



## Ежедневный мониторинг СМИ

30 МАЯ 2019

### СОДЕРЖАНИЕ

РИА НОВОСТИ; 2019.05.29; "РОСАТОМ" СОЗДАЕТ МЕЖДУНАРОДНЫЙ ОБЩЕСТВЕННЫЙ СОВЕТ СЕВМОРПУТИ.....	4
ИНТЕРФАКС; 2019.05.30; АКИМОВ ПОРУЧИЛ К СЕРЕДИНЕ ИЮНЯ ПРЕДСТАВИТЬ ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО РАЗВИТИЮ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ПОДМОСКОВЬЯ.....	4
ИНТЕРФАКС; 2019.05.29; ТЭО ПРОЕКТА ПО СТРОИТЕЛЬСТВУ II СЕВЕРОМУЙСКОГО ТОННЕЛЯ НАПРАВЛЕНО В МИНТРАНС РФ.....	5
ИНТЕРФАКС; 2019.05.29; КАТАСТРОФА SSJ-100 ВЫЯВИЛА ПРОБЛЕМЫ В АВИАОТРАСЛИ РФ, НЕ РЕШАЕМЫЕ ГОДАМИ - ЧАЙКА.....	6
ИНТЕРФАКС; 2019.05.29; СВЫШЕ 400 ГРАЖДАНСКИХ САМОЛЕТОВ В РФ ПЕРЕДЕЛАНЫ БЕЗ НЕОБХОДИМЫХ ИССЛЕДОВАНИЙ И СЕРТИФИКАЦИИ — ЧАЙКА .....	7
ИНТЕРФАКС; 2019.05.29; "АЭРОФЛОТ" ТРЕБУЕТ ОТ ХАБАРОВСКОГО ГУБЕРНАТОРА ФУРГАЛА ПОДТВЕРЖДЕНИЯ ОЗВУЧЕННОЙ ИМ ВЕРСИИ О ПРИЧИНАХ АВИАКАТАСТРОФЫ В "ШЕРЕМЕТЬЕВО" .....	7
ИНТЕРФАКС; 2019.05.29; МАНТУРОВ СЧИТАЕТ НЕПРАВИЛЬНЫМ ОЗВУЧИВАТЬ ВЕРСИИ КАТАСТРОФЫ SSJ100 ДО ЗАВЕРШЕНИЯ РАССЛЕДОВАНИЯ .....	8
ИНТЕРФАКС; 2019.05.30; МИНТРАНС ИЩЕТ ЗА 2,8 МЛРД РУБ. ПОДРЯДЧИКОВ СОЗДАНИЯ ИНФРАСТРУКТУРЫ ВОЗЛЕ Ж/Д ПОДХОДОВ КРЫМСКОГО МОСТА .....	8
ТАСС; 2019.05.29; В ДУМЕ СООБЩИЛИ, ЧТО ПЕРВЫЕ ПОЕЗДА ПО КРЫМСКОМУ МОСТУ ПОЕДУТ В МОСКВУ И САНКТ-ПЕТЕРБУРГ .....	9
ИЗВЕСТИЯ; ПАВЕЛ ПАНОВ; 2019.05.30; СОЛЬ НА ДРОНЫ: ОСЕНЬЮ НАЧНЕТСЯ ОБЯЗАТЕЛЬНАЯ РЕГИСТРАЦИЯ БЕСПИЛОТНИКОВ; ВЛАДЕЛЬЦЕВ БПЛА ОБЯЖУТ СТАВИТЬ АППАРАТЫ НА УЧЕТ В ТЕЧЕНИЕ ДЕСЯТИ ДНЕЙ С МОМЕНТА ИХ ПОКУПКИ .....	10
ТАСС; 2019.05.29; ИНВЕСТИЦИИ В ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ В РАМКАХ НАЦПРОЕКТОВ СОСТАВЯТ 184 МЛРД РУБЛЕЙ.....	11
ИНТЕРФАКС; 2019.05.29; ПАССАЖИРСКОЕ Ж/Д ДВИЖЕНИЕ ДО ПРИГОРОДА ЯКУТСКА БУДЕТ ЗАПУЩЕНО К АВГУСТУ - ЧИНОВНИКИ .....	11
ТАСС; 2019.05.29; СОВФЕД ОДОБРИЛ ЗАКОН ОБ ОБНУЛЕНИИ НДС НА АВИАПЕРЕВОЗКИ В ОБХОД МОСКВЫ.....	12
ТАСС; 2019.05.29; НА ФЕДЕРАЛЬНОЙ ТРАССЕ В ИРКУТСКОЙ ОБЛАСТИ ЛИКВИДИРУЮТ ПРОБЛЕМНЫЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ПЕРЕЕЗД .....	12
ИНТЕРФАКС; 2019.05.29; ПРАВИТЕЛЬСТВО ВНОСИТ НА РАТИФИКАЦИЮ В ДУМУ СОГЛАШЕНИЕ С КИТАЕМ ПО ПРИМЕНЕНИЮ НАВИГАЦИОННЫХ СПУТНИКОВЫХ СИСТЕМ ГЛОНАСС И BEIDOU.....	13
ИЗВЕСТИЯ; ДМИТРИЙ ЛАРУ; 2019.05.30; СОЮЗ ПОЛЕТЕЛ: КАК ИНТЕГРАЦИЯ ЕВРАЗЭС СТИМУЛИРОВАЛА РАЗВИТИЕ ЭКОНОМИК; НА САММИТЕ В НУРСУЛТАНЕ ОБСУДИЛИ УНИФИКАЦИЮ ЗАКОНОДАТЕЛЬНОЙ БАЗЫ, РЕГУЛИРОВАНИЕ В ФИНАНСОВОМ СЕКТОРЕ И ОБЩИЙ ТРУДОВОЙ СТАЖ .....	14
ИНТЕРФАКС; 2019.05.29; СТРАНЫ ЕВРАЗЭС ДОГОВОРИЛИСЬ РАСШИРИТЬ ПРИМЕНЕНИЕ ЭЛЕКТРОННЫХ ПЛОМБ ПРИ ТРАНЗИТЕ ТОВАРОВ - ФТС .....	16

КОММЕРСАНТЬ; ТАТЬЯНА ЕДОВИНА; 2019.05.30; КОНТИНЕНТАЛЬНЫЙ САМОКОНТРОЛЬ; ГЛАВЫ СТРАН ЕАЭС ПОДПИСАЛИ СОГЛАШЕНИЕ О ПРОСЛЕЖИВАЕМОСТИ ТОВАРОБОРОТА .....	16
ИНТЕРФАКС; 2019.05.29; РФ РАССМАТРИВАЕТ ВОПРОС ВЫДЕЛЕНИЯ МОНГОЛИИ КРЕДИТА В 100 МЛРД РУБ. НА РАЗВИТИЕ Ж/Д СЕТИ.....	17
ИНТЕРФАКС; 2019.05.29; ЗАПРЕТ НА ЭКСПЛУАТАЦИЮ BOEING 737 МАХ МОЖЕТ ОСТАТЬСЯ В СИЛЕ ЕЩЕ МИНИМУМ НА ДВА МЕСЯЦА - IATA .....	18
ВЕДОМОСТИ; ПАВЕЛ КАНТЫШЕВ, СВЕЛАНА ЯСТРЕБОВА, КСЕНИЯ БОЛЕЦКАЯ; 2019.05.30; ИСКУССТВЕННОМУ ИНТЕЛЛЕКТУ НУЖНЫ НАЛОГОВЫЕ ЛЬГОТЫ; НА СОВЕЩАНИИ У ВЛАДИМИРА ПУТИНА БУДЕТ ОБСУЖДАТЬСЯ НАЦИОНАЛЬНАЯ СТРАТЕГИЯ ИСКУССТВЕННОГО ИНТЕЛЛЕКТА .....	18
КОММЕРСАНТЬ; ЕВГЕНИЯ КРЮЧКОВА, НАДЕЖДА КРАСНУШКИНА, ДМИТРИЙ БУТРИН; 2019.05.30; ГОСУДАРСТВО СОБИРАЕТСЯ С БАЗАМИ; БЕЛЫЙ ДОМ ОДОБРИЛ КОНЦЕПЦИЮ НАЦИОНАЛЬНОЙ СИСТЕМЫ УПРАВЛЕНИЯ ДАННЫМИ .....	20
КОММЕРСАНТЬ; ЮРИЙ БАРСУКОВ; 2019.05.30; ОБСТОЯТЕЛЬСТВА ПОПАДАНИЯ ХЛОРОРГАНИКИ В РОССИЙСКУЮ НЕФТЬ ОСТАЮТСЯ НЕЯСНЫМИ И ПОРОЖДАЮТ КОНСПИРОЛОГИЧЕСКИЕ ВЕРСИИ; ХЛОР-МАЖОР; ПОСТРАДАВШИЕ ОТ «ДРУЖБЫ» ПОЛУЧИЛИ НЕФТЬ, НО ЖДУТ КОМПЕНСАЦИЙ .....	21
ИНТЕРФАКС; 2019.05.29; РЕЗЕРВУАРНЫЙ ПАРК ПОРТА УСТЬ-ЛУГА НЕ СОДЕРЖИТ НЕКОНДИЦИОННОЙ НЕФТИ - МИНЭНЕРГО .....	25
РБК; КСЕНИЯ НАЗАРОВА, ОЛЬГА АГЕЕВА; 2019.05.30; СТАРТУЮЩИЕ С НУЛЯ ЗАСЛУЖИЛИ НУЛЕВОЙ НАЛОГ; ГОСДУМА СМЯГЧИЛА УСЛОВИЯ СПЕЦИАЛЬНЫХ ИНВЕСТИЦИОННЫХ КОНТРАКТОВ .....	25
ИЗВЕСТИЯ; 2019.05.30; ДИАГНОЗ — ОЭЗ: СЧЕТНАЯ ПАЛАТА РАСКРИТИКОВАЛА ОСОБЫЕ ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ЗОНЫ; РЕЗИДЕНТЫ ПОЛЬЗУЮТСЯ ЛЬГОТАМИ И ПРОИЗВОДЯТ ТИПОВЫЕ ТОВАРЫ, АНАЛОГИ КОТОРЫХ ВЫПУСКАЮТ ДРУГИЕ ПРЕДПРИЯТИЯ.....	27
ИЗВЕСТИЯ; АЛЕКСАНДР ВОЛОБУЕВ; 2019.05.30; ИЗ ПРОБКИ ВЫЛЕТИШЬ: «ЯНДЕКС.ТАКСИ» ПОДКЛЮЧАТ К ВЕРТОЛЕТАМ; В МОСКВЕ ПОЯВИТСЯ СЕРВИС, СОВМЕЩАЮЩИЙ УСЛУГИ ВЫЗОВА МАШИН И МАЛОЙ АВИАЦИИ	29
КОММЕРСАНТЬ; ИВАН БУРАНОВ; 2019.05.30; ПОДЗЕМКА НЕ ВЫЙДЕТ ЗА ПРЕДЕЛЫ МОСКВЫ; ПРАВИТЕЛЬСТВО РФ СИНХРОНИЗИРОВАЛО ТРАНСПОРТНЫЕ ПЛАНЫ СТОЛИЧНЫХ И ПОДМОСКОВНЫХ ВЛАСТЕЙ .....	30
ИНТЕРФАКС; 2019.05.29; ГОСУДАРСТВО ПОТРАТИТ НА ПОДДЕРЖКУ ГАЗОЗАПРАВОЧНЫХ СТАНЦИЙ В РФ ЗА 6 ЛЕТ ПОЧТИ 21 МЛРД РУБ.....	32
ИНТЕРФАКС; 2019.05.29; ЗАКОНОПРОЕКТ ОБ УЖЕСТОЧЕНИИ НАКАЗАНИЯ ЗА "ПЬЯНЫЕ" ДТП С ЖЕРТВАМИ ПРОШЕЛ В ГОСДУМЕ ВТОРОЕ ЧТЕНИЕ .....	32
ИНТЕРФАКС; 2019.05.29; БАНК "РОССИЯ" НАМЕРЕН ОБРАТИТЬСЯ В СУД С ИСКОМ О БАНКРОТСТВЕ САРАТОВСКОЙ "ТРОЛЗЫ" .....	33
ИЗВЕСТИЯ; АЛЕКСАНДР ВОЛОБУЕВ; 2019.05.30; ОТПУСКНИК ПЛАТИТ ДВАЖДЫ: ЛЕТНИЕ ПОЕЗДКИ В ПЛАЦКАРТЕ РЕЗКО ПОДОРОЖАЛИ; ФАС МОЖЕТ ПРОВЕРИТЬ «ДОЧКУ» РЖД ИЗ-ЗА РОСТА ЦЕН НА БИЛЕТЫ НА ИЮНЬ-ИЮЛЬ .....	34
ИНТЕРФАКС; 2019.05.29; РЖД СЧИТАЮТ ВОЗМОЖНЫМ ИЗМЕНЕНИЕ ТАРИФИКАЦИИ ПО МЕТГРУЗАМ ДО 2025Г ЛИШЬ НА ДОПОБЪЕМЫ СВЕРХ ДПР.....	36
ИНТЕРФАКС; 2019.05.29; РЖД НА ВРЕМЯ ПМЭФ НАЗНАЧАЮТ ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ "САПСАНЫ" НА МАРШРУТЕ МОСКВА-ПЕТЕРБУРГ .....	36
КОММЕРСАНТЬ; АНАТОЛИЙ КОСТЫРЕВ; 2019.05.30; ТЕРМИНАЛ КАК ПО МАСЛУ; ГРУППА НМЖК ГОТОВИТСЯ ЭКСПОРТИРОВАТЬ ПРОДУКЦИЮ ЧЕРЕЗ АСТРАХАНЬ.....	37
ИНТЕРФАКС ЮГ; 2019.05.29; ВЛАСТИ СЕВАСТОПОЛЯ ПРОСЯТ ВОЕННЫХ УМЕНЬШИТЬ ЗАКРЫТЫЕ ДЛЯ ЯХТ МОРСКИЕ ЗОНЫ .....	38

---

ИЗВЕСТИЯ; АЛЕКСАНДР БУЛАНОВ; 2019.05.30; БЕГУЩИЙ ПО ВОЛНАМ: ДЛЯ СИБИРСКИХ РЕК РАЗРАБОТАЛИ СКОРОСТНОЙ КАТАМАРАН; НОВОЕ СУДНО ПОЗВОЛИТ РАЗВИВАТЬ СООБЩЕНИЕ С ТРУДНОДОСТУПНЫМИ НАСЕЛЕННЫМИ ПУНКТАМИ.....	38
ИНТЕРФАКС; 2019.05.29; ELLINAIR НАЧАЛА ВЫПОЛНЯТЬ ПОЛЕТЫ ИЗ САЛОНИКОВ В РОСТОВ-НА-ДОНУ .....	40
ИНТЕРФАКС; 2019.05.29; ИНОСТРАННЫМ АВИАКОМПАНИЯМ РАЗРЕШИЛИ РАЗОВЫЕ ЧАРТЕРНЫЕ РЕЙСЫ ВНУТРИ РФ .....	40
ИНТЕРФАКС; 2019.05.30; РОСАВИАЦИЯ ИЩЕТ ПОДРЯДЧИКА ДЛЯ РЕКОНСТРУКЦИИ АЭРОПОРТА МИНВОД .....	41

**РИА НОВОСТИ; 2019.05.29; "РОСАТОМ" СОЗДАЕТ МЕЖДУНАРОДНЫЙ ОБЩЕСТВЕННЫЙ СОВЕТ СЕВМОРПУТИ**

Госкорпорация "Росатом" создает международный общественный совет Северного морского пути, его учредительное заседание планируется провести 6 июня на российском головном универсальном атомном ледоколе "Арктика" проекта 22220 во время Петербургского международного экономического форума, сообщает департамент коммуникаций "Росатома"

"Росатом" является уполномоченным инфраструктурным оператором по развитию Северного морского пути. Тема учредительного заседания - "О формировании совета, направлениях деятельности и плане работы на ближайшую перспективу".

Планируется, что в заседании примут участие генеральный директор "Росатома" Алексей Лихачев, заместитель гендиректора "Росатома" - директор дирекции Северного морского пути Вячеслав Рукша, **министр транспорта РФ Евгений Дитрих**, министр по развитию Дальнего Востока и Арктической зоны Александр Козлов, руководитель Росморречфлота Юрий Цветков, губернатор Красноярского края Александр Усс, губернатор Ямало-Ненецкого автономного округа Дмитрий Артюхов, генеральный директор ПАО "Совкомфлот" Сергей Франк, председатель правления ПАО "Новатэк" Леонид Михельсон, председатель комитета Совета Федерации по международным делам Константин Косачев, а также представители зарубежных организаций и компаний.

Окончательный состав совета будет сформирован к сентябрю. Первое заседание совета в расширенном составе планируется провести 4-6 сентября 2019 года в рамках Восточного экономического форума во Владивостоке.

Петербургский международный экономический форум в 2019 году пройдет 6-8 июня. Форум проводится с 1997 года, а с 2006 года проходит под патронатом и при участии президента РФ. Форум является площадкой для общения представителей деловых кругов и обсуждения ключевых экономических вопросов, стоящих перед Россией, развивающимися рынками и миром в целом. В прошлом году форум посетили 17 тысяч гостей из 143 стран.

<https://ria.ru/20190529/1555073985.html>

**ИНТЕРФАКС; 2019.05.30; АКИМОВ ПОРУЧИЛ К СЕРЕДИНЕ ИЮНЯ ПРЕДСТАВИТЬ ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО РАЗВИТИЮ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ПОДМОСКОВЬЯ**

Вице-премьер РФ Максим Акимов поручил ведомствам к 15 июня представить предложения и перечень мероприятий по развитию и финансированию транспортной инфраструктуры Московской области.

**Минтранс**, Минфину совместно с правительством Москвы и правительством Московской области, а также ОАО "РЖД" поручено до 15 июня 2019 года представить в правительство РФ предложения по согласованному первоочередному перечню необходимых мероприятий, а также по их финансовому обеспечению, включая определение источников финансирования, говорится в сообщении на сайте правительства по итогам совещания по вопросам развития Центрального транспортного узла, которое провел вице-премьер.

Акимов также обратил внимание ведомств на согласованную позицию **Минтранса**, правительств Москвы и Подмосковья о необходимости до 2024 года реализовать программу развития Центрального ж/д транспортного узла.

Также вице-премьер поручил **Минтрансу** совместно с федеральными органами власти, правительством Московской области, АНО "Дирекция Московского транспортного узла" и Аналитическим центром при правительстве РФ проработать вопросы реализации проекта скоростного рельсового пассажирского транспорта (ЛРТ), в том числе изучить вопросы по обеспечению его стыковки с Московскими центральными диаметрами (МЦД), с обоснованием прогнозируемых пассажиропотоков и финансовой модели проекта.

Соответствующие предложения необходимо представить на совещании в правительстве РФ в июле 2019 года.

**Минтранс** и Минприроды совместно с правительствами Москвы и Подмосквья поручено проработать вопрос о возможности изменения границ национального парка "Лосиный остров" для реализации проекта МЦД-5.

Кроме того, **Минтранс России** совместно с правительством Москвы и РЖД в 2-недельный срок необходимо представить предложения по категорированию железнодорожных станций Центрального транспортного узла. Ведомствам также поручено синхронизировать программу "Развитие железнодорожной инфраструктуры Центрального транспортного узла с учётом организации перспективных диаметральных маршрутов на период 2019-2024 годов".

На совещании также обсудили разработку стратегии развития транспортной системы Москвы и Московской области на период до 2035 года. По итогам обсуждения АНО "Дирекция Московского транспортного узла" поручено представить в правительство РФ аналитическую справку, содержащую информацию о взаимосвязях стратегии и существующих документов стратегического планирования, определяющих развитие Центрального транспортного узла, с учётом сроков их реализации.

Вопрос формирования единого банка данных по транспортной инфраструктуре Центрального транспортного узла, включая оценку грузового и пассажирского потока, поручен проработать **Минтранс** совместно с правительством Москвы, правительством Московской области, АНО "Дирекция Московского транспортного узла" и Аналитическим центром при правительстве РФ.

Ведомствам также поручено проработать вопрос формирования единого банка данных по транспортной инфраструктуре, с учетом оценки грузового и пассажирского потока. АНО "Дирекция Московского транспортного узла" необходимо представить соответствующие согласованные предложения на совещании в правительстве РФ в июле 2019 года.

