места происшествия. Потерпевшая в тяжелом состоянии была госпитализирована.

К чести полиции, уже через два дня подозреваемый был задержан в Ленинградской области. Им оказался 36-летний Вадим Бушуев, обвиняемый в совершении преступлений за незаконный оборот наркотиков, сообщила **пресс-служба СКР**. В ходе допроса он признал вину, а также сообщил, что, опасаясь ответственности, утопил самокат в Неве и с целью маскировки своей внешности даже изменил цвет волос. В ближайшее время ему будет предъявлено обвинение.

Увы, но таких случаев всё больше и больше. И главная проблема в том, что в законодательстве РФ новомодные средства передвижения пока никак не упомянуты.

Между тем, как сообщили «Известиям» в **пресс-службе Минтранса**, за прошедшие полгода в проект поправок в ПДД были интегрированы предложения правительства Москвы, а также ряд предложений из альтернативного проекта Общественной палаты РФ. **«В настоящее время проект подготовлен к отправке в МВД России для согласования внесенных в него изменений»**, – рассказали в **Минтрансе**.

В ведомстве пояснили, что проектом постановления предусматривается ограничение скорости в 20 км/ч для велосипедистов в случаях совмещенного движения с пешеходами. Также вводится термин «средство индивидуальной мобильности» (СИМ) и дается его определение. Введение отдельной категории транспортных средств для СИМ проектом не предлагается.

Пока в кодексе об административных правонарушениях в статьях 12.29 и 12.30 предусмотрена лишь административная ответственность «иных лиц, участвующих в дорожном движении».

Проектом, по словам **пресс-службы транспортного министерства**, будет предусмотрено, что основной инфраструктурой для передвижения с использованием СИМ станут велосипедные и велопешеходные дорожки, а также велосипедные полосы. В отдельных случаях проектом закона разрешено движение по правому краю проезжей части при выполнении ряда

условий: если лицо, использующее СИМ, старше 14 лет, если отсутствуют велосипедная и велопешеходная дорожки, полоса для велосипедистов, тротуар, пешеходная дорожка, обочина либо отсутствует возможность двигаться по ним, если на дороге разрешено движение ТС со скоростью не более 60 км/ч, а также движение велосипедов. В таком случае средство мобильности нужно будет оборудовать двигателем, тормозной системой, звуковым сигналом, световозвращателями белого цвета спереди, оранжевого или красного цвета с боковых сторон, красного цвета сзади, фарой белого цвета спереди, **пояснили в транспортном ведомстве.**

Создавать, а не запрещать

Сейчас российские суды признают мопедами лишь электросамокаты мощностью более 250 ватт, объясняет президент Ассоциации автотуризма и караванинга Сергей Лобарев. А значит, те, кто ими управляет, должны иметь права и могут нести соответствующую ответственность за нарушение ПДД. Главный вопрос – кто будет контролировать соблюдение такими водителями правил, поскольку экипажей ГИБДД на дорогах не так много и, для того чтобы эта проблема решилась, их число необходимо увеличивать.

– В большинстве своем те, кто управляет электросамокатами и сегвеями, правил дорожного движения не знают, поэтому и позволяют себе творить на дороге и на тротуарах всё, что им угодно. Что уже неоднократно приводило к травмам и более тяжким последствиям, как для водителей СИМ, так и для пешеходов, – поясняет Сергей Лобарев.

По словам главы ассоциации, совершенно очевидно, что изменения в законодательстве и регулировании водителей СИМ давно назрели. В пешеходном потоке самокат должен передвигаться со скоростью 3–5 км/ч, если он едет по краю проезжей части или по велодороге – не более 15 км/ч, полагает эксперт.

Следует заметить, что велодорожки и велополосы уже давно и активно применяются во всем мире. Нидерланды, Дания покрыты ими практически полностью, выдающих успехов в оборудовании велоинфраструктуры достигла Германия. Примеры полностью оборудованного специальными велополосами и велодорожками городов есть и у нас в России – это Альметьевск в Татарстане и Краснознаменск в Московской области, рассказал «Известиям» инженер Научно-образовательного центра «Независимые комплексные транспортные исследования» **Российского университета транспорта (РУТ МИИТ)** Павел Красильников.

– По поводу допущения самокатчиков на велополосы идут дискуссии, но уже сейчас потихоньку становится ясно, что выделять отдельно самокатные, а отдельно велосипедные дорожки часто невозможно, из-за того что

получающаяся конструкция занимает слишком много места, – поясняет инженер РУТ МИИТ. – Поэтому, скорее всего, нас ждет трансформация велоинфраструктуры в инфраструктуру для СИМ в целом.

На взгляд Красильникова, перемены следует начать с массового выделения отдельной инфраструктуры для СИМ и ограничения скорости до 30 км/ч для автомобилей на местных улицах с разрешением для СИМ пользования проезжей частью.

«Если люди массово выбирают электросамокаты, для них необходимо создавать условия, инфраструктуру, а не запрещать новое и непонятное явление, тем более что опасность от СИМ на порядок ниже опасности, исходящей от автомобилей», – отмечает инженер.

Заметим, что в ряде европейских стран электрические СИМ, способные двигаться быстрее 20 км/ч, вообще под запретом. Водители разрешенных к использованию электросамокатов и других СИМ обязаны иметь страховку и номерные сертификаты на управление конкретным ТС. Президент ассоциации автотуризма и караванинга считает, что данный опыт хотя бы частично могла бы перенять и Россия. «Контроль за такими водителями могут осуществлять только отслеживающие в режиме онлайн «опасных» водителей самокатов патрули ГИБДД – никаким другим средством существующую ситуацию не исправить», – подчеркнул эксперт.

Во Франции после целого ряда трагических случаев с участием водителей электросамокатов спешно утвердили новый свод правил для владельцев личных моторизированных средств передвижения (ЛМСП). Новые ограничения теперь предусматривают, что ездить на ЛМСП можно только с 8 лет, детям до 12 лет обязательно надевать шлем, ездить по тротуару и перевозить пассажиров запрещено. Также нельзя ездить в наушниках или иным способом ограничив слуховой контакт с окружающей средой. Кроме того, ночью или днем в условиях плохой видимости обязательно носить светоотражающую одежду, а также иметь на своем ЛМСП звуковой сигнал, передние и задние фары.

Что делать, если на вас наехали

По конкретным фактам травматизма и хулиганства российское законодательство предусматривает различные виды ответственности, говорит член Ассоциации юристов России Антон Бибаров-Государев. Так, если пользователь электросамоката, например, в результате наезда причинил вред имуществу гражданина, то возмещение такого вреда может происходить как по взаимной договоренности, так и в судебном порядке.

– Аналогично можно поступить и с компенсацией морального вреда, если гражданину был причинен вред здоровью в результате такого наезда, – говорит член Ассоциации юристов России Антон Бибаров-Государев. – А вот

привлечением к административной ответственности за нарушение правил дорожного движения уже уполномочены заниматься сотрудники ГИБДД.

Уже есть устоявшаяся судебная практика по разделению разных видов СИМ: в одних случаях их считают мопедами, в других – просто устройством для пешеходов. Соответственно, в определенных случаях потребуются права на них, а в других нет.

Таким образом, временное отсутствие в России проработанной правовой базы не исключает ответственности пользователей, в случае если ими будет причинен имущественный вред или вред здоровью пешеходов. Тем более в случаях намеренных наездов на пешеходов. В таком случае может вообще быть применена уголовная ответственность, отмечает юрист «Легес-Бюро» Ольга Эттлер.

<https://iz.ru/1174367/dmitrii-alekseev/poni-priveredlivye-kak-uberechsia-ot-ezdokov-na-samokatakh-i-segveiaxh>

ТАСС; 2021.06.07; РОСАВИАЦИЯ И РОСТУРИЗМ ПРЕДУПРЕДИЛИ О РИСКАХ ТУРПОЕЗДОК НА ГРУЗОПАССАЖИРСКИХ РЕЙСАХ

Туристические поездки на грузопассажирских рейсах, например на Кипр и в Тунис, могут быть рискованными и для путешественников, и для бизнеса, говорится в совместном заявлении **Росавиации** и Ростуризма.

«В настоящее время с целым рядом стран, включая Кипр и Тунис, регулярное авиасообщение не возобновлено. По данным направлениям осуществляются только грузопассажирские рейсы, которые не предусмотрены для перелетов с туристическими целями. Мы понимаем желание туристов отдохнуть, а бизнеса – работать. При этом, мы просим и туристов, и бизнес учитывать все сопутствующие риски. Турист рискует частично или полностью не получить ту услугу, за которую он заплатил, а бизнес, соответственно, рискует получить убытки и не оправдать доверие людей. Ростуризм и **Росавиация** рекомендуют туристам тщательно выбирать направления для путешествий с учетом данных рисков», – отмечается в заявлении.

Ранее **Росавиация** неоднократно предупреждала авиакомпании о запрете перевозить организованных туристов на грузопассажирский рейсах. Агентство также пригрозило ограничениями в случае выявления фактов продажи таких билетов в составе турпакетов. По данным газеты «Коммерсантъ», Ростуризм также уведомил туроператоров о возможном аннулировании у авиакомпаний допусков на выполнение грузопассажирских рейсов, перевозящих организованных туристов в страны, с которыми официально не возобновлено авиасообщение.

Грузопассажирские рейсы в первую очередь предназначены для перевозки различных грузов (что допускается при официально закрытом пассажирском

авиасообщении между странами), но при этом до перевозки допускаются некоторые категории пассажиров.

<https://tass.ru/ekonomika/11590861>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА - ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2021.06.08; РАЙ В БАГАЖЕ; АВИАКОМПАНИЯМ ГРОЗЯТ САНКЦИИ ЗА ОТПРАВКУ ТУРИСТОВ В ЗАКРЫТЫЕ СТРАНЫ

Росавиация может ограничить выдачу разрешений на грузопассажирские рейсы, которые авиакомпании используют для отправки за рубеж туристов, считают эксперты. Ранее в ведомстве заявили о возможности применения санкций.

