



Ежедневный мониторинг СМИ

04 ИЮНЯ 2019

СОДЕРЖАНИЕ

ВЕДОМОСТИ; 2019.06.04; МАКСИМ АКИМОВ: "ЧИНОВНИКИ НЕ ДОВЕРЯЮТ ЧАСТНОМУ БИЗНЕСУ, А ОН - ГОСУДАРСТВУ"	4
ТАСС; 2019.06.04; МЕДВЕДЕВ ПРОВЕДЕТ СОВЕЩАНИЯ ПО ПАСПОРТАМ НАЦПРОЕКТОВ И КОНЦЕПЦИИ КОАП	10
РИА НОВОСТИ; 2019.06.03; МИД ЛАТВИИ ЗАЯВИЛ О ЖЕЛАНИИ РАЗВИВАТЬ ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ОТНОШЕНИЯ С РОССИЕЙ	11
ТАСС; 2019.06.03; МИНТРАНС И РЖД ОБСУДЯТ СНИЖЕНИЕ ТАРИФОВ НА ЭКСПОРТНЫЕ Ж/Д ПЕРЕВОЗКИ ПРОМЫШЛЕННОЙ ПРОДУКЦИИ	11
ИА REGNUM; 2019.06.03; ЭКОНОМИЧЕСКОЕ ВЗАИМОДЕЙСТВИЕ РФ И ЯПОНИИ ПОЛУЧИЛО НОВУЮ ПЕРСПЕКТИВУ	12
ПРАЙМ; 2019.06.03; МИНТРАНС РФ ПРЕДЛАГАЕТ ИЗМЕНИТЬ ПРАВИЛА СУБСИДИРОВАНИЯ РЕГИОНАЛЬНЫХ АВИАПЕРЕВОЗОК	12
ПРАЙМ; 2019.06.03; РОСАВИАЦИЯ ДАЛА РЕКОМЕНДАЦИИ ПО БЕЗОПАСНЫМ И БЕСПЕРЕБОЙНЫМ АВИАПЕРЕВОЗКАМ ЛЕТОМ	13
ТАСС; 2019.06.03; ПОЛЕТЫ ИЗ НОВОГО САРАТОВСКОГО АЭРОПОРТА НАЧНУТСЯ 12 АВГУСТА	13
РИА НОВОСТИ; 2019.06.03; В ПРАВИТЕЛЬСТВЕ РАССКАЗАЛИ О ПЛАНЕ РАЗВИТИЯ МАГИСТРАЛЬНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ	14
ПРАЙМ; 2019.06.03; ПРОЕКТ СУХОГРУЗНОГО РАЙОНА ТАМАНИ ЗА 171 МЛРД РУБ МОГУТ ЗАПУСТИТЬ В 2019 Г - ЖУРНАЛ ПМЭФ	14
ТАСС; 2019.06.03; "АВТОДОР" ОБЪЯВИЛ ТЕНДЕРЫ НА ПЛАНИРОВКУ ТРАССЫ МОСКВА - КАЗАНЬ	15
1 КАНАЛ # ВРЕМЯ; 2019.06.03 21:21; РЕМОНТ ПО ЗАЯВКАМ. ДОРОЖНЫЕ РАБОТЫ	15
ТАСС; 2019.06.04; ДИРЕКТОР "СЕВАВТОДОРА" ОТСТРАНЕН ОТ ДОЛЖНОСТИ ЗА СРЫВ СРОКОВ РЕМОНТА ДОРОГ	16
ТАСС; 2019.06.03; АЗЕРБАЙДЖАН НЕ БУДЕТ ПРИОБРЕТАТЬ BOEING 737 MAX-8	17
ТАСС; 2019.06.03; В КАНАДЕ УЖЕСТОЧИЛИ ПРАВИЛА ИСПОЛЬЗОВАНИЯ БЕСПИЛОТНЫХ ЛЕТАТЕЛЬНЫХ АППАРАТОВ	17
ГУДОК; НАТАЛЬЯ ЩЕВЕЛЕВА; 2019.06.03; WORLDSKILLS В ГЛАВНОМ ТРАНСПОРТНОМ ВУЗЕ	18
ИЗВЕСТИЯ; ДМИТРИЙ ГРИНКЕВИЧ; 2019.06.04; ОТДАЧА СНИЗУ: РЕГИОНЫ ОЗДОРОВИЛИ СВОИ БЮДЖЕТЫ В ПРОШЛОМ ГОДУ; ЧИСЛО ДЕФИЦИТНЫХ СУБЪЕКТОВ СНИЗИЛОСЬ С 40 ДО 15	18
ВЕДОМОСТИ; ВИТАЛИЙ ПЕТЛЕВОЙ, ГАЛИНА СТАРИНСКАЯ; 2019.06.04; ОСТАНОВКА «ДРУЖБЫ» СИЛЬНЕЕ ВСЕГО СКАЗАЛАСЬ НА «РОСНЕФТИ» И «СУРГУТНЕФТЕГАЗЕ»; РОССИЯ НЕ СМОГЛА ВЫВЕЗТИ ВСЮ ДОБЫТУЮ НЕФТЬ, ЭКСПОРТ СОКРАТИЛСЯ НА 3,22%	20
РГ-СПЕЦВЫПУСК; ЕЛЕНА БЕРЕЗИНА; 2019.06.03; ПО ХРУПКОМУ ЛЬДУ; В АРКТИКЕ СОБЛЮДАЕТСЯ БАЛАНС МЕЖДУ ОХРАНОЙ ПРИРОДЫ И ЭКОНОМИКОЙ	21
КОММЕРСАНТЪ # САНКТ-ПЕТЕРБУРГ; ВОЙЦЕХОВСКАЯ ЯНА; 2019.06.03; ВОСТОЧНЫЙ СКОРОСТНОЙ ДИАМЕТР СТАРТУЕТ В ИЮНЕ; ПОДПИСАНИЕ	

СОГЛАШЕНИЯ ПО ПЕРВОЙ ЧАСТИ ПРОЕКТА МОЖЕТ СОСТОЯТЬСЯ НА ПМЭФ	23
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; БАРШЕВ ВЛАДИМИР; 2019.06.03; НА МИНУТКУ НЕ РАЗГОНИШЬСЯ.....	24
ИЗВЕСТИЯ; ОЛЬГА КОЛЕНЦОВА; 2019.06.04; БЕРЕГИ АВТОМОБИЛЬ: СОЗДАН ЭКСПРЕСС-ТЕСТ КАЧЕСТВА БЕНЗИНА; КАРТОННАЯ ПОЛОСКА ИЗМЕНИТ ЦВЕТ В ЗАВИСИМОСТИ ОТ НАЛИЧИЯ ВЕЩЕСТВ, ВРЕДНЫХ ДЛЯ ДВИГАТЕЛЯ МАШИНЫ И ЭКОЛОГИИ	25
ИЗВЕСТИЯ; АНЖЕЛИНА ГРИГОРЯН; 2019.06.04; ПРАВА НА ПРОКАТ: НАРУШИТЕЛЯМ ПДД ЗАПРЕТЯТ ПОЛЬЗОВАТЬСЯ КАРШЕРИНГОМ; ГИБДД ПЛАНИРУЕТ ЗАКРЫТЬ ЛИХАЧАМ ДОСТУП К АРЕНДЕ АВТОМОБИЛЕЙ	27
ИЗВЕСТИЯ; АНГЕЛИНА ГАЛАНИНА; 2019.06.04; РАСПУСТИЛИ ПОЛИС: ТРЕХ ЛИДЕРОВ РЫНКА ОСАГО ЗАПОДОЗРИЛИ В СГОВОРЕ; ФАС ПРОВЕРЯЕТ ПРИЧИНЫ ОДНОВРЕМЕННОГО УВЕЛИЧЕНИЯ ТАРИФОВ «РОСГОССТРАХОМ», «ИНГОССТРАХОМ» И «АЛЬФАСТРАХОВАНИЕМ»	28
ВЕДОМОСТИ; ОЛЬГА АДАМЧУК; 2019.06.04; ПРАВИТЕЛЬСТВО ПОТРЕБОВАЛО ВЫДЕЛИТЬ ДЕНЬГИ НА ЖЕЛЕЗНУЮ ДОРОГУ КЫЗЫЛ – КУРАГИНО; ИНАЧЕ ОНО ГОТОВО ОШТРАФОВАТЬ ИНВЕСТОРОВ – КОМПАНИЮ РУСЛАНА БАЙСАРОВА И «ЛИДЕР»	29
ВЕДОМОСТИ; ЕЛЕНА ВАВИНА; 2019.06.04; ГЕНЕРАТОРЫ ПРОСЯТ НЕ ПУСКАТЬ ЗАБАЙКАЛЬЕ В ЧИСЛО «ТАРИФНЫХ ЗАПОВЕДНИКОВ»; И ОТНЯТЬ ЛЬГОТЫ НА ЭЛЕКТРОЭНЕРГИЮ У РЖД И ДРУГИХ ГОСКОМПАНИЙ	31
КОММЕРСАНТЬ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; ВАДИМ НИКИФОРОВ; 2019.06.04; ВАГОНЫ ДОЕДУТ ДО КАЗНЫ; ОАО РЖД ВСЕ ЖЕ МОЖЕТ ВЫПЛАТИТЬ ДИВИДЕНДЫ ИМУЩЕСТВОМ	32
КОММЕРСАНТЬ; ЕВГЕНИЙ ЗАЙНУЛЛИН, НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2019.06.04; ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ РАЗГРУЗИЛИСЬ; ОБЪЕМЫ ПЕРЕВОЗОК В МАЕ РЕЗКО СОКРАТИЛИСЬ	33
КОММЕРСАНТЬ; ХАЛИЛЬ АМИНОВ; ; 2019.06.04; «ДОМ.РФ» ВЪЕЗЖАЕТ В ГРУЗОВОЙ ДВОР; У РЖД ПОЯВИЛСЯ ПАРТНЕР ПО ДЕВЕЛОПМЕНТУ	34
КОММЕРСАНТЬ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА, НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2019.06.04; НОВЫЙ УРОВЕНЬ ДНА; СОЗДАНИЕ ДНОУГЛУБИТЕЛЬНОГО ФЛОТА ДОШЛО ДО ПРАВИТЕЛЬСТВА	35
КОММЕРСАНТЬ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; 2019.06.04; ПЕЧЕНГА ПРИЗНАНА СЛИШКОМ ПРИГРАНИЧНОЙ; СОВБЕЗ РФ ВЫСТУПИЛ ПРОТИВ СТРОИТЕЛЬСТВА ПОРТА	36
ИЗВЕСТИЯ; АЛЕКСЕЙ РАММ, РОМАН КРЕЦУЛ, БОГДАН СТЕПОВОЙ 2019.06.04; ВСЁ СЕВМОРПУТЕМ: СВЯЗЬ В АРКТИКЕ ОБЕСПЕЧАТ ВОЕННЫЕ СПУТНИКИ; ДО КОНЦА ГОДА ПОЛЯРНЫЕ РЕГИОНЫ НАКРОЮТ КОСМИЧЕСКИМ «ЗОНТИКОМ».....	37
РБК ПЛЮС; 2019.05.31; ИНВЕСТИЦИОННЫЙ КОМПАС: САХАЛИНСКАЯ ОБЛАСТЬ; «МЕЖДУНАРОДНЫЕ МОРСКИЕ КОММУНИКАЦИИ НАДО ЗАМКНУТЬ НА САХАЛИНСКИЕ ПОРТЫ».....	39
РГ-СПЕЦВЫПУСК КАЗАНЬ; ОЛЕГ ПЛАТОНОВ; 2019.06.03; ДЕБАРКАДЕР ЗАЛЕГ НА ДНО; В ТАТАРСТАНЕ ЗАНЯЛИСЬ ОЗДОРОВЛЕНИЕМ ВОЛГИ	40
ИА REGNUM ; 2019.06.03; ПРОБЛЕМУ ОЧЕРЕДЕЙ НА ПАРОМ В ЯКУТСК ПЫТАЮТСЯ РЕШИТЬ МОБИЛЬНЫМ ПРИЛОЖЕНИЕМ.....	41
ТАСС; АНАСТАСИЯ СТЕПАНОВА; 2019.06.03; КАКИЕ ДОКУМЕНТЫ НУЖНЫ ВЛАДЕЛЬЦУ ДРОНА? ГДЕ ИХ ПОЛУЧИТЬ? ЧТО ВАЖНО ЗНАТЬ ПЕРЕД ПОКУПКОЙ.....	42
КОММЕРСАНТЬ; GERMAN КОСТРИНСКИЙ; 2019.06.04; ЧЕМОДАННЫЕ НЕСТРОЕНИЯ; НА БАГАЖ В ШЕРЕМЕТЬЕВО НЕ ХВАТАЕТ ГРУЗЧИКОВ	44
ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2019.06.04; ПРОБЛЕМЫ С БАГАЖОМ В «ШЕРЕМЕТЬЕВО» ВЫЗВАНЫ НЕХВАТКОЙ ГРУЗЧИКОВ; НЕКОТОРЫЕ САМОЛЕТЫ УЛЕТАЮТ БЕЗ ЧЕМОДАНОВ	45

ИНТЕРФАКС; 2019.06.03; В "ШЕРЕМЕТЬЕВО" ПООБЕЩАЛИ РЕШИТЬ ПРОБЛЕМЫ С ВЫДАЧЕЙ БАГАЖА ДО КОНЦА ИЮНЯ	46
РИА НОВОСТИ; 2019.06.03; В "ПОБЕДЕ" РАССКАЗАЛИ О РЕЗУЛЬТАТАХ ПРОВЕРКИ САМОЛЕТОВ BOEING 737	47

ВЕДОМОСТИ; 2019.06.04; МАКСИМ АКИМОВ: "ЧИНОВНИКИ НЕ ДОВЕРЯЮТ ЧАСТНОМУ БИЗНЕСУ, А ОН - ГОСУДАРСТВУ"

Вице-премьер **Максим Акимов** - о взаимоотношениях бизнеса и государства, привлечении частных средств в инфраструктурные проекты и о цифровой экономике
Цифровизация прочно обосновалась в повестке российских властей, и у руля программы в мае прошлого года в должности вице-преьера встал **Максим Акимов**. Буквально накануне выхода интервью он впервые обсуждал с президентом России Владимиром Путиным развитие искусственного интеллекта, а месяцем раньше - расчистку частот для сетей связи 5G. Что объяснимо: внедрение этих технологий Акимов в интервью "Ведомостям" сравнивает с распространением электричества в эпоху строительства индустриальной экономики. Еще одна сфера, которую курирует Акимов, - транспорт, и тут задач не меньше - например, создание в стране в ближайшие шесть лет высокоскоростного железнодорожного движения.