## **ИНТЕРФАКС; 2019.05.29; ТЭО ПРОЕКТА ПО СТРОИТЕЛЬСТВУ II СЕВЕРМУЙСКОГО ТОННЕЛЯ НАПРАВЛЕНО В МИНТРАНС РФ**

Технико-экономическое обоснование (ТЭО) проекта по строительству второго Северомуйского тоннеля направлено в министерство транспорта РФ.

"С августа РЖД выполняют ТЭО по запросу **Минтранса**, это решение было на комитете по стратегии, в котором участвовал (вице-премьер РФ) Максим Акимов. Документы эти направлены в **Минтранс**", - заявил замглавы ОАО "Российские железные дороги" Андрей Макаров на заседании временной комиссии Совета Федерации РФ по контролю за реализацией комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры.

"(Документы - ИФ) сегодня находятся в стадии рассмотрения - там есть основные параметры, есть стоимостные, основная технология, вариантность - потому что 4 варианта прохождения предусмотрены. Мы ожидаем, что в ближайшее время закончится рассмотрение экспертным сообществом", - добавил топ-менеджер.

Все варианты, по словам замглавы "Российских железных дорог", сейчас рассматриваются. Он добавил, что Северомуйский тоннель - это "узкое место" и работы по его ликвидации будут реализовываться.

"Вопрос схемы. На сегодня нет 100%-ной уверенности, что это будет инвестиционная программа РЖД. Возможно, это будет некий новый механизм а-ля ГЧП", - сказал топ-менеджер.

"При этом уже сейчас есть предложение от частных инвесторов, которые предлагают различные схемы, начиная от концессионной и заканчивая ЕРСФ - с отложенным финансированием. Они готовы вместо нас его построить при условии определенных льготных тарифов на перевозку в течение длительного времени", - заявил Макаров.

"По крайней мере, мы достаточно активно с коллегами - конкретно с (владельцем группы Alltech Дмитрием - ИФ) Босовым - этот вопрос рассматриваем", - добавил замглавы монополии.

Отвечая на вопрос о том, почему проект не попал в "комплексный план" развития инфраструктуры, Макаров заявил: "Потому что обоснование его целесообразности на момент формирования II этапа БАМа и Транссиба было под вопросом, так как в ТЭО прорабатывались два варианта развития - строительство II Северомуйского тоннеля, либо развитие дополнительных главных путей на параллельном участке".

"Там экономика и окупаемость считалась. То есть, не столько даже техническая история была. И вот эти все материалы сегодня и рассматриваются на предмет обоснованности расчетов, которые ИЭРТ (АО "Институт экономики и развития транспорта, "дочка" монополии - ИФ) выполнил", - добавил топ-менеджер.

По его словам, предварительно "тоннель с учетом штольни" оценивается в 120 млрд руб. "Это тело тоннеля. По итогам проектирования (стоимость - ИФ) будет, конечно, уточнена. Срок строительства - в районе 8 лет в зависимости от технологии - одним щитом или двумя. Эти вещи в рамках ТЭО тоже анализируются", - сказал Макаров.

В беседе с журналистами он уточнил, что рассматриваемые 4 варианта - "чисто технологические", зависящие от прохождения объекта - "справа от существующего тоннеля или слева". "Стоимость пока определена индикативно, окончательная будет по результатам глубокого проектирования", - добавил он.

## **ИНТЕРФАКС; 2019.05.29; КАТАСТРОФА SSJ-100 ВЫЯВИЛА ПРОБЛЕМЫ В АВИАОТРАСЛИ РФ, НЕ РЕШАЕМЫЕ ГОДАМИ - ЧАЙКА**

Катастрофа самолёта SSJ-100 в "Шереметьево" обозначила серьёзные проблемы в авиационной отрасли страны, профильным ведомствам необходимо улучшить работу заявил генпрокурор РФ Юрий Чайка.

"Произошедшая недавно авиакатастрофа самолета авиакомпании "Аэрофлот" (МОЕХ: AFLT) в "Шереметьево" вновь обозначила серьезные проблемы в авиационной отрасли, решения которых Генеральная прокуратура требует от уполномоченных государственных органов и авиапредприятий уже несколько лет",- сказал Чайка в среду, выступая на "правительственном часе" в Госдуме.

Так, по словам генпрокурора, госпрограмма обеспечения безопасности полетов не соответствует международным требованиям, обязательства, предусмотренные Конвенцией о международной гражданской авиации, не выполнены. "До настоящего времени не определены целевой и приемлемый уровень безопасности полетов, а также лицо, ответственное за реализацию программы, которая не актуализировалась с 2008 года", - сказал Чайка.

Он добавил, что министерством транспорта до настоящего времени "не разработаны в полном объеме необходимые нормативные правовые акты, в том числе регламентирующие вопросы сертификации авиатехники и ее производителей, подготовки персонала", не утверждены правила наземного и технического обслуживания воздушных судов, требования к их летной годности, типовые профессиональные программы в области подготовки авиаспециалистов".

"Контроль за деятельностью авиакомпаний со стороны **Росавиации** зачастую осуществляется формально",- заявил Чайка.

Прокурорами выявлялись случаи принятия неправомερных решений о соответствии требованиям федеральных авиационных правил авиаперевозчиков, находившихся в предбанкротном состоянии, имевших нехватку воздушных судов.

"Данным агентством не принимаются надлежащие меры по пресечению фактов эксплуатации самолетов, не отвечающих требованиям воздушного законодательства, в том числе в вопросах безопасности. В частности, в ходе проведенной Генеральной прокуратурой проверки выявлено более 400 гражданских воздушных судов, в которых произведены изменения типовой конструкции без проведения необходимых исследований и выполнения сертификационных работ в Российской Федерации", - сказал генпрокурор.

Помимо этого, прокурорские проверки по-прежнему нередко выявляют факты недостаточной подготовки пилотов самолётов.

"По-прежнему остро стоит вопрос качества профессиональной подготовки пилотов. В ходе надзорных проверок нами вскрывались факты неполного прохождения летным

персоналом программ подготовки, отсутствия в образовательных организациях необходимого кадрового и материального обеспечения и другие", - сказал Чайка.

По его словам, с 2017 года по результатам принятых прокурорами мер от выполнения полетов отстранено 550 пилотов, прекращена деятельность двух авиационных учебных центров, аннулировано 160 летных свидетельств.

"Кроме того, пристальное внимание органами прокуратуры уделялось соблюдению прав пассажиров в связи с задержками и отменами авиарейсов, сбоем в доставке багажа, повышению доступности объектов транспорта для маломобильных граждан", - добавил Чайка.

Также прокурорами осуществлялось реагирование в связи с нарушениями при формировании стоимости авиаперевозок, навязыванием потребителям невыгодных условий, манипулированием ценой при применении многочисленных тарифов, отметил глава надзорного ведомства.

На ту же тему:

<https://www.kommersant.ru/doc/3983807>

## **ИНТЕРФАКС; 2019.05.29; СВЫШЕ 400 ГРАЖДАНСКИХ САМОЛЕТОВ В РФ ПЕРЕДЕЛАНЫ БЕЗ НЕОБХОДИМЫХ ИССЛЕДОВАНИЙ И СЕРТИФИКАЦИИ — ЧАЙКА**

Конструкция более 400 российских самолетов незаконно изменена, в том числе и в ущерб безопасности, заявил генпрокурор РФ Юрий Чайка.

"В ходе проведенной Генеральной прокуратурой проверки выявлено более 400 гражданских воздушных судов, в которых произведены изменения типовой конструкции без проведения необходимых исследований и выполнения сертификационных работ в Российской Федерации", - сказал Чайка в среду, выступая на "правительственном часе" в Госдуме.

Он отметил при этом, что **Росавиацией** "не принимаются надлежащие меры по пресечению фактов эксплуатации самолетов, не отвечающих требованиям воздушного законодательства, в том числе в вопросах безопасности". Чайка указал также на формальный характер работы некоторых специалистов ведомства. "Контроль за деятельностью авиакомпаний со стороны **Росавиации** зачастую осуществляется формально", - подчеркнул генпрокурор.

## **ИНТЕРФАКС; 2019.05.29; "АЭРОФЛОТ" ТРЕБУЕТ ОТ ХАБАРОВСКОГО ГУБЕРНАТОРА ФУРГАЛА ПОДТВЕРЖДЕНИЯ ОЗВУЧЕННОЙ ИМ ВЕРСИИ О ПРИЧИНАХ АВИАКАТАСТРОФЫ В "ШЕРЕМЕТЬЕВО"**

В "Аэрофлоте" расценили заявления губернатора Хабаровского края о причинах катастрофы самолета SSJ-100 в "Шереметьево" как попытку давления на ход расследования.

"Аэрофлот" считает публичное заявление губернатора Хабаровского края Сергея Фургала о том, что причина катастрофы рейса SU1492 Москва - Мурманск - "это на 100% человеческий фактор", неприкрытой попыткой оказать давление на комиссию Межгосударственного авиационного комитета и следственные органы, а также подготовить определенным образом общественное мнение. В адрес "Аэрофлота" не поступало официальное заключение, на которое ссылается губернатор, о том, что "технически самолет был в идеальном состоянии", - говорится в сообщении авиакомпании, поступившем в "Интерфакс" в среду.

"Аэрофлот" требует от Фургала предоставить подтверждения озвученной версии случившегося и напоминает, что "объективные результаты расследования еще только предстоит получить полномочным и компетентным следственным органам".

"Авиакомпания требует от губернатора Хабаровского края С.Фургала предоставить документы, подтверждающие обнародованную информацию об окончательных итогах расследования. В случае отсутствия таковых, "Аэрофлот" требует незамедлительного и официального опровержения", - говорится в сообщении.

При этом в авиакомпании призвали СМИ воздержаться от спекуляций на теме трагедии.

"Аэрофлот" призывает СМИ, общественность и официальных должностных лиц воздержаться от распространения преждевременных выводов о причинах катастрофы до завершения официального расследования. Спекуляция любыми фактами способствуют росту социальной напряженности. Собственные толкования обстоятельств произошедшего события и обнародование каких-либо версий на основе разрозненных фактов является домыслом. Для достоверного освещения расследования катастрофы любую информацию для обнародования в СМИ необходимо получать исключительно от органа, проводящего расследование или с его разрешения", - подчеркнули в авиакомпании.

Ранее ряд СМИ со ссылкой на губернатора Хабаровского края Фургала сообщили о поступлении в министерство транспорта региона технического заключения, в котором человеческий фактор называется приоритетной версией крушения самолета Superjet (SSJ 100) авиакомпании "Аэрофлот" в Шереметьево 5 мая этого года.

Самолеты данной модели собираются на авиазаводе им. Гагарина в Комсомольске-на-Амуре (КнААЗ, входит в холдинг "Сухой").

На ту же тему:

<https://rns.online/r/6sah/>

## **ИНТЕРФАКС; 2019.05.29; МАНТУРОВ СЧИТАЕТ НЕПРАВИЛЬНЫМ ОЗВУЧИВАТЬ ВЕРСИИ КАТАСТРОФЫ SSJ100 ДО ЗАВЕРШЕНИЯ РАССЛЕДОВАНИЯ**

Глава Минпромторга Денис Мантуров не стал подтверждать, что основной версией катастрофы самолета SSJ100 в "Шереметьево" является человеческий фактор, заметив, что ведется расследование, по итогам которого только можно назвать причины.

"Версии озвучивать сегодня неправильно", - сказал Мантуров журналистам в среду.

Он подчеркнул, что специальная комиссия занимается расследованием инцидента и только по его завершении может озвучить выводы.

Кроме того, он добавил, что Минпромторг на регулярной основе проводит совещания как с эксплуатантами, так и с производителями, в том числе и самолета SSJ100.

"Дело в том, что это (обсуждение эксплуатации SSJ - ИФ) происходит на регулярной основе в рамках работы нашего министерства во взаимодействии с эксплуатантами, с производителем, и не только конечной продукции ОАК как самолета", - сказал министр.

По его словам, это касается и двигателей, и компонентов, оборудования, агрегатов, которые участвуют в этом проекте. "Ну и самое главное, что мы в постоянном контакте находимся с эксплуатантами, для того чтобы обеспечивать наиболее комфортные условия с точки зрения технического обслуживания", - сказал Д.Мантуров.

Вечером 5 мая выполнявший рейс SU1492 из Москвы в Мурманск Superjet-100 компании "Аэрофлот" вернулся в аэропорт "Шереметьево", совершил аварийную посадку в 18:32 и загорелся. На борту находились 78 человек, включая пятерых членов экипажа.

По предварительным данным, 41 человек погиб при пожаре на борту самолёта, сообщила представитель Московского межрегионального управления следственного комитета на транспорте Елена Марковская. У пострадавших основные травмы - ожоги дыхательных путей, отравление дымом, ушибы и ожоги тела, заявила глава Минздрава Вероника Скворцова.

Оба "черных ящика" аварийного самолета найдены и переданы специалистам Межгосударственного авиационного комитета (МАК), информация с них расшифрована. МАК приступил к анализу информации.

Уголовное дело по статье 263 УК РФ (нарушение правил безопасности движения и эксплуатации воздушного транспорта, повлекшее смерть двух или более лиц) расследует Главное управление по расследованию особо важных дел СК России.

## **ИНТЕРФАКС; 2019.05.30; МИНТРАНС ИЩЕТ ЗА 2,8 МЛРД РУБ. ПОДРЯДЧИКОВ СОЗДАНИЯ ИНФРАСТРУКТУРЫ ВОЗЛЕ Ж/Д ПОДХОДОВ КРЫМСКОГО МОСТА**

ФГУП "Управление ведомственной охраны министерства транспорта России" ("УВО Минтранса России") объявило четыре запроса предложений на общую сумму 2,831 млрд рублей на создание инфраструктуры на ж/д станциях "Багерово" (и перегонах) и "Керчь - Южная" на востоке Крыма, говорится в материалах на сайте госзакупок.

В частности, речь идет о создании системы электроснабжения на двух станциях, а также сигнализации, централизации и блокировки на станции "Багерово", организации двусторонней парковой связи в накопительном парке этой станции (начальная (максимальная) цена контракта составляет 1,108 млрд рублей, работы должны быть выполнены до 30 ноября 2019 года).

Кроме того, планируются дорожные работы, строительство ситуационного центра, ангара, пункта обогрева, прокладка наружных сетей водоснабжения и водоотведения станции "Багерово" (максимальная цена - 819,85 млн рублей, срок выполнения - также до 30 ноября 2019 года).

ФГУП "УВО Минтранса России" также ищет подрядчика для демонтажа существующего железнодорожного моста длиной около 15 м в районе поселка городского типа Багерово, путевых работ, прокладки водопропускных труб под железнодорожными путями, устройства и демонтажа временного ж/д объезда и прочих работ (максимальная цена - 291,605 млн рублей, срок выполнения - до 20 октября 2019 года).

Предполагается также построить железнодорожный вокзал на станции "Керчь-Южная Новый парк", здание линейного отдела полиции, пассажирскую платформу, вольер для собак (максимальная цена - около 611,511 млн рублей, срок - до 30 ноября 2019 года).

Заявки на участие в первых трех конкурсах принимаются до 5 июня, итоги планируется подвести в тот же день, в последнем - до 3 июня и подвести итоги в этот же день.

Согласно материалам, финансирование работ предполагается за счет средств заказчика.

Во всех запросах предложений указано, что строительство инфраструктуры на двух станциях - это второй этап работ на объекте "Технические средства обеспечения транспортной безопасности при строительстве железнодорожных подходов к транспортному переходу через Керченский пролив".

Как сообщалось, Крымский мост протяженностью 19 км является самым длинным в России. Движение легковых автомобилей и автобусов по нему открылось 16 мая 2018 года, грузовиков - 1 октября. Ввод железнодорожной части объекта в эксплуатацию намечен на декабрь 2019 года.

Стоимость моста, генподрядчиком строительства которого является компания "Стройгазмонтаж" (СГМ) Аркадия Ротенберга, составляет порядка 228 млрд рублей.

СГМ является также единственным исполнителем работ по строительству ж/д подхода к мосту со стороны Крыма, заключен контракт с Федеральным агентством железнодорожного транспорта (Росжелдором).

Железнодорожный подход на востоке полуострова - это двухпутная дорога длиной 18 км. Она свяжет мост через пролив с железнодорожной сетью Крыма через станцию "Багерово". Помимо самих путей, предусмотрено строительство специальных эксплуатационных строений, тоннеля и т.д.

Стоимость строительства ж/д подхода к мосту через Керченский пролив со стороны Крыма выросла, согласно распоряжению российского кабмина в конце 2018 года, на 2,96 млрд рублей - до 19,9 млрд рублей.

## **ТАСС; 2019.05.29; В ДУМЕ СООБЩИЛИ, ЧТО ПЕРВЫЕ ПОЕЗДА ПО КРЫМСКОМУ МОСТУ ПОЕДУТ В МОСКВУ И САНКТ-ПЕТЕРБУРГ**

Первые поезда по Крымскому мосту пойдут по маршрутам Симферополь - Москва и Севастополь - Санкт-Петербург.

Об этом ТАСС сообщил член комитета Госдумы по транспорту и строительству Дмитрий Ионин.

"На сегодня **Минтранс** установил сроки, что первые поезда пойдут по мосту в декабре этого года. Это будут два маршрута - на Москву из Симферополя и Санкт-Петербург из Севастополя", - сказал он.

По словам Ионина, к лету 2020 года планируется открытие 11 железнодорожных маршрутов разной степени дальности.

"Перед началом курортного сезона 2020 года планируется запуск уже 11 маршрутов разной степени дальности по России, в том числе в Екатеринбург, который я представляю в Госдуме", - добавил он.

<https://tass.ru/ekonomika/6483833>

## **ИЗВЕСТИЯ; ПАВЕЛ ПАНОВ; 2019.05.30; СОЛЬ НА ДРОНЫ: ОСЕНЬЮ НАЧНЕТСЯ ОБЯЗАТЕЛЬНАЯ РЕГИСТРАЦИЯ БЕСПИЛОТНИКОВ; ВЛАДЕЛЬЦЕВ БПЛА ОБЯЖУТ СТАВИТЬ АППАРАТЫ НА УЧЕТ В ТЕЧЕНИЕ ДЕСЯТИ ДНЕЙ С МОМЕНТА ИХ ПОКУПКИ**

Совсем скоро россиянам придется ставить на учет даже игрушечные дроны из детских магазинов — **Минтранс** разработал законопроект об обязательной регистрации беспилотных летательных аппаратов весом от 250 г до 30 кг. Соответствующее постановление уже подписал премьер-министр Дмитрий Медведев. Об этом «Известиям» сообщили в аппарате правительства. Владельцев обяжут предоставлять информацию в **Росавиацию** в течение десяти дней после покупки БПЛА.

Нововведение вступит в силу через 120 дней после официальной публикации постановления правительства — то есть уже нынешней осенью. Чтобы поставить на учет БПЛА, владельцу нужно будет подать заявление либо обычной почтой, либо через портал госуслуг или специализированный ресурс **Росавиации**. На основе содержащейся в обращении информации будет сформирована индивидуальная учетная запись о беспилотном летательном аппарате. Эти данные будут храниться в системе даже в течение 10 лет после снятия дрона с учета.

— Необходимо отметить, что требования документа не будут распространяться на временно ввозимые иностранными гражданами на территорию России аппараты для участия в спортивных мероприятиях, — рассказали «Известиям» в пресс-службе **Минтранса**. — Доступ к услуге будет осуществляться на всей территории страны. Учетная запись о беспилотнике будет занесена в соответствующую базу данных.

Сама процедура регистрации будет довольно рутинной — например, физическому лицу помимо информации о дроне нужно будет предоставить свои паспортные данные, страховой номер индивидуального лицевого счета (СНИЛС) и номер телефона, а также адреса электронной почты и места жительства. Юридическому лицу потребуется указать полное наименование организации, основной государственный регистрационный номер и ИНН. Для постановки на учет нескольких БПЛА, принадлежащих одному владельцу, можно подать одно заявление с серийными номерами дронов.

Регистрацию беспилотника необходимо осуществить в течение 10 рабочих дней после приобретения или ввоза на территорию РФ. При утере или хищении дрона владелец обязан подать заявление. Какие санкции будут применяться в случаях отказа от внесения БПЛА в реестр, в **Минтрансе** не уточнили. Однако по действующему законодательству за нарушение федеральных правил использования воздушного пространства (а это относится и к полетам дронов) предусмотрено наложение административного штрафа. Обычным гражданам придется заплатить от 2 тыс. до 5 тыс. рублей, должностным лицам — от 25 тыс. до 30 тыс. рублей. Юридических лиц ждет выплата в размере от 250 тыс. до 300 тыс. рублей или административное приостановление деятельности на срок до 90 суток.