Так называемые нерегулярные грузопассажирские рейсы разрешены в те страны, с которыми официально регулярное авиасообщение еще не восстановлено. **Цель таких рейсов - перевозка только определенных категорий пассажиров, например, иностранных граждан, возвращающихся на родину, а также пассажиров, летящих на лечение или работу, пояснили в Росавиации.**

«В случае выявления фактов продажи грузопассажирских полетов в турпакетах в отношении авиакомпании будут приняты ограничительные меры», - пригрозили в **Росавиации** 3 июня. Ростуризм призвал туроператоров прекратить продажи туров на базе грузопассажирских рейсов, сообщил «Интерфакс» со ссылкой на письмо ведомства. Все риски несут туроператоры, отметили в Ростуризме.

«Безусловно авиационные власти в своих предупреждениях будут последовательны», - считает исполнительный директор «АвиаПорт» Олег Пантелеев. Однако понятие санкций нечеткое, и нет понимания механизма их применения, добавляет главный эксперт Института экономики транспорта и транспортной политики НИУ ВШЭ Федор Борисов.

Например, на 7 июня в расписании вылетов аэропорта Шереметьево заявлены рейсы в Нью-Йорк, Лос-Анджелес (США), Париж (Франция), Амстердам (Нидерланды), Варшаву (Польша). Официально регулярное авиасообщение с этими странами закрыто, к тому же туристов там не принимают. Зато принимают туристов на Кипре. Регулярное авиасообщение с островным государством пока не восстановлено. Туристы улетают с пересадкой или прямыми грузопассажирскими рейсами.

Туроператоры эту тему предпочитают не комментировать. Аэропорты Москвы также не ответили на запрос «РГ» о количестве грузопассажирских рейсов.

По данным онлайн-табло, из аэропорта Шереметьево только в кипрский город Ларнака в течение недели с 31 мая по 6 июня вылетело 12 рейсов, из

аэропорта Домодедово - четыре рейса, вместе получается более трех тысяч человек. Это в разы меньше, чем было до пандемии. В 2019 году Кипр посетили около 800 тысяч российских туристов. То есть в неделю в среднем на Кипр вылетали около 15 тысяч туристов.

Сейчас авиакомпании и туроператоры пытаются использовать любую возможность получить доход, так как внутренние перелеты убыточны, говорят эксперты. Какие бы ограничительные меры ни принимались, у регулятора должно быть понимание, что только внутренние рейсы в авиации генерируют дальнейшие убытки, отмечает Борисов. К концу года убытки вырастут, их придется закрывать либо банкротствами авиакомпаний, либо дополнительными финансовыми вливаниями в отрасль. При этом международные линии дают высокую доходность. Потому вопрос открытия массовых направлений зарубежного авиасообщения является ключевым. «В сложившейся ситуации стоит приложить максимальные усилия для открытия тех направлений, где готовы принимать российских туристов и где риски распространения пандемии минимальны», - говорит Борисов.

<https://rg.ru/2021/06/07/aviakompaniiam-groziat-sankcii-za-otpravku-turistov-v-zakrytye-strany.html>

ПЕРВЫЙ; 2021.06.07; РОССИЙСКОЕ ПРАВИТЕЛЬСТВО УТВЕРДИЛО ПЛАН РАЗВИТИЯ ЭНЕРГЕТИКИ НА БЛИЖАЙШИЕ 15 ЛЕТ

В правительстве утвердили план развития энергетики на ближайшие 15 лет, подготовленный с учетом поручений главы государства. Отрасли предстоит технологическая модернизация.

Планируется увеличить добычу нефти и газа в Восточной Сибири, на Дальнем Востоке и в Арктике, расширить экспорт в страны Азиатско-Тихоокеанского региона.

Еще одна тема, которую обсудил премьер **Михаил Мишустин** со своими заместителями, это дополнительные средства российским научным центрам. Тем, кто создает «умные сервисы», беспилотники, программы искусственного интеллекта.

«На их поддержку в федеральном бюджете на текущий год мы предусмотрели свыше одного миллиарда рублей. За счет них каждому научно-образовательному центру предоставим грант по 128 миллионов рублей. Использовать эти средства можно будет на развитие инфраструктуры, закупку современного оборудования для исследований и проектов, а также на организацию стажировок для сотрудников, внедрение новых программ обучения. Уверен, что российские ученые способны

добиться серьезных успехов и обеспечить лидерство нашей стране в науке», – сказал **Михаил Мишустин**.

https://www.1tv.ru/news/2021-06-07/407778-rossiyskoe_pravitelstvo_utverdilo_plan_razvitiya_energetiki_na_blizhayshie_15_let

РОССИЯ 24; ЛЕЙЛА АЛНАЗАРОВА; 2021.06.07; КЛИМАТИЧЕСКАЯ ПОВЕСТКА: КАК В РОССИИ РЕШАЮТ ПРОБЛЕМЫ ГЛОБАЛЬНОГО ПОТЕПЛЕНИЯ. НОВОСТИ НА «РОССИИ 24»

Россия планирует сокращать выбросы парниковых газов в атмосферу. Достичь углеродной нейтральности необходимо к 2050 году. Такую задачу поставил **Владимир Путин**. Причем сделать это нужно быстрее Евросоюза.

<https://www.vesti.ru/video/2305855>

РОССИЯ 1; 2021.06.07; РОСАВИАЦИЯ И РОСТУРИЗМ ОБРАТИЛИСЬ К ПУТЕШЕСТВЕННИКАМ С ПРОСЬБОЙ. ФАКТЫ

Ростуризм и **Росавиация** напомнили путешественникам о том, что страна не со всеми государствами возобновила регулярное авиасообщение. В связи с этим стоит учитывать риски поездок.

<https://www.vesti.ru/video/2306022>

На ту же тему:

<https://www.5-tv.ru/news/346313/lazejku-prikryli-rossian-predupredili-oriskah-turpoezdok-nagruzopassazirskih-rejsah/>

РОССИЯ 1; 2021.06.08; ДИАГНОСТИЧЕСКАЯ КАРТА МОЖЕТ СТАТЬ ДЕФИЦИТОМ. УТРО РОССИИ

Предложение развести Техосмотр и ОСАГО звучит давно. Сейчас, когда стало понятно, что многие операторы не успевают подготовиться к работе по новым правилам, – оно особенно актуально. Напомним – с 1 октября вступают в силу новые правила технического осмотра.

<https://www.vesti.ru/video/2306000>

РОССИЯ 1; 2021.06.08; КРАШ-ТЕСТЫ АВТОБУСОВ. УТРО РОССИИ

Наш Росстандарт прислушивается к мнению ученых – отозваны более 4-х тысяч автобусов. Недавние краш-тесты показали: в погоне за прибылью некоторые производители используют некачественные детали. Как сделать наши автобусы безопаснее.

<https://www.vesti.ru/video/2305999>

РОССИЯ 1; 2021.06.07; ЭКСТРЕМАЛЬНЫЕ МАНЕВРЫ: БОРЬБОЙ С САМОКАТЧИКАМИ ЗАЙМЕТСЯ ГЛОНАСС. ВЕСТИ В 20:00

В Москве готовятся ввести новые правила для владельцев электросамокатов. Разгоняться можно будет только до 25 километров в час, а в прогулочных зонах и вовсе лишь до скорости пешеходов. И все это под контролем ГЛОНАСС. Сейчас такие ограничения уже действуют в некоторых парках, но количество таких зон будет увеличиваться.

<https://www.vesti.ru/video/2305998>

РОССИЯ 1; 2021.06.07; НОВЫЕ ПРАВИЛА ДЛЯ ЭЛЕКТРОСАМОКАТОВ ВВОДЯТ В МОСКВЕ. ВЕСТИ-МОСКВА

Столичные власти вводят ограничения на скорость движения электросамокатов. Цель – сделать это транспортное средство безопасным на проезжей части и тротуарах. Между тем, точки зрения горожан на нововведения неоднозначны.

<https://www.vesti.ru/video/2305873>

РОССИЯ 1; 2021.06.07; В АЭРОПОРТУ ВОЛГОГРАДА ЗАФИКСИРОВАН РЕКОРДНЫЙ ПАССАЖИРОПОТОК. ВЕСТИ

Аэропорт Волгограда превысил пассажиропоток, зафиксированный в июне 2018 года, когда город принимал чемпионат мира. В мае регион вошел в топ самых популярных направлений для семейного отдыха.

<https://www.vesti.ru/video/2305820>

РОССИЯ 1; 2021.06.07; УЛЬЯНОВСКАЯ ОБЛАСТЬ СТАНЕТ УЧАСТНИКОМ СТРОИТЕЛЬСТВА ДВУХ ЛОГИСТИЧЕСКИХ КОРИДОРОВ. ВЕСТИ

В строительстве крупных логистических коридоров между Москвой и Уралом планирует принять участие Ульяновская область. Это создаст перспективы для местных предприятий и промышленных парков.

<https://www.vesti.ru/video/2305818>

РОССИЯ 1; МАРИЯ САУШКИНА; 2021.06.07; ЗНАМЕНИТАЯ ДЕТСКАЯ ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА ВНОВЬ ЗАРАБОТАЛА В ПОДМОСКОВЬЕ. ВЕСТИ-МОСКВА

В подмосковном поселке Кратово после перерыва, связанного с пандемией коронавируса, возобновила работу знаменитая Детская железная дорога. Все должности – от путевого обходчика до машиниста – на ней занимают школьники. Это крупнейший в стране центр профориентации подростков. Те, кто проходит здесь практику, получают преимущество при поступлении в профильный вуз.

<https://www.vesti.ru/video/2305880>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА - ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; РОМАН КИЯШКО, ОЛЬГА КОНДРЕВА, АННА СКРИПКА; 2021.06.08; ПРИНИМАЮТ ПО ОДЕЖКЕ; ДОРОЖНИКИ ТЕПЕРЬ НЕ ЖАЛЕЮТ ДЕНЕГ НА ОБОРУДОВАНИЕ ДЛЯ ИССЛЕДОВАНИЯ КАЧЕСТВА ТРАСС

Дорожники теперь не жалеют денег на оборудование для исследования качества трасс. Ведь они заинтересованы в этом как никто другой.

В Белгородской области, например, гарантия на обновленную трассу составляет семь лет. Если за это время качество дороги ухудшается, подрядчик ремонтирует ее за свой счет.