- В ближайшие шесть лет правительство будет реализовывать комплексный план развития магистральной инфраструктуры. Если привлечь необходимые частные средства - а это более 3 трлн руб. - не удастся, какие проекты нужно осуществить в первую очередь?

- Больших рисков нет - мы не собираемся привлекать большие деньги, не считая концессий в автодорогах с капитальным грантом со стороны государства, а также строительства [инфраструктуры] высокоскоростного железнодорожного движения. В остальных направлениях есть разделение - например, если это инфраструктура морских портов, частные инвесторы финансируют мощности по перевалке. Финансирование железнодорожной инфраструктуры заложено в долгосрочную программу развития РЖД. Пока не сложилась лишь модель по терминально-логистическим центрам, но это прерогатива частного капитала, и не понятно, зачем субсидировать создание новых мощностей по контейнерной сухой и портовой перевалке. Все, что касается федеральной инфраструктуры - аэродромов, мостов, обходов городов, строительства дороги Европа - Западный Китай (ЕЗК, дублер М7. - "Ведомости"), автодорожной части плана и проекта Северного морского пути, - эти проекты мы не можем не завершить. Не можем отменить строительство ледокольного флота, создание навигационной инфраструктуры, мощностей, обслуживающих перевалку сжиженного природного газа, - иначе мы потеряем рынки, прежде всего Юго-Восточной Азии. Может не хватить строительных ресурсов, но больших рисков с точки зрения привлечения финансирования нет. На ЕЗК мы частные деньги точно найдем и даже пересчитаем финансовую модель, чтобы оставшиеся деньги бюджета перекинуть на другие проекты. Эта магистраль очень востребована. Проект "Меридиан" (частная трасса, которая должна соединить Западную Европу и Китай. - "Ведомости") также может быть реализован: хотя он и нацелен только на транзитные перевозки, если инвесторы уверены в нем - пусть реализуют.

Придут ли инвесторы

- Есть ли уже интерес со стороны частных инвесторов к проектам из плана?

- Мы обсуждаем конкретные проекты с РФПИ, ВЭБом, Газпромбанком, УК "Лидер", со всеми крупными игроками. Все финансирование комплексного плана сдвинуто на 2021-2024 гг., время для обсуждения участия частного капитала есть. Другой вопрос, что 6 трлн руб. (общая стоимость комплексного плана развития магистральной инфраструктуры. - "Ведомости") не хватит на инфраструктурный прорыв, это самый минимум для страны с инфраструктурным дефицитом. Риски не в деньгах. Риск в том, что мы направили значительные ресурсы в мощности по перевалке и экспорту угля, а этот рынок очень волатильный. При неблагоприятной конъюнктуре частные партнеры начнут отказываться от проектов, в которых сосредоточен примерно 1 трлн руб.

- Каких механизмов инвесторам не хватает, чтобы увеличивать инвестиции?

- Я бы задумался над расширением механизма гарантий по доходности с трех до шести и более лет. Но механизмы есть, и инвесторы не просят что-то поправить. Модель привлечения средств, например, в автодороги создана - не думаю, что нужны правки.

Общая проблема в доверии, а не в том, что не хватает законов. Чиновники не доверяют частному бизнесу, а он - государству. Есть плохой опыт в регионах, когда при смене власти разрываются концессионные соглашения по ЖКХ, в дорожной сфере.

- 6 трлн руб. - минимум, а сколько нужно для инфраструктурного прорыва?

- Если очень осторожно оценивать способность экономики абсорбировать деньги без рисков ее перегрева, оптимальная сумма - рост расходов в 1,5 раза до 10 трлн руб.

- Если бы удалось найти эти деньги, что еще нужно построить?

- Обходы крупных городов, шире вовлекать железнодорожную сеть в систему общественного транспорта, вообще развивать его в крупных агломерациях, но не достраивать чудовищные проекты метрополитена, а строить легкие в эксплуатации рельсы. Развивать городской электрический транспорт, авиационные перевозки (субсидирование маршрутов и развитие авиационной инфраструктуры) и прежде всего сеть автомобильных дорог, где дефицит самый большой.

- С использованием средств частных инвесторов строились почти все платные автотрассы. Сейчас они работают на платной основе, но толп людей там нет.

- Я за более быстрое развитие публичной услуги и публичного сектора, меня даже некоторые обвиняют в том, что я социалист (смеется). Я очень осторожно отношусь к концессиям в сфере IT и проектам ГЧП, где они замещают дефицит финансирования публичного сектора, но дороги не тот случай. А если там нет толп, это риски инвестора, которые мы закрываем гарантированной минимальной доходностью.

- Вы сказали о проблеме нехватки строительных материалов, цены взлетели уже на многие стройматериалы. Достаточно ли мониторинга цен?

- Недостаточно. Зайдите в регионы - строить очень сложно: всюду коррупционные связи. Мы с ФАС продумываем, как на цифровой основе этому безобразию положить конец. Вторая проблема - сезонность, например цен на битум. Ее нужно решать с помощью логистики и создавать системы хранения, причем участники рынка готовы инвестировать в них, если будет подготовлена нормативная база. Также необходимо оптимизировать средства доставки, шире использовать реку. По мощностям перегрузки нет - в пике мы выйдем максимум в 70% загрузки, спрос на битум, щебень, песок в среднем вырастет на 45-48%.

Но есть другая проблема со строительными мощностями - люди и компании. Затянувшаяся модернизация строительных расценок больно ударила по строительному комплексу, мы так всех просто закопаем и строить будет некому. На некоторые объекты из комплексного плана уже на пятый тендер никто не приходит, потому что альтернатива для строителей - обанкротиться или сесть в тюрьму, ну или и то и другое. Беспрецедентно успешные усилия ЦБ и Федеральной налоговой службы по обелению рынка также сыграли свою роль. Тут не упрекнешь правоохранительные органы, но проблему нужно решать. К прежним временам возвращаться, конечно, не стоит, но необходимо трезво смотреть на вещи и более гибко работать с расценками, предусматривать возможность корректировки проектно-сметной документации. С такой проблемой мы уже столкнулись в ЦКАД - невозможно спланировать громадный проект без изменений. Сейчас начнем проектировать ЕЗК - будет то же самое. Потребуется корректировать проектно-сметную документацию - значит, не сможем выполнить все работы - не получим сверх авансы - не закупим материалы - рухнет стройка - она подорожает - понадобится скорректировать проектно-сметную документацию, и начинай сначала.

- Что вы предлагаете сделать?

- Мы с [курирующим строительство вице-премьером] Виталием Леонтьевичем Мутко и министром строительства Владимиром Якушевым понимаем, как из этого вылезать. Нужно менять систему работы с расценками, цикл проектирования, сопровождать проекты на цифровой основе, как это сделано в "Атомэнергоекспорте". "Росатом" научился в онлайн-режиме корректировать проектно-сметную документацию, не вываливаясь за сметную стоимость контракта. Я готов декларировать от имени правительства, что наш строительный блок точно знает, что делать.

- У строителей есть шутка, что человек, построивший самую современную по европейским меркам дорогу, в России немедленно угодит за решетку. Есть ли проблемы с техническим регулированием?

- Есть проблемы с техническим регулированием, с новыми материалами, но мы здорово продвинулись, таких больших проблем, как пять лет назад, нет.

Где возьмет начало ВСМ

- Почему вам не удалось убедить президента в необходимости строительства ВСМ Москва - Казань и было решено сначала проектировать и строить ВСМ Москва - Санкт-Петербург? ВСМ Москва - Казань более проработанный проект. Когда вернетесь к нему?

- Каждый проект стоит около 1,5 трлн руб., строительный цикл в обоих случаях занимает около 4,5 года, проектирования - полтора года. Объединенная модель [Санкт-Петербург - Москва - Казань] выглядит значительно лучше модели ВСМ Москва - Казань с точки зрения финансовой устойчивости, пассажиропотока.

- Когда может быть открыто движение между Санкт-Петербургом и Казанью?

- Мне бы хотелось мечтать, что до 2027 г. Что мы не успеем угробить проектно-сметную документацию ВСМ Москва - Казань, она не устареет. Хорошо, что в проект была добавлена ВСМ Москва - Санкт-Петербург, новое плечо с точки зрения локализации производства подвижного состава нам добавит еще 36 единиц. Это очень простой вопрос - страна будет иметь высокоскоростное движение или нет.

- Вам известно о готовящейся сделке по покупке ВЭБом строительных инфраструктурных подрядчиков - "Мостотреста" и ГК 1520? И не смущает ли вас еще большее огосударствление сектора?

- ВЭБ не выходил в правительство с этим вопросом, мне об этом ничего не известно.

- Вы поддерживаете строительство трассы Джубга - Сочи и моста на Сахалин?

- Джубга - Сочи - это точно не проект текущего цикла. У нас достаточно транспортных инфраструктурных проектов, которые необходимо завершить к 2024 г. Про мост на Сахалин пока тоже рано говорить.

- Главный кандидат на строительство крупнейших готовящихся проектов - моста через Волгу, на Сахалин, дороги Джубга - Сочи - "Мостотрест". Видите ли вы на рынке других инфраструктурных строителей, которые могли бы выполнять такие крупные контракты? И велик ли риск, что такие заказы сконцентрируются в одних руках?

- Риски концентрации и технической зависимости от подрядчика всегда есть, но внедрение, например, BIM-технологий - дорогая вещь. Технологически "Мостотрест" - один из лидеров в отрасли, это команда очень компетентных людей. Я не чувствую большой угрозы, другие компании есть: M11 строит итало-турецкая компания ICA, "Мостотрест" не строит "Тавриду" в Крыму (исполнитель работ по строительству - АО "ВАД". - "Ведомости"), есть крупные стройки, которые реализуют еще другие компании, не говоря уже о регионах.

- Долгое время обсуждалась либерализация рынка локомотивной тяги, но сейчас она сошла на нет.

- Идет напряженный диалог и моделирование, но нужно сделать недискриминационный рынок, который бы не наносил прямой ущерб финансовой модели РЖД. Идеологически никто не против, технически пока не ясно, как это реализовать, это неконкурентная сфера.

Как работать с данными

- Вы говорили, что скептически относитесь к реализации IT-проектов по модели ГЧП. Можете ли привести примеры ГЧП, которые вам предлагали, но вы их зарубили?

- Можно я не буду называть компании-инициаторы? Например, предлагали создать ядро и API (сервис внешнего интерфейса. - "Ведомости") для доступа к медицинским данным, а зарабатывать планировалось на подключении к этому сервису третьих лиц. Или единая образовательная платформа под авторством единого поставщика контента, а кто захочет в нее вступить - платит членский взнос. Это ГЧП? Нет, это называется "частное налогообложение", и оно вызывает во мне естественный душевный протест.

- Удачные примеры развивались иначе?

- Как пример я напому чрезвычайно тяжелую дискуссию с ЦРПТ [Центром развития перспективных технологий] по вопросам оборота данных в системе маркировки. Она закончилась очень конструктивно, мы сейчас посмотрим, как получится на практике. Поначалу соглашение выглядело совсем по-другому, но мы заняли довольно принципиальную позицию: раз уж принято решение, что это общественное благо, способы монетизации этих данных мы сильно ограничиваем.

- А как регулировать доступ частных компаний к государственным данным?
- Мы видим свою роль в другом: мы должны сделать возможным встраивание государственных сервисов в архитектуру частных приложений. Есть хороший, но печальный пример: утрата близкого человека. Для государства нет разницы, какая компания встроит в сервис услугу по получению необходимых документов. Если процесс начинается с неких ритуальных услуг и заканчивается услугами оформления места погребения и там внутри сидит маленькая государственная услуга, то я должен отдать ее в виде открытого интерфейса так, чтобы любая компания - подчеркиваю, любая, а не назначенная местным муниципалитетом - получила эту услугу. То же самое касается переезда на новое место жительства, рождения ребенка, поступления в вуз. Мне в принципе все равно, будет потребитель госуслуг видеть себя входящим через ворота условно "Яндекса" или Mail.ru или он получит этот сервис на портале госуслуг. Мне главное, чтобы он его получил в цифровом виде.
- Были ли подобные инициативы у Сбербанка?
- В ЕСИА [Единой системе идентификации и аутентификации] можно будет привязать свой профиль к профилю Сбербанка и потом ходить через ворота Сбербанка на любые госуслуги, даже не замечая этого. Но профиль в ЕСИА придется создать, иначе мы просто человека не соберем. Например, если вы одновременно житель Москвы, пользователь муниципальных и федеральных услуг, клиент Сбербанка и при этом будете считаться за нескольких разных людей, то ни о каких сквозных бесшовных сервисах не может быть и речи. Для закрепления нужна ЕСИА, где биометрический профиль может быть базой. Мы не будем каждый раз заставлять человека использовать его биометрический профиль. Не создавать профиль в ЕСИА - это тоже выбор, но если вы хотите получать связанные госуслуги, то придется это сделать. Но подчеркну, что нельзя отказаться от целостной системы, тем более отдать ее в частные руки. Некоторые предлагали: "отдайте нам ЕСИА, мы там повоюем".
- Где граница между встраиванием услуг и торговлей данными?
- Она проста. Если вы даете согласие на использование данных вашего ребенка для получения услуг образовательного приложения, то это ваше решение. А делать так, что давайте мы соберем со всех данные, а потом все раздадим, - это неправильно.
- Обезличивание не помогает?
- Работу с обезличенными данными точно нужно будет разрешать, и это очень большой вызов, возникший за последний год. Машину можно обучать лишь на гигантских массивах данных, изображений, образов, речи, звуков. Контроль над адекватностью алгоритмов обезличивания данных - очень важная задача, которую надо технологически решить, или мы отстанем в сфере искусственного интеллекта. Потому что, если мы этого не сделаем, например, с медицинскими снимками, мы заплатим за это жизнями или заплатим зарубежному дяде, который будет нам продавать GE, Philips, Toshiba и Huawei, и в собственном здравоохранении у нас не будет такой компетенции.
- Есть мнение, что общественный договор XXI в. строится на том, что мы отдаем свою приватность в обмен на какие-то приятные бонусы.
- Это не договор, а один из ключевых социальных конфликтов, если говорить о глобальной повестке. Если данные - это такие же факторы производства, как станки, оборудование и земля, то за них тоже будет большая борьба, это не будет "сладенький" общественный договор, мы будем долго к нему идти.
- У вас на руке умные часы. Вы знаете, какие данные о вас они отдают, и как вы с этим живете?
- Я думаю, что стоимость этих часов и случайность их покупки не предполагают наличия в них незадекларированных возможностей. Вопрос - что делает то приложение, куда эти данные поступают, но я не сильно боюсь: я дал согласие на их использование и обменял их на очень удобные сервисы. В целом носимые устройства - это гигантские перспективы для кастомизации всего.
- Барьеры для 5G
- Давайте обсудим 5G. На каком этапе находится процесс расчистки частот? Вы на конференции ЦИПР ["Цифровая индустрия промышленной России"] упоминали, что к вопросу подключился вице-премьер Юрий Борисов. Что конкретно это дает?