По информации **Госкорпорации по организации воздушного движения**, число заявок на полеты БПЛА в РФ к 2020 году вырастет почти в 16 раз по сравнению с 2015-м. Только за прошлый год получено более 50 тыс. заявок на использование воздушного пространства дронами. Около 60% из них касаются применения беспилотников в видеосъемке (в том числе рекламы и репортажей), а также для мониторинга инфраструктурных объектов и в сельском хозяйстве.

В ноябре прошлого года **премьер-министр Дмитрий Медведев** заявил, что сфера применения беспилотников должна расширяться, но быть под контролем у государства. Рост количества дронов нужно контролировать, а их полеты необходимо сделать безопасными для людей и инфраструктуры, подчеркнул он. После этого Госкорпорация по организации воздушного движения высказала предложение о создании на основе государственно-частного партнерства единого оператора, который будет заниматься контролем использования БПЛА.

**СПРАВКА «ИЗВЕСТИЙ»**

Рост парка дронов ведет к неуклонному увеличению связанных с ними происшествий. Мультикоптер имеет массу до нескольких килограммов, и его столкновение с людьми или транспортом может привести к очень серьезным последствиям. Кроме того, в условиях городской среды дрон может задеть линии электропередачи.

В 2013-м в Канаде было зарегистрировано одно сообщение об угрозе столкновения самолета с БПЛА. В следующем году таких сообщений было уже 46. В 2015-м их стало 87, а год спустя — 215.

Подобная статистика вызывает озабоченность авиационных властей всех стран. В США регистрации подлежат все беспилотники, чей вес находится в пределах от 0,55 до 55 фунтов, а их полеты разрешены только днем, а также в пределах 30 минут до восхода и после захода солнца.

<https://iz.ru/883395/pavel-panov/sol-na-drony-oseniu-nachnetsia-obiazatelnaia-registracii-bespilotnikov>

## **ТАСС; 2019.05.29; ИНВЕСТИЦИИ В ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ В РАМКАХ НАЦПРОЕКТОВ СОСТАВЯТ 184 МЛРД РУБЛЕЙ**

Инвестиции в железнодорожные проекты комплексного плана модернизации и развития магистральной инфраструктуры составят 184 млрд рублей в 2019 году. Об этом говорится в пресс-релизе РЖД.

Как отмечает заместитель генерального директора РЖД Андрей Макаров, слова которого приводятся в пресс-релизе, общий объем финансирования этих проектов до 2024 года составляет 1,2 трлн рублей и почти полностью будет реализовываться за счет средств РЖД.

"Железнодорожная" часть комплексного плана предусматривает девять проектов РЖД. Среди них - проекты по увеличению скорости перевозки контейнеров с Дальнего Востока до западной границы России до семи дней и росту объемов транзита контейнеров в четыре раза, увеличению пропускной способности БАМа и Транссиба до 180 млн т и расширению железнодорожных подходов к портам Азово-Черноморского и Северо-Западного бассейнов, отмечается в сообщении холдинга.

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/6486389>

## **ИНТЕРФАКС; 2019.05.29; ПАССАЖИРСКОЕ Ж/Д ДВИЖЕНИЕ ДО ПРИГОРОДА ЯКУТСКА БУДЕТ ЗАПУЩЕНО К АВГУСТУ - ЧИНОВНИКИ**

Пассажирское движение по Амуру-Якутской магистрали до пригорода Якутска будет запущено к августу.

"Задачу мы выполнили. За многие годы все-таки достигли основного результата. Заканчиваем стройку Томмот - Нижний Бестях (станция расположена рядом с республиканским центром на противоположном берегу Лены - ИФ). Уже получили ЗОС (заключение о соответствии - ИФ) для ввода объекта и на 27 июля планируем запуск пассажирского движения", - **заявил руководитель Федерального агентства железнодорожного транспорта (Росжелдор) РФ Владимир Чепец** на заседании временной комиссии Совета Федерации РФ по контролю за реализацией комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры.

Глава Якутии Айсен Николаев в интервью "Ведомостям", опубликованном в среду, обозначил те же планы. "Думаю, в конце июля может начаться регулярное пассажирское сообщение по тарифам ОАО "Российские железные дороги", - сказал он. При этом,

отвечая на вопрос, будет ли Якутия снова ставить вопрос о строительстве транспортного перехода через Лену, он заявил, что "мост к этому никакого отношения не имеет".

"Он все равно нужен, и мы не то что планируем ставить этот вопрос в будущем, а уже ставим, и он рассматривается сейчас в ряде ведомств. Уже есть положительное заключение министерства экономического развития РФ, в котором говорится, что проект хорошо выглядит с точки зрения окупаемости. Только за счет сокращения прямых расходов бюджета республики на северный завоз экономия составит 3,5 млрд руб. в год, сократятся и расходы на выплаты процентов по кредитам под северный завоз компаний с государственным участием. Общий эффект составит 6-7 млрд руб. в год только благодаря мосту. Это один из немногих транспортных проектов в стране, который может окупаться за счет снижения прямых бюджетных затрат", - отметил он.

"Это, конечно, очень сложный проект и с точки зрения строительства, и с точки зрения финансирования. Мы сейчас предлагаем строить его на основе частного концессионного соглашения - есть несколько крупных консорциумов с участием иностранных и российских компаний, которые готовы строить мост при условии предоставления достаточно крупного капитального гранта из федерального или регионального бюджета. Забегать вперед по поводу сроков не буду, работа идет, трудностей много, к сожалению, с 2013-2014 гг. мы упустили много времени и начинаем проект практически заново", - добавил Николаев.

При этом он подчеркнул, что это будет автомобильный мост. "Якутск и Нижний Бестях стоят друг напротив друга через Лену, и при соединении их мостом получится одна большая агломерация, иметь в которой две железнодорожные станции нет необходимости", - сказал глава Якутии, уточнив, что, "по предварительным расчетам, строительство моста будет стоить примерно 60-65 млрд руб."

Чепец в ходе выступления в Совете Федерации также отметил, что тема строительства моста обсуждается. "У нас есть предложение, и мы его сегодня рассматриваем в рамках министерства транспорта. Федеральное агентство, как правило, выступает концедентом в концессионном соглашении. Егору Афанасьевичу (Борисову, член Совета Федерации, представляющий интересы региона - ИФ) я отдавал материалы, концессионное соглашение. Он поддерживает, мы с ним говорили (по этому поводу - ИФ), продолжаем рассмотрение", - сказал глава **Росжелдора**.

## **ТАСС; 2019.05.29; СОВФЕД ОДОБРИЛ ЗАКОН ОБ ОБНУЛЕНИИ НДС НА АВИАПЕРЕВОЗКИ В ОБХОД МОСКВЫ**

Совет Федерации на заседании в среду одобрил закон, устанавливающий бессрочно ставку НДС в размере 0% для всех внутренних пассажирских авиаперевозок при условии, что пункт отправления и назначения, а также промежуточные пункты маршрута перевозки расположены вне московского авиаузла. Документ был инициирован правительством РФ.

"Закон устанавливает ставку НДС в размере 0% в отношении услуг по внутренним воздушным перевозкам пассажиров и багажа при условии, что все пункты маршрута (пункт отправления, пункт назначения, промежуточных посадок) расположены вне территории Московской области и территории города федерального значения Москвы", - говорится в сопроводительных документах.

В настоящее время в соответствии с Налоговым кодексом обложение НДС операций по реализации услуг по внутренним авиаперевозкам пассажиров и багажа до 1 января 2021 года производится по ставке 10%. Исключением являются операции, облагаемые до 1 января 2025 года по ставке НДС в размере 0%. К таким исключениям относятся услуги внутренних авиаперевозок пассажиров и багажа при условии, что пункт отправления или пункт назначения пассажиров и багажа расположен в Крыму, Калининградской области и Дальневосточном федеральном округе.

В отношении маршрутов, у которых пункт отправления, назначения или промежуточные пункты перевозки расположены в московских аэропортах, режим налогообложения, согласно одобренному в среду закону, по ставке НДС в размере 10% сохраняется. В то же время принятые ранее решения в отношении авиаперевозок из Крыма, Калининградской

области, Дальневосточного федерального округа и обратно по налоговой ставке НДС в размере 0% (в том числе в Москву и из Москвы) остаются в силе.

<https://tass.ru/ekonomika/6484092>

## **ТАСС; 2019.05.29; НА ФЕДЕРАЛЬНОЙ ТРАССЕ В ИРКУТСКОЙ ОБЛАСТИ ЛИКВИДИРУЮТ ПРОБЛЕМНЫЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ПЕРЕЕЗД**

Дорогу в обход двух населенных пунктов и путепровод построят на федеральной трассе Р-255 в Иркутской области, чтобы ликвидировать железнодорожный переезд в Куйтунском районе, на котором автомобилистам приходится подолгу задерживаться. Об этом в среду говорится в сообщении пресс-службы федерального казенного учреждения "Упрдор "Прибайкалье".

"ФКУ Упрдор "Прибайкалье" объявило электронный аукцион на право проведения строительных работ на участке км 1524+474 - км 1537+880. Обойти два населенных пункта и ликвидировать железнодорожный переезд позволит строительство новой дороги в границах Тулунского и Куйтунского районов. На участке с 1524 по 1537 км расположены деревня Трактовая и село Тулюшка. В последнем - известный многим автомобилистам железнодорожный переезд, где приходится подолгу пропускать поезда", - говорится в сообщении.

К 2022 году дорожникам необходимо проложить по полям почти 15 км двухполосной трассы, построить путепровод через железную дорогу, мост через реку Или, кольцевую развязку. Все это также позволит разгрузить дорогу между сельскими населенными пунктами.

Как уточнили ТАСС в пресс-службе предприятия, начальная цена контракта составляет 2,225 млрд рублей. Источником финансирования является федеральный бюджет. Аукцион запланирован на 24 июня.

Трасса Р-255 "Сибирь" - автомобильная дорога федерального значения, которая проходит по Иркутской области, Красноярскому краю, Новосибирской, Томской, Кемеровской областям.

<https://tass.ru/sibir-news/6484120>

## **ИНТЕРФАКС; 2019.05.29; ПРАВИТЕЛЬСТВО ВНОСИТ НА РАТИФИКАЦИЮ В ДУМУ СОГЛАШЕНИЕ С КИТАЕМ ПО ПРИМЕНЕНИЮ НАВИГАЦИОННЫХ СПУТНИКОВЫХ СИСТЕМ ГЛОНАСС И BEIDOU**

Соглашение между правительствами России и Китая о сотрудничестве в области применения глобальных навигационных спутниковых систем ГЛОНАСС и Beidou в мирных целях, подписанное в Пекине 7 ноября прошлого года, подписано Дмитрием Медведевым.

"Одобрить Соглашение между правительством РФ и правительством КНР о сотрудничестве в области применения глобальных навигационных спутниковых систем ГЛОНАСС и Бэйдоу в мирных целях, подписанное в Пекине 7 ноября 2018 г", - говорится в постановлении, опубликованном на сайте правительства России в среду.

Сообщается, что в Госдуму будет внесен проект федерального закона о ратификации соглашения. При рассмотрении законопроекта представлять правительство будет глава "Роскосмоса" Дмитрий Рогозин.

Ранее стало известно, что подготовлен проект указа президента РФ о ратификации российско-китайского соглашения о сотрудничестве в области применения глобальных навигационных спутниковых систем ГЛОНАСС и Beidou в мирных целях.

В марте проект указа был размещен на федеральном портале проектов нормативных правовых актов. Само соглашение было подписано в ноябре 2018 года в Пекине в ходе 23-й регулярной встречи глав правительств России и Китая.

Документ предполагает создание организационной и правовой основ для взаимовыгодного сотрудничества по совместному использованию глобальных навигационных спутниковых систем ГЛОНАСС и "Бэйдоу" и их функциональных дополнений в мирных целях, развитию навигационных технологий, использующих

системы ГЛОНАСС и "Бэйдоу", а также по обмену опытом в области гражданского применения спутниковой навигации.

После ратификации соглашения, на территориях России и Китая появятся измерительные станции обеих систем, что позволит им работать на территории РФ и КНР. Документ также предполагает сотрудничество в разработке и производстве гражданского навигационного оборудования, использующего системы ГЛОНАСС и "Бэйдоу", а также в разработке российско-китайских стандартов по применению навигационных технологий, использующих обе системы, в частности, стандартов по контролю и управлению транспортными потоками, пересекающими российско-китайскую границу.

Навигационные данные пользователям обеих систем будут предоставляться бесплатно. Реализация положений соглашения позволит пользователям ГЛОНАСС получать навигационные услуги на территории Китая, пользователи из КНР смогут пользоваться услугами "Бэйдоу" в России.

## **ИЗВЕСТИЯ; ДМИТРИЙ ЛАРУ; 2019.05.30; СОЮЗ ПОЛЕТЕЛ: КАК ИНТЕГРАЦИЯ ЕВРАЗЭС СТИМУЛИРОВАЛА РАЗВИТИЕ ЭКОНОМИК; НА САММИТЕ В НУР-СУЛТАНЕ ОБСУДИЛИ УНИФИКАЦИЮ ЗАКОНОДАТЕЛЬНОЙ БАЗЫ, РЕГУЛИРОВАНИЕ В ФИНАНСОВОМ СЕКТОРЕ И ОБЩИЙ ТРУДОВОЙ СТАЖ**

Совокупный ВВП государств Евразийского экономического союза (ЕВРАЗЭС) по итогам прошлого года достиг \$2,2 трлн, при этом рынок, сформированный в рамках объединения, охватывает более 180 млн потребителей. Об этом президент России Владимир Путин заявил на заседании Высшего Евразийского экономического совета (ВЕЭС) в Казахстане. Лидеры стран-участниц союза подтвердили намерения углублять интеграцию, а также расширять взаимодействие с государствами за пределами региона. Как рассказали «Известиям» в Евразийской экономической комиссии, уже 3 июня состоится встреча послов стран ЕВРАЗЭС с дипломатами африканских государств. В Нур-Султане Владимир Путин успел провести переговоры с приглашенным на саммит президентом Молдавии Игорем Додоном, а также коротко пообщаться с лидером Белоруссии Александром Лукашенко и обсудить процесс интеграции в рамках Союзного государства.

Между прошлым и будущим

Лидеры стран — участниц ЕВРАЗЭС (Армения, Белоруссия, Казахстан, Киргизия и Россия) в Нур-Султане подвели итоги деятельности организации за пять лет. Также были отмечены успехи, достигнутые за время российского председательства в 2018 году. В частности, речь идет о предоставлении Молдавии статуса наблюдателя при ЕВРАЗЭС и принятии нового Таможенного кодекса.

— В рамках союза сформирован, как здесь уже было сказано, общий рынок, охватывающий более 180 млн потребителей, обеспечена свобода движения товаров, услуг, капитала, рабочей силы. Интеграционные процессы стимулировали устойчивое развитие экономик наших стран, способствовали повышению качества жизни и благосостояния наших граждан, — заявил на заседании ВЕЭС Владимир Путин.

Президент РФ отметил, что по итогам прошлого года совокупный ВВП государств ЕВРАЗЭС увеличился на 2,5% до \$2,2 трлн. Прирост промышленного производства составил 3,1%. Товарооборот с третьими странами прибавил 18,8%, преодолев рубеж \$750 млрд.

— Перед ЕВРАЗЭС стоят масштабные задачи по углублению взаимодействия между нашими странами в самых разных отраслях: торговле, финансах, социальной политике. Более слаженных совместных усилий требует унификация законодательной базы в области экономики, — подчеркнул российский лидер. — На наш взгляд, необходимо продолжить курс на гармонизацию административных правил и процедур, устранение остающихся нетарифных барьеров, облегчение бюрократической нагрузки на бизнес.

По словам Владимира Путина, необходимо в «полной мере осуществить принятые в рамках ЕВРАЗЭС решения о введении наднационального регулирования в банковском и финансовом секторах, в медицине и фармацевтике, транспорте, нефтегазовой промышленности». В этом контексте важную роль играют принятое Соглашение о

формировании общего энергетического рынка и решение об учреждении Евразийского совета по промышленности.

Хорошие перспективы для наращивания сотрудничества имеются в сфере цифровой экономики, отметил российских лидер. В ближайшее время будут реализованы пилотные проекты по маркировке и прослеживаемости товаров, а также организации цифровых транспортных коридоров. Они позволят увеличить транзит грузов на территории ЕВРАЗЭС. Кроме того, в рамках объединения разрабатывается единая информационная база данных о производителях и их продукции.

Члены ЕВРАЗЭС также договорились расширять сотрудничество в сфере социальной политики. Так, например, идет подготовка соглашения, которое даст возможность при зачислении пенсий учитывать стаж конкретного человека за весь период трудовой деятельности на территории всех государств союза. Кроме того, на саммите обсуждался вопрос укрепления системы совместных финансовых институтов. В настоящий момент Евразийский банк развития финансирует более 80 проектов, прежде всего, в области энергетики, транспорта и инфраструктуры.

Углубление евразийской интеграции необходимо для развития национальных экономик членов ЕВРАЗЭС и повышения их конкурентоспособности на мировой арене, отметил в беседе с «Известиями» первый заместитель комитета Совета Федерации по международным делам Владимир Джабаров.

— Несмотря на критику некоторых пессимистов из числа западных политологов, ЕВРАЗЭС состоялся. Да, много трудностей, бывают и споры, идет притирка национальных законодательств. Но главное — все члены союза понимают, что альтернативы евразийской интеграции нет, — заявил сенатор «Известиям». — Вспомним, что были в свое время немалые проблемы при создании ЕС, но шаг за шагом эти проблемы находили свое решение. Я верю в будущее ЕВРАЗЭС.

Международное объединение

Приоритетным направлением ЕВРАЗЭС остается развитие сотрудничества с третьими странами. В октябре 2016 года вступило в силу соглашение о зоне свободной торговле (ЗСТ) с Вьетнамом. Подписано временное соглашение, ведущее к образованию ЗСТ с Ираном. Сейчас ведутся переговоры о создании ЗСТ с Израилем, Сербией, Сингапуром. В ближайшее время вступит в силу соглашение о торгово-экономическом сотрудничестве с КНР. Нурсултан Назарбаев на заседании совета призвал расширить сотрудничество со странами Евросоюза, АСЕАН и ШОС.

Но фоне расширения взаимосвязей с африканскими странами Владимир Путин пригласил лидеров ЕВРАЗЭС принять участие в саммите Россия-Африка, который пройдет 24 октября в Сочи. На нем планируется подписание меморандума о взаимодействии ВЕЭС с Африканским союзом.

— За 25 лет развития евразийской интеграции этот процесс вышел далеко за пределы собственно Евразии. Как известно, за последние несколько лет Евразийский экономический союз подписал соглашения и меморандумы с целым рядом стран Азии, — рассказали «Известиям» в Евразийской экономической комиссии. — В последнее время кооперацией с нами заинтересовались даже в Африке — 3 июня в Москве пройдет встреча послов стран Евразийского экономического союза с коллегами из африканских стран для обсуждения оптимальных путей развития взаимодействия между нами и странами Черного континента.

Главным приоритетом безусловно остается сотрудничество со странами постсоветского региона. При этом в Нур-Султан были приглашены молдавский лидер Игорь Додон, с которым Владимир Путин провел отдельную встречу на полях саммита, а также президент Таджикистана Эмомали Рахмон.

Кратко российский президент успел переговорить и с белорусским лидером Александром Лукашенко. Политики обсудили процесс интеграции в рамках Союзного государства. При этом пресс-секретарь президента РФ Дмитрий Песков сказал, что оба руководителя поручили кабинам проработать вопрос углубления интеграции до 21 июля.

По итогам заседания в Нур-Султане было принято совместное заявление и подписан ряд документов. В частности, Соглашение о механизме прослеживаемости товаров, ввезенных на таможенную территорию ЕВРАЗЭС, а также распоряжение «О реализации планов

либерализации по отдельным секторам услуг Евразийского экономического союза». Кроме того, главы стран поддержали инициативу Владимира Путина присвоить родоначальнику евразийской интеграции Нурсултану Назарбаеву статус почетного председателя ВЕЭС. Следующее заседание совета пройдет 1 октября в Ереване, поскольку председательство в этом году перешло к Армении.