Там, где есть такие условия, не скупятся дорожники и на особо прочные материалы и современные технологии. Помогает им переходить на них и нацпроект «**Безопасные качественные дороги**».

В Татарстане инновационные решения будут использовать на 65 из 90 объектов, вошедших в нацпроект. В трех городах уложат дорожное покрытие из щебеночно-мастичного асфальтобетона (ЩМА).

Это европейский стандарт. По мнению специалистов, его применение улучшит качество и долговечность дорожного покрытия. Немаловажно и то, что такая одежда для дорог не требует огромных затрат на ремонт и строительство.

А в Ставропольском крае при реконструкции участка региональной дороги Ставрополь-Тоннельный-Барсуковская применялась технология холодного ресайклинга. Она тоже из перечня наилучших. Суть технологии: верхний слой покрытия фрезеруют, в полученную массу вводят добавки, а затем смесь укладывают в основание дороги и уплотняют. Увеличивается прочность конструкции всей дорожной одежды. Применяют здесь и ЩМА.

Используется в ремонте дорог в рамках нацпроекта и укладка в асфальтобетонное покрытие полиэфирной георешетки. Она играет роль армирующей прослойки между слоями асфальтобетона. Всего в этом году будет отремонтировано более 5,3 тысячи участков протяженностью 15,5 тысячи километров. Среди них не только большие трассы, но и дороги местного значения.

В Белгородской области значительная часть их - это межмуниципальные транспортные артерии. Местные жители отмечают, что ремонтом это назвать сложно, скорее - реконструкция. Ведь обновляется не только дорожное полотно, разметка, но и остановки, съезды и дорожные знаки.

<https://rg.ru/2021/06/08/reg-cfo/utverzhdenn-reestr-novyh-tehnologij-dlia-povysheniya-kachestva-dorozhnyh-rabot.html>

РОССИЯ 1; 2021.06.07; В РОССИИ СТАРТОВАЛО МАСШТАБНОЕ ОБНОВЛЕНИЕ МУНИЦИПАЛЬНЫХ АВТОТРАСС. ВЕСТИ

Масштабное обновление муниципальных автотрасс стартовало во всех регионах России. Работы ведут в рамках нацпроекта «**Безопасные качественные дороги**». В первую очередь ремонт коснется инфраструктуры небольших деревень и поселков.

<https://www.vesti.ru/video/2305927>

РОССИЯ 1; 2021.06.07; В БЕЛГОРОДСКОЙ ОБЛАСТИ ОТРЕМОНТИРУЮТ ОКОЛО 265 КИЛОМЕТРОВ ДОРОГ. ВЕСТИ

В этом году в Белгородской области в рамках национального проекта «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**» обновят почти 265 километров магистралей. На это направлено более 1,5 миллиарда рублей.

<https://www.vesti.ru/video/2305810>

РОССИЯ 1; 2021.06.07; ГЛАДКИЕ ПОЛОТНА: В ЗАУРАЛЬЕ ОБНОВЯТ 327 КИЛОМЕТРОВ ДОРОГ. ВЕСТИ

До осени в Курганской области планируют обновить 327 километров дорог – региональных и межмуниципальных. Всего до 2024 года в Курганской области безопасными и качественными станут более 1400 километров магистралей.

<https://www.vesti.ru/video/2305814>

ТАСС; 2021.06.07; ПУТИН РЕКОМЕНДОВАЛ КАБМИНУ И ГОСДУМЕ ДО 25 ИЮНЯ УПРОСТИТЬ НЕКОТОРЫЕ СТРОИТЕЛЬНЫЕ НОРМЫ

Президент **Владимир Путин** поручил правительству вместе с депутатами Госдумы до 25 июня обеспечить принятие ряда законопроектов, которые упростят строительные согласования и подключение к техническим сетям. Такое поручение дано по итогам совещания о реализации отдельных положений послания президента Федеральному собранию.

«Рекомендовать Государственной думе обеспечить совместно с правительством РФ принятие проектов федеральных законов, предусматривающих упрощение порядка подключения объектов капитального строительства к сетям инженерно-технического обеспечения, установление исчерпывающего перечня согласований, необходимых для осуществления архитектурно-строительного проектирования и

строительства, а также совершенствование порядка установления приаэродромных территорий», – говорится в перечне поручений, опубликованном в понедельник на сайте Кремля.

Сделать это необходимо до 25 июня 2021 года. Ответственными назначены **премьер-министр Михаил Мишустин** и председатель Госдумы Вячеслав Володин.

В ходе совещания 19 мая **вице-премьер Марат Хуснуллин** доложил о подготовке поправок в Градостроительный кодекс, сокращающих 30% барьеров в этой сфере. Он сообщил также, что уже внесены в Госдуму законопроекты по приаэродромным территориям и по упрощению процедуры технологического присоединения к инженерным сетям. Зампред кабмина попросил **Путина** поддержать оперативное рассмотрение этих инициатив.

<https://tass.ru/ekonomika/11587697>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА - ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; ВЛАДИМИР КУЗЬМИН; 2021.06.08; ПЛАНЫ НА РЫНОК; В КАБМИНЕ ОБОЗНАЧИЛИ ШАГИ ДЛЯ РЕАЛИЗАЦИИ ЭНЕРГЕТИЧЕСКОЙ СТРАТЕГИИ

Правительство подготовило план реализации Энергетической стратегии, рассчитанной на ближайшие 15 лет. В него вошли более 130 мероприятий, которые затрагивают все сферы российского топливно-энергетического комплекса.

Под каждую задачу, подчеркнул вчера премьер-министр Михаил Мишустин во время совещания со своими заместителями, предложен свой комплекс мероприятий, в том числе по наращиванию производства сжиженного природного газа до 140 миллионов тонн, созданию центров по его перевалке, хранению и торговле, открытию полигонов низкоуглеродного производства водорода, развитию зарядной инфраструктуры для автомобилей, а также вовлечению в разработку трудноизвлекаемых запасов нефти и газа. «Большая часть мероприятий будет реализована в ближайшие полтора года», - отметил глава кабмина.

«Рассчитываем, что уже в среднесрочном периоде стратегия позволит решить ряд важных для развития страны задач: повысить добычу нефти и газового конденсата в Восточной Сибири, на Дальнем Востоке и в Арктической зоне, в разы увеличить производство СПГ, нарастить долю собственного или локализованного передового технологического оборудования и существенно расширить объем экспорта в страны Азиатско-Тихоокеанского региона», - заявил премьер. Особое внимание в плане уделяется формированию общего энергетического рынка Евразийского экономического союза и обеспечению конкурентного участия там российского бизнеса.

Более 21 миллиарда рублей кабинет министров направит на строительство подходного канала к морскому перегрузочному комплексу сжиженного природного газа на Камчатке. Более пяти миллиардов выделяют уже в этом году. «Перевалка на Камчатке - ключевой объект для реализации нашей стратегии по увеличению поставок СПГ на рынки Азиатско-Тихоокеанского региона. Новый терминал позволит ежегодно перегружать более 20 миллионов тонн сжиженного природного газа», - сказал Мишустин.

Азия - перспективный, растущий рынок с большим объемом потребления энергоресурсов. «Мы активно развиваем инфраструктуру, чтобы расширить свои поставки на этом направлении и занять там прочные позиции. Рассчитываем, что в итоге доля России на мировом рынке возрастет до 20 процентов», - заметил председатель правительства.

<https://rg.ru/2021/06/07/v-kabmine-oboznachili-shagi-dlia-realizacii-energeticheskoi-strategii.html>

ИЗВЕСТИЯ; ЕКАТЕРИНА ВИНОГРАДОВА; 2021.06.08; СТРАТЕГИЯ И ПРАКТИКА: ПРОРЫВНЫЕ ПРОЕКТЫ КАБМИНА ОБОЙДУТСЯ В 5,6 ТРЛН; ПРИМЕРНО ТРЕТЬ ЭТИХ СРЕДСТВ – ГОСДЕНЬГИ

Минэкономразвития сформировало список инициатив для включения в Стратегию социально-экономического развития России до 2030 года. Рабочая версия перечня есть в распоряжении «Известий», ее подлинность подтвердили источники, знакомые с содержанием документа. Согласно нему, их общая стоимость составит 5,6 трлн рублей до 2024 года. Государство может предоставить на проекты 1,8 трлн – из казны, ФНБ и в виде инфраструктурных бюджетных кредитов. В общей сложности в пул вошло 38 инициатив, среди них – беспилотная доставка грузов, система по разработке вакцин от любых инфекций за четыре месяца, «пакет» начинающего предпринимателя, цифровая психологическая помощь и многие другие. Каждый из проектов прошел многоступенчатый отбор и внесет свой вклад в экономический рост, заявили эксперты.

Генуборка и инфраструктурное меню

О том, что правительство подготовит Стратегию социально-экономического развития до 2030 года, стало известно в феврале 2021-го. Предполагалось, что она определит пути решения задач, поставленных президентом в июльском указе «О национальных целях». Разработка велась под руководством профильных вице-премьеров министерствами и экспертами в пяти рабочих группах – **«Новая высокотехнологичная экономика»**, **«Агрессивное развитие инфраструктуры»**, **«Новый общественный договор»**, **«Клиентоцентричное государство»** и **«Национальная инновационная система»**. Минэкономразвития выступило в этом процессе

как методолог и ведомство, ответственное за консолидацию мероприятий для стратегии.

«Известия» ознакомились с актуальным на конец мая списком из 38 инициатив, который сформировало министерство. Наиболее дорогими стали проекты из блока **«Агрессивное развитие инфраструктуры»**. По оценке Минэка, до 2024 года они потребуют 2,9 трлн рублей инвестиций. Источником части этих денег станет 500 млрд рублей планируется предоставить в виде бюджетных инфраструктурных кредитов, 255 млрд – из ФНБ, 155 – напрямую из бюджета. В перечень вошли следующие инициативы:

- «Инфраструктурное меню» – новые решения для развития регионов. Набор инструментов, которые позволят направить средства на социально значимые проекты – на возвратной основе. Например, субсидирование купонного дохода для выдачи заемных средств с использованием инфраструктурных облигаций или субсидирование процентной ставки на досрочное исполнение контрактов;
- «Генеральная уборка» – ликвидация затонувших судов, взрывоопасных скважин и создание системы оперативного реагирования, которая предотвращала бы образование объектов накопленного вреда;
- «Экономика замкнутого цикла» – создание инфраструктуры обращения с отходами и финансирование программ по экологическому просвещению;
- «Новый ритм строительства» – сокращение сроков от идеи до выхода на стройплощадку на 30%, внедрение BIM-технологий (информационное моделирование зданий). Кроме того, в рамках направления планируется создать признаваемую за рубежом систему мониторинга выбросов парниковых газов, обновить транспорт в городах и повысить эффективность использования земельных ресурсов.