- Первое. Мощного союзника. 5G - это загрузка нашей промышленности новыми компетенциями, заказ для отечественной радиоэлектронной промышленности. Второе. Производство телекоммуникационного оборудования крайне привлекательно для индустрий, на развитии которых сосредоточены мои коллеги в правительстве - даже больше, чем я. И есть третья сторона, почему Юрий Иванович мой союзник и почему я вовлек его в эту работу. Основные пользователи привлекательного диапазона 3,4-3,8 ГГц - "Роскосмос" и Минобороны. Сейчас в процесс активно включился "Ростех" - мощный игрок на этом поле. Потому что, если одни лишь операторы будут бегать и кричать по рынку "нам надо", из этого ничего не выйдет. А если в хорошем смысле объяснить, почему это надо очень многим структурам, то получится очень гармоничная история. Частоты придется освобождать.

- По вашим ощущениям, этот диапазон будет расчищен и доступен для операторов?

- Я считаю, что это вопрос выживания, если мы не хотим проиграть технологическое лидерство. Точно так же как искусственный интеллект - это вопрос масштабного внедрения. Если его не будет, нашу экономику можно будет списывать. Невозможно было построить индустриальную экономику без электроэнергии. Сети 5G и искусственный интеллект - ровно такая же электрическая энергия.

- Если мы решим делать конверсию, будут ли это частотные аукционы?

- Мы бы хотели аукционы, чтобы была рыночная модель. Мы для того и чистим. Если не чистить сеть и делать компромиссное решение с инфраструктурным оператором...

- Вы поддерживаете модель инфраструктурного оператора?

- Нет, не поддерживаю, она является вынужденной. Я считаю, что мы имеем все блага в сфере телекоммуникации только потому, что за наш кошелек насмерть бьются четыре крупных игрока. Здесь очень уместна конкуренция.

- Как на телекоммуникационный рынок повлияет внедрение eSim?

- Очень перспективная технология. Там много регуляторики, которую мы пока не доделали: начиная от механизмов хранения ключей и требований к хранению информации о них, адаптации механизмов шифрования и заканчивая необходимостью личной явки в магазин за картой. ESIM избавляет человека от этой необходимости. Технология важна опять же для интернета вещей - прежде всего для носимых устройств в сфере персональной медицины, фитнес-трекеров, но в том числе и для мобильной связи. Вместе с операторами мы будем стремиться как можно быстрее внедрить технологию. Но операторы сами пока что скептически, потому что у них есть сегменты, в отношении которых они побаиваются. Я не буду раскрывать детали нашего с ними диалога. Но мы хотим эти опасения преодолеть, я большой сторонник этой технологии. В мире пока только порядка 70 устройств ее поддерживают, и это не очень много.

Вице-премьер и великая дивергенция

В этом году **Максим Акимов** защитил кандидатскую диссертацию по истории "Феномен великой дивергенции в современной зарубежной историографии (вторая половина XX - начало XXI в.)". Под "великой дивергенцией" **М. А. Акимов** понимает "долгий и многоаспектный исторический процесс превращения западноевропейских народов и части Нового Света в наиболее богатое, развитое в экономическом и научно-техническом отношении, а также могущественное в военном отношении население земного шара", отмечает в отзыве на диссертацию **Акимова** доктор исторических наук Наталья Таньшина.

"Мир коренным образом меняется, - сказал **Акимов** "Ведомостям". - Это связано с болезненным для западного мира подъемом Юго-Восточной Азии, Китая и в перспективе - Индии. Еще 15-20 лет назад люди ждали, что два с половиной века колоссального разрыва между развитием стран северных морей, или, как сказал бы [американский философ и социолог Иммануил] Валлерстайн, ядром западного мира, и всем остальным миром закончатся большой конвергенцией. На наших глазах этот разрыв исчезнет уже совсем, и единственным неохваченным континентом останется Африка. Это создает колоссальные экономические и даже военные риски для мира. Технологическая война между Китаем и США пока лишь мягкое толкание локтями. Мы не увидим в ближайшее десятилетие розовой и гармоничной картины. Я это говорю с сожалением, потому что мне хотелось бы жить в более свободном и менее фрагментированном мире. Если брать нашу

страну, мы должны больше уделять внимания проблемам бедности и колоссального имущественного и доходного неравенства. Моя личная точка зрения - нам ничто не мешает двигаться в сторону модели развития скандинавских стран: больше денег тратить на здравоохранение, образование и благосостояние граждан".

"Мы живем в опасное и интересное время, и мир будет трясти, пока новая модель не установится. Мира, в котором США являются безусловным лидером, больше нет", - добавил вице-премьер.

- С точки зрения безопасности - есть ли какие-то неразрешимые противоречия с ФСБ?

- Мы пока таких не выявили, у нас идет диалог. Он, как всегда, непростой, но со структурами ФСБ и ФСТЭК [Федеральная служба по техническому и экспортному контролю] у нас идет очень конструктивная работа. Там реально работают люди с техническим образованием, которые мыслят не мифами, а реальными угрозами. Нам они об этих угрозах говорят, мы стараемся их как-то обсуждать. Например, большой компромисс, которого мы достигли, продвигая облачную подпись, тоже будет большим плюсом для рынка. Надеюсь, мы скоро примем такой законопроект.

С электронным паспортом

- Нам стало известно, что вы в конце апреля посещали "Лабораторию Касперского". У них после последней покупки собрался внушительный стек отечественных технологий. Обсуждается ли идея формирования и экспорта большого пакета российского софта?

- Да, обсуждается. Детали сказать не могу, это очень чувствительная вещь, она касается частного игрока, наших сложных переговоров с международными партнерами. Но я точно могу сказать, что мы имеем очень серьезную и активную позицию. Мы считаем, что за последние два года мир очень сильно поменялся. Мы имеем явную дуополию на рынке, но она исчезнет вместе с рынком интернета вещей. И мы с точки зрения безопасности хорошо выглядим в промышленных системах, в интернете вещей и в мобильных платформах, коих мы теперь имеем не одну, а две ("Аврора" и разработка Евгения Касперского. - "Ведомости"). У нас есть потенциал, и нам надо работать над развитием экосистем, в том числе в других странах. Ведь рынок ЕАЭС невелик - это 220 млн человек. Так что надо сотрудничать с Индией, Китаем и т. д. С точки зрения экспортного потенциала точно есть куда идти. И мы не виноваты, что западные страны сами себя скомпрометировали.

- Расскажите про разработку электронного паспорта.

- Решение должно состояться летом. Дольше ждать мы не можем, иначе у нас встанет вся инфраструктура: ЕСИА, портал госуслуг. Мы не понимаем, с каким формфактором имеем дело, если не решим, каким будет дизайн электронного паспорта. Сейчас на столе два предложения: одно предложение второго поколения - это пластик с чипом. Другое предложение - это пластик без чипа, потому что все, что вы можете знать о себе, вы и так носите с собой на мобильном устройстве.

- Вы имеете в виду мобильное приложение?

- Да. Поэтому есть серьезный вопрос, тратить ли 144 млрд руб. на распространение карт с чипом, и мы сейчас его обсуждаем. Потому что есть и угрозы, и ситуации, при которых чип нужен, но насколько они критичны - это очень большой вопрос.

Я поручил сделать дискуссию более интенсивной, привести эти два кейса к стандартному виду, чтобы мы могли доложить руководству. Летом мы обязаны завершить эту дискуссию. Цель - выйти на модель, при которой общение с государством будет в облаке. Если у вас есть идентификатор, к которому привязана ваша фотография, некая защита, которая усложняет подделку, есть некий QR-код, который позволяет считать [определить], кто вы такой, то все остальное - от полиса медстрахования до водительских прав - уже есть в облаке. Индия пошла еще дальше и отказалась даже от такого формфактора в пользу полной биометрии. Правда, у них зашкаливает процент ошибок (по-моему, 18%), но они упорно идут по этому пути. Думаю, что у них все шансы, чтобы, пять лет страдая и совершая ошибки, стать глобальными лидерами. Потому что, имея такое население и такой глобальный опыт, они потом смогут позволить себе все, что угодно, и будут миру навязывать свои решения. Наши коллеги из Китая, например, на такие меры пока не решились.

- Вы поддерживаете введение электронных виз?

- Это нужно делать. Мы получим огромный поток туристов в Санкт-Петербург, Владивосток, Москву, прежде всего мобильных авиапассажиров. Недавно мы обсуждали проблему с коллегами в Санкт-Петербурге: туристический лайнер - это прекрасно, но этот турист ничего не дает городу (не ест, не спит, не развлекается, не пьет алкоголь - у него все на лайнере). Мы должны охотиться за туристом, который сам свободно ездит по миру. Опыт с Fan ID показал (по паспорту болельщика иностранцы могли въезжать в Россию без оформления визы за 10 дней до и в течение 10 дней после окончания матчей чемпионата мира по футболу 2018 г. - "Ведомости"), что мы можем это сделать. Что у нас шпионы и диверсанты понаехали? Вопросом активно занимается Ольга Юрьева [Голодец, вице-премьер], мы помогаем по электронной части.

Экономика должна быть цифровой

- Что происходит с "Цифровой экономикой"? Еще недавно ее не было в электронном бюджете - это не влияет на исполнение самого проекта?

- Нет, из 102 млрд руб. мы уже довели до Минкомсвязи 68 млрд. Сейчас вот отменили небольшой конкурс на разработку стандартов цифровой трансформации компаний, потому что возникла большая дискуссия. По каждому расходу я приглашаю к себе людей, и они мне рассказывают: куда, какой будет результат, как мы его предъявим, как обоснуем. Здесь нужно двигаться очень внимательно. Сейчас объявили первые 12 тендеров на подключение социальных объектов. Мы сначала заявили 42 000 школ, в итоге осталась 31 000, потому что за это время провели колоссальную инвентаризацию и сверили списки по всей стране. Пока подключали больницы, обнаружили 40 штук неизвестных обществу больниц. Как-то они там жили. Так и здесь - это важная работа, пока мы ее не сделаем, не можем уточнить деньги. Так что не вижу большой проблемы, главное - потратить эти деньги с умом. "Цифровая экономика" - это 240 млрд руб. на шесть лет. А что приоритетнее? Если субсидирование процентной ставки - то на какие инструменты? Если на промышленные внедрения - то какой степени зрелости? Нет, давайте докапитализировать экосистему стартапов. Это же очень живой диалог. У нас есть отличный пример реализации нацпроектов, например в сфере дорожной стройки. Это просто: довел субсидию до региона, проконтролировал, чтобы дошла, поторговал, сделал систему общественного контроля, раздал приложения, где вы становитесь народным контролером строительства дорог. А в "Цифровой экономике" нет таких простых решений. Я уж не говорю, что это всегда заканчивается плохо, приходит Генпрокуратура и говорит: "У вас тут прописано - искусственный интеллект одна штука". Вы смеетесь, а в нацпроекте так и написано - одна учетная единица. В электронном бюджете есть жесткие правила, а мы с ними работаем и выживаем.

- Но когда аппарат правительства пишет, что при необходимости быстро развиваться у нас в Минкомсвязи критически плохо с дисциплиной, вы видите там проблемы?

- Не вижу я, что там критически плохо с дисциплиной. Там сложная ситуация с точки зрения управления, но она исправляется. У Минкомсвязи был сложный период, и он еще длится. Это то же самое, как если бы вы 10 лет назад попробовали собрать Банк России на зарплате в 60 000 руб. Тогда банкир был самой оплачиваемой профессией. Сейчас это IT-специалист. Любой разговор начинается: "Здравствуйте, моя зарплата - 150 000 руб.". Это очень тяжелый рынок, энтузиастов немного, привлечь сложно, и я не намерен вдобавок долбать их исполнительской дисциплиной. Многие нападают на Минкомсвязи, но здесь я бы хотел поддержать коллег.

<https://www.vedomosti.ru/politics/characters/2019/06/04/803269-maksim-akimov>

ТАСС; 2019.06.04; МЕДВЕДЕВ ПРОВЕДЕТ СОВЕЩАНИЯ ПО ПАСПОРТАМ НАЦПРОЕКТОВ И КОНЦЕПЦИИ КОАП

Премьер-министр РФ Дмитрий Медведев проведет во вторник заседание президиума Совета при президенте РФ по стратегическому развитию и национальным проектам. Как сообщили в пресс-службе кабмина, участники заседания утвердят паспорт транспортной части комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры и паспорт национальной программы "Цифровая экономика Российской Федерации", а также

обсудят вопросы разработки национального проекта "Атомная наука, техника и технологии".