<https://iz.ru/883267/dmitrii-laru/soiuz-poletel-kak-integraciia-evrazes-stimulirovala-razvitiiekonomik>

На ту же тему:

<https://www.kommersant.ru/doc/3983899>

## **ИНТЕРФАКС; 2019.05.29; СТРАНЫ ЕВРАЗЭС ДОГОВОРИЛИСЬ РАСШИРЯТЬ ПРИМЕНЕНИЕ ЭЛЕКТРОННЫХ ПЛОМБ ПРИ ТРАНЗИТЕ ТОВАРОВ - ФТС**

Страны ЕвразЭС договорились расширять применение электронных пломб при транзите товаров, в третьем квартале проведут многосторонний эксперимент, заявил журналистам первый заместитель руководителя ФТС России Руслан Давыдов.

"Вчера был совет (совет ЕЭК - ИФ), как раз обсуждали внедрение этих электронных пломб. Позиция такая, что при условии применения пломб разрешить транзит украинских товаров, санкционных товаров с тем, чтобы мы были уверены, что эти товары не остаются в России. Такая практика есть, но она очень ограничена в узком коридоре - через Белоруссию. А коллеги из Казахстана ставят вопрос о том, что вы вообще откройте все, если мы хотим покупать украинское, санкционное, вы откройте все (направления транзита из РФ в Казахстан из третьих стран - ИФ)", - сообщил Давыдов.

"В принципе, сейчас мы со странами, с таможенными сблизили позицию серьезно по вопросам применения пломб. Они вообще сначала отказывались, говорили, что не хотим и нам это не интересно. Сейчас вот потихоньку всем становится интересно", - отметил он.

"По идее, в перспективе могло бы быть как? Допустим, санкционка из Евросоюза, та же польская, зашла в Белоруссию, если она транзитом идет, в Белоруссии на нее навесили электронную пломбу. Наша общая система слежения за транспортом ее взяла под контроль, и с этой пломбой они поехали, допустим, в Казахстан через нашу территорию, там пломбу сняли. Но мы все это должны видеть - российская таможня, транспортники должны видеть, что она доехала благополучно до Казахстана, там разгрузилась", - пояснил Давыдов суть электронных пломб.

"Мы хотим, чтобы постепенно больше товаров подключать, потому что вот говорили про барьеры, в Казахстане есть товары изъятия, например, по более низким ставкам ВТО. Пока что по действующим соглашениям эти товары не могут, не должны к нам попадать на территорию, поэтому если будет решение - Казахстан это сейчас активно предлагает, чтобы имели право доплатить за эти товары и вывезти, например, в Россию. Но как это контролировать - доплачено, не доплачено, это нагрузка на бизнес, перевозчик едет, у нас же нет таможенной границы, мобильные группы, мобильная группа остановила, они должны с документами разбираться - тот, не тот товар, был оформлен по заниженной пошлине, уплачена ли разница, это все довольно сложно. А с пломбой тогда можно было бы в эту пломбу заносить всю информацию о товаре, в том числе электронные счета - фактуры подгружать", - рассказал он о преимуществе применения электронных пломб.

По его словам, пломбы пока не будут навешиваться на все товары.

"Конкретных пока нет договоренностей, пока дорожную карту мы должны разработать и до 1 сентября представить ее в ЕЭК. А в третьем квартале нам поручено провести многосторонний эксперимент. Потому что белорусы свой эксперимент провели по пломбам, на своей территории только, мы с Казахстаном в прошлом году провели двусторонний - Россия-Казахстан. Теперь поручение - многосторонний", - сказал Давыдов.

## **КОММЕРСАНТЪ; ТАТЬЯНА ЕДОВИНА; 2019.05.30; КОНТИНЕНТАЛЬНЫЙ САМОКОНТРОЛЬ; ГЛАВЫ СТРАН ЕАЭС ПОДПИСАЛИ СОГЛАШЕНИЕ О ПРОСЛЕЖИВАЕМОСТИ ТОВАРООБОРОТА**

Главы стран Евразийского экономического союза (ЕАЭС) 29 мая на заседании в Нур-Султане подписали соглашение о механизме прослеживаемости движения товаров, ввезенных на таможенную территорию союза. Предполагается, что страны будут собирать данные на основе сопроводительных документов и обмениваться ими для контроля за движением отдельных групп товаров. Однако документ лишь определяет базовые принципы такого обмена — конкретный перечень товаров должен быть утвержден отдельным решением сторон.

Страны ЕАЭС подписали соглашение о механизме прослеживаемости товаров, ввезенных на таможенную территорию союза, это произошло на заседании высшего евразийского совета в Нур-Султане. Также были подписаны международный договор о формировании общего рынка электроэнергии союза (наделяет полномочиями в этой сфере общие структуры) и еще порядка 20 документов. В частности, главы стран дали поручение подписать соглашение об обмене таможенной информацией между ЕАЭС и Китаем.

Главной целью соглашения по прослеживаемости заявлено обеспечение контроля за оборотом товаров и противодействие серому импорту.

В основе механизма лежит документальный учет товаров путем создания в каждой из стран ЕАЭС информационной системы.

При этом сведения, необходимые для прослеживаемости, будут аккумулироваться системой из товаросопроводительных документов (затем предусмотрен их обмен). Соглашением не допускается перемещение товаров, подлежащих прослеживаемости, при отсутствии в национальной системе прослеживаемости сведений об операциях, связанных с таким перемещением. Документ является рамочным — конкретный перечень товаров будет определяться советом комиссии.

В России эксперимент по такой прослеживаемости (от прохождения таможи до пробития кассового чека при розничной продаже) готовил Минфин — основным оператором системы была назначена ФНС, но в ее базы будут поступать данные от таможенной службы России. На внутренних рынках после выхода с таможи эта система контроля документооборота дополняется системой цифрового контроля оборота товаров на внутреннем рынке. Оператор собственной системы маркировки товаров в РФ — Центр развития перспективных технологий, он также участвует в подготовке наднациональной системы маркировки в ЕАЭС. При выявлении разрыва в уплате НДС в рамках цепочки перепродажи товара таможня будет выставлять профили риска компании, которая такую декларацию подала, пояснял в интервью “Ъ” первый замглавы ФТС Руслан Давыдов. Всего соглашением было определено 15 групп товаров (холодильное и морозильное оборудование, стиральные машины, мониторы и т. п.).

Также страны договорились развивать использование электронных пломб при транзите товаров, для этого таможи пятерки должны будут разработать «дорожную карту», сообщил господин Давыдов после заседания.

По его словам, «карта» должна быть направлена в ЕЭК до 1 сентября, в третьем квартале таможням поручено провести многосторонний эксперимент.

«Позиция такая, что при условии применения пломб разрешить транзит украинских товаров, санкционных товаров с тем, чтобы мы были уверены, что эти товары не остаются в России. Такая практика есть, но она очень ограничена в узком коридоре — через Белоруссию», — отметил первый замглавы службы, заявив, что «таможенные органы стран ЕАЭС серьезно сблизили позиции по вопросам применения пломб». Ранее эксперимент с пломбами уже запускали Россия и Казахстан. Руслан Давыдов в интервью “Ъ” пояснял, что операторами будут национальные компании государств—членов ЕАЭС, но они должны организовать взаимодействие между собой.

При этом сторонам вновь не удалось урегулировать распределение импортных пошлин — этот вопрос был перенесен на уровень межправсовета, его ближайшее заседание состоится в Бишкеке 9 августа, сообщили “Ъ” в ЕЭК. Напомним, страны ЕАЭС пытаются договориться о новом распределении ввозных таможенных пошлин с 1 января 2020 года.

Россия, Казахстан, Армения и Киргизия согласны сохранить действующие нормативы, Белоруссия же настаивает на их пересмотре по новой методике, либо — в качестве альтернативы — на простом увеличении своей доли на один процентный пункт (см. “Ъ” от 18 апреля). В то же время разрешению этого спора препятствуют давние двусторонние разногласия России и Белоруссии по поставкам нефти и газа.

<https://www.kommersant.ru/doc/3984208>

## **ИНТЕРФАКС; 2019.05.29; РФ РАССМАТРИВАЕТ ВОПРОС ВЫДЕЛЕНИЯ МОНГОЛИИ КРЕДИТА В 100 МЛРД РУБ. НА РАЗВИТИЕ Ж/Д СЕТИ**

Российские власти рассматривают вопрос о предоставлении Монголии кредита в размере 100 млрд руб. на проекты развития железнодорожной сети страны.

Пресс-служба вице-премьера РФ Алексея Гордеева приводит эту информацию по итогам рабочей встречи чиновника с президентом Монголии Халтмаагийн Баттулгай в рамках визита в это государство: вице-премьер озвучил ее в ходе беседы.

"Перечень приоритетных направлений финансирования сейчас согласовывается, деньги, в том числе, будут направлены на модернизацию Улан-Баторской железной дороги (АО "УБЖД", совместное предприятие ОАО "Российские железные дороги" и Монголии - ИФ)", - говорится в сообщении.

"Гордеев подчеркнул, что на уровне правительств этому вопросу уделяется особое внимание", - отмечает пресс-служба Гордеева. По итогам обсуждения стороны договорились создать совместную рабочую группу по развитию железнодорожного сообщения Монголии.

Также на встрече была затронута тема начала строительства в Монголии железнодорожной ветки Таван-Толгой - Зуунбаян. "Протяженность маршрута составит более 400 км, а грузопоток УБЖД - увеличится на 20-30 млн тонн", - уточняется в пресс-релизе.

"Президент Монголии сказал, что во время его встречи с Владимиром Путиным на полях Восточного экономического форума-2018 обсуждались возможные инвестиции в проект", - также говорится в сообщении.

## **ИНТЕРФАКС; 2019.05.29; ЗАПРЕТ НА ЭКСПЛУАТАЦИЮ BOEING 737 MAX МОЖЕТ ОСТАТЬСЯ В СИЛЕ ЕЩЕ МИНИМУМ НА ДВА МЕСЯЦА - IATA**

Запрет на эксплуатацию самолетов Boeing 737 MAX может остаться в силе еще на два месяца или даже на более длительный срок, сообщает Dow Jones со ссылкой на главу Международной ассоциации воздушного транспорта (IATA) Александра де Жуниака.

По его словам, срок возобновления полетов самолетов семейства 737 MAX будет зависеть от регуляторов, однако авиакомпании ожидают, что запрет останется в силе еще на 10-12 недель.

Федеральное управление гражданской авиации США (FAA) на прошлой неделе провело встречу с представителями международных авиарегуляторов, чтобы обсудить ситуацию с Boeing 737 MAX.

Многие страны временно прекратили эксплуатацию-Boeing 737 MAX после того, как самолет этой модели авиакомпании Ethiopian Airlines, выполнявший рейс из Аддис-Абебы в Найроби, потерпел крушение 10 марта. Авиакатастрофа унесла жизни 157 человек и стала вторым крушением самолета этого типа за полгода. В конце октября 2018 года Boeing 737 MAX индонезийской компании Lion Air упал в Яванское море вскоре после вылета из аэропорта Джакарты. Погибли все 189 человек на борту.

В настоящее время FAA все еще ждет, пока Boeing официально представит обновление ПО, которое поможет избежать проблем, приведших к катастрофам, сказал глава управления Дэниэл Элуэлл накануне встречи с регуляторами.

Де Жуниак назвал последствия запрета на эксплуатацию Boeing 737 MAX существенными, однако отметил, что IATA еще не получила данные о финансовых последствиях отмены авиарейсов.

По его словам, FAA на встрече с авиарегуляторами не озвучило точных сроков возобновления полетов самолетов семейства 737 MAX.

Глава IATA также сказал, что авиакомпании надеются на то, что регуляторы "установят разумные временные рамки" для безопасного возобновления эксплуатации лайнеров.

## **ВЕДОМОСТИ; ПАВЕЛ КАНТЫШЕВ, СВЕТЛАНА ЯСТРЕБОВА, КСЕНИЯ БОЛЕЦКАЯ; 2019.05.30; ИСКУССТВЕННОМУ ИНТЕЛЛЕКТУ НУЖНЫ НАЛОГОВЫЕ ЛЬГОТЫ; НА СОВЕЩАНИИ У ВЛАДИМИРА ПУТИНА БУДЕТ ОБСУЖДАТЬСЯ НАЦИОНАЛЬНАЯ СТРАТЕГИЯ ИСКУССТВЕННОГО ИНТЕЛЛЕКТА**

30 мая президент России Владимир Путин проведет совещание по развитию технологий в области искусственного интеллекта, сообщается на сайте Кремля. Центральной темой встречи станет обсуждение разработанной Сбербанком национальной стратегии развития искусственного интеллекта, рассказывают федеральный чиновник и приглашенный на совещание человек.

Национальную стратегию Путин поручал разработать правительству и Сбербанку к 15 июня, указано на сайте Кремля. «Ведомости» ознакомились с проектами стратегии, полученными из трех независимых источников.

Своей целью стратегия называет становление России как одного из мировых лидеров искусственного интеллекта. Для поддержки исследований государство должно оказывать финансовую помощь ведущим исследовательским и образовательным центрам в области искусственного интеллекта, создать регуляторные «песочницы», а также обеспечить доступ к массивам больших данных, собираемым госорганами и прочими организациями (например, к обезличенным медицинским данным).

Чтобы стимулировать инвестиции в искусственный интеллект, нужны специализированные инструменты государственно-частных партнерств, а также финансовые и налоговые льготы разработчикам и инвесторам (включая венчурное финансирование).

Реализацию стратегии оплатят федеральный и местные бюджеты, а также внебюджетные фонды, институты развития, госкомпании и госкорпорации.

Стратегия выделяет плюсы и минусы развития искусственного интеллекта в России. С одной стороны, страна обладает высоким уровнем физико-математической подготовки, высоким проникновением смартфонов, доступностью интернета и распространением 4G-сетей. На рынке интернет-компаний доминируют отечественные игроки, а на мировом российские разработчики лидируют по отдельным направлениям – например, по компьютерному зрению. Экспортный потенциал искусственного интеллекта в стратегии называется высоким.

Но есть и проблемы. Когда речь заходит о повышении эффективности продуктов и услуг, то искусственный интеллект не пользуется спросом. Рост отрасли тормозит и отток специалистов в другие страны. Сложно получить доступ к данным, собираемым госорганами, медицинскими и научными организациями. Наконец, мешают санкции – они способны ограничить доступ к технологиям и зарубежным рынкам.

Стимулировать развитие любой технологии можно, если для нее есть практическое применение, говорит партнер KPMG в России и СНГ Николай Легкодимов. Если в России есть задачи, которые можно решать с помощью искусственного интеллекта, бизнес вполне справится с его развитием. А роль государства могла бы свестись к подготовке кадров и созданию комфортных условий для молодых ученых. Но для этого совершенно необязательно писать стратегию, говорит Легкодимов.

Бизнес интересуют не льготы, а стабильность и предсказуемость налоговых правил и правоприменения, замечает партнер юрфирмы Dentons Василий Марков. К тому же софтверные компании и так пользуются льготами по уплате страховых взносов, составляющих 14 вместо 30%, указывает юрист. А говоря о налоге на прибыль, стоит помнить об уже существующих льготных режимах, где он обнулен, – например, такой льготой пользуются резиденты «Сколково», напоминает Марков.

Налоговые льготы – это привычный для государства инструмент поддержки бизнеса, но он не всегда достигает нужного результата, считает Легкодимов. Получение льгот только

на основании специализации на искусственном интеллекте дает возможность для манипуляций.

Для создания эффективных решений на базе искусственного интеллекта, в том числе в сферах безопасности, здравоохранения и образования, нужна единая система сбора и анализа данных с унифицированным доступом и полной деперсонализацией, уверен представитель МТС Алексей Меркутов.

Представитель Сбербанка отказался от комментариев.

<https://www.vedomosti.ru/technology/articles/2019/05/29/802816-iskusstvennomu-intellektu-nuzhni-nalogovie-lgoti>

На ту же тему:

<https://www.kommersant.ru/doc/3984247>

## **КОММЕРСАНТЪ; ЕВГЕНИЯ КРЮЧКОВА, НАДЕЖДА КРАСНУШКИНА, ДМИТРИЙ БУТРИН; 2019.05.30; ГОСУДАРСТВО СОБИРАЕТСЯ С БАЗАМИ; БЕЛЫЙ ДОМ ОДОБРИЛ КОНЦЕПЦИЮ НАЦИОНАЛЬНОЙ СИСТЕМЫ УПРАВЛЕНИЯ ДАННЫМИ**

Белый дом завершил согласование концепции национальной системы управления данными (НСУД) — документ, предполагающий консолидацию госинформсистем, одобрен на заседании правительства. Запускаемая с 2022 года система должна синхронизировать данные сотен государственных информационных ресурсов, речи об их физическом объединении пока не идет. В 2019 году новая платформа уже будет тестироваться в рамках пилотных экспериментов — в том числе при создании федерального регистра избирателей и цифровых профилей граждан. Если консолидированная система окажется работоспособной, у государства, кроме прочего, появится единый аналитический инструмент для выработки решений госуправления.

Концепция НСУД одобрена на заседании правительства. Представлявший документ глава Минкомсвязи Константин Носков сообщил, что позиции ведомств и ключевых архитекторов системы окончательно согласованы. Предварительное же одобрение она получила еще в начале года (см. “Ъ” от 21 января).

В полном объеме система должна быть запущена в 2022 году.

НСУД — ключевой элемент госуправления в рамках нацпроекта «Цифровая экономика». Она предполагает новый подход к госданным — единый порядок их сбора, обработки, хранения и использования.

Провозглашается, в частности, принцип однократного предоставления данных для информсистем для их дальнейшего многократного использования. НСУД будет интегрирована с основными элементами инфраструктуры «электронного правительства», государственными справочниками и классификаторами (такими как Федеральная информационная адресная система).

Обещаны и аналитические инструменты, которые позволят властям принимать решения на основе гигантских объемов информации, — в рамках «умной» платформы планируется систематизировать данные более чем из 800 действующих сейчас разрозненных государственных информресурсов.

Отметим, создание НСУД — это не только IT-технологический, а во многом юридический и управленческий проект: для успешной работы в госуправлении необходима единая нормативно-правовая база для работы НСУД, а ее создание невозможно без по крайней мере частичного изменения системы управления информпотоками ведомств и госучреждений, управляющих ими.

Как отметил 29 мая Константин Носков, в одном только Едином государственном реестре недвижимости сейчас более 300 млн записей. В рамках межведомственного электронного взаимодействия только в прошлом году прошло более 32 млрд транзакций. «Мы фактически не обладаем достоверной информацией о составе и структуре этих данных, имеющих в различных ведомствах», — признал министр. Эти сведения зачастую недостоверные, устаревшие или некачественные.

О физическом объединении существующих баз данных речи не идет — ставится задача синхронизации разрозненных данных.

Сейчас гражданин в разных информационных системах идентифицируется по-разному (например, в системе ГИБДД — по номеру водительского удостоверения, в качестве налогоплательщика — по ИНН). «Необходимо определиться, в каких ключевых ресурсах будут находиться эталонные данные, и обеспечить привязку всех других систем с ними», — пояснил министр. Для поиска эталона Минкомсвязь совместно с аналитическим центром при правительстве, Минэкономике и Минфином проведет аудит информационных систем госорганов. НСУД в итоге будет отслеживать факт изменения эталона и сигнализировать другим системам о корректировках.

Как госуслуги станут суперсервисами

Исходя из документов о НСУД, пока сложно делать однозначные выводы о том, как решена центральная проблема консолидации госинформационных систем, поставленная в докладе Центра стратегических разработок (ЦСР) весной 2018 года, — примет ли государство концепцию «единого пула данных» с микросервисами как реализацией госфункций или же предпочтет постепенное объединение госинформационных ресурсов.

Большинство общих идей доклада ЦСР, видимо, в том или ином виде отражены в концепции НСУД.

Премьер-министр Дмитрий Медведев подчеркнул, что для того, чтобы система заработала к 2022 году, подготовительная работа должна быть завершена до конца 2019-го. Уже в этом году будут тестироваться отдельные компоненты НСУД — Минкомсвязь планирует эксперименты по пяти направлениям. Это создание федерального регистра избирателей, формирование цифрового профиля гражданина, эксперимент с федеральной информационной адресной системой, формирование паспортов муниципальных образований, а также создание цифровой аналитической платформы для снижения отчетности и упрощения процесса сбора статданных бизнесом и населением.

Госмашину перестроят в «сервисное государство 2.0»

Первые результаты экспериментов ожидаются к концу года — до второго квартала 2020 года они будут завершены. По их итогам Минкомсвязь обещает при необходимости корректировку концепции НСУД. Как пояснил “Ъ” заместитель гендиректора АНО «Цифровая экономика» Дмитрий Тер-Степанов, решение о пилотном запуске НСУД готовилось при непосредственном участии бизнеса — в дальнейшем предпринимательское сообщество также намерено участвовать в реализации проекта и оценке его результатов.