Вторым по стоимости блоком стал «Новый общественный договор» – проекты в его рамках потребуют 1,2 трлн инвестиций. Их список выглядит следующим образом:

- «Цифровая психологическая служба для детей и родителей»;
- «Санитарный щит страны» – повышение до 90% точности прогноза и мониторинга санитарных угроз, расшифровка неизвестной инфекции за 24 часа, разработка тест-системы от любой новой инфекции за четыре дня, а вакцины – за четыре месяца;
- «Доступные лекарства для человека» – переход на единые стандарты качества лекарственной помощи по всей России и амбулаторное обеспечение препаратами от сердечно-сосудистых заболеваний.

Вместе с тем в перечень вошли модернизация медицинской реабилитации, создание социального казначейства, цифровизация управления трудовыми ресурсами, повышение престижности среднего профессионального образования. Также планируется организовать систему поддержки креативного сектора и софинансировать инфраструктуру массового спорта.

Аэротакси и генетика

Проекты в рамках «новой высокотехнологичной экономики» потребуют около 1,2 трлн вложений, из них 174 млрд и 20 млрд составят средства бюджета и ФНБ. Деньги фонда будут направлены на развитие высокоавтоматизированного электротранспорта в городах – появление зарядной инфраструктуры, локализацию производства, субсидии на создание электромобилей и водородных топливных элементов. Впрочем, это не единственный проект по направлению высоких технологий. В него также вошли:

- «Беспилотные логистические коридоры» – оборудование первой дороги (М11, Москва–Санкт-Петербург) инфраструктурой для грузовых беспилотников и запуск в 2024 году;
- «Аэротакси» – запуск беспилотной аэродоставки грузов «Почтой России» в труднодоступных регионах;
- «Автономное судовождение» – запуск в 2024 году паромов по маршруту Усть-Луга–Балтийск;
- «Новая конкурентоспособная авиационная промышленность» – дофинансирование Sukhoi Superjet и MC-21;
- «Чистая энергетика» – перевод производства и потребления энергии на водород, развитие возобновляемых источников энергии;
- «Прорыв на рынки СПГ» – обеспечение ресурсной базой перспективных СПГ-проектов;
- «Взлет – от стартапа до IPO» – система выращивания стартапов под конкретные технологические задачи страны и крупных компаний;
- «FAST TRACK для инвестиций в регионах» – система поддержки средних инвестпроектов (в том числе инвестиционный налоговый вычет), а также понятные правила их реализации;
- «Таргетированная акселерация субъектов МСП» – «пакет» начинающего предпринимателя для приоритетных отраслей (обрабатывающее производство, социальная сфера, спорт).

Кроме того, в список инициатив вошло создание композитной долины в Туле, снижение временных и финансовых затрат бизнеса по созданию промышленных производств, «одно окно» экспортера, поддержка учителей

русского языка за рубежом, создание условий для заказа и оплаты энергетических услуг за счет цифровых технологий, поддержка школ российской селекции и генетики и др.

Направление «Национальная инновационная система» намного более скромное по размеру финансирования, чем уже перечисленные: общий объем заявленных инвестиций – 269 млрд рублей (146 млрд – бюджетные деньги). На эту сумму планируется реализовать такие проекты, как система поддержки студенческих стартапов, создание 30 инженерных школ, оказание госуслуг онлайн и в единой точке доступа, внедрение электронного документооборота юрлиц и физлиц.

И наконец, в блок «Клиентоцентричное государство» вошла только одна инициатива – выстраивание работы госуправления вокруг запросов граждан, на это потребуется 19,5 млрд рублей (3,7 млрд – из бюджета).

Дополнительный эффект

Как пояснил «Известиям» источник, знакомый с ходом разработки стратегии, окончательный набор инициатив и финансирование будут утверждены в середине июня. Другой информированный собеседник отметил, что суммы поддержки проектов из госсредств могут быть существенно урезаны после согласования с Минфином.

– По сути, сейчас Минэк отобрал список сравнительно проработанных проектов, которые могут сгенерировать для экономики дополнительный эффект. Их общая стоимость – примерно 5,5 трлн. Сколько денег будет выделено из бюджета и живут ли без них эти проекты – вопрос, – предположил источник.

Представитель **первого вице-премьера Андрея Белоусова** перенаправил запрос «Известий» в Минэкономразвития. В ведомстве заявили, что ведут доработку стратегических инициатив с участием деловых объединений и экспертов. Они будут представлены к 1 июля. В аппарате правительства и Минфине не ответили.

После каждого кризиса роль государства в экономике России усиливается, констатировал руководитель лаборатории структурных исследований РАНХиГС Алексей Ведев. Однако чиновники берут на себя огромную ответственность, определяя конкретные проекты, которые сформируют будущее страны.

Стратегия социально-экономического развития – это проектная деятельность, по сути, продолжающая дело нацпроектов, отметил директор ИНП РАН Александр Широков. Причем каждая из инициатив прошла многоступенчатый отбор как на уровне ведомств и экспертного сообщества, так и на уровне профильных вице-премьеров. Безусловно, реализация подобных проектов

внесет свой вклад в развитие экономики России, однако детальную оценку ему еще предстоит дать, отметил эксперт.

<https://iz.ru/1175300/ekaterina-vinogradova/strategiia-i-praktika-proryvnye-proekty-kabmina-oboidutsia-v-56-trln>

ИЗВЕСТИЯ; МАКСИМ ТАЛАВРИНОВ; 2021.06.08; КЕЙС ОТКЛАДЫВАЕТСЯ: АВИАКОМПАНИИ ПРОСЯТ ОТЛОЖИТЬ «ПРОПИСКУ» САМОЛЕТОВ В РОССИИ; БОЛЕЕ 700 ВОЗДУШНЫХ СУДОВ ОТЕЧЕСТВЕННЫХ ПЕРЕВОЗЧИКОВ ЗАРЕГИСТРИРОВАНЫ В ИНОСТРАННЫХ РЕЕСТРАХ

Российские авиакомпании попросили отложить введение запрета на регистрацию самолетов в реестрах иностранных государств. Об этом «Известиям» рассказал источник, близкий к **Минтрансу**, информацию подтвердил глава Smartavia Сергей Савостин. По данным **Росавиации**, за рубежом зарегистрированы больше 700 российских самолетов, из-за этого бюджет страны ежегодно теряет до \$50 млн. Представители бизнеса опасаются, что из-за запрета не смогут взять новые суда в лизинг у иностранных компаний и будут вынуждены приобретать лайнеры на вторичном рынке. Эксперты же отмечают, что сегодня «прописка» самолетов в родной стране – общепринятая норма, но условия для выгодной регистрации лайнеров в России возможны только после гармонизации нормативно-правовой базы с международной.

Сменить регистрацию

Российские авиакомпании, оперирующие взятыми в лизинг иностранными самолетами, могут столкнуться с проблемой формирования своего флота после ввода запрета регистрировать машины в реестрах других государств, сказал «Известиям» гендиректор Smartavia Сергей Савостин.

– Мы видим вероятные последствия при принятии таких решений в невозможности подписания новых контрактов с иностранными лизингодателями и расширении флота авиакомпании воздушными судами иностранного производства. В текущем режиме у лизингодателей, которые регистрируют суда в основном на Бермудах, не предусмотрена возможность перевода регистрации в РФ, – заявил он.

Smartavia попросила **Росавиацию** перенести ввод запрета с 2023 года на более поздний срок, чтобы создать механизмы, учитывающие интересы государства и авиакомпаний, уточнил Сергей Савостин. Другие перевозчики также обратились к регулятору с просьбой об отсрочке, сообщил источник «Известий», близкий к **Минтрансу**. Сами компании он не назвал.

– От того, как технически будет решен вопрос регистрации самолетов в российском реестре, зависит работоспособность всех авиакомпаний. Пока он решен таким образом, что не позволит нам развиваться. Должны быть

выработаны меры, шлюзы и возможности, чтобы все компании продолжали работать конкурентно на рынке, – добавил собеседник «Известий».

В мае **Росавиация** просила перевозчиков оценить возможные финансово-экономические последствия от ввода запрета на регистрацию самолетов за рубежом с 2023 года. Сам регулятор не увидел рисков для эксплуатантов, сказано в письме замглавы ведомства Алексея Новгородова в адрес авиакомпаний (есть у «Известий»). Как писали СМИ, по меньшей мере три перевозчика направили свои возражения.

Минтранс осуществляет комплекс мероприятий по переводу воздушных судов отечественных перевозчиков в госреестр, сказал «Известиям» представитель ведомства, не раскрыв подробности. Перевод предполагается осуществить путем создания привлекательных и конкурентоспособных условий нахождения воздушных судов в российском реестре, отметили в министерстве. На конец мая более 740 самолетов российских авиакомпаний были зарегистрированы в иностранных реестрах, следует из данных **Росавиации**. По информации ведомства на конец 2020 года, всего в стране 2,6 тыс. гражданских судов.

Вопрос экономики

Основные риски при вводе запрета понесут собственники самолетов – лизинговые компании, сказал «Известиям» гендиректор «ВТБ Лизинг» и председатель совета НП «Лизинговый союз» Дмитрий Ивантер. У компаний появятся убытки, которые не удастся покрыть даже через значительное повышение ставок, считает он. Запрет снизит стоимость судна на рынке относительно таких же самолетов в международном правовом поле, в результате чего на вторичном рынке потенциальных покупателей для него станет гораздо меньше, объяснил он.