В заседании примут участие первый заместитель председателя правительства - министр финансов Антон Силуанов, вице-премьеры Константин Чуйченко, Максим Акимов, Татьяна Голикова, Виталий Мутко, Юрий Борисов, министр транспорта **Евгений Дитрих**, министр природных ресурсов и экологии Дмитрий Кобылкин, министр науки и высшего образования Михаил Котюков, министр цифрового развития, связи и массовых коммуникаций Константин Носков, министр экономического развития Максим Орешкин, генеральный директор госкорпорации "Росатом" Алексей Лихачев, а также председатель государственной корпорации "ВЭБ.РФ" Игорь Шувалов.

В начале мая Алексей Лихачев на встрече с Дмитрием Медведевым предложил создать нацпроект для развития ядерных технологий. Премьер согласился, но уточнил, что говорить стоит не об отдельном проекте, а об элементе нацпроекта "Наука".

Концепция нового КоАП

Также в этот день глава правительства проведет совещание о концепции нового Кодекса РФ об административных правонарушениях. В нем примут участие вице-премьер Константин Чуйченко, помощник президента России - начальник государственно-правового управления главы государства Лариса Брычева, министр юстиции Александр Коновалов, председатель Верховного суда РФ Вячеслав Лебедев.

Ранее глава кабмина поручал подготовить концепцию нового кодекса до 1 июня. Эту работу поручено было провести Минюсту России совместно с Минэкономразвития России и с участием заинтересованных органов государственной власти и экспертных организаций "с целью актуализации и систематизации правового регулирования в области административной ответственности". Координация работы была поручена вице-премьеру - руководителю аппарата правительства РФ Константину Чуйченко.

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/6503955>

РИА НОВОСТИ; 2019.06.03; МИД ЛАТВИИ ЗАЯВИЛ О ЖЕЛАНИИ РАЗВИВАТЬ ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ОТНОШЕНИЯ С РОССИЕЙ

Латвия хочет поддерживать развитие экономических отношений с Россией, заявил журналистам глава МИД Латвии Эдгар Ринкевич.

"Россия является важным торговым партнером Латвии во многих отраслях. Поэтому мы хотим поддерживать позитивную тенденцию развития наших экономических отношений, особенно в транзите и туризме. Латвия видит потенциал в укреплении экономических связей между регионами наших стран. Сейчас к подписанию готовится договор о региональном сотрудничестве между министерством экономики Латвии и Калужской областью. Несколько договоров такого типа с другими регионами Латвии и России уже вступили в силу и успешно действуют", - сказал Ринкевич после встречи с заместителем министра иностранных дел России Александром Панкиным в Латвии.

Стороны обсудили также работу латвийско-российской межправительственной комиссии, высоко оценив результаты встречи министра сообщения Латвии и **министра транспорта России**.

"С заместителем министра иностранных дел России Александром Панкиным обсудили приоритеты Совета государств Балтийского моря и динамику отношений между Латвией и Россией", - сказал Ринкевич.

<https://ria.ru/20190603/1555212989.html>

ТАСС; 2019.06.03; МИНТРАНС И РЖД ОБСУДЯТ СНИЖЕНИЕ ТАРИФОВ НА ЭКСПОРТНЫЕ Ж/Д ПЕРЕВОЗКИ ПРОМЫШЛЕННОЙ ПРОДУКЦИИ

Заместитель председателя правительства РФ Дмитрий Козак поручил Минпромторгу, **Минтрансу**, Федеральной антимонопольной службе, Российскому экспортному центру и Российским железным дорогам (РЖД) проработать вопрос установления пониженных тарифов на экспортные перевозки промышленной продукции по железной дороге. Об этом говорится в сообщении, опубликованном на сайте кабмина по итогам рабочего совещания по развитию химической промышленности в РФ.

"Минпромторгу России, **Минтрансу России**, ФАС России, ОАО "РЖД" и АО "РЭЦ" проработать вопрос установления пониженных тарифов на железнодорожные перевозки экспортируемой российской промышленной продукции", - говорится в сообщении.

Ранее сообщалось, что премьер-министр РФ Дмитрий Медведев поручил **Минтрансу** до 31 июля оценить необходимость изменения основного тарифного документа РЖД в пользу перевозки высокомаржинальных и высокотехнологичных грузов, ориентированных на экспорт.

Стимулирование российского экспорта предусмотрено нацпроектом "Международная кооперация и экспорт", рассчитанным на 2019-2024 годы. Он ориентирован на достижение в РФ доли экспорта продукции обрабатывающей промышленности, сельскохозяйственной продукции и услуг в ВВП в 20%, а также на рост экспорта несырьевых неэнергетических товаров до \$250 млрд.

<https://tass.ru/ekonomika/6501322>

ИА REGNUM; 2019.06.03; ЭКОНОМИЧЕСКОЕ ВЗАИМОДЕЙСТВИЕ РФ И ЯПОНИИ ПОЛУЧИЛО НОВУЮ ПЕРСПЕКТИВУ

Церемония пробного запуска поставок товаров из Японии в страны Европы через Транссибирскую железнодорожную магистраль состоялась в японском порту Йокогама. О том, почему транспортное сотрудничество между Россией и Японией может стать весьма перспективным, рассказывает обозреватель ИА REGNUM Анатолий Кошкин.

По маршруту Япония-Владивосток-Транссиб-Брест-Европа груз может пройти за 19 суток, а по классическому морскому пути - примерно за 45 дней. Так что для торговли, следующей принципу "время - деньги", выгода очевидна. **Заместитель министра транспорта РФ Владимир Токарев**, присутствовавший на церемонии, охарактеризовал маршрут как наиболее экономически эффективный и подчеркнул, что его использование позволит нарастить объемы перевозок из Японии в Европу.

И ранее, и теперь японская сторона выдвигала претензии к недостаточной скорости движения товарных поездов по Транссибу, и беспокоилась о безопасности грузов, но все эти вопросы можно решить в ходе эксплуатации маршрута. Если уж говорить о реальном экономическом взаимодействии РФ с Японией, то Транссиб открывает для него действительно масштабную перспективу.

Читайте подробности в статье Анатолия Кошкина " Японские товары пойдут в Европу через Сибирь ".

<https://regnum.ru/news/2640086.html>

ПРАЙМ; 2019.06.03; МИНТРАНС РФ ПРЕДЛАГАЕТ ИЗМЕНИТЬ ПРАВИЛА СУБСИДИРОВАНИЯ РЕГИОНАЛЬНЫХ АВИАПЕРЕВОЗОК

Минтранс РФ предлагает изменить правила предоставления субсидий на региональные перевозки: планируется ввести трехлетние контракты, повысить коэффициент субсидий, расширить список субсидируемых направлений и сроки подачи заявлений авиаперевозчиками, следует из материалов, размещенных на федеральном портале проектов нормативных правовых актов.

В новых правилах **Минтранс** предлагает закрепить возможность авиаперевозчикам заключать договоры по субсидируемым направлениям сроком до трех лет. Также предлагается сдвинуть предельный срок подачи авиаперевозчиком заявления о готовности осуществлять перевозку по субсидируемому маршруту на 1 октября с 1 декабря в текущей редакции правил.

Кроме того, **Минтранс** предлагает увеличить субсидии для перелетов на труднодоступные и удаленные территории - повышающий коэффициент для этих направлений планируется повысить до 1,8 с 1,25. А в список таких территорий предлагается дополнительно внести Приморский, Хабаровский, Забайкальский края, Республику Бурятию, Амурскую, Оренбургскую и Еврейскую автономную области.

В отношении маршрутов, пунктом отправления или назначения которых является аэропорт с объемом перевозок менее 100 тысяч пассажиров в год, повышающий коэффициент субсидий планируется увеличить до 2,1 с 1,25.

ПРАЙМ; 2019.06.03; РОСАВИАЦИЯ ДАЛА РЕКОМЕНДАЦИИ ПО БЕЗОПАСНЫМ И БЕСПЕРЕБОЙНЫМ АВИАПЕРЕВОЗКАМ ЛЕТОМ

Меры авиационной безопасности в РФ в период летних каникул будут усилены, авиакомпаниям и аэропортам рекомендовано провести дополнительные мероприятия по обеспечению бесперебойной работы, сообщает **Росавиация**.

"**Росавиация** уведомила руководителей территориальных органов **Росавиации** и руководителей организаций гражданской авиации о необходимости принятия дополнительных мер, направленных на безопасное и бесперебойное обеспечение воздушных перевозок в период летних каникул, усиление мер авиационной безопасности и противопожарной охраны", - говорится в сообщении ведомства.

"С началом школьных летних каникул увеличивается число воздушных перевозок организованных групп детей и сопровождающих их лиц к местам проведения летнего отдыха, экскурсий, спортивных и других мероприятий, что требует повышенного внимания и личной ответственности от всех должностных лиц, задействованных в организации, подготовке и выполнении таких перевозок", - отметила **Росавиация**.

Руководителям территориальных органов **Росавиации** даны указания содействовать оперативному решению вопросов по предотвращению и устранению причин сбойных ситуаций при организации воздушных перевозок групп детей и сопровождающих их лиц.

"Аэропортам и авиакомпаниям рекомендовано провести дополнительные мероприятия по бесперебойному обеспечению работы в период летних каникул, в том числе в условиях резкого роста пассажиропотока. В местах массового пребывания людей в аэропортах следует организовать информационно-разъяснительную работу", - говорится в сообщении. "Авиакомпаниям в целях исключения срывов и задержек рейсов при выполнении пассажирских перевозок, включая чартерных, проводить ежедневный мониторинг технологического графика и оборота воздушных судов с обязательным резервированием воздушных судов", - отмечает ведомство

При возникновении задержек рейса из-за неблагоприятных метеоусловий, по техническим и другим причинам, изменения маршрута перевозки авиакомпании должны неукоснительно выполнять требования Федеральных авиационных правил в части предоставления пассажирам в зависимости от времени ожидания отправления рейса прохладительных напитков, горячего питания, размещения в гостинице, доставки транспортом от аэропорта до гостиницы и обратно, а также хранения багажа.

"Провести необходимую профилактическую работу по исключению в деятельности всех должностных лиц, связанных с вопросами организации, обеспечения и выполнения полетов, принятия необоснованных решений и нарушений требований воздушного законодательства Российской Федерации", - добавило ведомство.

<https://1prime.ru/business/20190603/830034418.html>

ТАСС; 2019.06.03; ПОЛЕТЫ ИЗ НОВОГО САРАТОВСКОГО АЭРОПОРТА НАЧНУТСЯ 12 АВГУСТА

Плановые полеты из нового аэропорта Гагарин должны начаться 12 августа, об этом в понедельник сообщил губернатор Саратовской области Валерий Радаев в ходе совещания с руководителями органов исполнительной власти в понедельник.

"На сегодняшний день готов полномасштабный проект по вводу аэропорта Гагарин, с 12 августа должны начаться плановые полеты, все должно быть запущено, разрешительные документы оформлены", - сказал Радаев.

Ранее сообщалось, что новый аэропорт Гагарин, который строят у села Сабуровка в Саратовской области, должен быть готов обслуживать авиарейсы к 16 августа. Такое поручение при посещении объекта давал глава Росавиации **Александр Нерадько**.

Новый международный аэропорт - крупнейший инфраструктурный проект Саратовской области. Его возводят в 20 км от Саратова на основе государственно-частного партнерства в рамках программы "Развитие транспортной системы России". Общий объем инвестиций в строительство составляет более 20 млрд рублей.

<https://tass.ru/v-strane/6502527>

РИА НОВОСТИ; 2019.06.03; В ПРАВИТЕЛЬСТВЕ РАССКАЗАЛИ О ПЛАНЕ РАЗВИТИЯ МАГИСТРАЛЬНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

Комплексный план развития магистральной инфраструктуры в России не несет больших рисков с точки зрения привлечения финансирования, заявил в интервью газете "Ведомости" вице-премьер Максим Акимов.

"Больших рисков нет - мы не собираемся привлекать большие деньги, не считая концессий в автодорогах с капитальным грантом со стороны государства, а также строительства (инфраструктуры) высокоскоростного железнодорожного движения", - сказал Акимов, отвечая на вопрос о приоритетных проектах в ходе реализации комплексного плана развития магистральной инфраструктуры в том случае, если не удастся привлечь частные средства.

По словам вице-преьера, в остальных направлениях есть разделение. Если речь идет об инфраструктуре морских портов, то частные инвесторы финансируют мощности по перевалке. Что касается финансирования железнодорожной инфраструктуры, то оно заложено в долгосрочную программу развития РЖД.

Все, что касается федеральной инфраструктуры - аэродромов, мостов, обходов городов, строительства дороги Европа - Западный Китай, автодорожной части плана и проекта Северного морского пути, - эти проекты мы не можем не завершить.

Акимов отметил, что нельзя отменить и строительство ледокольного флота, а также создание навигационной инфраструктуры, мощностей, обслуживающих перевалку сжиженного природного газа. В противном случае, РФ потеряет рынки, прежде всего Юго-Восточной Азии, добавил вице-премьер.

"Может не хватить строительных ресурсов, но больших рисков с точки зрения привлечения финансирования нет", - добавил Акимов.

В октябре 2018 года правительство РФ утвердило комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры, внутри которого важнейший транспортный раздел, предусматривающий исполнение всех задач, которые определены в майском указе президента. Как отмечал министр транспорта России **Евгений Дитрих**, этот документ по всем видам транспорта и направлениям обозначает конкретные цели и конкретные объекты, которые необходимо в ближайшие шесть лет возвести и обеспечить работу.

В конце сентября 2018 года **Дитрих** сообщал, что реализация комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры РФ оценивается в 6,3 триллиона рублей: 1,57 триллиона рублей, предусмотренные ранее в программе мероприятий, и 1,45 триллиона рублей - средства, которые выделяются дополнительно на реализацию этого плана, остальные примерно 3 триллиона рублей - это частные инвестиции.