<https://www.kommersant.ru/doc/3984248>

## **КОММЕРСАНТЪ; ЮРИЙ БАРСУКОВ; 2019.05.30; ОБСТОЯТЕЛЬСТВА ПОПАДАНИЯ ХЛОРООРГАНИКИ В РОССИЙСКУЮ НЕФТЬ ОСТАЮТСЯ НЕЯСНЫМИ И ПОРОЖДАЮТ КОНСПИРОЛОГИЧЕСКИЕ ВЕРСИИ; ХЛОР-МАЖОР; ПОСТРАДАВШИЕ ОТ «ДРУЖБЫ» ПОЛУЧИЛИ НЕФТЬ, НО ЖДУТ КОМПЕНСАЦИЙ**

Поставки кондиционной нефти потребителям южной ветки нефтепровода «Дружба» полностью восстановлены 29 мая, северная нитка должна заработать 10 июня. Таким образом, самый масштабный кризис за всю историю экспортных поставок российской нефти близится к завершению. “Ъ” разбирался, почему подобная ситуация стала возможной, как ее планируется урегулировать и кто заплатит за причиненный ущерб.

Чистая российская нефть 29 мая поступила на венгерский приемно-сдаточный пункт «Фенешлитке», тем самым перебой поставок длиной в месяц для потребителей на южной ветке нефтепровода «Дружба» завершился. Но северная «Дружба» все еще простаивает, а вопрос компенсаций за инцидент с загрязнением нефти хлорорганикой далек от разрешения. «Сейчас все смотрят друг на друга в поисках ответственного», — заявил 29 мая глава Total Патрик Пуянне, отвечая на вопросы акционеров на годовом собрании. Принадлежащий Total НПЗ Leuna в Германии, который получает нефть по северной ветке «Дружбы», работает на половинной мощности, и «упоминаются существенные суммы» компенсаций — \$15 за баррель, добавил он.

Первый кризис за полвека

Российская система транспорта нефти на экспорт всегда считалась абсолютно надежной. Нефтепровод «Дружба», который доставляет нефть из Татарстана на 3 тыс. км на запад — до немецкого Шведта на севере и хорватского Омишалья на юге, бесперебойно работал 55 лет, даже во время Пражской весны 1968 года и распада СССР в 1991 году. С этой точки зрения события апреля 2019 года выглядят из ряда вон выходящими. Не геополитика, а сугубо техническая проблема — загрязнение хлорорганическими соединениями, а именно дихлорэтаном — привела к полной остановке поставок в Белоруссию и Венгрию почти на три недели, в Чехию и Словакию — на месяц, а отгрузки в Польшу и Германию пока так и не возобновились.

Формально кризис начался 19 апреля, когда «Белнефтехим», оперирующий Мозырским НПЗ в Белоруссии (см. карту), заявил о резком росте содержания хлорорганики в нефти. Это очень опасно для оборудования НПЗ, поскольку при росте температуры выше 150°C дихлорэтан разлагается и в условиях избытка водорода (на установках гидроочистки, риформинга и т. д.) дает соляную кислоту.

Мозырский НПЗ снизил загрузку и перевел часть установок в режим рециркуляции. Однако на тот момент масштаб проблем еще не был очевиден. На следующей неделе стало понятно, что дихлорэтаном загрязнены огромные объемы нефти как в северной и южной ветках «Дружбы», так и нефтепроводе БТС-2, который идет к перевалочному терминалу в Усть-Луге на Балтике.

Поставки по северной ветке «Дружбы» через Адамову Заставу на польско-белорусской границе встали 25 апреля, по южной ветке — 26 апреля. Затем хлорная нефть из российского участка «Дружбы» была вытеснена в резервуары, а из БТС-2 — в танкеры в Усть-Луге. В результате уже 2 мая чистая нефть начала поступать в Белоруссию, 11 мая прокачку по своей территории возобновила Украина, 29 мая (в тестовом режиме — с 17 мая) — Венгрия, 22 мая — Словакия, 27 мая — Чехия.

Таким образом, южная ветка «Дружбы» практически вернулась к нормальной работе, хотя на территории Венгрии и особенно Украины загрязненная нефть еще долго будет храниться в резервуарах. Но поставки по северной ветке так и не возобновились.

Речь идет не об ошибке

Ясного ответа на вопрос, как стало возможным попадание дихлорэтана в трубопроводы «Транснефти», до сих пор нет. Традиционно качество нефти в системе обеспечивалось прежде всего самодисциплиной нефтяников. Специалисты «Транснефти» в ежедневном режиме проверяют базовые показатели качества нефти на каждом узле приема: плотность, содержание серы, содержание воды и др. Если нефть не соответствует ГОСТу, «Транснефть» прекращает ее прием — для крупных нефтекомпаний, которые сдают на одном узле тысячи тонн нефти в сутки, такой простой означает большие убытки. И схема в целом успешно работала на протяжении многих лет.

Сбой произошел на узле в Самарской области, принадлежащем ООО «Нефтеперевалка», которое принимает нефть четырех малых производителей. Их меньше контролируют, потому что сдаваемые объемы не способны оказать существенное влияние на качество нефти в системе, говорят собеседники «Ъ». Масштаб текущих проблем сделало возможным то, что загрязняющим веществом оказался сильный растворитель дихлорэтан — его присутствие крайне нетипично для нефти (в ней хлорорганики быть не должно), поэтому «Транснефть» берет пробы на хлорсодержащие соединения только раз в десять дней.

По официальной версии, которую обнародовал Следственный комитет РФ, руководители ООО «Нефтеперевалка» и связанных с ним компаний похищали нефть, сдаваемую на узле, а для того чтобы скрыть хищения, закупили на рынке нефть с высоким содержанием хлорорганики.

Один из фигурантов дела Роман Трушев, ранее владевший узлом слива нефти, в интервью «Ъ» опровергал версию следствия (см. «Ъ» от 14 мая). Она, действительно, не вполне объясняет масштаб загрязнения — по данным «Ъ», исходно в трубу было слито всего 300 тонн загрязненной нефти. Чтобы вызвать наблюдаемый уровень загрязнения, концентрация дихлорэтана в этом объеме должна была составлять 30–50%.

Большинство источников «Ъ» сходятся во мнении, что такое содержание дихлорэтана «не может объясняться никакими разумными соображениями».

Его использование, например, для очистки призабойной зоны скважин или повышения нефтеотдачи в таких количествах, во-первых, не требуется, а во-вторых, делает саму процедуру экономически неэффективной: дихлорэтан стоит в десять раз дороже нефти. «Если хотели скрыть пропажу нефти, проще было воды налить»,— констатирует собеседник “Ъ”.

В результате на удивление большое число нефтяников и даже крупных чиновников полагают, что речь идет не об ошибке, а о «целенаправленной диверсии».

Загрязняющее вещество подобрано очень удачно для того, чтобы не быть обнаруженным при стандартной проверке, но оказать большое влияние на качество нефти, подчеркивают собеседники “Ъ”. Примечательно и место сброса — после этого узла на протяжении 1,3 тыс. км «Дружбы» не стоит ни одного НПЗ, вплоть до Мозыря в Белоруссии, поэтому масштаб проблемы «Транснефть» смогла осознать только спустя неделю.

Кроме того, очищать нефть от хлорорганики очень сложно, по сути единственным способом борьбы с нею в трубе можно считать размешивание в большом объеме чистой нефти, чтобы концентрация упала до приемлемой (обычно 1–3 ppm при максимальном уровне по ГОСТу 10 ppm). «Это инстинктивная реакция как “Транснефти”, так и переработчиков: если есть хлор, давайте размешаем. Но в данном случае эта стандартная мера только усугубляла ситуацию, поскольку исходный масштаб загрязнения оказался больше, чем кто-либо мог предположить»,— говорит собеседник “Ъ”.

Действовавшие конструктивно уже получают нефть

Всего, по оценкам «Транснефти» и источников “Ъ” на рынке, оказалось загрязнено около 4,3 млн тонн нефти — примерно 2% от общего годового объема экспорта по системе.

В том числе по северной «Дружбе» в Польшу и частично Германию ушло и было принято по актам потребителями 690,5 тыс. тонн нефти, по южной «Дружбе» в Венгрию, Словакию и Чехию — еще 700 тыс. тонн. В Белоруссии остается 1,3 млн тонн нефти. Наконец, из Усть-Луги с 24 апреля по 7 мая отгружено, по словам собеседников “Ъ”, около 18 танкеров с загрязненной нефтью (в целом около 1,6 млн тонн) в основном в адрес трейдеров. Из этих отгрузок восемь пришлись на «Роснефть», пять — на казахстанскую нефть, прокачиваемую транзитом (власти Казахстана оценивали объем загрязнения в 600 тыс. тонн), три — на «Сургутнефтегаз», и один — на «РуссНефть». В компаниях эти данные не комментируют.

Проще всего оказалось решить вопрос с южной веткой «Дружбы». «Укртранснфта» согласилась закачать в свои хранилища на несколько месяцев 600–700 тыс. тонн загрязненной нефти. Российские собеседники “Ъ” отмечают «очень конструктивную позицию» украинской стороны, несмотря на многолетний конфликт Москвы и Киева. Также венгерская MOL согласилась выкачать в свои хранилища 100 тыс. тонн загрязненной нефти. В результате удалось освободить одну нитку системы для чистой нефти, которая уже дошла до всех стран на южной ветке «Дружбы». Предполагается, что загрязненную нефть будут постепенно подмешивать в поток чистой нефти, это займет месяцы.

По данным “Ъ”, согласованная 23 мая схема очистки белорусской системы от загрязненной нефти будет выглядеть следующим образом. На данный момент Мозырский НПЗ получает чистую нефть по «Дружбе-2», в «Дружбе-1» находится некондиционная нефть. Предполагается, что после освобождения резервуарных парков Мозырского НПЗ от некондиционной нефти, которая будет откачена в Россию (на Унечу и в «Дружбу-1»), чистая нефть станет прокачиваться по одной из трех ниток северной «Дружбы» в направлении Адамовой Заставы (граница с Польшей). Так как Адамова Застава не принимает нефть из «Дружбы», чистая нефть станет выдавливать некондиционную нефть из двух других ниток северной «Дружбы» реверсом в сторону Мозыря и далее в «Дружбу-1», пока загрязненная нефть также не окажется на территории РФ (см. карту).

В России она будет храниться (большой частью в трубе) и постепенно подмешиваться в чистый поток так, чтобы концентрация хлорорганики в исходящем потоке не превышала 2–3 ppm. Такая схема позволит к 10 июня освободить две нитки северной «Дружбы» от загрязненной нефти и начать поставку чистой нефти в Польшу и далее в Германию (чтобы нефть дошла до Германии, потребуется еще семь–десять дней). Предполагается, что поляки будут также постепенно подмешивать находящуюся на их территории

загрязненную нефть в чистую. По словам собеседника “Ъ”, «Транснефть» со своей стороны грязную нефть в «Дружбу» пока подмешивать не будет, дав европейским коллегам возможность первыми от нее избавиться.

Вице-президент «Транснефти» Сергей Андронов — о сроках возобновления работы трубопровода «Дружба» и вариантах компенсации потерь

Далее, до конца июля, состоится очистка участка Унеча—Полоцк — чистая нефть будет подана в Унече и выдавит грязную нефть из этого участка в нефтепровод Невель—Полоцк. Российская сторона взяла на себя обязательства очистить его от грязной нефти в течение года. Параллельно «Транснефть» будет вывозить хлорную нефть из Унечи в Новороссийск и, возможно, другие экспортные порты, чтобы подмешивать ее там в экспортные грузы в концентрации в пределах 3–4 ppm. С 1 июля ГОСТ по содержанию хлорорганики ужесточается до 6 ppm, это замедлит процесс. Вице-президент «Транснефти» Сергей Андронов заявил “Ъ”, что полное избавление от хлорной нефти займет шесть–восемь месяцев (см. интервью).

Основные сложности с возобновлением поставок по северной «Дружбе» связаны с позицией Польши. По словам одного из источников “Ъ” в правительстве, уже зная о наличии проблемы с хлором и после встречи 26 апреля, на которой с участием польских коллег была одобрена первая «дорожная карта», Варшава начала разбавлять поступившую нефть чистой и теперь озвучивает в прессе объемы загрязненной нефти более чем в 1 млн тонн.

По мнению чиновника, так Польша хочет надавить на Россию в вопросе компенсаций. «Теперь полякам предстоит хранить этот объем грязной нефти у себя, мы готовы обсуждать компенсацию за тот объем, о котором шла речь изначально, который пересек границу», — говорит источник “Ъ”. Он подчеркивает, что к 10 июня чистая нефть подойдет к границе Польши, и если поляки не станут ее брать, то «будут выглядеть странно, особенно учитывая, что действовавшие конструктивно белорусы, венгры и словаки уже получают нефть».

Собеседник “Ъ” признает, что, если поляки не будут принимать нефть, российским нефтяникам придется платить штрафы за недопоставку. Но, по его словам, это суммы «небольшие — несколько центов с барреля», потери польских НПЗ будут выше.

Компенсировать лишь «справедливый» уровень расходов

Проблема компенсаций с самого начала кризиса стала центральной, и не все ее аспекты до сих пор ясны. Российское правительство заявило, что все потери покроет «Транснефть». Проще всего ситуация с отгрузками из Усть-Луги — эти танкеры забрали трейдеры, некоторые объемы уже проданы, скидка составила в среднем \$10 за баррель, говорят собеседники “Ъ” на рынке. Большая часть объемов пойдет в Китай, где есть значительные резервуарные мощности для смешивания. Предполагается, что трейдеры по итогам сделок сообщат российским нефтяникам, какая в итоге получилась скидка, и те перевыставят убытки «Транснефти».

В отношении нефти, которая должна была быть поставлена в дальнее зарубежье по «Дружбе», переговоры по размеру скидки продолжаются. По словам двух собеседников “Ъ”, зарубежные контрагенты хотят от российских компаний существенных скидок, вплоть до \$20 за баррель. Но источник “Ъ” в правительстве подчеркивает, что российская сторона будет компенсировать только «справедливый уровень расходов, понесенных в связи с ситуацией». Фактически это расходы на хранение загрязненной нефти в течение срока подмешивания к чистой и на покупку нефти из других источников, если та стоила дороже Urals. Косвенные расходы, возникающие из-за простоя НПЗ и связанных с этим потерь, уточняют собеседники “Ъ” на рынке, российские компании по условиям договоров поставки нефти возмещать не обязаны.

Наконец, есть вопрос с загрязненной нефтью, оставшейся в Белоруссии. По данным “Ъ”, обсуждается схема, в рамках которой этот объем будет объявлен технологической нефтью «Транснефти», а взамен Минск получит чистую нефть, которую та купит сама у нефтяников (пропорционально их долям грязной нефти) по рыночной цене.

Таким образом, все дальнейшие операции по размещению 1,3 млн тонн грязной нефти и ее постепенной продаже в рынок окажутся проблемой «Транснефти». Монополия,

вероятно, понесет потери, но их уровень сейчас сложно оценить — теоретически, если цены на нефть вырастут, она может даже заработать.

Также остается открытым вопрос компенсаций за утраченный транзит трубопроводным операторам Белоруссии и Польши — нет уверенности, что «Транснефть» сможет нагнать до конца года контрактный объем. Годовой план поставок на НПЗ в Белоруссии еще может быть выполнен, поэтому рано говорить о компенсации их частичного простоя. Россия также готова компенсировать ущерб оборудованию Мозырского НПЗ, связанный с использованием некондиционной нефти (его еще предстоит обосновать).

В целом с экономической точки зрения потери для «Транснефти» будут, видимо, весьма умеренными, особенно если сравнивать их с репутационными потерями и масштабом кризиса. Так, если усредненная «скидка» на весь объем загрязненной нефти составит \$10 за баррель, то «Транснефти» придется компенсировать примерно \$315 млн — это всего 9% чистой прибыли компании за 2018 год (224 млрд руб.). Поэтому неудивительно, что первый вице-премьер Антон Силуанов не видит необходимости в снижении дивидендов «Транснефти», а сама компания, согласно ее заявлению, решила об этом не просить.

«Система не сработала»

Подобного масштаба кризис не мог пройти бесследно для руководства «Транснефти». Публичная реакция Владимира Путина была довольно жесткой — на встрече с главой «Транснефти» Николаем Токаревым 30 апреля президент однозначно возложил ответственность за случившееся на «Транснефть», заявив, что «система не сработала», а «ущерб для нас и экономический, и материальный, да и имиджевый очень серьезный». На этом фоне появились многочисленные слухи об отставке господина Токарева, однако никаких подтверждений этим слухам «Ъ» найти не удалось, во всяком случае оформленных в виде каких-либо документов. Большинство собеседников «Ъ» полагают, что если отставка и произойдет, то точно не во время кризиса. До сих пор источники «Ъ» предполагали, что Николай Токарев покинет «Транснефть» после истечения действующего контракта в 2020 году.

Тем не менее источники «Ъ» ожидают увеличения давления со стороны «Роснефти», учитывая давнюю неприязнь между господином Токаревым и Игорем Сечиным. Именно «Роснефть» с точки зрения абсолютных объемов потерь сильнее всего пострадала от ситуации с «Дружбой», это дает господину Сечину повод жаловаться в правительство и президенту на руководство «Транснефти». По словам источников «Ъ», такие жалобы уже поступали, их эффект неизвестен.

<https://www.kommersant.ru/doc/3984166>

## **ИНТЕРФАКС; 2019.05.29; РЕЗЕРВУАРНЫЙ ПАРК ПОРТА УСТЬ-ЛУГА НЕ СОДЕРЖИТ НЕКОНДИЦИОННОЙ НЕФТИ - МИНЭНЕРГО**

Резервуарный парк порта Усть-Луга на текущий момент не содержит некондиционную нефть, говорится в сообщении российского министерства энергетики.

По состоянию на 28 мая содержание хлорорганических соединений в нефти, отгружаемой в порту Усть-Луга, составляет 4 ppm, что значительно ниже требований ГОСТ 10 ppm.

По расчетам Минэнерго, до 4 июня ожидаемое качество нефти в Усть-Луге по показателю содержания хлорорганики будет находиться в диапазоне 3,3-4,3 ppm.

Как сообщалось, в конце апреля концерн "Белнефтехим" сообщил о поставках некондиционной нефти из РФ по нефтепроводу "Дружба". Транзит нефти в Европу был приостановлен. Минэнерго России подтвердило факт загрязнения российской нефти дихлорэтаном - токсичным веществом, используемым как растворитель жиров и парафинов, которое обладает сильными коррозионными свойствами. В настоящее время работа экспортного направления постепенно нормализуется. Пострадавшие страны и компании рассчитывают на компенсацию.

## **РБК; КСЕНИЯ НАЗАРОВА, ОЛЬГА АГЕЕВА; 2019.05.30; СТАРТУЮЩИЕ С НУЛЯ ЗАСЛУЖИЛИ НУЛЕВОЙ НАЛОГ; ГОСДУМА СМЯГЧИЛА УСЛОВИЯ СПЕЦИАЛЬНЫХ ИНВЕСТИЦИОННЫХ КОНТРАКТОВ**

Участникам специальных инвестиционных контрактов (СПИК) предложат новые возможности и преференции. Усовершенствованную модель привлечения инвестиций, известную как СПИК 2.0, утвердила во вторник в первом чтении Госдума.

Механизм СПИК действует с 2015 года. В обмен на льготы компания обязуется модернизировать или построить производство с нуля. В рамках СПИК с 2015 года заключено 33 договора на общую сумму 434 млрд руб., отмечается в материалах комитета по бюджету и налогам Госдумы. Из них восемь — в энергетическом машиностроении, семь — в автопроме, шесть — в фармацевтике, пять — в химической промышленности, четыре — в нефтегазовом машиностроении, три — в металлургии и по два в сельскохозяйственном машиностроении, станкостроении, авиационной и медицинской промышленности, производстве насосного оборудования.

В июле 2018 года правительство приостановило подписание новых специинвестконтрактов до усовершенствования инструмента. В ноябре вице-премьер Дмитрий Козак снял мораторий на рассмотрение двух из четырех замороженных заявок на СПИК в автопроме.

В чем заключаются изменения

Задача нового механизма — сделать СПИК более востребованным и увеличить инвестиции. Новшества прописаны в трех внесенных правительством законопроектах: поправках в закон «О промышленной политике в России», Бюджетный и Налоговый кодексы. Они предполагают серьезную трансформацию механизма СПИК:

Расширятся сферы для заключения специинвестконтрактов. Кроме сугубо промышленных проектов льготы получают проекты в сельском хозяйстве, энергетике и т.д.