– Этот риск сразу будет учитываться в стоимости лизинга нового самолета для авиакомпаний. В итоге российские перевозчики будут использовать только самолеты со вторичного рынка, так как это намного дешевле. Парк авиационной техники российских компаний будет стареть, что негативно отразится на качестве перевозок на внутреннем рынке, – спрогнозировал Дмитрий Ивантер.

Для российского рынка поставка воздушных судов лизингодателями может быть существенно сокращена ввиду повышения рисков и снижения маржинальности таких сделок, указал он, уточнив, что компания сейчас не рассматривает авиаотрасль с точки зрения новых сделок.

С одной стороны, правильно, когда страна, у которой есть свой воздушный флот, хочет контролировать процесс управления самолетами, а также получать экономическую отдачу от использования судов на своей территории, считает Дмитрий Ивантер. С другой стороны, это желание

сейчас разбивается об экономику отрасли и в первую очередь стоимость лизинга, поскольку значительная часть самолетов российских компаний находится сейчас в операционной аренде, добавил он.

– Необходимо создать конкурентные и привлекательные условия для авиакомпаний, чтобы они использовали российский реестр. Для этого требуется серьезная работа по внедрению международных стандартов в нашей стране. Реализация этого проекта возможна только при сильной лидирующей роли **Росавиации**. Необходимо присоединиться к международным стандартам и утвердить их в России, согласовав с другими национальными нормативными актами и регламентами, – отметил Дмитрий Ивантер.

По его словам, на рынке СНГ есть прецеденты, когда страны бывшего СССР присоединялись к международным правилам в срок от полутора лет.

Регуляторное поле

Сегодня нормой считается ситуация, когда воздушные суда регистрируются в национальном реестре, сказал главный эксперт Центра экономики транспорта ВШЭ Федор Борисов. При этом, по его словам, устанавливать жесткие ограничения смысла нет.

– Российская нормативно-правовая база не гармонизирована с большинством законодательств мира, она непонятна для лизингодателей – это основная проблема перевода самолетов в госреестр. Воздушное судно, оказываясь в российском реестре, выпадает из регуляторного международного поля. Потом его нормально продать без большого дисконта и тяжелой формы технического обслуживания можно только в России, потому что для мира придется снова подтверждать его соответствие летной годности, – указал эксперт.

При этом в **Росавиации** утверждали, что российская система поддержания летной годности соответствует международным стандартам. О необходимости прекратить все разговоры о несоответствии отечественной системы говорил еще в 2017 году экс-заместитель руководителя ведомства Михаил Буланов.

<https://iz.ru/1175564/maksim-talavrinov/keis-otkladyvaetsia-aviakompanii-prosiat-otlozhit-propisku-samoletov-v-rossii>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА - ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; ВЛАДИМИР БАРШЕВ; 2021.06.08; ПРАВИЛА ЖДУТ ПЕРЕМЕНЫ; ПРАВИЛА ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ ПРЕДЛОЖЕНО СДЕЛАТЬ ЗАКОНОМ

Правила дорожного движения должны стать законом, а не утверждаться постановлением правительства. Инвалиды должны получить право бесплатной парковки на любых местах, а не только на тех, которые выделены

для них специально. Для скрывшихся с места аварии помимо лишения прав должно быть предусмотрено альтернативное наказание в виде штрафа, а то и предупреждения. Эти предложения в виде законопроектов будут продвигаться в Госдуме следующего созыва.

На итоговом заседании «автомобильной» рабочей группы Экспертного совета Комитета Госдумы по труду, социальной политике и делам ветеранов озвучены идеи, которые будут продвигаться, когда Госдума возобновит работу.

Как сообщил на заседании глава комитета Ярослав Нилов, Правила дорожного движения должны быть не нормативным актом, а законом. По его мнению, как показывает практика, сейчас изменения в правила затягиваются, в результате они безнадежно устаревают и не отвечают современным вызовам и требованиям. При рассмотрении его депутатами учитывалась бы также специфика регионов.

Депутат еще раз подчеркнул, что в закон необходимые изменения вносились бы быстрее, чем это делается при изменении документа, утвержденного постановлением правительства.

Именно необходимость оперативного внесения изменений в правила была главным аргументом МВД против того, чтобы сделать их законом. Однако, как показывают последние события, похоже, исправить закон, если это понадобится, легче и быстрее, чем правила. Ведь правила теперь стали неприкасаемыми. В них нельзя вносить изменения, а можно только полностью переиздать документ целиком.

Законопроект о том, чтобы правила сделать законом, уже внесен в Госдуму.

Эксперты также озвучили необходимость разрешить парковать машины инвалидов или тех, кто их перевозит, бесплатно на любых парковочных местах. А не только на тех, которые обозначены знаком «Инвалид». Сейчас, если инвалид не нашел свободного места под таким знаком и припарковался на свободном, но платном, он должен платить. В то же время, например, в столице, многодетные вовсе освобождены от оплаты парковки. Эксперты считают, что на стоянках места для инвалидов должны быть выделены. Но если они заняты, то инвалиды должны иметь право бесплатно парковаться и на других свободных местах.

Кстати, в довесок к этому предложению представитель мотосообщества Андрей Иванов предложил ввести понятие «временный инвалид». Для людей, которые инвалидами не являются, но получили травму, из-за которой могут перемещаться только в инвалидной коляске или на костылях, но при этом пользуются автомобилем. Идея была поддержана.

Также предложено предусмотреть для тех, кто скрылся с места ДТП, альтернативное наказание в виде штрафа или предупреждения. Сейчас за это нарушение предусмотрено только лишение прав.

Проблема заключается в том, что не всегда человек специально скрывается. Бывает, он не заметил аварии, если буквально слегка чиркнул по зеркалу или бамперу другого автомобиля. Но оставшуюся тонкую царапину ему предъявляют как серьезный ущерб и из-за нее лишают прав.

Сейчас даже новый способ мошенничества начал формироваться: ночью злоумышленники царапают машину, потом имитируют ДТП. А видеозапись «аварии» продают попавшимся на удочку за большие деньги.

<https://rg.ru/2021/06/07/pravila-dorozhnogo-dvizheniia-predlozhenno-sdelat-zakonom.html>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА - ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; ВЛАДИМИР БАРШЕВ, ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2021.06.08; ВЫЕЗД ПОСЛЕ ОПЛАТЫ; ИНОСТРАННЫМ ПЕРЕВОЗЧИКАМ, ЗАДОЛЖАВШИМ ШТРАФЫ, ЗАКРОЮТ ВЫЕЗД

Иностранные перевозчики не смогут выехать за пределы России, если не оплатили накопленные здесь штрафы. Вступили в силу поправки в Закон «О государственном контроле за осуществлением международных автомобильных перевозок и об ответственности за нарушение порядка их выполнения».

Теперь зарубежные транспортные компании будут проверять при прохождении таможни. Выявленные неоплаченные штрафы придется уплатить в пределах времени, отведенного на прохождение таможенного контроля. Иначе перевозчик должен будет покинуть пункт пропуска и остаться на территории России.

Ранее, 8 декабря прошлого года, вступили в силу другие поправки в этот же закон. Согласно им если при въезде в Российскую Федерацию транспортного средства, принадлежащего иностранному перевозчику, в пункте пропуска через государственную границу выявлен факт неуплаты административного штрафа, наложенного за правонарушение, ранее совершенное на территории России с использованием этого автомобиля, дальнейшее его движение по стране допускается только после уплаты этого штрафа.

Иностранный перевозчик или лицо, действующее от его имени, в течение трех часов с момента прибытия автомобиля в пункт пропуска через государственную границу должен уплатить задолженность по административным штрафам. В противном случае - принять меры по выезду транспортного средства с территории Российской Федерации.

До вступления в силу этих поправок иностранным компаниям удавалось избегать штрафных санкций за различные нарушения на российских дорогах.

Как и простым водителям-иностранцам. Но теперь, что называется, все ходы и выходы перекрыты. Нарушил - плати. Или выезд запрещен. Это, кстати, стандартная практика, распространенная в Европе. Причем в некоторых случаях страны конкурируют за сбор штрафов. Так, например, проезжая через Германию во Францию, дальнбойщики, если нарушили режим труда и отдыха, стремятся заплатить за это нарушение еще на территории Германии. Это дешевле, чем во Франции.

Как рассказал «РГ» представитель отрасли, в России в зависимости от направления на долю зарубежных перевозчиков приходится около 50% рынка всех перевозок. Больше всего зарубежных компаний-перевозчиков - из Беларуси и Польши.

<https://rg.ru/2021/06/07/zadolzhavshim-shtrafy-inostrannym-perevozchikam-zakroiut-vyezd.html>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА - ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; ВЛАДИМИР БАРШЕВ, НАТАЛЬЯ КОЗЛОВА; 2021.06.08; ПЕШЕХОДНЫЙ ПЕРЕЕЗД; БЕЗЗАЩИТНОЕ СООБЩЕСТВО ПЕШЕХОДОВ ОКАЗАЛОСЬ ПОД УГРОЗОЙ НАПАДЕНИЯ ЭЛЕКТРОСАМОКАТОВ

На днях телепрограмма «Главная дорога» провела краш-тесты с электросамокатами. В первом случае каскадер совершил наезд на оснащенный датчиками манекен, имитировавший пешехода. Во втором случае сам каскадер был увешан датчиками и совершил столкновение с автомобилем. В первом случае основной удар пришелся в пах и живот манекена. На живот пришелся удар 7,5 g. Это соответствует удару боксера. На ребра пришлось 37 g. Это соответствует последствиям средней аварии «Формулы 1». У каскадера же после столкновения с автомобилем на животе зафиксировано 7 g. На коленях и плечах - от 10 до 15 g. То есть в три раза меньше, чем у манекена.

Результаты испытаний напрочь опровергают нередко звучащие в последнее время идеи о том, что, в принципе, на электросамокатах по городским тротуарам ездить можно. Но - медленно, не быстрее чем со скоростью 20 км/час. Как пояснил корреспонденту «РГ» руководитель телепрограммы Илья Скрыбин, краш-тест показал, что выпускать такой транспорт на тротуар просто опасно для пешеходов, грозит им тяжелыми травмами. Надо снижать скорость, причем не до 20 км/ч, а до пешеходной.