<https://ria.ru/20190604/1555233226.html>

ПРАЙМ; 2019.06.03; ПРОЕКТ СУХОГРУЗНОГО РАЙОНА ТАМАНИ ЗА 171 МЛРД РУБ МОГУТ ЗАПУСТИТЬ В 2019 Г - ЖУРНАЛ ПМЭФ

Старт строительству сухогрузного района (СР) порта Тамань может быть дан уже в текущем году, объем инвестиций - 171 миллиард рублей, из которых 114 миллиардов могут быть вложены в рамках концессии в портовую инфраструктуру, говорится в материалах журнала ПМЭФ, имеющегося в распоряжении РИА Новости.

Мощности морских портов РФ, согласно утвержденному правительством комплексному плану модернизации и расширения магистральной инфраструктуры, должны быть увеличены к 2024 году до 1,3 миллиарда тонн грузов. В частности, должны быть реализованы такие проекты, как строительство портов "Тамань" (Краснодарский край) и угольного терминала "Лавна" (Мурманск), специализированного угольного перегрузочного комплекса в бухте Мучке (Дальний Восток) и ряд других.

"Как минимум два проекта с частным капиталом могут запустить уже в этом году. Первый - это строительство сухогрузного района в порту Тамань. При общей стоимости проекта в 171 миллиард рублей 114 миллиардов могут быть вложены в рамках концессии в портовую инфраструктуру. Группа компаний "ОТЭКО" построит за свой счет

железнодорожные объекты, подходной канал и операционную акваторию", - говорится в журнале.

Минтранс РФ в марте направил в правительство предложения о создании сухогрузного района порта Тамань. Позднее СМИ со ссылкой на источники сообщили, что ГТЛК может получить 75% управляющей компании СР порта Тамань "РМП Тамань" (принадлежит ФГУП "Росморпорт"), а затем эти 75% должны быть проданы разным стратегическим инвесторам - КРУ, СУЭК, "Металлоинвесту", а также РЖД.

"Аналогичную схему уже реализовали с портом Лавна в Мурманской области. По условиям 20-летнего соглашения инвестор - ООО "Морской торговый порт "Лавна" - вложит 26,7 миллиарда рублей в строительство угольного терминала и развитие существующей железнодорожной инфраструктуры", - добавляется в материалах. ГТЛК в апреле продала доли в проекте угольного терминала "Лавна" в морском порту Мурманска четырем инвесторам - "Бизнесглобусу", Центру развития портовой инфраструктуры, "СДС-Угля" и структуре РЖД. "Лавна" будет первой в РФ портовой концессией.

"В порту Оля (Астраханская область) и Каспийске (Республика Дагестан) появятся особые экономические зоны, на базе которых будут сформированы крупнейшие логистические хабы... ежегодный грузооборот российских портов на Каспии увеличится на первых этапах до 30 миллионов тонн. Около 30 миллиардов рублей единовременно вложит государство, еще 90 миллиардов рублей - частные инвесторы", - также сообщается в журнале ПМЭФ.

ТАСС; 2019.06.03; "АВТОДОР" ОБЪЯВИЛ ТЕНДЕРЫ НА ПЛАНИРОВКУ ТРАССЫ МОСКВА - КАЗАНЬ

Госкомпания "Автодор" объявила три конкурса на разработку проектов планировки участков трассы Москва - Казань. Их общая стоимость составляет почти 1,7 млрд рублей, следует из тендерной документации компании на сайте госзакупок.

Первый конкурс предполагает заключение контракта на разработку проекта планировки второго, третьего и четвертого участка трассы Москва - Нижний Новгород - Казань (80-347 км).

Начальная цена контракта - 630 млн рублей, отмечается в документе. Стартовая цена второго контракта на планировку пятого, шестого и седьмого этапа (663-729 км) автодороги составила 180 млн рублей. "Участниками могут быть только субъекты малого и среднего предпринимательства", - отмечается в документе.

Третий конкурс "Автодора" объявлен на разработку проекта планировки пятого, шестого и седьмого этапов трассы Москва - Казань (347-663 км). Начальная цена контракта составляет 872 млн рублей. Как отмечается в документации, итоги конкурсов подведут в конце июля.

Ранее министр транспорта РФ **Евгений Дитрих** сообщил, что вице-премьер Максим Акимов дал разрешение госкомпании "Автодор", которая является основным заказчиком проекта строительства трассы Москва - Казань, начать подготовку документации по планировке территорий.

Участок автомобильной дороги Москва - Нижний Новгород - Казань протяженностью 729 км включен в комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры до 2024 года и является частью создаваемого коридора Европа - Западный Китай. Как ранее сообщал **первый замминистра транспорта Иннокентий Алафинов**, стоимость строительства платной автотрассы Москва - Казань составит около 550 млрд рублей.

<https://tass.ru/ekonomika/6503679>

1 КАНАЛ # ВРЕМЯ; 2019.06.03 21:21; РЕМОНТ ПО ЗАЯВКАМ. ДОРОЖНЫЕ РАБОТЫ

ВЕДУЩИЙ: И сейчас конкретнее об одном из национальных проектов - "**Безопасные и качественные автомобильные дороги**". Что важно? Модернизируют и строят трассы региональные, улицы даже в небольших городах. На эти цели в ближайшие шесть лет только из бюджета направят почти полтора триллиона рублей. А как должна выглядеть

современная дорога? Это высокотехнологичное покрытие. Дополнительный комфорт водителям обеспечит современная разметка, которую слышно при пересечении, интеллектуальная система слежения за дорожной обстановкой (управляет светофорами), безопасные пешеходные переходы - все, чтобы максимально избежать аварийности и пробок. Подробнее Олег Шишкин.

КОР.: Эта дорога не ремонтировалась 20 лет. По участку можно судить, какой она была, а вот как она выглядит сейчас. Это черновой, выравнивающий слой асфальта, скоро появится еще один финальный. Все работы строители планируют закончить к 1 августа. Новую дорогу в деревне проложили с опережением графика. Качество покрытия проверяют контролирующие службы. Пробы асфальта исследуют в лаборатории. Лазерные датчики покажут на экране компьютера все неровности и выдадут вердикт: соответствует ли дорога стандартам. Пока все на твердую пятерку. Местные автомобилисты даже крюк делают, чтобы проехаться по хорошему асфальту.

МУЖЧИНА: Тут вообще ездить невозможно было, непонятно чего. Яма на яме. Сейчас хоть можно нормально ехать, хоть у людей целые подвески останутся.

МУЖЧИНА 2: Раньше была убитая дорога, щебенка крупная насыпана. А сейчас асфальт. Катись и не чувствуется, даже непривычно.

КОР.: Национальный проект по дорожному строительству рассчитан на шесть лет. Из федерального центра регионам будет перечислено почти полтора триллиона рублей. Часть средств поступит из местных бюджетов. Необходимо привести в порядок более 50 тысяч километров региональных дорог. В проекте участвует 104 населенных пункта. Доля хороших дорог в них должна составить не менее 85%. Сейчас этот показатель в два раза меньше. Смертность на дорогах планируется снизить в три с половиной раза.

Иннокентий АЛАФИНОВ, Первый заместитель министра транспорта РФ: Задача на этот год уложить порядка 110 миллионов квадратных метров асфальта. Что такое 110 миллионов квадратных метров? Это 15,6 тысяч футбольных полей, это чтобы понятно было.

КОР.: Нацпроект реализуется в 83 регионах. И во многих местах уже кипит работа. В Саратовской области используют технологию "холодного ресайклинга". Специальная машина снимает изношенное дорожное покрытие, перемешивает его с щебнем и цементом. И на эту основу кладется новый асфальт.

Артем АМИРЯН, Главный инженер дорожной организации: Это основание по этой технологии, оно намного лучше и быстрее получается, чем капитальный ремонт, где с нуля укладывают песок, щебень. Оно прослужит чуть дольше, чем простое основание.

КОР.: Особенность национального проекта - внимание к региональным дорогам между небольшими поселками и райцентрами, которые для местных жителей подчас не менее важны, чем широкие скоростные магистрали федерального значения. В Новосибирске, например, приступили к строительству развязки у поселка Верх-Тула. Это позволит пустить транзитный транспорт в объезд. А в Уфе дорогу до аэропорта ремонтируют по ночам, чтобы не мешать водителям.

МУЖЧИНА 3: Ребята молодцы, что в ночь работают, так как не создают проблемы на дороге. Пробок нету.

КОР.: Дать оценку дорожникам может любой желающий. Уже созданы странички и открыты чаты в популярных соцсетях для жалоб и предложений. Следить за отзывами жителей обещают и на местах, и в высоких московских кабинетах, чтобы потом автомобилистам и в голову не пришло сказать: "Ну кто так строит!" Олег Шишкин, Первый канал.

<https://www.1tv.ru/news/2019-06-03/366275->

[pochti_poltora_trilliona_rubley_budet_vydeleno_v_blizhayshie_shest_let_na_natsproekt_bezopasnye_i_kachestvennye_avtomobilnye_dorogi](https://www.1tv.ru/news/2019-06-03/366275-pochti_poltora_trilliona_rubley_budet_vydeleno_v_blizhayshie_shest_let_na_natsproekt_bezopasnye_i_kachestvennye_avtomobilnye_dorogi)

ТАСС; 2019.06.04; ДИРЕКТОР "СЕВАВТОДОРА" ОТСТРАНЕН ОТ ДОЛЖНОСТИ ЗА СРЫВ СРОКОВ РЕМОНТА ДОРОГ

Директор госучреждения "Севастопольский автодор" был отстранен от должности за то, что оказались сорваны сроки ремонта нескольких улиц в разных частях города, сообщил в

понедельник на аппаратном совещании правительства Севастополя губернатор Дмитрий Овсянников.

"Севавтодор" является одним из основных подрядчиков для ремонта и содержания дорог в Севастополе, в частности, выступает исполнителем значительной части контрактов по объектам нацпроекта "Безопасные и качественные дороги", на реализацию которого город только по соглашению с "Росавтодором" до 2024 года получит 827 млн рублей. Овсянников уже обращал внимание чиновников на задержку работ по ремонту нескольких улиц и просил решить вопрос, предупреждая о возможных дисциплинарных мерах.

"В силу того, что вопрос неосвоения средств и ремонта не в срок у нас поднимается неоднократно, руководитель "Севавтодор" отстранен от занимаемой должности", - сказал губернатор. На сайте правительства Севастополя сообщается, что "Севавтодор" возглавлял Валерий Васякин.

Глава города также объявил выговоры директору городского департамента транспорта и дорожно-транспортной инфраструктуры Игорю Титову и вице-губернатору Владимиру Базарову. Он уточнил, что взыскания наложены за срыв сроков по ремонту улиц Симонок, Хмельницкого и Подгорной.

Кроме того, губернатор объявил выговор главе департамента образования Севастополя Игорю Белозерову за "некачественную подготовку" детских лагерей отдыха к летнему сезону.

<https://tass.ru/obschestvo/6501406>

ТАСС; 2019.06.03; АЗЕРБАЙДЖАН НЕ БУДЕТ ПРИОБРЕТАТЬ BOEING 737 MAX-8

Азербайджан отказался от приобретения 10 самолетов Boeing 737 MAX-8, на покупку которых два года назад был подписан контракт с американской аэрокосмической корпорацией. Об этом ТАСС сообщили в понедельник в пресс-службе в ЗАО "Азербайджанские авиалинии" (АЗАЛ).

"Мы официально отказались от покупки самолетов Boeing 737 MAX-8 по известным причинам, связанным с безопасностью данных самолетов, и уведомили об этом корпорацию Boeing", - сказал руководитель пресс-службы АЗАЛ Паша Кесаманский.

В апреле 2017 года азербайджанская авиакомпания Silk Way Airlines подписала с Boeing контракт на приобретение десяти пассажирских самолетов Boeing-737 MAX. Общая сумма сделки составила около \$1 млрд. Самолеты должны были быть доставлены в Азербайджан до конца 2020 года.

<https://tass.ru/ekonomika/6500482>

ТАСС; 2019.06.03; В КАНАДЕ УЖЕСТОЧИЛИ ПРАВИЛА ИСПОЛЬЗОВАНИЯ БЕСПИЛОТНЫХ ЛЕТАТЕЛЬНЫХ АППАРАТОВ

Канадские власти ужесточили правила использования беспилотных летательных аппаратов (БПЛА) частными лицами. Как сообщается на сайте Министерства транспорта Канады, новые требования вступили в силу с 1 июня.

Правила регламентируют полеты дронов весом от 250 гр до 25 кг. Согласно принятым нормам, для управления БПЛА теперь нужно получать лицензию, которую будут выдавать специальные школы. Лицензии делятся на две категории - базовая и повышенного уровня. Первую могут получить лица, достигшие 14 лет и старше, вторая будет выдаваться гражданам в возрасте от 16 лет. Управление беспилотником без лицензии будет наказываться штрафом в размере до 5 тыс. канадских долларов (\$3,7 тыс.). Вводится полный запрет на полеты дронов около аэропортов, запрещено приближаться к самолетам, вертолетам и местам массовых мероприятий, а также направлять дроны в районы различных инцидентов и происшествий. Максимальное расстояние, на которое можно подлететь к аэропорту, составляет 5,6 км, а высота полета дрона не должна превышать 122 м. За нарушение установленных правил физические лица будут подвергаться штрафу в размере до 3 тыс. канадских долларов (\$2,2 тыс.), либо тюремному заключению, а юридические - до 15 тыс. канадских долларов (\$12 тыс.). Кроме того,

предусматривается дополнительная ответственность для операторов беспилотников за управление ими в состоянии алкогольного или наркотического опьянения.

Ранее Минтранс сообщил, что за последние пять лет БПЛА почти 500 раз угрожали полетам самолетов в небе над Канадой. В 2018 году были зафиксированы около 100 таких случаев, а пик подобных инцидентов пришелся на 2016-2017 годы - 145 и 135 случаев, соответственно. Также было отмечено несколько столкновений беспилотников с самолетами.

<https://tass.ru/obschestvo/6500296>

ГУДОК; НАТАЛЬЯ ЩЕВЕЛЕВА; 2019.06.03; WORLDSKILLS В ГЛАВНОМ ТРАНСПОРТНОМ ВУЗЕ

Вчера, 3 июня, в Московском колледже железнодорожного транспорта стартовал вузовский чемпионат **РУТ (МИИТ)** по стандартам WorldSkills.