Сторонами СПИК станут не только федеральные, но и региональные, и муниципальные власти — с ними будет согласовано место размещения производства. «Вовлечение муниципалитета призвано устранить элементы саботажа: муниципалитет фиксирует свои обязательства на момент подписания СПИК, и конфликтные ситуации мы проходим до реализации СПИК, — пояснил в докладе перед депутатами Госдумы заместитель министра промышленности и торговли Василий Осьмаков. — Упреждающее решение конфликтных ситуаций будет на пользу инвестиционной активности региона».

Срок действия контрактов продлят до 15 лет для проектов с инвестициями до 50 млрд руб. и до 20 лет — выше 50 млрд руб. Ранее СПИК действовал до десяти лет.

Будет отменено требование о минимальном объеме инвестиций. Сейчас участники СПИК обязаны вложить в проект не менее 750 млн руб.

Льгота по налогу на прибыль будет действовать весь срок реализации проекта, а не до 2025 года, как сейчас.

Нулевая ставка по налогу на прибыль будет применяться на все доходы от проекта в рамках СПИК. Сейчас инвестор может претендовать на нулевую ставку, если получает более 90% доходов от предмета СПИК.

Появится возможность отдельного налогового учета доходов и расходов деятельности в рамках СПИК.

Объем государственной поддержки будет ограничен: теперь налоговые и неналоговые вложения из бюджета не превысят 50% от вложений инвестора в СПИК. Ранее этого ограничения не было. «Это ограничение необходимо для обеспечения бюджетной эффективности механизма, своего рода предохранительный клапан, — отметил директор Ассоциации кластеров и технопарков Андрей Шпиленко. — Государство не должно тратить из бюджета больше, чем сам инвестор. Такое ограничение не должно оттолкнуть потенциальных инвесторов, поскольку экономия 50% за счет субсидий или налоговых льгот — это и так крайне привлекательные условия, которые позволяют сократить срок окупаемости проекта до нескольких раз».

Налоговый режим усовершенствуют

Главное новшество СПИК 2.0 — отмена ограничения действия льготы по налогу на прибыль. Налог обнулят на весь срок проекта, а не до 2025 года. «Самое время отменить это ограничение, — уверен партнер Taxology Алексей Артюх. — При лимите до 2025 года

большинство участников СПИК смогут воспользоваться льготой лишь два-три года, потому что новые предприятия выйдут на окупаемость лишь через несколько лет».

Другое важное изменение — возможность отдельного налогового учета деятельности в рамках СПИК. «Это снимает вопросы процентных доходов и непрофильных доходов не от СПИК», — отметил Артюх.

Возможность отдельного налогового учета наиболее существенна для региональных проектов, большинство из которых направлено на модернизацию существующего производства, в то время как федеральные — на строительство нового, объясняет эксперт. «Например, у завода при реконструкции одной из линий в рамках СПИК появится возможность отдельного учета производства на этой линии», — пояснил Артюх.

К льготам не допустят без конкурса

А вот требования к инвесторам станут более жесткими. Желающим заключить СПИК предстоит конкурсный отбор. Если проект связан с технологиями военного, специального или двойного назначения, конкурс будет закрытым.

Это наиболее спорное новшество, считает управляющий партнер Vegas Lex Александр Ситников. «Условия отбора станут полем для дискуссий. Хотя с точки зрения государства совершенно разумно определять приоритеты инвестиционной политики и создавать преимущества для одних проектов перед другими», — отметил Ситников.

Требование внедрять высокие технологии

Заключить специальный инвестиционный контракт смогут только компании, разрабатывающие или внедряющие инновации. Технология должна быть включена в перечень правительства во время подачи инвестором заявки на заключение СПИК.

«Изменится сам фокус специальных инвестиционных контрактов. Если раньше в приоритете были инвестиции и создание нового промышленного производства, то теперь к этим приоритетам добавился трансферт технологий. Участник СПИК должен разработать технологию или приобрести права на иностранную технологию в том объеме, чтобы на ее основе иметь право создать новую и в дальнейшем производить уникальный продукт или товар с высоким экспортным потенциалом», — объяснила РБК директор Института проблем правового регулирования НИУ ВШЭ Анна Дупан. У производителей будет возможность инициировать включение технологий в правительственный список, замечает эксперт.

Привлекут ли новые возможности больше инвесторов

Пока сложно оценить, насколько новшества повысят интерес инвесторов к СПИК, считает партнер налоговой практики КРМГ Нина Гулис. «Бизнесу предстоит адаптироваться к новым требованиям: конкурсному отбору и обязанности локализовать технологию в России — эти дополнительные процедуры удлинит срок согласования инвестпроектов», — отмечает эксперт.

Управляющий партнер Vegas Lex Александр Ситников ожидает роста популярности СПИК. «В первой редакции СПИК не гарантировал ничего, кроме заморозки регуляторных изменений. В обмен на неизменность законодательства участник СПИК брал на себя обязательства не только проинвестировать, но и обеспечить определенный объем выпуска продукции на своем предприятии. И даже когда СПИК практически ничего не предоставлял, мера была востребована, и инвесторы достаточно активно ее использовали», — подчеркивает Ситников.

Однако поправки не учитывают пожелания бизнеса упростить таможенное регулирование, отмечает Анна Дупан. Предприниматели высказывали пожелания снизить таможенные пошлины, снять ряд ограничений в рамках ВТО и Таможенного союза. «Однако эта тема осталась за бортом, баланс интересов бизнеса и государства найти не удалось», — констатирует она.

<https://www.rbc.ru/newspaper/2019/05/29/5ceb7d9a79473eabb69841>

**ИЗВЕСТИЯ; 2019.05.30; ДИАГНОЗ — ОЭЗ: СЧЕТНАЯ ПАЛАТА РАСКРИТИКОВАЛА ОСОБЫЕ ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ЗОНЫ; РЕЗИДЕНТЫ ПОЛЬЗУЮТСЯ ЛЬГОТАМИ И ПРОИЗВОДЯТ ТИПОВЫЕ ТОВАРЫ, АНАЛОГИ КОТОРЫХ ВЫПУСКАЮТ ДРУГИЕ ПРЕДПРИЯТИЯ**

Особые экономические зоны (ОЭЗ) так и не стали драйверами роста российской экономики, как предполагалось при их создании, следует из бюллетеня Счетной палаты за май (есть у «Известий»). Резиденты производят типовую продукцию, которая и так выпускается на российском рынке. При этом участники ОЭЗ пользуются преференциями специальных режимов скорее для конкуренции с игроками, работающими по общим правилам, чем для технологического рывка. Территории особых налоговых режимов регулярно подвергаются критике на протяжении последних лет, однако принципиально в их практиках ничего не меняется, отмечают эксперты. По их мнению, это связано с не востребованностью у бизнеса других функций ОЭЗ, кроме снижения налогов.

Счетная палата раскритиковала работу Особых экономических зон. Так, 80% продукции, произведенной на их территории, реализуется на внутреннем рынке, а не на экспортном. Причем ее аналоги выпускаются и другими российскими предприятиями. Таким образом, резиденты ОЭЗ получили несомненное преимущество перед своими конкурентами, действующими в общем режиме налогообложения, указывают аудиторы.

На территориях ОЭЗ на момент проведения проверок Счетной палаты было зарегистрировано 656 резидентов. В документе контрольного органа отмечается, что в четырех крупнейших ОЭЗ прописано 302 резидента (46,1%), однако внешнеэкономическую деятельность из них осуществляют лишь 76 (25,2%). За весь период функционирования зон расторгнуто 166 соглашений с резидентами (25,3% от количества зарегистрированных резидентов).

Более того, по закону, зоны создаются в целях развития высокотехнологичных отраслей экономики и разработки новой продукции. Однако анализ ввезенного их резидентами импортного оборудования показал, что оно предназначено для производства в основном типовых изделий — шин, стройматериалов, фармацевтики, что, в свою очередь, не отвечало основным задачам.

В конечном счете, аудиторы приходят к выводу, что компании пользуются режимами зон не столько ради социально-экономического развития, что предусматривается соглашением о регистрации, сколько для минимизации собственных налогов.

«Известия» направили запрос в основные ОЭЗ — «Алабуга», «Дубна», «Санкт-Петербург», «Липецк», «Томск», «Бирюзовая Катунь», «Тольятти», «Ульяновск», «Калуга» и «Тула» — с просьбой прокомментировать выводы Счетной палаты. В пресс-службе площадки в Ульяновске сообщили, что реальный старт финансирования проектов был дан лишь в 2014 году, и строительство завершилось совсем недавно. Исходя из того что ОЭЗ еще молодая, оценивать ее результаты пока преждевременно. В остальных экономических зонах не ответили на вопросы «Известий».

В пресс-службе Минэкономразвития сообщили, что с 2011 по 2018 год объемы таможенных платежей и налогов, уплаченных резидентами ОЭЗ, увеличились в 18 раз и почти в два раза превысили объем предоставленных им льгот. Якорные резиденты зон — это компании, производящие высокотехнологичные товары и продукцию высокой степени переработки. Однако для создания цепочки производства в зоны требуется привлекать и другие предприятия. В комплексе это оказывает благоприятный мультипликативный эффект на различные секторы экономики, подчеркнули в министерстве.

**Отличные условия**

Особые зоны интересны бизнесу прежде всего как инструмент для снижения налоговой нагрузки, заявил советник гендиректора «Открытие Брокер» по макроэкономике Сергей Хестанов. В то же время преимущества, которые предлагает специальный режим для производства технологичной продукции (например льготный экспорт, инфраструктура), остаются невостребованными, отметил он. Впрочем, злоупотребления неизбежны, когда действуют территории, где условия бизнеса существенно отличаются от общих, уверен эксперт.

Ставить крест на самом формате особых зон из-за их неэффективности не следует, добавил профессор РАНХиГС Владимир Зинов. Режим специальных территорий — это мировая практика, однако в России она не всегда работает успешно в силу разных причин. Предполагается, что решение о том, допустить резидента в зону или отказать ему, принимает специальный совет на основе оценок инновационности компании. Проблема в том, что зачастую предприятия не выполняют обязательства, принятые при регистрации. Если компания производит не то, что планировалось, ее надо исключать из зоны, однако этого как раз и не происходит, считает эксперт.

«Известия» также попросили 20 резидентов ОЭЗ из сфер фармацевтики, электроники, стройматериалов, запчастей для автомобилей и других отраслей рассказать о целях своей регистрации в ОЭЗ и уточнить, насколько произведенная ими продукция является инновационной. На момент сдачи материала в номер опрошенные резиденты не ответили на запрос.

ОЭЗ и ныне там

Эффективность ОЭЗ критикуется на официальном уровне уже несколько лет, однако принципиально в практике этих территорий ничего не меняется, сказал эксперт Центра поддержки внешнеэкономической деятельности и развития регионов Андрей Точин. И тогда, и сейчас для компаний, которые формально не подходят под правила ОЭЗ, но желают там прописаться, делаются исключения. Естественно, это дискриминирует их конкурентов. Впрочем, по словам Андрея Точина, несколько зон демонстрируют скорее позитивные результаты — например, «Алабуга» или «Санкт-Петербург». Однако в данном случае успехи объясняются скорее повышенным вниманием к этим территориям как со стороны регионального руководства, так и со стороны федерального центра.

В апреле 2016 года Счетная палата опубликовала доклад об эффективности функционирования особых экономических зон за 11 лет их существования. За 10 лет на 33 ОЭЗ было потрачено 186 млрд рублей, из которых 24 млрд не были использованы, а отдача в виде налогов и сборов составила лишь 40 млрд, констатировали аудиторы. Создание одного рабочего места в ОЭЗ обошлось бюджету в 10 млн рублей, а к технологическим рывкам это так и не привело, сообщалось в документе.

<https://iz.ru/883365/dmitrii-grinkevich/diagnoz-oez-schetnaia-palata-raskritikovala-osobyie-ekonomicheskie-zony>

## **ИЗВЕСТИЯ; АЛЕКСАНДР ВОЛОБУЕВ; 2019.05.30; ИЗ ПРОБКИ ВЫЛЕТИШЬ: «ЯНДЕКС.ТАКСИ» ПОДКЛЮЧАТ К ВЕРТОЛЕТАМ; В МОСКВЕ ПОЯВИТСЯ СЕРВИС, СОВМЕЩАЮЩИЙ УСЛУГИ ВЫЗОВА МАШИН И МАЛОЙ АВИАЦИИ**

В столичном регионе появится аэротакси для доставки пассажиров в города Московской области. Об этом «Известиям» рассказали три источника на рынке. Проект предполагает совмещение автомобильных и вертолетных перевозок. Соответствующее соглашение планируется подписать в рамках авиасалона МАКС-2019 в конце августа, подтвердили «Известиям» в «Яндекс.Такси». Предполагается, что заказать поездку можно будет через мобильное приложение по цене машины бизнес-класса. Другие агрегаторы не планируют внедрять такую услугу, так как она вряд ли когда-нибудь станет массовой. Эксперты отмечают, что за рубежом аэротакси стоят от €45, однако удастся ли добиться таких цен в России, пока вопрос.

«Яндекс» намерен интегрировать такси с вертолетными перевозками из столицы в города Московской области, рассказали «Известиям» три источника на рынке.

По словам одного из собеседников, речь идет об интеграции разных видов услуг. В приложение «Яндекс.Такси» добавят опцию «Вертолет», сервис будет вести пользователя на такси до посадочной площадки, а затем — до места назначения. Таким образом, человек сможет заказать комбинированный сервис с использованием двух видов транспорта. Приложение сразу покажет ему конечную цену.

— Проблем с местами для посадки вертолетов не будет, — уверяет он. — Для этого годится любая ровная площадка, оформленная в рамках Федеральных авиационных правил и других нормативных документов.

На первом этапе будут использоваться уже действующие площадки в Москве и Подмосковье. Полеты планируется организовать от МКАД, в перспективе, если будет позволять законодательство, — от Садового кольца. «Яндекс», по словам источника, хочет сделать такие поездки сопоставимыми по цене с такси бизнес-класса. Развитие сервиса будет стимулировать спрос так же, как это произошло с рынком таксомоторных перевозок, когда туда пришли агрегаторы.

Сейчас обсуждаются условия соглашения между правительством Москвы, холдингом «Вертолеты России», «Яндекс.Такси» и производителем авиационного оборудования НИТА, сказал «Известиям» еще один источник, знакомый с деталями переговоров. Результатом взаимодействия, по его словам, должно стать создание в Москве «полноценного воздушного маршрутного такси, включенного в систему общественного транспорта». Соглашение может быть подписано в рамках МАКС-2019, добавил он. Сроки запуска проекта пока не определены.

В «Яндекс.Такси» подтвердили «Известиям», что в рамках авиасалона планируется подписание соглашения о сотрудничестве для продвижения концепции городской аэромобильности с московским правительством и «Вертолетами России». Его детали в компании раскрыть отказались.

В департаменте транспорта столицы и «Вертолетах России» на момент сдачи номера на запросы «Известий» не ответили. В правительстве Подмосковья сказали: нет данных о том, что область принимает участие в проекте.

По словам еще одного источника «Известий», в перспективе может быть рассмотрен комплексный подход к новой модели перевозок, как это было сделано в Дубае, — создание инфраструктуры, изменение нормативной базы, отбор участников (в том числе производителей мобильных летательных аппаратов).

Будущее мобильности

В этом проекте «Вертолеты России» намерены задействовать свой новый легкий вертолет VRT500, способный перевозить до пяти человек, предположил один из собеседников «Известий». Машина разработана дочерней структурой холдинга — «BP-Технологии», ее серийное производство запланировано на 2022 год.

Легкий однодвигательный вертолет VRT500 холдинга «Вертолеты России» во время презентации на международной выставке вертолетной индустрии HeliRussia 2018.

Директор по сервису и послепродажному обслуживанию «BP-Технологии» Илья Михальченко сказал «Известиям», что идея аэротакси очень перспективна и уже активно реализуется в Бразилии, ОАЭ, США и других странах.

— Через 20 лет в мире будет 40 мегаполисов с населением более 10 млн человек. В них решить проблему пробок только наземными видами транспорта невозможно. В Сан-Паулу уже сейчас можно добраться до аэропорта на вертолете за \$100, а в Монако из аэропорта Ниццы совершается более 50 вертолетных рейсов в день по цене от €45, — отметил он.

Крупнейшие конкуренты «Яндекс.Такси» не планируют запускать подобный сервис в ближайшее время, сообщили «Известиям» в компаниях-агрегаторах.

— Мы пока не планируем заходить на рынок авиаперевозок и не оценивали перспективы и масштаб этого направления, — сообщил директор Gett в России Максим Жаворонков.

В такси «Максим» назвали такую услугу «неперспективной».

— Легковое такси — массовая услуга с доступной ценой. Вертолетные перелеты не являются массовой услугой даже в Москве. Добавление ее в приложение службы заказа такси не увеличит спрос на авиаперелеты, — заявили в пресс-службе.

В «Ситимобил» также сказали, что пока не планируют развивать аэротакси. В компании «Везет» отказались от комментария.

Сейчас такси бизнес-класса от Москвы до Сергиева Посада стоит примерно 5 тыс. рублей, до аэропорта Домодедово — 2 тыс. Однако сегодня услуги аэротакси в Подмосковье стоят существенно дороже — от 46 тыс. рублей в час, 15 минут может обойтись в 12 тыс. рублей.

Аэротакси нам только снится

Сегодня полеты внутри МКАД фактически запрещены. Поэтому организовать внутригородские вертолетные перевозки в ближайшей перспективе невозможно.

— В столице нет и подходящей инфраструктуры, то есть частных вертолетных площадок. Но эту проблему можно решить, в отличие от разрешения полетов над Москвой. Для этого необходимо договориться не только с авиавластями РФ, но и силовыми структурами и спецслужбами. А это может затянуть процесс на годы, — сказал «Известиям» эксперт Института экономики транспорта и транспортной политики ВШЭ Андрей Крамаренко.

В столице всего две частные вертолетные площадки, однако за МКАД их количество уже исчисляется десятками, добавил источник «Известий».

Исполнительный директор «Авиапорта» Олег Пантелеев считает, что выход агрегатора на рынок вертолетных перевозок оживит этот сегмент и может позитивно повлиять на цены перелетов. Но взрывного роста, по его словам, в ближайшем будущем ждать не стоит.

Аналитик «Финама» Алексей Калачев считает, что добиться низких цен, сопоставимых с такси бизнес-класса, на услуги авиаперевозок в обозримой перспективе не удастся. По его мнению, этот проект, скорее, маркетинговый ход.

<https://iz.ru/883427/aleksandr-volobuev/iz-probki-vyletish-iandekstaksi-podkliuchat-k-vertoletam>

На ту же тему:

<https://www.kommersant.ru/doc/3984216>

## **КОММЕРСАНТЪ; ИВАН БУРАНОВ; 2019.05.30; ПОДЗЕМКА НЕ ВЫЙДЕТ ЗА ПРЕДЕЛЫ МОСКВЫ; ПРАВИТЕЛЬСТВО РФ СИНХРОНИЗИРОВАЛО ТРАНСПОРТНЫЕ ПЛАНЫ СТОЛИЧНЫХ И ПОДМОСКОВНЫХ ВЛАСТЕЙ**

Метро из Москвы в Мытищи, Красногорск и Балашиху не придет — такое решение принято по итогам консультаций с участием **Минтранса РФ**, правительств Москвы и Московской области, а также РЖД. Подмосковные власти ранее предлагали такой вариант для решения транспортных проблем городов, расположенных вдоль МКАД, и просили помочь президента Владимира Путина. Против выступили столичные власти и **Минтранс**, прогнозируя, что это приведет к «критической» загрузке подземки. Компромисс был найден, по данным “Ъ”, в начале мая: основная ставка делается на развитие проекта московских центральных диаметров (МЦД). Но для этого нужно изменить границы национального парка «Лосиный остров», решение этого вопроса может затянуться на годы. Кроме того, для подвоза пассажиров МЦД в Мытищах, Красногорске и Балашихе нужно строить транспортно-пересадочные узлы и новые дороги, подмосковные властям нужно на это 83 млрд руб.

“Ъ” удалось ознакомиться с рабочими материалами **Минтранса** и Московской области, посвященных решению транспортных проблем подмосковных Мытищ, Балашихи и Красногорска. Население этих городов превышает 3 млн человек, а к 2025 году, по оценке подмосковных властей, вырастет до 4,76 млн человек, что, в свою очередь, приведет к росту пассажиропотоков на 46–85%.