Подобные предложения в последнее время приходится слышать достаточно часто. В том числе и от руководителей, отвечающих за организацию дорожного движения в городах. Звучит это примерно так: «Электросамокат должен двигаться по тротуару со скоростью людского потока».

Но ведь человек покупает или берет в аренду такое средство передвижения как раз для того, чтобы, находясь в «людском потоке», двигаться вовсе не с его скоростью. Опережать. В этом-то все и дело.

И в итоге выходит, что по нашим улицам носятся самые настоящие болиды. Умножим 20 км/час на средний вес самокатчика - скажем, 80 килограмм. И получается сила удара при столкновении с пешеходом почти как у пушечного ядра. У нас что, война на улицах?

И самое страшное, что такие удары чаще всего приходится на детей. Что вполне объяснимо. Они не так заметны в «людском потоке» как взрослые, да и движения их менее предсказуемы.

Вот мрачная статистика последнего времени: 9 мая: город Колпашево, электросамокат сбил 5-летнего мальчика, ребенок в больнице. 21 мая, Москва: электросамокатом сбита 5-летняя девочка, потребовалась медпомощь. 1 июня, Санкт-Петербург, в парке сбит 4-летний мальчик, госпитализирован. 2 июня, Санкт-Петербург, электросамокатом сбита 4-летняя девочка, ребенок госпитализирован.

Список открыт.

И ведь нельзя сказать, что власти не обращают внимания на угрожающую ситуацию. Следственный комитет РФ, к примеру, взял под особый контроль расследование всех случаев наездов электросамокатов на детей. В Санкт-Петербурге Главное следственное управление забирает себе из полиции все преступления электросамокатчиков. Начеку полиция.

Но все эти действия не могут по определению радикально переломить сложившуюся ситуацию с электросамокатами. Потому что задача следователей и полицейских - в первую очередь бороться с последствиями, а не с причинами. А вот бороться с причинами пока получается не очень.

Нет, недостатка в предложениях как лучше упорядочить движение электросамокатов не наблюдается. Скорее, их становится все больше. Но вот беда, итогом изучения таких инициатив чаще всего становится вывод: претворить их в жизнь либо крайне сложно, либо - невозможно в принципе.

Например, активно выдвигаются предложения ограничить их скорость передвижения. Но как это технически сделать - не вполне ясно. Или же - назвать электросамокаты мопедами и пустить их на дорогу. Но, по мнению экспертов, это опасно из-за маленьких самокатных колес.

Члены одной авторитетной общественной организации предложили и вовсе оснастить госномера и электросамокаты, и сигвеи, и моноколеса, и прочие подобные устройства для передвижения.

Как было сказано в сообщении пресс-службы этой организации,- «высокая скорость передвижения данных транспортных средств значительно увеличивает риски причинения вреда пешеходам и их имуществу, а отсутствие адекватного правового регулирования затрудняет возмещение вреда». Вскоре, правда, выяснилось, что у сигвеев и моноколес нет такого места, куда можно было бы повесить номерной знак.

И таких предложений и идей в последнее время представлено весьма немало. Общее у всех одно: они продиктованы благородными порывами и их практически невозможно реализовать. Поскольку для этого необходимо внести изменения в Правила дорожного движения. А это - почти неразрешимая задача. Дело в том, что, согласно постановлению правительства, в них нельзя вносить изменения.

Можно только полностью переиздать весь документ, включая все приложения к нему, основные положения по допуску транспортных средств к эксплуатации, а также перечень неисправностей и условий, при которых эта эксплуатация запрещена. Это - огромный документ, который быстро не поправишь. По сути, постановлением правительства запрещено менять Правила дорожного движения.

Что касается регистрации и выдачи номеров на электросамокаты, то это регулируется не Правилами дорожного движения, а законом о безопасности дорожного движения, а также законом о регистрации транспортных средств. На электросамокатах номера поставить можно. Но для этого их необходимо отнести к мотоциклам. А сейчас, они относятся к мопедам. А на мопедах номера не предусмотрены законом...

Есть еще одно, радикальное предложение, создать в городах инфраструктуру для самокатов всех видов, велосипедов и прочего малоколесного транспорта. Проще говоря, велодорожки. А до их появления все электросамокаты запретить как класс. Но и оно вряд ли пройдет. Индустрия производства, продажи и сдачи в аренду таких средств передвижения, уже стала весьма крупным бизнесом.

<https://rg.ru/2021/06/07/krash-test-pokazal-opasnost-elektrosamokatov-dlia-peshehodov.html>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; НАТАЛИЯ ЯЧМЕННИКОВА; 2021.06.08; НАУЧНЫЙ ПОДЛЕТ

Дроны все активнее завоевывают российское небо. Из-за пандемии в разы выросла доставка товаров, еды, почты роверами и квадрокоптерами. Автоматы научились многому: перевозить стандартные грузовые контейнеры, проводить авиамониторинг, искать заблудившихся в лесу... А в воздух уже поднимаются прототипы для пассажиров. Как, где и чему учат

пилотов для беспилотников? Об этом корреспондент «РГ» беседует с ректором Московского государственного технического университета гражданской авиации Борисом Елисеевым.

Борис Петрович, насколько я знаю, ваш вуз начал системную подготовку операторов для беспилотников?

Борис Елисеев: Да, это так. Разработаны, утверждены и реализуются программы дополнительной профессиональной подготовки специалистов и инструкторов по управлению и эксплуатации беспилотных авиационных систем, включающих одно или несколько воздушных судов с взлетной массой до 30 кг. Уже прошли обучение несколько десятков человек. Есть у вуза и договор о сотрудничестве с одним из ведущих производителей беспилотных систем.

Совместно с **Росавиацией** разработана типовая программа по данному направлению подготовки. После утверждения она может быть использована авиационными учебными центрами гражданской авиации.

Идея беспилотника подразумевает как полное управление искусственным интеллектом, так и управление «с земли». Пилот - оператор дрона и пилот самолета несут равную ответственность за безопасный полет?

Борис Елисеев: Безусловно. Пилот беспилотника, как и командир самолета или вертолета, должен обладать знаниями в области воздушного права, производства и планирования полетов, производственных нагрузок, аспектов человеческого фактора, метеорологии, навигации, процедур эксплуатации, принципов полета и радиотелефонной связи. Отсюда - серьезнейшая учебная программа.

Но к этому пришли не сразу?

Борис Елисеев: Еще в 2013 году одна российская компания начала серийное производство дронов-доставщиков. И уже тогда мы оценили новацию. Стало понятно: это одна из наиболее перспективных ниш современного авиарынка. Поэтому университет, тщательно все взвесив, приступил к разработке целого ряда специальных проектов. Так, сегодня успешно работает наш научно-образовательный центр беспилотных авиационных систем (БАС) и робототехники, в котором проводятся лекции, мастер-классы и практические занятия по моделированию и программированию беспилотников.

Это инженерная образовательная площадка, где наши ребята участвуют в реальных научных исследованиях. Здесь идет реализации в «железе» дипломных проектов, связанных с беспилотными авиационными системами. Успехи? Команда центра одержала победу в международном соревновании по программированию квадрокоптеров CopterHack 19. И это в турнире, где

участвовали более полусотни команд из программистов, инженеров, конструкторов и пилотов дронов.

Современные беспилотники - это не столько коптеры на радиоуправлении, сколько суперроботы, работающие на сложном программном обеспечении?

Борис Елисеев: Именно. Поэтому имея богатый опыт в подготовке программистов для авиации, МГТУ ГА успешно справляется и с этой задачей.

Видела беспилотные летательные системы ваших студентов на Национальной выставке и форуме инфраструктуры гражданской авиации NAIS 2021. Впечатляют. А новая специальность по технической эксплуатации беспилотников уже появилась?

Борис Елисеев: В гражданской авиации появление любой новой образовательной программы - целое событие. В новом учебном году в рамках направления подготовки «Техническая эксплуатация летательных аппаратов и двигателей» начнем реализацию нового модуля - «Техническая эксплуатация беспилотных авиационных систем».

Недавно ваш вуз отметил свое 50-летие. Начинаясь когда-то как филиал Киевского института инженеров гражданской авиации, он превратился сегодня в крупнейший университетский комплекс.

Борис Елисеев: У нас обучаются и работают более 15 тысяч человек. Корпуса и учебные аэродромы шести филиалов разбросаны от Москвы до Иркутска и Ростова-на-Дону. Более 50 тысяч выпускников круглосуточно обеспечивают технологическую безопасность полетов пассажирских воздушных судов.

МГТУ ГА «прирос» четырьмя авиационно-техническими колледжами. Как они себя чувствуют?

Борис Елисеев: Мы очень бережно относимся к среднему профессиональному образованию. К слову, сейчас специалисты с дипломами техника очень востребованы на рынке труда. Особенно в московском аэроузле.

Система управления университетским комплексом совершенствуется постоянно. Например, в Иркутске объединили филиал высшего образования и авиационно-технический колледж, присоединили авиационный учебный центр. Сгруппировали интеллектуальные ресурсы и материальную базу. Приобрели самые современные тренажеры, включая Boeing и Airbus. Сейчас Иркутский филиал вуза - полноценный региональный институт в Прибайкалье, который успешно готовит авиационные кадры для Сибири и Дальнего Востока России. И, кстати, недавно там лицензирована образовательная программа среднего профобразования «Эксплуатация беспилотных авиационных систем».

Технологии меняются стремительно. Университет успевает за изменениями?

Борис Елисеев: А как иначе? Мы готовим инженера и специалиста, базовые знания которого позволят освоить технику, что поступит в эксплуатацию и через двадцать лет. Держим руку на пульсе всех новаций, касающихся авиатехники, аэронавигационных систем, программных продуктов и т.д. Стараемся оперативно что-то добавить к уже имеющимся программам, разрабатываем новые профили и специализации. Приобретение и закрепление навыков, профессиональная траектория должны быть непрерывными. Это то, на чем всегда стоял и стоит вуз.

Из-за пандемии мировая гражданская авиация переживает непростые времена. Говорят, отрасли, как никогда, нужны квалифицированные управленцы?