География участников в этом году впечатляет: в Москву съехались будущие профессионалы из 18 городов. Это студенты транспортных вузов и сузов страны. Впервые участие в подобном соревновании принимают действующие железнодорожники - специалисты Московской и Октябрьской дирекций управления движением.

Их представительство на конкурсе отнюдь не случайно. Лидеров по компетенции "Управление перевозочным процессом на железнодорожном транспорте" на чемпионате определяют впервые, а опыт и профессиональные навыки работников магистралей для жюри будут являться мерилем для оценивания других участников.

- Я выступаю на внеконкурсной основе, - в беседе с "Московским железнодорожником" подчеркнул ревизор по безопасности движения Московско-Горьковского центра организации работы железнодорожных станций (ДЦС) Московской дирекции управления движением Андрей Внуков, общий стаж работы которого на стальной магистрали составляет 11 лет. - Это, в первую очередь, полезный опыт. Кроме того, буду рад передать знания и навыки своим будущим коллегам.

Вузовский чемпионат **РУТ (МИИТ)** по стандартам WorldSkills в этом году проходит по 7 компетенциям: "Экспедирование грузов", "Предпринимательство", "Медицинский и социальный уход", "Управление железнодорожным транспортом", "Обслуживание железнодорожных и тяговых подстанций и линейных устройств систем тягового электроснабжения", "Техническое обслуживание и ремонт контактной сети железнодорожного транспорта", "Управление перевозочным процессом на железнодорожном транспорте".

Помимо компетенций в сфере управления движением, в этом году организаторы впервые обратили внимание и на профессиональные навыки будущих энергетиков. По словам ведущего эксперта по энергетическим направлениям в рамках чемпионата, заведующей отделением по специальности электроснабжение вагонов МКЖТ Светланы Белой, появление новых компетенций в столь престижном соревновании повышает значимость профессии энергетика в целом.

О важности движения по стандартам WorldSkills в масштабах страны на церемонии открытия говорили многочисленные гости. В их числе проректор РУТ Владимир Тимонин, директор департамента по работе с образовательными организациями Союза "Агентство по развитию сообществ и рабочих кадров "Молодые профессионалы" "WorldSkills Russian Сергей Куколев, генеральный директор объединения "Желдортранс" Сергей Чаплинский, начальник сервисного локомотивного депо Москва-Сортировочная Московского филиала ООО "ЛокоТех" Евгений Чесалин, директор института международных транспортных коммуникаций **РУТ (МИИТ)** Ирина Карапетянц.

Состязания по стандартам WorldSkills будут проходить в течение этой недели на нескольких площадках РУТ. В зависимости от компетенций участники будут демонстрировать знания и навыки по так называемым профессиональным модулям. Кроме того, в рамках чемпионата запланирован ряд деловых мероприятий - "круглые столы", тренинги, мастер-классы и конференции, в которых примут участие наставники конкурсантов, железнодорожники, руководство и преподавательский состав **РУТ (МИИТ)**.

ИЗВЕСТИЯ; ДМИТРИЙ ГРИНКЕВИЧ; 2019.06.04; ОТДАЧА СНИЗУ: РЕГИОНЫ ОЗДОРОВИЛИ СВОИ БЮДЖЕТЫ В ПРОШЛОМ ГОДУ; ЧИСЛО ДЕФИЦИТНЫХ СУБЪЕКТОВ СНИЗИЛОСЬ С 40 ДО 15

Финансовое положение российских регионов существенно улучшилось в 2018 году — темпы роста доходов местных бюджетов превысили увеличение расходов (16% против 11%), а долговая нагрузка снизилась. Об этом говорится в обзоре Газпромбанка «Регионы России» (есть у «Известий»). Прогресс достигнут прежде всего благодаря увеличению поступлений от местных налогов, а не из-за поддержки бюджетов субъектов из федерального центра, подчеркнули аналитики. Впрочем, опрошенные «Известиями» эксперты уверены, что ближайшие годы не будут для регионов настолько уж «тучными». Им придется тратить деньги на нацпроекты.

Будь здоров!

В прошлом году собственные доходы регионов России (без учета Москвы) росли опережающими темпами. Так, субъекты заработали на 16% больше, чем годом ранее — 6,4 трлн рублей. Траты увеличились всего на 11% — до 8,1 трлн рублей. Частично их оплатили из федерального центра, но даже за вычетом этой поддержки темп роста расходов был ниже, чем доходов. В результате финансовое положение регионов улучшилось. Например, с дефицитом бюджета год закончили всего 15 субъектов, тогда как годом ранее их было 40, говорится в обзоре.

Совокупный долг регионов (без учета Москвы) сократился на 5% — до 2,2 трлн рублей. Уровень кредитной нагрузки (отношение региональных обязательств к доходам) снизился на семь процентных пунктов и составил 34%, подсчитали аналитики. Это ключевой показатель, характеризующий устойчивость местного бюджета. Лидерами по нему стали Тюменская и Ленинградская области, а также Алтайский край. Худшие показатели продемонстрировали республика Мордовия, Орловская и Костромская области.

Положительные результаты объясняются прежде всего ростом в прошлом году цен на сырье, в частности, на нефть, газ и металлы, говорится в обзоре. Вкупе с некоторым ослаблением рубля это привело к значительному увеличению поступлений от налога на прибыль — на 26% по сравнению с 2017 годом. Кроме этого, регионам удалось собрать на 12% больше налогов на доходы физлиц, поскольку благодаря майскому указу президента номинальные зарплаты граждан выросли почти на 10%.

Замедление после рывка

В 2019 году большинство регионов также завершат год с профицитными или низкодефицитными бюджетами. При этом увеличение будет уже не таким значительным, так как основные драйверы — рост цен на сырьевые товары, динамика курса рубля и ВВП — будут слабее, чем в 2018 году, сказал «Известиям» один из авторов исследования, аналитик Газпромбанка Евгений Хилинский. Большинство регионов в перспективе двух–трех лет сохранят устойчивое финансовое положение, которого удалось достичь в 2018 году. Вместе с тем добиться стабильных финансовых метрик в регионах, имеющих крайне слабые бюджетные показатели, в ближайшей перспективе может быть непросто.

В Минфине «Известиям» сообщили, что проводят «взвешенную региональную политику». Замминистра финансов Леонид Горнин ранее говорил СМИ, что регионы сейчас наиболее устойчивы за последние 10 лет. Этому способствовали эффективная бюджетная политика, реструктуризация государственных кредитов и ответственные решения глав регионов. Желание решить проблему задолженности стало мощным стимулом для властей регионов наращивать собственную доходную базу. В целом все субъекты исполнили свои бюджеты с положительной динамикой, совокупный рост местных налоговых и неналоговых доходов в прошлом году составил 14% — они достигли 10,2 трлн рублей.

Заслуги регионального менеджмента в улучшении финансового состояния не следует преувеличивать, уверены опрошенные «Известиями» эксперты. На ситуацию повлияло ослабление рубля и рост мировых цен на сырье, что привело лишь к номинальному расширению налоговой базы. Тогда как скачков выпуска физических объемов продукции зафиксировано не было, заявила руководитель направления «Фискальная политика» Экономической экспертной группы Александра Суслина. Разворот трендов на глобальных рынках приведет к откату региональных успехов, полагает эксперт.

Такого же «тучного» года, как 2018-й, в ближайшем будущем для российских субъектов не предвидится, добавил профессор РАНХиГС Александр Дерюгин. Цены на сырье не будут значительно повышаться, следовательно, темпы роста региональных доходов замедлятся.

«Известия» попросили власти российских регионов прокомментировать причины улучшения или ухудшения их финансового положения. В Тюменской области сообщили, что кроме благоприятной конъюнктуры на сырьевых рынках, в регионе улучшился инвестиционный климат, благодаря чему было запущено более 300 крупных проектов стоимостью свыше 1,5 трлн рублей. В правительстве Башкортостана сказали, что обеспечить положительные показатели позволила реализация комплекса мер по оптимизации расходов. В пресс-службе Минфина Московской области ответили, что основную долю доходов обеспечили предприятия обрабатывающей промышленности и торговли. В 2019 году там ожидают увеличения поступлений в бюджет на 10%.

Бремя нацпроектов

В правительстве к прогрессу субъектов также отнеслись с долей скепсиса. Ранее премьер-министр Дмитрий Медведев обратил внимание на регионы с самой неблагоприятной социально-экономической ситуацией и поручил профильным ведомствам разработать дополнительный комплекс мер по развитию отстающих. В числе проблемных глава правительства назвал Калмыкию, Мордовию, Марий Эл, Саратовскую, Курганскую и Пензенскую области, а также Республики Алтай и Тыву.

По мере того как реализация нацпроектов будет набирать обороты, финансовое положение регионов начнет осложняться, уверен Александр Дерюгин. Это «съест» значительную часть накопленного профицита местных бюджетов, поскольку им в любом случае придется инвестировать в рамках этих программ развития. Пик нагрузки придется на конец программы нацпроектов, поскольку для достижения показателей развития, утвержденных правительством, местным властям придется форсировать финансирование строительства.

Предполагается, что федеральный бюджет возьмет на себя 95% расходов для выполнения нового майского указа президента. Регионам придется профинансировать лишь 5% трат. Однако, как считает Александра Суслина, в реальности от местных бюджетов может потребоваться мобилизация значительно большего объема ресурсов, поскольку не все реальные затраты на нацпроекты учтены в их паспортах.

<https://iz.ru/885028/dmitrii-grinkevich/otdacha-snizu-regiony-ozdorovili-svoi-biudzhety-v-proshlom-godu>

ВЕДОМОСТИ; ВИТАЛИЙ ПЕТЛЕВОЙ, ГАЛИНА СТАРИНСКАЯ; 2019.06.04; ОСТАНОВКА «ДРУЖБЫ» СИЛЬНЕЕ ВСЕГО СКАЗАЛАСЬ НА «РОСНЕФТИ» И «СУРГУТНЕФТЕГАЗЕ»; РОССИЯ НЕ СМОГЛА ВЫВЕЗТИ ВСЮ ДОБЫТУЮ НЕФТЬ, ЭКСПОРТ СОКРАТИЛСЯ НА 3,22%

Остановка трубопровода «Дружба» сказалась и на экспорте нефти из России, и на добыче. В мае поставки в Европу сократились на 592 550 т, или на 3,22%, по сравнению с апрелем, приводит «Интерфакс» данные ЦДУ ТЭК. Добычу Россия снизила на 112 254 т (1,1%) – сильнее, чем должна была по сделке ОПЕК+.

Экспорт по трубопроводу упал на 37% (на 2,4 млн т). Рост экспорта морским путем не компенсировал потери – он увеличился всего на 15%, или на 1,8 млн т.

Сильнее всего от остановки «Дружбы» пострадали «Роснефть», «Татнефть» и «Газпром нефть», их экспорт упал на 10, 69 и 24% соответственно. Увеличили экспорт «Лукойл» (на 21%) и «Сургутнефтегаз» (на 14%). При этом последний прекратил экспорт нефти по трубе и на треть увеличил поставки морем.

Экспорт трубопроводным транспортом в направлении Польши и Германии обнулится. А в Чехию, Словакию и Венгрию Россия прокачала через Белоруссию и Украину 443 000 т – на 60% меньше, чем в апреле.

Россия вывозит около 47% добытой нефти. Почти 90% экспорта – 230 млн т в 2018 г. – прокачивается по системе «Транснефти», половина этой нефти идет на экспорт через российские порты, на долю «Дружбы» приходится около 20%.

Ситуация форс-мажорная, «Дружба» уже несколько недель нормально не функционирует и можно считать, что нефтяники легко отделались, отмечает старший директор отдела корпорации Fitch Дмитрий Маринченко: поставки в основном удалось перенаправить через другие экспортные каналы, в том числе благодаря координации этой работы государством. У нефтяных компаний разные возможности перебросить поставки с «Дружбы» в сторону портов, поэтому остановка трубопровода по-разному сказалась на их экспорте, замечает гендиректор «Infoline-аналитики» Михаил Бурмистров. Могла повлиять и нехватка судов: компании фрахтуют их за пару недель, а то и за месяц до поставки, говорит сотрудник международного нефтетрейдера. А перевозки по железной дороге ограничены дефицитом цистерн, стоит учитывать и рост арендных ставок более чем на 30%, замечает Бурмистров.

«Если ситуация нормализуется к июлю, авария не окажет значимых результатов на прибыль компаний по итогам года», – считает Маринченко. На мировой рынок нефти авария не повлияла: падение экспорта было в пределах статистической погрешности, констатирует он.

19 апреля загрязненная хлорорганическими соединениями российская нефть Urals по «Дружбе» попала на белорусский НПЗ в Мозыре. 24 апреля Польша и другие страны прекратили ее прокачку. Белоруссия и Россия договорились, что прокачают через свои трубопроводы 1,3 млн т загрязненной нефти и до 10 июня очистят «Дружбу», передавал «Интерфакс» 24 мая со ссылкой на вице-премьера Дмитрия Козака. По его словам, «емкости подготовлены, есть понимание, куда мы ее вытесним». Где будет храниться нефть, Козак не сказал. Он отметил, что «мы будем ее [нефть] доводить до стандартных условий». С Украины реверсом качать нефть через Белоруссию в Россию не нужно, добавил он.

Не определена пока компенсация Белоруссии и другим странам за поставки грязной нефти. В понедельник ее обсуждали в Москве грузоотправители и грузополучатели, сообщил замминистра энергетики России Павел Сорокин: пока был определен лишь механизм расчета компенсации, но не ее сумма.

Нефтяные компании не ответили на запросы «Ведомостей».

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2019/06/03/803165-ostanovka-druzhbi>

РГ-СПЕЦВЫПУСК; ЕЛЕНА БЕРЕЗИНА; 2019.06.03; ПО ХРУПКОМУ ЛЬДУ; В АРКТИКЕ СОБЛЮДАЕТСЯ БАЛАНС МЕЖДУ ОХРАНОЙ ПРИРОДЫ И ЭКОНОМИКОЙ

Как снизить нагрузку на окружающую среду Арктики, не останавливая ее активное освоение, и чем бизнес может помочь в сохранении хрупкой экосистемы региона, "РГ" рассказал заместитель министра природных ресурсов и экологии РФ Мурад Керимов.