Из документов следует, что еще 30 января 2019 года подмосковное правительство в письме президенту Владимиру Путину предложило продлить Калужско-Рижскую линию метро до станции «Челобитьево» в Мытищах. Этот сценарий, напомним, обсуждается уже не первый год, в 2018 году такой вариант развития метро предполагал вице-мэр Марат Хуснуллин.

**Минтранс**, Минэкономики, Минфин, правительство Москвы пришли к выводу, что продлевать метро нельзя: оранжевая ветка и без того перегружена, появление новой станции приведет к «критической перегрузке» линии и снизит безопасность перевозок. В качестве альтернативы **Минтранс** предложил сделать акцент на развитие проекта московских центральных диаметров, о котором “Ъ” уже рассказывал. Будут построены дополнительные пути, по ним пустят электрички, которые будут курсировать как поезда метро (раз в пять–шесть минут). В наибольшей степени готовности направления МЦД-1 и МЦД-2 (Одинцово—Лобня и Нахабино—Подольск) — их могут запустить уже в конце года. Для транспортного обеспечения населения Мытищ готовится проект МЦД-5 (Пушкино—Домодедово), но для его строительства нужно изменить границы нацпарка «Лосиный остров». До 15 июля **Минтранс России** и Минприроды должны проработать вопрос и представить согласованные предложения. Соответствующее поручение дал вице-

премьер Максим Акимов, следует из протокола майского совещания в правительстве России по развитию московского транспортного узла.

Вопрос об изменении границ нацпарка, напомним, уже поднимался: в 2012 году участок леса понадобился **Росавтодору** для строительства дублера Щелковского шоссе. Процесс согласования с Минприроды РФ занял семь лет. Весной 2019 года проблему даже пришлось выносить на уровень премьера Дмитрия Медведева, о чем “Ъ” рассказывал ранее. 14 марта господин Медведев поручил Минприроды «проработать вопрос и принять необходимые решения в месячный срок» (то есть до середины апреля). Необходимый проект постановления правительства Минприроды подготовило еще в феврале, но документов так и не вышло. Отметим, что «Гринпис России» в апреле направил обращения в Генпрокуратуру о недопустимости разработки документа, ссылаясь на нарушения природоохранного законодательства.

Как экологи попросили Генпрокуратуру вмешаться в ситуацию с изъятием земель «Лосиногостовского Острова»

В Балашихе и Красногорске подмосковное правительство предлагало продлить Сокольническую и будущую Шелепихинскую (она же Рублево-Архангельская, проект планировки утвердили в марте 2019 года) ветки метро (со строительством станций «Поселок Восточный», «Ильинская» и других). В **Минтрансе России** такой вариант также не поддержали, предложив сделать ставку также на МЦД и развитие железнодорожного сообщения. Подмосковные власти с этим согласились: соответствующая договоренность достигнута на совещании у зампреда правительства Московской области Игоря Трескова 7 мая.

Московская область, в свою очередь, должна обеспечить «транспортную доступность» для граждан железнодорожных станций и остановок. Региональный **минтранс** подготовил проекты строительства трех транспортно-пересадочных узлов (ТПУ), реконструкции четырех автодорог и строительства четырех участков дорог в Мытищах. В Балашихе, в свою очередь, нужно возвести шесть ТПУ, реконструировать шесть автодорог; Красногорску необходимы пять новых ТПУ и реконструкция девяти автодорог. Потребность в финансировании развития улично-дорожной сети составляет более 51,5 млрд руб., строительства ТПУ — около 32 млрд руб. Деньги на эти цели будут запрашиваться из областного и федерального бюджетов. До 15 июня **Минтранс**, Минфин, правительства Москвы и области должны представить в правительство РФ предложения по финансовому обеспечению мероприятий.

В перспективе **Минтранс** допускает возможность «рассмотрения вопроса» продления метро в Мытищи, следует из материалов министерства, но к такому сценарию можно вернуться только после «использования резерва пропускной способности» Ярославского направления Московской железной дороги и при возникновении «неудовлетворенности пассажирского спроса».

В Минприроды на запрос относительно позиции по поводу изменения границ «Лосиногостовского острова» “Ъ” вчера не ответили. В РЖД ситуацию также не комментировали. После консультаций с **Минтрансом** в РЖД принято «общее решение о том, что приоритет за развитием проекта МЦД», подтвердили “Ъ” в департаменте транспорта Москвы. «Метро — это прежде всего внутригородской транспорт,— пояснили в ведомстве.— Для связи регионов во всем мире развивают пригородный железнодорожный транспорт». Ветка МЦД-5, по оценкам дептранса, будет запущена до 2023 года. Помимо этого в 2019 году будет завершено строительство пятого главного пути на Ярославском направлении МЖД (на участке Москва—Мытищи), что создаст дополнительную провозную способность, добавили в ведомстве.

<https://www.kommersant.ru/doc/3984256>

## **ИНТЕРФАКС; 2019.05.29; ГОСУДАРСТВО ПОТРАТИТ НА ПОДДЕРЖКУ ГАЗОЗАПРАВОЧНЫХ СТАНЦИЙ В РФ ЗА 6 ЛЕТ ПОЧТИ 21 МЛРД РУБ**

Государство планирует направить в течение ближайших шести лет на поддержку развития бизнеса газомоторных автозаправочных станций почти 21 млрд рублей, говорится в сообщении Минэнерго РФ.

"Объем финансирования на поддержку АГНКС в 2019 году должен составить 3,3 млрд рублей в год, а на период с 2020 по 2024 года - по 3,5 млрд рублей в год. Это позволит стимулировать ввод 90 АГНКС в год и утроить существующие темпы развития инфраструктуры", - приводятся в сообщении слова заместителя министра энергетики Антона Инюцина.

Кроме того, на программу льготного переоборудования через регионы планируется направить в 2019 году 220 млн рублей, а начиная с 2020 года - по 750 млн рублей, также 750 млн рублей в год планируется направлять на развитие заправочной инфраструктуры на СПГ.

## **ИНТЕРФАКС; 2019.05.29; ЗАКОНОПРОЕКТ ОБ УЖЕСТОЧЕНИИ НАКАЗАНИЯ ЗА "ПЬЯНЫЕ" ДТП С ЖЕРТВАМИ ПРОШЕЛ В ГОСДУМЕ ВТОРОЕ ЧТЕНИЕ**

Госдума приняла во втором чтении законопроект об ужесточении уголовной ответственности за гибель людей в ДТП по вине пьяного водителя.

Законопроектом предлагается внести изменения в статью 264 УК РФ "Нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств", предусматривающие повышение сроков лишения свободы за совершение указанного преступления лицом при управлении автомобилем, трамваем или другим механическим транспортным средством в состоянии опьянения.

Максимальные санкции предлагается установить в случае причинения по неосторожности тяжкого вреда здоровью человека - от 3 до 7 лет (сейчас до 4 лет) лишения свободы с запретом на профессию до 3 лет. Если это повлекло по неосторожности смерть человека, то наказание предлагается установить от 5 до 12 лет (сейчас от 2 до 7 лет) лишения свободы, в случае смерти двух или более лиц - от 8 до 15 лет лишения свободы (сейчас от 4 до 9 лет).

Кроме того, вводится ответственность лица, управляющего легким или сверхлегким воздушным судном либо маломерным водным судном, за нарушение правил безопасности движения и эксплуатации, если это деяние повлекло по неосторожности причинение тяжкого вреда здоровью человека либо причинение крупного ущерба (более 1 млн рублей). В качестве максимального наказания предусматривается лишение свободы на срок до 2 лет с лишением права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью до 3 лет.

Ранее один из авторов законопроекта, председатель комитета Госдумы по безопасности Василий Пискарев отметил, что законопроектом предлагается приравнять ответственность за ДТП в состоянии опьянения, в котором погибли люди, к ответственности за умышленное убийство.

Другой соавтор законопроекта, первый заместитель руководителя фракции "Единая Россия" Андрей Исаев отметил, что на сегодняшний день подобного рода преступления считаются преступлениями по неосторожности, поэтому достаточно часто применяются меры наказания ниже нижнего предела лишения свободы или на нижнем пределе, даже когда речь идет о гибели двух и более человек.

Ранее председатель Госдумы Вячеслав Володин заявил, что, по статистике, по вине пьяных водителей в ДТП ежегодно гибнет свыше 4 тыс. человек.

"Изучая этот вопрос, мы пришли к выводу, что нам необходимо менять законодательство для того, чтобы остановить это", - сказал Володин во время встречи со студентами Санкт-Петербургского гуманитарного университета профсоюзов.

По словам спикера, сейчас прорабатывается вопрос об усилении уголовного наказания для водителей, которые сели за руль в пьяном виде и стали виновниками ДТП.

## **ИНТЕРФАКС; 2019.05.29; БАНК "РОССИЯ" НАМЕРЕН ОБРАТИТЬСЯ В СУД С ИСКОМ О БАНКРОТСТВЕ САРАТОВСКОЙ "ТРОЛЗЫ"**

Банк "Россия" намерен обратиться в арбитражный суд с заявлением о банкротстве ЗАО "Тролза" (Саратовская область, крупнейший производитель троллейбусов в России), говорится в сообщении на Федресурсе.

Банк также объявил о намерении инициировать процедуру банкротства в отношении компаний ООО "Тролза-Маркет", ООО "Электро-Жгут", АО "ТД "Тролза-Маркет", По данным аналитической системы "СПАРК-Интерфакс", ранее ЗАО "Тролза" имело доли в этих ООО.

Производственное оборудование "Тролзы" находится в залоге у банка "Россия" (всего пять залогов), свидетельствуют данные "СПАРК-Интерфакс".

Как сообщалось, саратовский завод "Тролза" находится в простое с середины марта, в последний раз режим простоя был продлен до 17 июня включительно. "Тролза" уведомила службу занятости о возможном сокращении до 500 сотрудников. В настоящее время на предприятии заняты 800 человек, для 440 из них был введен режим простоя по вине работодателя с сохранением 2/3 заработной платы.

По данным аналитической системы "СПАРК-Интерфакс", в арбитражных судах "Тролза" выступает ответчиком по 11 искам на общую сумму 2,104 млрд рублей. Все иски поданы в 2019 году. В частности, БМ-банк (МОЕХ: ММВМ) взыскивает с "Тролзы" 1 млрд рублей, ПАО "Государственная транспортная лизинговая компания" (ГТЛК) - в двух разных исках 763 млн рублей и 310 млн рублей.

Сообщалось также, что гендиректор ЗАО "Тролза" Иван Котвицкий подозревается во взяточничестве и 15 марта был заключен под домашний арест по решению Волжского районного суда Саратова. Котвицкий стал фигурантом уголовного дела по ч.5 ст.291 (дача взятки должностному лицу в особо крупном размере). Кроме того, уголовное дело было возбуждено в отношении сотрудника налоговой инспекции по ч.6 ст.290 УК РФ (получение взятки в особо крупном размере).

В середине апреля губернатор Саратовской области Валерий Радаев потребовал от "собственника не искать оправданий, а, признав ошибки менеджмента предприятия, искать выход из сложившейся ситуации". Глава региона тогда заявил что "завод рентабелен, его надо финансово очистить, чтобы предприятие могло работать с банками, выходить на рынок". "Ни в коем случае нельзя проводить банкротство. Мы будем поддерживать предприятие, чтобы его сохранить", - сказал тогда глава региона.

ЗАО "Тролза" - крупнейший производитель троллейбусов в РФ, входит в группу компаний "Букет", реализующую проекты в аграрном секторе, пищевой промышленности, машиностроении, банковском и девелоперском бизнесе в России и за рубежом.

## **ИЗВЕСТИЯ; АЛЕКСАНДР ВОЛОБУЕВ; 2019.05.30; ОТПУСКНИК ПЛАТИТ ДВАЖДЫ: ЛЕТНИЕ ПОЕЗДКИ В ПЛАЦКАРТЕ РЕЗКО ПОДОРОЖАЛИ; ФАС МОЖЕТ ПРОВЕРИТЬ «ДОЧКУ» РЖД ИЗ-ЗА РОСТА ЦЕН НА БИЛЕТЫ НА ИЮНЬ-ИЮЛЬ**

Билеты в плацкартные вагоны на летние месяцы подорожали на 65–100%. Такие данные представило в ФАС Общероссийское объединение пассажиров, с письмом ознакомились «Известия». Организация попросила антимонопольную службу проверить обоснованность роста цен. По данным общественников, больше всего подорожали железнодорожные путешествия на июнь-июль из Москвы в Калининград и Адлер. В Федеральной пассажирской компании (дочерней структуре РЖД) отрицают резкий рост стоимости проезда в плацкарте. Они назвали данные общественников ошибочными, так как сравнивались, к примеру, «акционные» билеты с полным тарифом. Однако в случае, если ФАС заинтересуется железнодорожным ценообразованием и докажет обратное, компании может грозить значительный штраф.

Общероссийское объединение пассажиров зафиксировало резкий рост стоимости проезда в плацкартных вагонах на билеты с отправлением в июне-июле 2019 года. Об этом говорится в письме организации на имя главы Федеральной антимонопольной службы Игоря Артемьева от 20 мая (есть у «Известий»).

В документе отмечается, что в организацию поступают многочисленные обращения от граждан по этому поводу. Чтобы проверить обоснованность поступающих жалоб, эксперты общественной организации провели мониторинг цен по 12 направлениям, включая поезда из Москвы в Санкт-Петербург, Адлер, Калининград, Ростов-на-Дону,

Казань, Смоленск и другие города. Для оценки и сравнения показателей цен, говорится в письме, были выбраны случайные даты рейсов в выходные и рабочие дни.

Самый большой рост в июне-июле 2019 года по отношению к маю зафиксирован на направлениях Москва–Калининград (+100%, 4021 рубль), Москва–Адлер (+97%, 4143 рубль) и Новосибирск–Томск (+93%, 1507 рублей). Меньше всего подорожал проезд из столицы в Санкт-Петербург, Смоленск и Псков. Но и здесь увеличение оказалось значительным — на 65–68%.

Плацкартные вагоны в поездах дальнего следования — дотационный вид перевозок. Цена устанавливается государством, а выпадающие доходы РЖД компенсируются из госбюджета. Тарифы устанавливаются ФАС, с 1 января 2019 года они были проиндексированы на 3,9% по отношению к прошлому году. Повышать тариф с 14 июня по 1 сентября допускается не более чем на 20%, указано на сайте компании.

В связи с этим Общероссийское объединение пассажиров попросило антимонопольную службу проверить обоснованность роста цен на проезд в плацкартных вагонах на период летнего сезона и в случае выявления нарушений «применить соответствующие меры» к РЖД.

В ФАС сообщили «Известиям», что получили обращение общественной организации, сейчас оно рассматривается.

Рост, которого нет

— Множество пассажиров едет отдыхать на юг России и в другие регионы, и любые ценовые колебания сильно влияют на семейный бюджет. Поэтому резкое подорожание билетов летом воспринимается особенно остро, — сказал «Известиям» глава Общероссийского объединения пассажиров Илья Зотов.

Он добавил, что, поскольку перевозчику необходимо «обновлять подвижной состав и делать поездку еще более комфортной», сезонный рост цен отчасти оправдан. Но стоимость не должна увеличиваться вдвое.

В Федеральной пассажирской компании (ФПК, дочерняя структура РЖД) уточнили «Известиям», что в 2018 году перевезли 102 млн человек, из них более 50% воспользовались плацкартными вагонами. Серьезное подорожание билетов в ФПК отрицают.

— Поскольку цены на проезд в плацкартных и общих вагонах устанавливаются государством, то существенного роста на любые направления нет, — сказали в пресс-службе перевозчика.

Большую разницу в цене там объясняют сезонной индексацией тарифов и проводимыми скидочными акциями. В частности, на поезда с датами отправления с 13 по 31 мая можно было купить билеты на верхние места с 40-процентной скидкой. А с 26 апреля по 5 мая базовые тарифы на проезд в плацкарте были снижены на 5%. При этом с середины июня по 1 сентября применяется повышающий коэффициент 1,2, то есть цена билетов увеличивается на 20%.

— Сравнение цен на билеты, предлагаемые в рамках проводимых акций, с полным тарифом и на разные даты отправления — некорректно, — заявили в ФПК.

Представитель компании добавил, что динамическая система ценообразования, изменяющая стоимость в зависимости от спроса, для плацкартных и общих вагонов не применяется.

В декабре 2018 года Институт проблем естественных монополий (ИПЕМ) также фиксировал резкий рост стоимости проезда в поездах дальнего следования в предновогодние дни. Но тогда речь шла о вагонах других категорий — купе и «Сапсане». При этом места в плацкарте на популярные направления раскупались заранее — за несколько месяцев. К примеру, билеты из Москвы в Казань с датой прибытия 31 декабря невозможно было приобрести онлайн уже за 52 дня до отправления поезда.

Цены на проезд крайне важны для пассажиров, так как исходя из этого планируются отдых и командировки, отметил Илья Зотов.

— Мы стоим перед фактом: вот цена была условно 1 тыс. рублей, а через месяц она повысилась до 2–3 тыс. рублей, конкретному пассажиру неважно, по какой причине это произошло и была ли акция в другом месяце. Ему важно, сколько он платит здесь и сейчас, поэтому наша задача — защитить право граждан на доступный проезд. При этом

мы не берем на себя право делать выводы и обвинять перевозчика, а просим разобраться в ситуации компетентный орган (ФАС) и объявить решение общественности, — пояснил он.

Гибкая монополия

Колебания базовой цены железнодорожного билета от минус 15% до плюс 20% в разные периоды года (без учета влияния динамической системы) оправданны, заявил «Известиям» глава аналитического агентства InfraNews Алексей Безбородов.

— Система тарифов у ФПК выстроена более гибко, чем у «Аэрофлота». При этом нужно учитывать, что железнодорожная монополия, в состав которой и входит ФПК, обеспечивает создание и поддержание в надлежащем состоянии инфраструктуры. В случае с авиаперевозками этим занимаются не авиакомпании, а аэропорты, — отметил эксперт.

Он добавил, что для льготных категорий граждан — пассажиров с детьми, инвалидов и прочих — почти всегда есть резервные места.

В то же время завышение регулируемых государством тарифов может быть квалифицировано ФАС как нарушение порядка ценообразования, сказала «Известиям» партнер BGP Litigation Ирина Акимова.

За это должностным лицам, по словам юриста, грозит штраф 50 тыс. рублей или дисквалификация на срок до трех лет, а самой компании — штраф в двукратном размере излишне полученной выручки. Однако, по словам Ирины Акимовой, сначала нужно дождаться заключения ФАС о том, есть ли основания для начала антимонопольного расследования против структуры РЖД.

<https://iz.ru/882991/aleksandr-volobuev/otpusnik-platit-dvazhdy-letnie-poezdki-v-platckarte-rezko-podorozhali>

## **ИНТЕРФАКС; 2019.05.29; РЖД СЧИТАЮТ ВОЗМОЖНЫМ ИЗМЕНЕНИЕ ТАРИФИКАЦИИ ПО МЕТГРУЗАМ ДО 2025Г ЛИШЬ НА ДОПОБЪЕМЫ СВЕРХ ДПР**

ОАО "Российские железные дороги" считает возможным изменение тарификации на перевозки металлургических грузов до 2025 года только на дополнительные объемы сверх долгосрочной программы развития (ДПР).

"В пределах сроков действия ДПР изменение отдельных коэффициентов (тарифного - ИФ) прейскуранта возможно предусмотреть только в отношении перевозок дополнительных объемов грузов сверх параметров, учтенных в программе", - заявил журналистам представитель компании.

При этом после сроков действия ДПР (2025 г.) монополия рассматривает "модификацию системы перекрестного субсидирования тарифов на перевозку грузов различных тарифных классов".

"На первом этапе для сокращения глубины дифференциации предложено рассмотреть возможность перевода черных металлов из III во II тарифный класс, что обеспечит снижение тарифов на перевозку черных металлов в среднем на 18,4%. Одновременно предлагается сырьевые грузы, используемые для производства черных металлов (кокс, руда и концентраты железные), перевести во II тарифный класс (из I класса - ИФ)", - отметил собеседник.

"Для всех грузов в рамках этой производственно-логистической цепочки предлагается применение коэффициента индексации для II тарифного класса. Это решение позволит стимулировать вывоз готовой продукции, в том числе на экспортные рынки, при одновременном снижении зависимости показателей финансовой устойчивости РЖД от изменения перевозок сырьевых грузов и не нацелено на увеличение доходной базы (монополии - ИФ)", - добавил он.

Для хеджирования рисков, связанных с изменением тарифной нагрузки для отдельных металлургических холдингов, логистика перевозок которых наиболее чувствительна к предлагаемым тарифным решениям, "могут быть применены механизмы поддержки данных холдингов за счет реализации гибкой тарифной политики", также заявил представитель монополии.