Борис Елисеев: Для нас главное - качественное обучение профессиональным навыкам, компетенциям. На всех уровнях: среднего профобразования, бакалавриата, специалитета. А управленческие навыки авиационный специалист может получить в магистратуре. Да, это узкое профессиональное образование в отличие от абстрактно-универсальных компетенций. За последние двадцать пять лет мне неизвестны факты приглашения универсальных специалистов в сфере управления из России в крупные зарубежные авиапредприятия. А вот пилотов с отечественной подготовкой, членов кабинных экипажей и линейных авиационных инженеров - более чем. Дополнительное профобразование, это вторая, не менее важная, составляющая подготовки полноценного авиаспециалиста, которая «преследует» его постоянно.

Непрерывность образования?

Борис Елисеев: Именно. В приложение к сертификату авиационного учебного центра МГТУ ГА, который выдается **Росавиацией**, внесена 151 программа. Все они недавно актуализированы. Учтены последние требования нормативной практики ИКАО. Правда, эти программы по-разному распределены по филиалам университета. Если в Егорьевском авиационном техническом колледже имени В. П. Чкалова реализуется 61 программа, то в Троицком филиале в Челябинской области - всего две. Все зависит от квалификации преподавателей и учебно-тренажерной базы.

Самый свежий пример. Пандемия сделала невозможным обучение специалистов на базе Bombardier в Монреале. И мы создали свою программу повышения квалификации, значительно улучшив методику. Уже состоялось вручение удостоверений первым слушателям.

То есть без прохождения дополнительной подготовки полноценным авиационным специалистом не стать?

Борис Елисеев: Диплома о высшем или среднем профессиональном образовании недостаточно. Это точно. Обязательно надо пройти подготовку в сертифицированном авиационном учебном центре (АУЦ) и иметь определенный стаж работы на авиапредприятии. Но мало кто знает, что человек с полным средним образованием, имеющий трехлетний практический опыт работы, может закончить АУЦ, получить соответствующий допуск. Это реальный путь в отличную рабочую профессию.

МГТУ ГА входит в международный рейтинг Ranking Web of Universities. Многие относятся к рейтингам скептически. А вы?

Борис Елисеев: Любой рейтинг - это своего рода международная табель о рангах. Всегда полезно знать, где ты находишься. Поэтому какой скепсис? Ranking Web of Universities - достаточно любопытный рейтинг: он измеряет объем веб-содержимого вуза (буквально количество страниц и выложенных файлов) и востребованность этого веб-контента (число внешних ссылок). В перечень, обновляемый два раза в год, входят 25 тысяч вузов из разных стран. Российских транспортных вузов там только два - МГТУ ГА и **Российский университет транспорта (МИИТ)**.

Наш вуз - один из учредителей Международной ассоциации авиационного и аэрокосмического образования ALICANTO. Внесен в реестр Международной организации гражданской авиации (ИКАО). На днях оттуда в университет пришло письмо. Предлагается 30 онлайн-бесплатных международных программ для обучения молодых авиационных специалистов, 230 стипендий и 14 грантов.

Какую работу вы считаете перспективной для себя как ученого?

Борис Елисеев: Это серьезная динамика развития национального законодательства о регулировании деятельности беспилотной авиации. В марте, на 222-й сессии Совет ИКАО принял новые документы, обеспечивающие значительный прогресс в области международной безопасности полетов и интероперабельности дистанционно пилотируемых авиационных систем.

Новые положения вступят в силу 12 июля 2021 года и будут применяться с 26 ноября 2026 года. Наиболее важные из них относятся к Приложению 8 к Чикагской конвенции «Летная годность воздушных судов» и охватывают требования по сертификации дистанционно управляемых самолетов и вертолетов. Это обеспечит базовый уровень требований, который страны могут использовать для сертификации беспилотников, используемых в международных грузовых перевозках или авиационных работах. В будущем деятельность будет касаться перевозок пассажиров, а также более

современных возможностей, которые, несомненно, появятся в сфере городской авиационной мобильности.

Так что будет очень много работы для российских авиационных юристов - управленцев по приведению в соответствие национальной системы правовых норм. Законов и подзаконных актов, ведомственных и локальных распорядительных документов.

А о чем мечтает ректор?

Борис Елисеев: Честно? О возрождении в вузе военной подготовки. До 2008 года к диплому МГТУ ГА «прилагались» погоны лейтенанта ВВС. Потом это упразднили. А ведь выпускники вуза, отлично разбирающиеся в техническом обслуживании воздушных судов, в любой момент могут быть востребованы в Воздушно-космических силах, и не обязательно с офицерским званием. И навыки управления беспилотниками им очень даже могут пригодиться.

<https://rg.ru/2021/06/08/v-rossii-nachali-gotovit-pilotov-dlia-legkih-dronov.html>

ВЕДОМОСТИ; АНАСТАСИЯ ЛЬВОВА, ВЕРА КУЗЬМИНА; 2021.06.08; АВИАКОМПАНИИ ЗАЯВИЛИ РЕКОРДНОЕ КОЛИЧЕСТВО РЕЙСОВ НА КУРОРТЫ ЧЕРНОГО МОРЯ; НА ВОЗРОСШЕМ ПОТОКЕ ТУРИСТОВ ЗАРАБОТАЕТ ЧАСТНЫЙ СЕКТОР

Российские авиакомпании заявили рекордное количество рейсов на курорты Черного моря, а также в Калининград и Санкт-Петербург летом этого года, следует из данных аэропортовых операторов, с которыми ознакомились «Ведомости». По этим направлениям будет в среднем в 2–3 раза больше рейсов, чем летом 2019 г. При том что и в «доковидный» авиакомпании ставили рекорды по числу перевезенных пассажиров.

Из крупнейшего столичного аэропорта «Шереметьево» количество рейсов в Анапу, Геленджик, Симферополь и Сочи (и обратно) вырастет в 1,5–2 раза в сравнении с июнем – августом 2019 г., в Калининград – на 11%. По этим пяти направлениям (и обратно) за три летних месяца из «Шереметьево» слетают 2,6 млн пассажиров, прогнозируют в **пресс-службе** аэропорта.

«Основной фактор роста перевозок – сохранение ограничений на международных направлениях, включая традиционно популярные у россиян Турцию, Египет, Европу», – говорит представитель хаба.

Из «Домодедово» рейсы на юг и в Калининград этим летом будут выполнять на 90% чаще, чем в 2019 г., сообщила **пресс-служба** аэропорта. Так, в Сочи перевозчики будут летать 170 раз в неделю (против 80 в 2019 г.), в Симферополь – 193 (было 125 рейсов), в Геленджик – 53 (было 10 рейсов), в Анапу – 87 (2019 г. – 59 рейсов). Даже в прохладный Калининград будет выполняться 77 рейсов в неделю, тогда как в 2019 г. на этот берег Балтики производилось 25 рейсов.

Аналогичная ситуация наблюдается и в региональных аэропортах. Например, почти по всем аэропортам холдинга «Аэропорты регионов» – Екатеринбург, Нижний Новгород, Новый Уренгой, Самара, Саратов – наблюдается рост рейсов на юг в 1,5–2 раза, сообщил представитель холдинга. По некоторым направлениям наблюдаются аномальные скачки – из Самары в Анапу будет выполняться восемь рейсов в неделю против одного в 2019 г.

По прогнозу холдинга «Аэродинамика» (объединяет аэропорты Краснодар, Анапы, Сочи и Владивостока), по трем курортным городам поток рейсов вырастет в 1,5 раза – до 1914 в неделю. В «Пулково» не смогли дать прогноз по загрузке на лето, представитель аэропорта сообщил об увеличении интенсивности полетов с мая по начало июня на 95%.

На сегодня, по данным **Росавиации**, открыто регулярное международное сообщение только с 43 странами мира. А продавать турпакеты на грузопассажирские рейсы (организованные для вывоза туристов и перевозок спецлиц, например дипломатов) **Росавиация** и Ростуризм запретили в конце прошлой недели. «S7 Airlines видит возросший интерес к межрегиональным маршрутам по России. Конечно, во многом это связано с ростом внутреннего туризма», – сообщила **пресс-секретарь S7** Ирина Дунькова. По ее словам, загрузка этих рейсов будет на уровне более 90%.

Летняя программа «Аэрофлота» также существенно интенсивнее, чем в 2019 г., сообщил «Ведомостям» представитель перевозчика Михаил Демин. «Мы ожидаем существенный рост – более чем в два раза – пассажиропотока по южным направлениям. Загрузка на рейсах традиционно превышает 80%», – добавил он.

Директор агентства «Авиапорт» Олег Пантелеев соглашается, что загрузка этих рейсов будет довольно высокой, но авиакомпаниям все равно не смогут на них заработать слишком много: «Из-за избытка предложения тариф на этих рейсах довольно низкий». Еще одна проблема наплыва такого количества туристов на юг – недостаток лицензированного гостиничного фонда, добавляет эксперт. «Тем, кто привык покупать пакетные туры, которые включают перевозку, гостиницу, сервис, предложения может быть недостаточно. Но частный рынок жилья – гостевые домики в стиле 90-х гг. прошлого столетия, частные дома, которые полностью в сером секторе, сдача в аренду квартир – развивается гораздо быстрее. Там сложностей быть не должно. В этой ситуации заработают те, чье предложение дефицитное – аэропорты, поставщики авиатоплива, другие сервисные службы, крупные гостиницы на побережье получают свое. «Частники» в июне пока не очень загружены, основной поток начнется в июле-августе», – прогнозирует Пантелеев.

«Места хватит всем туристам», – считает эксперт школы для отельеров Libra Hospitality School Анастасия Крумина. Гостиницы срочно строят новые корпуса, уплотняют номера, сдают жилье в наполовину отремонтированных зданиях, говорит она. С Круминой соглашается Майя Ломидзе, исполнительный директор Ассоциации туроператоров России (АТОР), по ее словам, нельзя говорить о том, что мест в гостиницах на Черноморском побережье нет. В первую очередь закрылись продажи в дорогих объектах «4–5 звезд», пользующихся высоким спросом у туристов, указывает Ломидзе. Весь вопрос в том, что оставшиеся места у туристов не пользуются спросом, объясняет представитель АТОР: «Вакантными остались номера в бюджетных заведениях и заведениях среднего ценового уровня, где стоимость на койко-место сильно завышена и не соответствует предложенному уровню обслуживания, в результате туристы не хотят останавливаться в таких заведениях».