Мурад Керимович, как обеспечить экологическую безопасность в Арктике при интенсивном развитии региона?

Мурад Керимов: Арктические проекты долгосрочные, они будут влиять на развитие всей страны, и мы должны сделать все возможное для этого стратегически важного региона.

В Арктике сегодня отрабатываются инновационные технологии, которые обеспечивают баланс между экологией и экономикой. Например, при увеличении грузопотока по Северному морскому пути мы планируем широко использовать вместо мазута и дизеля более экологичное топливо - сжиженный природный газ (СПГ) - не только для судов, но и для теплоснабжения прилегающих районов. Это позволит существенно снизить нагрузку на окружающую среду Арктики.

Построены заводы по производству СПГ на базе Южно-Тамбейского месторождения. Нужно построить новые суда, морские порты и аэропорты, создать заправочную инфраструктуру. Все это предусмотрено комплексным проектом "Реализация минерально-сырьевого и логистического потенциала Арктики", который мы подготовили.

Какие механизмы государственного регулирования, разработанные Минприроды России, эффективны для сохранения хрупкой природы Арктики?

Мурад Керимов: Заработал закон о наилучших доступных технологиях (НДТ). В Арктике НДТ уже применяются в проектах "Ямал-СПГ", "Арктик СПГ-2", "Ворота Арктики", а

также при освоении Бованенковского месторождения. Эти технологии не имеют аналогов в мире. Экологическая модернизация затронет 20 крупных предприятий: "Норильский никель", "Шахта Воркутинская", "Архангельский целлюлозно-бумажный комбинат", объекты "Лукойл-Коми" и "Газпрома".

Утвержден справочник НДТ, важный для стивидорных компаний, он содержит требования к перевалке угля и других пылящих грузов в морских портах, что особенно важно для Мурманска. Разработаны законопроекты о предупреждении и ликвидации разливов нефти и нефтепродуктов в акваториях и на суше.

Снижаются выбросы загрязняющих веществ при сжигании попутного нефтяного газа (ПНГ). Мы стимулируем недропользователей сжигать не более пяти процентов от объема добытого ПНГ. В случае превышения этого уровня плата за негативное воздействие на окружающую среду существенно вырастает.

Как нацпроект "Экология" повлияет на улучшение экологической ситуации в Арктической зоне РФ?

Мурад Керимов: В нацпроекте "Экология" арктическая тематика представлена в семи федеральных проектах. Например, "Чистый Воздух" предусматривает снижение выбросов в атмосферный воздух в Норильске на 75 процентов к 2023 году. Чтобы усилить контроль экологической ситуации, Росгидромет обновит государственную сеть наблюдений за загрязнением атмосферного воздуха, а это более 20 автоматических станций и постов в 11 северных городах и населенных пунктах. В Арктической зоне появятся шесть новых мобильных экологических лабораторий и четыре информационных центра.

В рамках федерального проекта "Чистая страна" устраняем 18 объектов накопленного вреда в Мурманской и Архангельской областях, Ненецком автономном округе, Красноярском крае, Республике Карелия, Республике Саха (Якутия), очищаем Кольский залив от затонувших судов и металлоконструкций.

С какими проблемами сталкиваются арктические регионы при переходе на новую систему обращения с отходами?

Мурад Керимов: Вывоз мусора из удаленных, малонаселенных и труднодоступных районов одна из ключевых проблем. Например, в Красноярском крае Туруханский кластер образует всего 15 тысяч тонн отходов в год. Один поселок накапливает 13 килограммов мусора в день, который нужно вывозить за пятьсот километров. Министерство работает над тем, чтобы не только создать эффективно работающие схемы обращения с отходами в регионах, но и предложить инновационные решения для таких удаленных районов, где зачастую отсутствует транспортная инфраструктура.

Какие еще проблемы решает нацпроект "Экология" в Арктике?

Мурад Керимов: Улучшает экологическое состояние северных озер и водохранилищ на территории шести субъектов. Во всех регионах улучшится качество питьевой воды из системы центрального водоснабжения. Проектом "Сохранение биоразнообразия и развитие экотуризма" предусмотрены программы по сохранению белого медведя и стерха. Научные исследования биоразнообразия в Арктике организует Минприроды России совместно с РАН, их проводят специалисты Института им. Северцова и национального парка "Русская Арктика". Последние исследования, выполненные в апреле, показали стабильность популяции белого медведя. В акватории нацпарка "Русская Арктика" ученые скоро приступят к мониторингу китообразных, мероприятия входят в план экспедиции "Трансарктика-2019".

Как бизнес участвует в экологических программах?

Мурад Керимов: С 2015 года по поручению президента России крупные компании реализуют в Арктике программы по сохранению биоразнообразия. Минприроды сейчас решает, как объединить эти корпоративные программы в рамках нацпроекта "Экология". Дорожные карты по сохранению белого медведя и стерха готовы, в ближайшее время они будут представлены компаниям. При поддержке бизнеса в нацпроект могут быть включены новые виды: морские млекопитающие и дикий северный олень.

Какие новые особо охраняемые природные территории (ООПТ) планируется создать в Арктике до 2024 года?

Мурад Керимов: Площадь арктических ООПТ увеличится существенно - на 3,4 миллиона гектаров, что подтверждает особое внимание государства к вопросам обеспечения

экологической безопасности в регионе. Будут созданы заповедник "Медвежий острова", национальный парк "Кыталык" и заказник "Лаптевоморский" в Якутии, национальный парк "Койгородский" в Республике Коми.

По каким направлениям развивается международное сотрудничество в области охраны окружающей среды в Арктике?

Мурад Керимов: В числе приоритетных - проект по снижению выбросов черного углерода (сажи) и метана в факельных выбросах ПНГ на Новопортовском месторождении ("Газпром нефть", ЯНАО). Речь идет о сокращении так называемого факельного сжигания ПНГ путем закачки газа обратно в пласт для повышения его отдачи. Реализация проекта, по предварительным расчетам, позволит сократить выбросы сажи и метана на 60 тысяч тонн в год.

В рамках программы "зеленое судоходство" строятся гибридные суда нового экологического класса, что позволит сократить выбросы, в том числе за счет использования СПГ. Из обращения выводятся озоноразрушающие вещества и фторсодержащие парниковые газы на предприятиях по переработке рыбы и морепродуктов в Мурманской области, что также будет содействовать оздоровлению экологической обстановки в Арктическом регионе.

Ученые из Новоуральска Свердловской области разработали мобильную установку по деструкции мусора для труднодоступных регионов. Внешне она выглядит как небольшой автобус и может перемещаться от одного населенного пункта к другому. В ней при температуре 1500 градусов без остатка распадается практически любой бытовой мусор, включая жестяные банки, пищевые отходы, стекло, в результате образуется энергия, которую можно использовать для нужд этих же поселений. Установкой уже заинтересовались на Ямале, где при больших расстояниях и бездорожье вывоз и переработка мусора обходятся особенно дорого.

<https://rg.ru/2019/06/03/v-arktike-sobliudaetsia-balans-mezhdu-ohranoj-prirody-i-ekonomikoj.html>

КОММЕРСАНТЪ # САНКТ-ПЕТЕРБУРГ; ВОЙЦЕХОВСКАЯ ЯНА; 2019.06.03; ВОСТОЧНЫЙ СКОРОСТНОЙ ДИАМЕТР СТАРТУЕТ В ИЮНЕ; ПОДПИСАНИЕ СОГЛАШЕНИЯ ПО ПЕРВОЙ ЧАСТИ ПРОЕКТА МОЖЕТ СОСТОЯТЬСЯ НА ПМЭФ

Как стало известно "Ъ", на Петербургском международном экономическом форуме (ПМЭФ) ожидается подписание соглашения о начале реализации одного из крупнейших городских инфраструктурных проектов - первого этапа строительства Широкой магистрали скоростного движения (ШМСД), который более известен под неофициальным названием Восточный скоростной диаметр. Речь идет об участке от примыкания к Западному скоростному диаметру (ЗСД) до пересечения с Витебским проспектом. Стоимость строительства составит около 35 млрд рублей. Реализацию проекта продолжают ВТБ и консорциум ООО "Магистраль Северной столицы" (МСС), который уже эксплуатирует ЗСД.

Строительство первого участка ШМСД от примыкания к ЗСД может продолжить ООО "Магистраль Северной столицы", которое уже эксплуатирует платную магистраль в Петербурге, говорят источники "Ъ". В МСС, ВТБ, комитете по инвестициям отказались от комментариев.

Консорциум МСС по договору ГЧП эксплуатирует ЗСД. В состав консорциума входят "ВТБ Капитал", Газпромбанк, а также строительные компании Astaldi (Италия), Ictas Insaat (Турция) и Mega Yapı (Турция). ЗСД - один из крупнейших в России транспортных проектов, реализуемых по схеме ГЧП, это внутригородская магистраль общей протяженностью 46 км.

Как сообщалось ранее (см. "Ъ" от 01.11.2018), общая протяженность ШМСД составит 27,4 км, в том числе 14,2 км - по территории Петербурга и 13,2 км - по территории Ленобласти. Трасса с шестью полосами движения пройдет внутри промышленного пояса южной планировочной зоны по территории Красногвардейского, Невского, Фрунзенского, Московского, Кировского районов. Строительство ШМСД с мостом через Неву

существенно перераспределит транспортные потоки, отмечают чиновники. За счет этого произойдет снижение нагрузки на улично-дорожную сеть города в целом, а также на ближайшие к ней мосты через Неву, в частности, на мост Александра Невского и Володарский мост. Среднесуточная прогнозная интенсивность движения, согласно обновленным данным, составит около 50 тыс. автомобилей. Строительство магистрали займет примерно 41 месяц, ввод запланирован на 2023 год.

Общая стоимость нового инфраструктурного проекта, по актуализированным подсчетам, составит 182,8 млрд рублей. Смольный заявлял, что магистраль будет строиться с привлечением частных инвестиций, кроме этого, в городской администрации рассчитывают на федеральное софинансирование проекта (вплоть до 50%).

В конце мая администрация Петербурга подготовила список из 25 приоритетных транспортных проектов на 2020-2024 годы, на которые просит деньги у федерального центра. В список также включили ШМСД, при этом трасса является одним из четырех объектов, реализацию которых планируется начать в 2020 году. Всего властям Петербурга требуется 17,5 млрд рублей на следующий год, из них 6,5 млрд рублей - из федерального бюджета (см. "Ъ" от 20.05.2019).

В правительстве РФ предлагают отдельно проработать вопрос по определению размера и источников финансирования ШМСД в 2020-2023 годах. Аналитический центр при правительстве рекомендовал рассмотреть возможность внебюджетного финансирования следующих этапов ШМСД. Как говорил ранее министр транспорта **Евгений Дитрих** (см. "Ъ" от 11.02.2019), комментируя проект ШМСД: "На Федерацию надейся, а сам не плошай".

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; БАРШЕВ ВЛАДИМИР; 2019.06.03; НА МИНУТКУ НЕ РАЗГОНИШЬСЯ

Новые штрафы за превышение скорости готовят водителям фур и автобусов

Водителям фур и автобусов готовят новые штрафы

Водители фур будут привлекаться к ответственности, если они более чем одну минуту ехали со скоростью, превышающей 90 км/ч. Также появится дифференцированная ответственность за нарушение режима труда и отдыха в зависимости от того, кто является нарушителем: водитель, должностное или юридическое лицо, или индивидуальный предприниматель.

Все это заложено в новых законодательных актах, которые были подготовлены министерством транспорта. Один из них - это поправки в Кодекс об административных правонарушениях, которые готовятся ко второму слушанию в Госдуме. Об этом на VI Международной конференции по тахографии рассказал замдиректора департамента минтранса Владимир Луговенко.

Этот законопроект разграничивает ответственность между водителем и перевозчиком. Так, согласно ему водитель будет отвечать за управление транспортным средством без тахографа или за нарушения требований использования этого прибора. А его работодатель - должностное лицо, юридическое лицо или индивидуальный предприниматель - будет отвечать за то, что выпустил на линию машину без тахографа или с нарушениями требований к нему. Сейчас все это свалено в одну кучу в статье 11.23 КоАП. Именно ее предлагается переписать.

За несоблюдение норм времени управления машиной и отдыха будет отвечать как водитель, так и его работодатель. Одновременно следует подумать, как сделать эту ответственность дифференцированной. Водитель по каким-то обстоятельствам не смог соблюсти режим труда и превысил его на 10 минут. "Ладно, - думает водитель, - что 10 минут, что 2 часа, какая разница? Нарушение уже есть." Сейчас принцип именно такой: что на 10 минут превысил режим, что на 5 часов - разницы никакой, штраф от тысячи до трех тысяч рублей уже заработал. Поэтому можно гнать дальше до потери пульса. Дороже двух тысяч рублей это нарушение не обойдется.

Именно по этой причине и необходимо введение дифференцированного наказания. За 10 минут нарушения водитель получит один штраф. Час ему обойдется гораздо дороже, а два часа пробьют серьезную брешь в бюджете. Кроме того, за нарушение этого режима

ответит еще и работодатель. Ведь зачастую нанимателям не важно, как водитель работает и отдыхает. Лишь бы вовремя груз доставлял. Нужно сделать так, чтобы и работодатель следил за тем, чтобы водитель лишний раз не перерабатывал.

Еще два проекта поправок в законодательство внесены сейчас в правительство. Один из них - о поправках в Закон "О безопасности дорожного движения" - предусматривает создание государственной автоматизированной информационной системы по учету сведений, регистрируемых тахографами. По сути, это создание онлайн-тахографии. Планируется, что в режиме реального времени можно будет отследить информацию о любой машине, оборудованной тахографом. Правда, для этого требуется, чтобы тахограф сам передавал информацию. Над этим сейчас работают.

При этом оператор этой информационной системы обязан будет передавать информацию о нарушениях в ГИБДД и органы **Ространснадзора**.