Предложения по сближению ставок на перевозку металлургических грузов компании подготовили по поручению правительства РФ для совершенствования тарификации грузовых перевозок и в соответствии с обращением Федеральной антимонопольной службы РФ, уточнил собеседник. "Компания исходит из того, что принятая в марте долгосрочная программа развития РЖД является финансово сбалансированной, в том числе за счет принятых тарифных решений на период до 2025 г., и обеспечивает стабильные экономические условия для развития отраслей промышленности", - сказал он. "Российские железные дороги" придерживаются указанных принципов на весь период до 2025 г. Вместе с тем, для сбалансированного развития сети железных дорог и отраслей промышленности, рассматриваются различные варианты совершенствования тарифной политики. Эти предложения, как и любые другие, будут обсуждаться со всеми заинтересованными сторонами для соблюдения баланса интересов между грузоотправителями и РЖД", - добавил представитель монополии.

## **ИНТЕРФАКС; 2019.05.29; РЖД НА ВРЕМЯ ПМЭФ НАЗНАЧАЮТ ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ "САПСАНЫ" НА МАРШРУТЕ МОСКВА-ПЕТЕРБУРГ**

ОАО "Российские железные дороги" (РЖД) на время проведения Петербургского международного экономического форума (ПМЭФ) назначает дополнительные поезда "Сапсан", сообщили РЖД.

"Для удовлетворения повышенного спроса на поездки между Москвой и Санкт-Петербургом в дни Петербургского международного экономического форума ОАО "РЖД" назначает дополнительные поезда "Сапсан", - говорится в сообщении.

В обе стороны составы будут отправляться 5, 6, 7 и 10 июня, уточняет компания.

В направлении Москва - Санкт-Петербург отправятся поезда №762 ( в 11-30 мск) и №764 (в 11-40 мск). Из Санкт-Петербурга в Москву поезд №761 (в 11-00 мск) и №763 (в 11-10 мск).

ПМЭФ пройдет 6-8 июня в Санкт-Петербурге.

## **КОММЕРСАНТЪ; АНАТОЛИЙ КОСТЫРЕВ; 2019.05.30; ТЕРМИНАЛ КАК ПО МАСЛУ; ГРУППА НМЖК ГОТОВИТСЯ ЭКСПОРТИРОВАТЬ ПРОДУКЦИЮ ЧЕРЕЗ АСТРАХАНЬ**

Крупный российский производитель пищевых продуктов НМЖК рассматривает проект по строительству терминала для экспорта масла в порту Астрахань. Актив может стать первым для группы и позволит ей увеличить поставки в Иран, который становится перспективным рынком. Других явных импортеров на этом направлении нет.

ООО «Каспийский морской терминал» (КМТ) было учреждено в Астрахани в апреле, следует из ЕГРЮЛ. В новой компании 51% принадлежит ООО «ПКФ "Профит"», российской структуре одного из крупнейших азиатских агрохолдингов Wilmar International со штаб-квартирой в Сингапуре.

В РФ Wilmar управляет ГК НМЖК, которая объединяет масложировые комбинаты в Нижнем Новгороде и Самаре, маслоэкстракционные заводы и пр. По оценкам Forbes, в 2017 году НМЖК получил 67 млрд руб. выручки. Еще 49% КМТ владеет АО «ГК "Армада"» (входит в инвестиционную компанию «Профит»), которое ведет перевалку грузов в акватории порта Астрахань. Среднегодовой грузооборот — 1,2 млн тонн, сказано на сайте «Армады». В НМЖК сообщили "Ъ", что рассматривают различные варианты создания собственных мощностей в российских портах для развития экспорта и сокращения логистических издержек. В 2018 году НМЖК отгрузил на внешние рынки около 300 тыс. тонн подсолнечного масла и планирует наращивать поставки, заявили в группе. Там добавили, что проект, для которого был создан КМТ, пока находится на рассмотрении, не став раскрывать деталей. В «Армаде» не ответили на запрос "Ъ".

У НМЖК сегодня нет собственных терминалов по перевалке растительных масел в России. По словам гендиректора Института конъюнктуры аграрного рынка Дмитрия Рылько, группа ведет отгрузки с использованием флекситанков, резервуаров для перевозки жидкой продукции. Некоторые компании отгружают масло и напрямую в небольшие танкеры, добавляет он. Но, по словам эксперта, такие способы поставок

удорожают экспорт и не позволяют серьезно наращивать отгрузки. В августе 2017 года стало известно, что НМЖК может принять участие в строительстве терминала в Новороссийске совместно с Новороссийским морским торговым портом (НМТП) мощностью до 1,5 млн тонн продукции в год. Но партнерство не состоялось. В НМТП это не комментируют.

По оценкам директора «Совэкона» Андрея Сизова, исходя из объемов экспорта НМЖК и потенциала направления, мощность перевалки КМТ может быть до 500 тыс. тонн масла в год. Собеседник «Ъ» на рынке оценивает примерную стоимость подобного терминала в 500–600 млн руб. Терминал в Астрахани может быть более логичным для НМЖК, этот порт ближе к производственным активам компании, чем Новороссийск, отмечает господин Сизов.

Каспийский терминал может иметь потенциал с точки зрения наращивания экспорта масла в Иран, но проблема в том, что это единственный явный крупный покупатель, рассуждает Андрей Сизов. По словам господина Рылько, создать сложности может и то, что в Иране нет современных мощностей для приемки и хранения масел в портах. По данным «Совэкона», с начала сезона по февраль 2019 года Россия экспортировала 573 тыс. тонн подсолнечного масла. При этом крупнейшим импортером стал Иран, закупив 175 тыс. тонн продукции. На второе место среди покупателей опустилась Турция (145 тыс. тонн), третьим импортером был Египет (69 тыс. тонн).

Руководитель аналитического центра «Русагротранса» Игорь Павенский отмечает, что КМТ может стать первым маслониливым терминалом на Каспии. По его словам, основное преимущество в собственных портовых мощностях для экспортеров масла, зерна и т. п. — возможность лучше прогнозировать отгрузки и контролировать их уровень. При этом, добавляет эксперт, эксплуатация своего терминала, скорее всего, будет дешевле, чем плата за пользование мощностями сторонних компаний.

<https://www.kommersant.ru/doc/3984219>

## **ИНТЕРФАКС ЮГ; 2019.05.29; ВЛАСТИ СЕВАСТОПОЛЯ ПРОСЯТ ВОЕННЫХ УМЕНЬШИТЬ ЗАКРЫТЫЕ ДЛЯ ЯХТ МОРСКИЕ ЗОНЫ**

Правительство Севастополя ведет переговоры с Черноморским флотом РФ по вопросу уменьшения площади закрытых для гражданских судов прибрежных зон, сообщила журналистам и.о. вице-губернатора Мария Литовко.

"В части закрытия акватории мы сейчас ведем переговоры с Черноморским флотом (...) Вопрос в том, чтобы при возможности учесть наши пожелания по более индивидуальному подходу при перекрытии акватории", - сказала она в кулуарах Международного морского бизнес-форума в среду.

По словам Литовко, участки акватории, о которых идет речь, "известны всем яхтсменам".

"Одно дело, когда акватория перекрывается на три мили, и ее можно обойти, не пересекая границу, а если перекрывается 12-мильная зона полностью, то нужно пересечь границу (чтобы ее обойти - ИФ). Это и есть для яхтсменов основная сложность", - пояснила и.о. замгубернатора.

Кроме того, для развития яхтенного туризма обсуждается "отмена пограничного режима на определенной акватории - от 2 до 5 миль от берега" вдоль всего Крымского полуострова, добавила она. Запланировано также открытие до конца 2019 года пункта пропуска через границу для маломерных судов в Балаклаве, где будет создана яхтенная марина.

На данный момент в Севастополе работает один погранпункт для маломерных судов - в бухте, расположенной в центре города.

Балаклава - административная часть Севастополя, находится на берегу хорошо защищенной от штормов живописной бухты, которая является крупнейшим в Крыму местом стоянки яхт. Проект международного центра туризма, включающий яхтенную марину, в Балаклаве будет реализован за счет средств федерального и регионального бюджетов (до 7 млрд рублей), а также частных инвестиций (10-15 млрд рублей).

## **ИЗВЕСТИЯ; АЛЕКСАНДР БУЛАНОВ; 2019.05.30; БЕГУЩИЙ ПО ВОЛНАМ: ДЛЯ СИБИРСКИХ РЕК РАЗРАБОТАЛИ СКОРОСТНОЙ КАТАМАРАН; НОВОЕ**

## СУДНО ПОЗВОЛИТ РАЗВИВАТЬ СООБЩЕНИЕ С ТРУДНОДОСТУПНЫМИ НАСЕЛЕННЫМИ ПУНКТАМИ

В России разработан проект катамарана «Сапсан». Благодаря инновационной форме корпуса он обещает не уступать в скорости некоторым кораблям на подводных крыльях при отсутствии свойственных им недостатков. Катамаран сможет перевозить 150 пассажиров на расстояние в 1000 морских миль (1852 км), достигая в пути максимальной скорости в 35 узлов (около 65 км/ч). Предполагается, что новая техника станет основой современного российского скоростного флота — как речного, так и морского.

Длинные поплавки

В настоящее время в **Минтрансе** обсуждают проект Концепции развития внутренних водных путей РФ на период до 2024 года, общий объем финансирования — 281,96 млрд рублей. Одна из целей проекта — развитие пассажирских и грузовых перевозок по российским рекам, что позволит снять пиковые нагрузки с автомобильного и железнодорожного транспорта. Крыловский государственный научный центр (КГНЦ) разработал несколько концептуальных проектов, призванных обновить российский скоростной пассажирский флот. Один из них — катамаран «Сапсан».

Это 36-метровое судно сможет перевозить 150 пассажиров на расстояние до 1000 морских миль, выдерживая крейсерскую скорость в 30 узлов (около 55 км/ч) и достигая максимальной в 35 узлов (около 65 км/ч). Первый «Сапсан» планируют оснастить двумя дизельными двигателями суммарной мощностью 2,2 тыс кВт (почти 3 тыс. л.с.)

Впрочем, высокие скоростные характеристики судна будут обеспечены не столько за счет мощности его моторов, сколько благодаря совокупности оригинальных инженерных решений. Наиболее интересное из них — использование эффекта вихре-волнового взаимодействия, возможности которого впервые будут направлены на снижение сопротивления воды при движении корабля.

— Катамаранная конфигурация судна позволяет нам использовать клиновидные корпуса большого удлинения, длина каждого «поплавка» в 12 раз превышает его максимальную ширину, — рассказал «Известиям» главный конструктор, интегратор технологической платформы «Скоростные суда» КГНЦ Виктор Соколов. — Благодаря этому создаваемая при движении катамарана носовая волна, отделяясь от корпуса, порождает систему вихрей в его задней части. Данный эффект приводит к увеличению давления воды в корме, что существенно снижает сопротивление движению.

По словам ученого, это стало возможным благодаря оптимальной форме корпуса, над совершенствованием которой коллектив крыловского института работал долгие годы.

Сбросить лишнее

Инновационны и сами принципы построения судна. В частности, российские корабелы решили отойти от общепринятой схемы строительства катамаранов, подразумевающей соединение их корпусов с помощью специального моста — как правило, он выступает в качестве основы судна, на которой размещается пассажирский салон. Вместо этого конструкторы сделали несущим элементом судна его надстройки, выполненные в виде коробчатых балок высотой 2,5 м. Благодаря своим габаритам они обеспечивают катамарану повышенную прочность при таких механических воздействиях, как поперечный изгиб и кручение. Также за счет исключения соединительного моста удалось снизить общую высоту «Сапсана» и его массу.

По словам Виктора Соколова, еще одно преимущество новой схемы состоит в том, что пассажирский салон стал самостоятельным элементом конструкции, который при необходимости можно заменить на грузовой модуль.

Не забыли конструкторы и о комфорте пассажиров. Они планируют устанавливать салон в месте наименьших перегрузок корпуса на спирально-тросовых амортизаторах, которые будут поглощать большую часть вибраций, возникающих при движении.

Также «Сапсан» обещает превзойти своих крылатых собратьев по мореходности — его можно будет использовать при волнении моря до 4 баллов, во время которого высота волн достигает 2 м.

Сибирская «маршрутка»

Одна из главных эксплуатационных особенностей нового судна — способность производить посадку-высадку пассажиров с необорудованного берега, что возможно благодаря небольшой осадке в 1,5–1,7 м. Нужно лишь перекинуть на берег специальный трап, расположенный в передней части корпуса. По мнению разработчиков, такие суда особенно пригодились бы в Сибири и на Дальнем Востоке, где речная инфраструктура пока слабо развита.

— Эксплуатация «Сапсанов» в этих регионах сможет обеспечить скоростным водным транспортом множество населенных пунктов, не располагающих соответствующей причальной инфраструктурой, — отметил Виктор Соколов. — Например, для организации движения судов на подводных крыльях по реке Лене с остановками в основных населенных пунктах необходимо создать более 80 специальных причальных сооружений. С преимуществами малой осадки судна согласны и в Российском университете транспорта (РТУ).

— Способность двигаться на малых глубинах необходима не только из-за отсутствия причальной инфраструктуры, но и вследствие процесса обмеления сибирских рек, что в дальнейшем будет ограничивать движение по ним судов, — считает председатель совета конструкторов и специалистов по высокоскоростным амфибийным судам РТУ Владимир Буковский. — В качестве дополнительного преимущества кораблей катамаранного типа можно назвать низкую боковую качку.

Снизить цену

Ожидается, что стоимость первого образца «Сапсана» составит около 400 млн рублей. В серийном производстве судно обойдется примерно на четверть дешевле. Но и такая цифра выглядит заоблачной, учитывая, что стоимость наиболее распространенного подержанного судна на подводных крыльях «Метеор» (новые уже не выпускаются) составляет сегодня 20–25 млн рублей. Впрочем, эксперты уверены, что изготовление катамарана вполне возможно удешевить.

— Цена «Сапсана» соответствует рыночной стоимости ближайших зарубежных аналогов, — отметил генеральный директор судоходной компании «Нева Тревел Компани» Юрий Набатов. — В частности, норвежские морские катамараны со схожими характеристиками стоят около 400 млн рублей. Однако это не значит, что «Сапсан» нельзя удешевить. Думаю, за счет использования недорогого российского алюминия, а также применения более простой отечественной автоматики и навигационных систем цену можно опустить до уровня в 120 млн рублей — а это уже вполне приемлемо для российских потребителей. По мнению эксперта, в случае если эти меры не помогут добиться необходимого удешевления, будет необходимо заручиться финансовой помощью государства, которое могло бы субсидировать деятельность предприятия, занявшегося производством техники для обновления скоростного флота.

Учитывая нынешнее состояние пассажирского флота, замена старых кораблей с подводными крыльями на их обычных маршрутах может остро понадобиться уже в ближайшие 10 лет. В течение этого времени подойдут к концу сроки эксплуатации большинства скоростных судов предыдущего поколения.

Результатом разработок крыловского центра станут речной и морской варианты катамарана. При наличии заказов первое судно сможет выйти на маршрут уже через три года.

<https://iz.ru/871010/aleksandr-bulanov/begushchii-po-volnam-dlia-sibirskikh-rek-razrabotali-skorostnoi-katamaran>

### **ИНТЕРФАКС; 2019.05.29; ELLINAIR НАЧАЛА ВЫПОЛНЯТЬ ПОЛЕТЫ ИЗ САЛОНИКОВ В РОСТОВ-НА-ДОНУ**

Греческая авиакомпания Ellinair в среду возобновила прямые рейсы из Салоников (Греция) в международный аэропорт "Платов" (Ростов-на-Дону), сообщает пресс-служба аэропорта.

Рейсы будут выполняться на самолетах Boeing-737-300 по средам и субботам. Вылет из Греции - в 00:30, прибытие в "Платов" - в 03:20, отправление в Салоники - в 04:50, прилет - в 07:40 по местному времени.

Кроме того, с 6 июня по этому же маршруту начнет выполнять полеты греческая авиакомпания Aegean Airlines на воздушном судне Airbus A-320. Рейсы будут обслуживаться дважды в неделю: по четвергам и воскресеньям. Отправление из Салоников - в 00:55, прилет в Ростов - в 03:30; вылет в Салоники - в 04:35, прибытие туда в 07:20. Время указано местное для каждого аэропорта.

Как сообщили "Интерфаксу" в пресс-службе аэропорта, обе авиакомпании приостановили полеты из Ростова-на-Дону в Салоники с конца сентября 2018 года в связи с завершением летнего сезона. В этом году регулярные рейсы также будут выполняться в рамках летнего расписания.

Как сообщалось, аэропорт "Платов" начал обслуживание коммерческих рейсов с 7 декабря 2017 года. Старый аэропорт Ростова-на-Дону закрыт с 1 марта 2018 года. Территорию старого аэропорта предполагается со временем интегрировать в городскую застройку.

Аэропортовый комплекс "Платов" впервые в РФ был построен "с нуля" частным инвестором - ГК "Ренова". Общий объем финансирования проекта составил 47 млрд рублей, из которых частные инвестиции - 19 млрд рублей (собственные средства "Реновы", а также привлеченные у Газпромбанка (МОЕХ: GZPR)).

## **ИНТЕРФАКС; 2019.05.29; ИНОСТРАННЫМ АВИАКОМПАНИЯМ РАЗРЕШИЛИ РАЗОВЫЕ ЧАРТЕРНЫЕ РЕЙСЫ ВНУТРИ РФ**

Иностранные авиакомпании смогут выполнять разовые пассажирские и грузовые рейсы между российскими городами, свидетельствует постановление правительства от 24 мая, опубликованное на портале правовой информации.

В настоящее время иностранные перевозчики могут выполнять регулярные и чартерные полеты только из/в Россию, но не могут летать между городами страны. Исключение действует только для чартерных перевозок небольшими самолетами до 19 мест.

При этом в прошлом году, в преддверии Чемпионата мира по футболу, было принято постановление, разрешившее зарубежным эксплуатантам чартеры в/по РФ на основании разовых разрешений **Росавиации**. Занимавший в то время пост главы **Минтранса** РФ Максим Соколов объяснял, что решение принято на случай "внезапных пиковых нагрузок" на российских перевозчиков во время чемпионата. В результате иностранцы (в основном небольшие малоизвестные авиакомпании) подали несколько тысяч заявок.

Постановление было ограничено сроком до 1 июня 2019 года. Новый же документ делает прошлогоднее постановление бессрочным, снимая привязку с FIFA-2018, а также расширяет его действие для перевозок грузов и почты иностранными компаниями по территории РФ. Вместе с тем расширяется перечень документов, которые нужны для получения разрешений на полеты.

Новые правила, согласно тексту постановления, вступили в силу 27 мая.

## **ИНТЕРФАКС; 2019.05.30; РОСАВИАЦИЯ ИЩЕТ ПОДРЯДЧИКА ДЛЯ РЕКОНСТРУКЦИИ АЭРОПОРТА МИНВОД**

ФГУП "Администрация гражданских аэропортов (аэродромов)" (подконтрольно **Росавиации**) объявило конкурс с ограниченным участием на право реконструкции аэропорта "Минеральные Воды" (Ставропольский край).

Согласно материалам на сайте госзакупок, начальная (максимальная) цена контракта составляет 871,5 млн рублей (включая НДС). Работы необходимо выполнить в два этапа и полностью завершить их до начала 2021 года.

Заявки принимаются до 20 июня, итоги конкурса будут подведены 27 июля.

Подрядчику предстоит отремонтировать взлетно-посадочную полосу: перрон, где размещаются воздушные суда, а также создать системы диспетчеризации и управления, выполнить прокладку кабельных линий и линий освещения, проложить водоотводный коллектор и водосточно-дренажную сеть, провести прочие земляные и пусконаладочные работы.

Международный аэропорт "Минеральные Воды", входит в холдинг "Новаяпорт" и является крупнейшим авиаузлом Северо-Кавказского федерального округа. Пассажиропоток

---

аэропорта в 2018 году увеличился на 10,5% по сравнению с 2017 годом - до 2,4 млн человек.

"Новаяпорт" на паритетных началах принадлежит группе AEON Corporation Романа Троценко и казахстанскому инвестфонду Meridian Capital. В настоящее время в него входят 16 региональных аэропортов: в Новосибирске, Барнауле, Кемерово, Томске, Чите, Астрахани, Челябинске, Волгограде, Перми, Тюмени, Мурманске, Минеральных Водах, Ставрополе, Владикавказе, Калининграде и Улан-Удэ.