«Наш курорт заполнен на уровне 2019 г., показатель по загрузке в июле – августе будет на уровне 95%, а в сентябре – на уровне 94%», – говорит Самвел Саруханян, генеральный директор Mriya Resort & SPA (Ялта). «Спрос на проживание в Крыму в этом году выше на 40–50%, чем в прошлом году», – добавляет он. При этом средств размещения становится больше, но они не успевают за растущим спросом, по этой причине остается высокой туристическая нагрузка на частный сектор, отмечает Саруханян. При этом, по словам Круминой, в этом году сезон будет более длительным, с мая по ноябрь, многие туристы показали готовность приехать на курорт еще до начала пляжного сезона или уже ближе к его завершению.

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2021/06/07/873300-aviakompanii-rekordnoe>

ИЗВЕСТИЯ; 2021.06.07; ХУСНУЛЛИН РАССКАЗАЛ О РАЗВИТИИ ДОРОГ ДЛЯ БЕСПИЛОТНИКОВ В РОССИИ

В России намерены активно развивать дороги для беспилотных автомобилей. Об этом 7 июня рассказал **вице-премьер РФ Марат Хуснуллин**.

Как отметил **вице-премьер**, кольцевая автомобильная дорога в Москве уже готова к беспилотникам. Кроме того, движение беспилотных автомобилей уже может осуществляться на трассе М-11 до Санкт-Петербурга.

«На сегодняшний день мы не сможем перевозить миллионы тонн грузов по воздуху по себестоимости. Поэтому альтернатива – только «железка» и автомобильная дорога, причем не только скоростная, но и беспилотная. В этом мы продвинулись на шаг вперед, чем другие в мире», – сказал **Хуснуллин** в интервью RTVI, которое было опубликовано в YouTube.

Хуснуллин добавил, что строящаяся трасса Европа – Западный Китай по плану также должна быть пригодна использования беспилотников.

<https://iz.ru/1175433/2021-06-07/khusnullin-rasskazal-o-razvitii-dorog-dlia-bespilotnikov-v-rossii>

ТАСС; 2021.06.08; КОМИССИЯ ПРИНЯЛА В ЭКСПЛУАТАЦИЮ ПУНКТ ВЗИМАНИЯ ПЛАТЫ НА МЕЖДУНАРОДНОМ МОСТУ ЧЕРЕЗ АМУР

Межведомственная комиссия приняла в эксплуатацию пункт взимания платы на международном автомобильном мосту через реку Амур между Благовещенском и китайским городом Хэйхэ. Об этом во вторник сообщает **пресс-служба** правительства региона.

«На площадке международного моста через Амур межведомственной комиссией принят в эксплуатацию пункт взимания платы. Тестирование системы оплаты прошло месяц назад», – говорится в сообщении.

Как отметил губернатор Амурской области Василий Орлов, слова которого привели в **пресс-службе**, «инфраструктурное функционирование автомобильного погранперехода полностью обеспечено». «Мост готов к эксплуатации. Сейчас мы ограничены пандемией, как только санитарно-эпидемиологическая ситуация стабилизируется, мы совместно с китайскими партнерами запустим переход», – сообщил он.

Работа пункта взимания платы будет осуществляться в автоматизированном, полуавтоматизированном и ручном режимах. В автоматизированном режиме полоса работает без участия оператора-кассира (с помощью наружного устройств приема оплаты). Полуавтоматизированный режим предполагает участие оператора. В ручном режиме оплату принимает на полосе кассир-оператор.

Оплата за проезд по мостовому переходу на российском пункте принимается в рублях и может производиться тремя способами: наличными денежными средствами, банковской картой или через электронное средство платежа – бесконтактную смарт-карту.

В **пресс-службе** отметили, что правительство Амурской области ведет переговоры с народным правительством города Хэйхэ по доработке требований и рекомендаций по обустройству зоны нового автомобильного **пункта пропуска** на соответствие санитарно-эпидемиологическим требованиям.

<https://tass.ru/obschestvo/11592339>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА - ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; МАРИЯ ВОЛКОВА, ТАТЬЯНА ПАВЛОВСКАЯ; 2021.06.08; ПОЛНЫЙ ВПЕРЕД!; НА РЕКЕ И НА МОРЕ

Почти в три раза сумели сократить время выпуска «Валдая 45Р» в Центральном конструкторском бюро по судам на подводных крыльях имени Р. Е. Алексеева. Этот теплоход предназначен для скоростных перевозок пассажиров.

Спущенное на воду в 2017 году оно стало значимым событием для всей страны. В этом году их должно быть еще шесть: первое уже готово, сейчас проходит ходовые испытания, а затем отправится курсировать между Казанью и Чебоксарами. Инструменты бережливого производства на предприятии помогают внедрять специалисты регионального центра компетенций. В прошлом году было выбрано топ-5 решений, влияющих на выработку: в результате весь процесс удалось ускорить на 35 дней. На 10 процентов - брак при сварке швов теплохода. А региональные субсидии помогли купить новое оборудование. Предприятия могут компенсировать до половины затрат, но не более 5 миллионов рублей. Нижегородская область, кстати, вышла на первое место в стране по числу предприятий-участников нацпроекта «Производительность труда».

«Если хорошо подумать, то возможности для повышения выработки валяются буквально под ногами, - замечает старший руководитель проектов Федерального центра компетенций Алексей Голубев. - Мы, к примеру, начертили и измерили путь прохождения комплектующих от поступления на склады до отгрузки готовой продукции. Оказалось... это более 15 тысяч метров. И определили, как можно значительно сократить этот путь». Так началось внедрение бережливых технологий на «Окской судовой верфи» в Навашино. Она стала первым нижегородским предприятием, которое получит поддержку в рамках нацпроекта. Здесь создана рабочая группа, которая уже прошла обучение по основам бережливого производства. Несколько работников получают статус тренеров и смогут обучать коллег. Это позволит сформировать культуру непрерывных улучшений на производстве. Продолжается и диагностика предприятия, на котором строят сухогрузы, нефтеналивные и рыболовецкие суда.

Подключилось к нацпроекту и ПАО «Новороссийский морской торговый порт». В него входят крупнейшие порты России на Черном и Балтийском морях. На вопрос, что позволяет сократить в порту время на погрузку судна, директор по развитию бизнеса Рашид Кудяев стал перечислять: «Во-первых, поощрение инициативы сотрудников, активное вовлечение их в те системные изменения. Во-вторых, сокращение времени на подачу сепарации в трюм. В-третьих, оптимизация методов строповки вспомогательного оборудования, перемещения техники при начале работ. В-четвертых, стандартизация процессов приемки и выдачи перегрузочной техники и такелажа в работу.

Словом, оптимизация имеющихся ресурсов для нас теперь ключевые задачи». Как говорится: «Полный вперед!»

<https://rg.ru/2021/06/08/eshche-shest-teplohodov-valdaj-45r-spustiat-na-vodu-v-2021-godu.html>

РИА НОВОСТИ; 2021.06.07; ПРАВИТЕЛЬСТВО ВЫДЕЛИЛО СРЕДСТВА НА ПРОЕКТ ПО ПЕРЕВАЛКЕ СПГ НА КАМЧАТКЕ

Правительство РФ выделило 21 миллиард рублей на создание подходного канала к морскому перегрузочному комплексу СПГ на Камчатке, сообщил **премьер-министр Михаил Мишустин**.

«Правительство приняло решение о выделении более 21 миллиарда рублей на строительство подходного канала к морскому перегрузочному комплексу сжиженного природного газа на Камчатке», – сказал **Мишустин** на совещании с вице-премьерами в понедельник.

«Перевалка на Камчатке – ключевой объект для реализации нашей стратегии по увеличению поставок СПГ на рынки Азиатско-Тихоокеанского региона. Новый терминал позволит ежегодно перегружать более 20 миллионов тонн сжиженного природного газа», – добавил глава кабмина.

Проект реализует «Новатэк» через свою дочернюю структуру «Арктическая перевалка», которое также построит перегрузочный комплекс СПГ в Мурманской области. Правительство уже опубликовало постановление, согласно которому на проект на Камчатке выделяется 21,065 миллиарда рублей, из них 4,638 миллиарда – уже в 2021 году. Согласно приложению к постановлению, общая сметная стоимость строительства перегрузочного СПГ-комплекса на Камчатке составляет 25,907 миллиарда рублей.

«Средства направят на строительство подходного канала к морскому порту, где будет осуществляться перевалка. Длина сооружения – более 6 км. Начать его использование планируется в 2023 году. После ввода в эксплуатацию объект останется в федеральной собственности», – уточняется в сообщении кабмина.

Ожидается, что новый терминал позволит ежегодно перегружать около 21,7 миллиона тонн СПГ. Запуск терминала позволит диверсифицировать поставки российского СПГ, нарастить грузооборот в акватории Северного морского пути, а также удовлетворить коммунальные нужды Камчатского края, отмечает правительство.

<https://ria.ru/20210607/kamchatka-1735983257.html>

ТАСС; 2021.06.07; В АРХАНГЕЛЬСКОЙ ОБЛАСТИ ОТКРЫЛАСЬ ЛЕТНЯЯ НАВИГАЦИЯ НА СОЛОВКИ

Теплоход «Беломорье» из Архангельска в понедельник отправился в первый в 2021 году прямой рейс на Соловецкие острова, открыв летнюю навигацию на архипелаг. Об этом сообщили в **пресс-службе** правительства региона.

«В прямой рейс на Соловки отправился теплоход «Беломорье». Это первый рейс на архипелаг в этом году. Всего в ходе летней навигации «Беломорье» восемь раз совершит путешествие по маршруту Архангельск – Соловецкие острова – Архангельск», – говорится в сообщении.

С открытием навигации теплоход также будет ходить из Архангельска до других морских поселений – деревень Летний Наволок, Летняя и Зимняя Золотицы, Куя. Шесть рейсов запланировано к селу Койда. Время в пути судна составляет около суток. Завершить навигационный период планируется в сентябре.

<https://tass.ru/obschestvo/11587577>