Второй законопроект вносит поправки в КоАП. В них предлагается установить возможность использования данных, переданных тахографом в автоматическом режиме, в качестве доказательства по административному делу. Также предлагается установить ответственность за непредоставление сведений об автомобиле, оборудованном тахографом, в эту систему, о самом тахографе и о нарушениях, тахографом зафиксированных.

Также этими поправками вводится штраф за то, что тахограф зафиксировал движение со скоростью, превышающей 90 км/ч, более одной минуты. Напомним, что для грузовиков и автобусов в России установлена максимальная скорость передвижения по загородным дорогам - 90 км/ч. Даже если эти транспортные средства двигаются по автомагистралям, на которых общее ограничение максимальной скорости 110, а то и 130 км/ч.

Есть вероятность, что при реализации всех этих законопроектов грузовики и автобусы станут самым безопасным транспортом. Ведь за их передвижением будет установлен практически тотальный контроль. Но для этого требуется выполнить еще одно условие - все грузовики и автобусы должны быть оборудованы тахографами. Пока эти приборы устанавливаются не на всех автомобилях. Впрочем, уже в ноябре этого года устанавливать тахографы на свои грузовики и автобусы должны будут не только юрлица и индивидуальные предприниматели, но и физические лица. А с 1 июля 2020 года тахографы должны будут устанавливаться и на городские автобусы.

ИЗВЕСТИЯ; ОЛЬГА КОЛЕНЦОВА; 2019.06.04; БЕРЕГИ АВТОМОБИЛЬ: СОЗДАН ЭКСПРЕСС-ТЕСТ КАЧЕСТВА БЕНЗИНА; КАРТОННАЯ ПОЛОСКА ИЗМЕНИТ ЦВЕТ В ЗАВИСИМОСТИ ОТ НАЛИЧИЯ ВЕЩЕСТВ, ВРЕДНЫХ ДЛЯ ДВИГАТЕЛЯ МАШИНЫ И ЭКОЛОГИИ

Экспресс-тесты качества топлива, разработанные в России, позволят мгновенно узнать о наличии в бензине веществ, способных навредить машине. Тесты представляют собой полоски из картона, на которые достаточно капнуть оставшимся на заправочном пистолете топливом. Если оно содержит свинец, железо и другие вредные для автомобиля соединения, полоска в считанные секунды изменит цвет, тем самым предупредив водителя о низком качестве горючего. На такой АЗС можно будет залить минимальное количество бензина, чтобы доехать до следующей. Вооружившись тестом, «Известия» провели свое исследование качества бензина на московских заправках.

Пистолет в помощь

Многие водители предпочитают заправляться на станциях, которые им хорошо известны. Однако во время долгой поездки по трассе или в другом городе иногда приходится заезжать на незнакомые заправки.

Чтобы понять, не повредит ли бензин автомобилю, ученые из РГУ нефти и газа (НИУ) им. И.М. Губкина создали два уникальных экспресс-теста на его качество. Первый, уже запатентованный, определяет превышение максимально допустимой концентрации в топливе железа и свинца, а второй — серо- и азотсодержащих соединений.

Согласно ГОСТ 32513-2013, в бензине не допускается содержание перечисленных выше металлов, в дизельном топливе их просто не бывает из-за особенностей производства. В бензине свинец и железо появляются, когда недобросовестный производитель повышает

октановое число, например, меняя АИ-92 на АИ-95. И это топливо потом попадает на АЗС, как правило, несетевые.

Давно известно, что свинец опасен для здоровья — он выделяется вместе с выхлопными газами и накапливается в организме быстрее, чем выводится. Кроме того, органические соединения свинца мешают работе особых фильтров, стоящих на выхлопных трубах автомобилей, чтобы уменьшить количество вредных веществ, выбрасываемых в воздух. Железо не вредит организму, но от него автомобильные свечи покрываются красным налетом, а постоянно менять их накладно. Если не уделять внимание нагару, на электроде образуется слой, из-за которого снижается вероятность появления искры, что ведет к нестабильной работе двигателя.

— Слова в ГОСТе о полном отсутствии железа и свинца в топливе не совсем корректны, — сообщил заведующий кафедрой общей и неорганической химии НИУ им. И.М. Губкина, академик Алексей Дедов. — С научной точки зрения правильно говорить о максимально допустимой концентрации для конкретного класса топлива. Этот параметр присваивается согласно содержанию различных веществ в выхлопах машины. При разработке тестов мы ориентировались на пятый класс топлива (К5 или Евро-5), так как классы меньшего порядка на данный момент запрещены в России. За отсутствие железа и свинца принимают концентрацию менее 10 мг/л, и тест реагирует на превышение этого количества.

Тест на железо и свинец представляет собой полоску из плотного картона, на который нанесен полимерный композитный материал, меняющий цвет при взаимодействии с металлами. Чтобы воспользоваться тестом, необходимо прикоснуться к нему заправочным пистолетом, на конце которого всегда остается капля топлива. Чем больше в бензине железа или свинца, тем насыщеннее становится цвет полоски, варьируясь от желто-зеленого до темно-зеленого.

Цвет серы

Второй тест показывает превышение концентрации серо- и азотсодержащих веществ в топливе. Сернистые соединения изначально содержатся в нефти, избавляются от них на стадии получения топлива. Данные вещества сокращают срок службы моторного масла и форсунок, впрыскивающих дизельное топливо, а также оказывают негативное воздействие на окружающую среду. Азотсодержащие соединения применяются для поднятия октанового числа, но при сгорании дают канцерогенные вещества, наносящие вред экологии и каталитическому дожигателю выхлопных газов.

Тест, определяющий наличие и концентрацию серо- и азотсодержащих соединений, пока на стадии разработки. На данный момент создан просто реагент, который можно насыпать, например, в пробирку и капнуть туда образцом топлива.

— Чем больше серы в бензине, тем более интенсивным становится цвет теста, он меняется от бледно-желтого до розового, — пояснила научный сотрудник кафедры общей и неорганической химии НИУ им. И.М. Губкина Екатерина Исаева. — Массовая доля серы в топливе зависит от его класса, и изготовитель обязан указывать данную информацию в кассовых чеках на заправке. В соответствии с постановлением правительства РФ массовая доля серы для автомобильного бензина пятого класса должна быть не более 10 мг/кг. Для дизеля эти цифры аналогичны. Поэтому созданные нами тесты улавливают наличие серы в образце, если ее массовая доля более 10 мг/кг.

Концентрация азотсодержащих соединений, в частности монометиланилина, применяемого для поднятия октанового числа, также строго ограничена ГОСТ 32515-2013. Она должна быть не более 0,1% объема. Если она превышена, тестовая полоска начинает приобретать слабый голубой цвет, становящийся более насыщенным при увеличении количества этих соединений.

Хорошо, но мало

Авторы работы подчеркивают, что данные тесты не будут иметь юридической силы, если с автомобилем что-либо случится после заправки. Однако такая проверка топлива может предостеречь водителя от заправки или побудить залить минимальное количество бензина, чтобы доехать до следующей АЗС.

— Я считаю, что разрабатываемые экспресс-тесты должны занять достойную нишу в области быстрого анализа моторных топлив, — заявил доцент кафедры теоретических

основ теплотехники НИУ МЭИ Иван Бураков. — Правда, разработанные тесты в сумме позволяют определить лишь четыре наиболее значимых показателя, характеризующие моторные топлива. Согласно соответствующему ГОСТу, существуют порядка 15 показателей, которые требуется контролировать: концентрация смол, промытых растворителем, индукционный период, объемные доли бензола и углеводородов и т.д. Поэтому использование экспресс-тестов позволит оценить качество предлагаемого бензина или дизеля достаточно поверхностно.

«Известия» провели собственное исследование наличия в топливе московских заправок металлов. Были взяты образцы бензина на АЗС компаний «Татнефть», «Лукойл», «Роснефть», ЕКА, Shell, ВР и «Газпром», расположенных на МКАД и некоторых вылетных магистралях. Топливо проверили с помощью тестов, предоставленных НИУ им. И.М. Губкина. Выяснилось, что ни одна из перечисленных заправок не продает бензин с металлосодержащими присадками.

В ближайшее время ученые планируют наладить производство удобных для пользователей тестов на серо- и азотсодержащие вещества в виде картонных полосок.

<https://iz.ru/878712/olga-kolentcova/beregi-avtomobil-sozdan-ekspress-test-kachestva-benzina>

ИЗВЕСТИЯ; АНЖЕЛИНА ГРИГОРЯН; 2019.06.04; ПРАВА НА ПРОКАТ: НАРУШИТЕЛЯМ ПДД ЗАПРЕТЯТ ПОЛЬЗОВАТЬСЯ КАРШЕРИНГОМ; ГИБДД ПЛАНИРУЕТ ЗАКРЫТЬ ЛИХАЧАМ ДОСТУП К АРЕНДЕ АВТОМОБИЛЕЙ

Госавтоинспекция планирует ввести запрет на пользование услугой каршеринга для водителей, которые регулярно нарушают ПДД и были хотя бы раз лишены прав. Об этом «Известиям» сообщил начальник управления надзорной деятельности ГИБДД МВД России Роман Мишуров. Представители профессионального сообщества поддерживают инициативу, однако предупреждают о риске появления нелегального рынка по продаже водительских аккаунтов.

В настоящий момент в ГИБДД рассматривают вопрос о создании единой базы злостных нарушителей правил дорожного движения для каршеринговых компаний.

— Такие водители несут в себе угрозу для законопослушных граждан. Наше ведомство собирается создать единую цифровую платформу, которая позволит каршеринговым компаниям проверять будущих клиентов — были ли они когда-либо лишены прав и как часто нарушают ПДД, — пояснил «Известиям» Роман Мишуров. — В базу данных будут внесены сведения о всех нарушителях: как россиянах, так и иностранцах.

По данным Сбербанка, ведущего статистику по каршерингу, число пользователей по всей стране в 2018 году достигло 229 тыс. человек. Средняя цена поездки составила 260 рублей. Молодежь в возрасте 18–20 лет ездит на каршеринговых машинах в более поздние часы и чаще других пользуется арендой авто по субботам, говорится в исследовании кредитной организации.

С ростом числа каршеринговых компаний увеличивается и количество новичков на дорогах, у которых нет опыта вождения, отметил председатель межрегиональной общественной организации «Движение автомобилистов» Армен Оганесян.

— Даже если они не попадают в аварии, то как минимум могут создавать опасные ситуации, повреждать автомобиль — например, задевают столб, когда паркуются, — отметил эксперт.

Поддерживают инициативу ГИБДД и представители профессионального сообщества. Так, заместитель председателя межрегионального профсоюза работников общественного транспорта «Таксист» Андрей Попков считает, что именно такие водители создают аварийные ситуации на дорогах.

С другой стороны, при возможном введении запрета нужно предусмотреть и все его вероятные последствия, уверен лидер движения «Автомобилисты России» Виктор Похмелкин.

— Запрет может привести к появлению нелегального рынка — там будут продавать аккаунты других водителей, чтобы сервисом можно было пользоваться тем, кому это запрещено по закону, — считает эксперт. — К тому же многие активные пользователи каршеринга у себя на родине могут быть злостными нарушителями, но по приезде в

Россию поменять документы — хотя бы одну букву. После этого наши правоохранительные органы уже не смогут узнать, нарушал ли ПДД прибывший к нам водитель или нет. Этот момент обязательно надо учитывать при принятии соответствующего документа. Например, стоит получить доступ к базам нарушителей соседних государств.

Сообщения об авариях с участием каршеринговых авто регулярно появляются в СМИ. Так, в начале мая в Москве такая машина протаранила стелу и столб и в итоге сгорела. Ранее под Челябинском водитель утопил арендованную машину в озере.

<https://iz.ru/884059/anzhelina-grigorian/prava-na-prokat-narushiteliam-pdd-zapretiat-polzovatsia-karsheringom>

На ту же тему:

<https://ria.ru/20190604/1555232127.html>

ИЗВЕСТИЯ; АНГЕЛИНА ГАЛАНИНА; 2019.06.04; РАСПУСТИЛИ ПОЛИС: ТРЕХ ЛИДЕРОВ РЫНКА ОСАГО ЗАПОДОЗРИЛИ В СГОВОРЕ; ФАС ПРОВЕРЯЕТ ПРИЧИНЫ ОДНОВРЕМЕННОГО УВЕЛИЧЕНИЯ ТАРИФОВ «РОСГОССТРАХОМ», «ИНГОССТРАХОМ» И «АЛЬФАСТРАХОВАНИЕМ»

ФАС начала проверку трех страховых компаний, которые после майских праздников подняли цены на ОСАГО в Москве и области. В случае выявления нарушений ведомство предпримет «соответствующие меры антимонопольного реагирования», сообщила «Известиям» начальник управления контроля финансовых рынков ФАС России Ольга Сергеева. В «Росгосстрахе» и «Ингосстрахе» сообщили, что компании действительно повысили тарифы, вернувшись к ставкам 2018 года. При этом страховщики не исключили, что полис может вновь подешеветь.

Два крупнейших российских страховщика — «АльфаСтрахование» и «Ингосстрах» — практически одновременно повысили тарифные ставки ОСАГО в Москве и области на 14% (с 3600 рублей до 4118 рублей), а системообразующий «Росгосстрах» — на 11% (с 3699 рублей до 4118 рублей).

На скачок тарифов обратили внимание в ОНФ — эксперты проекта «За права заемщиков» попросили руководителя Федеральной антимонопольной службы Игоря Артемьева проверить действия крупнейших страховщиков на предмет ценового сговора. Страховые компании, считают в ОНФ, нарушают ст. 11.1 ФЗ № 135, предусматривающую запрет на согласованные действия хозяйствующих субъектов, ограничивающие конкуренцию.

— Своими согласованными действиями страховщики решили переложить на автовладельцев из более стабильного и обеспеченного региона часть убытков по ОСАГО в «токсичных регионах», — отметили в ОНФ.

Соответствующее письмо (есть в распоряжении «Известий») эксперты направили в ФАС 31 мая. Служба получила это заявление и уже начала проверку действий трех страховых компаний на предмет нарушения антимонопольного законодательства, подтвердила «Известиям» начальник управления контроля финансовых рынков ФАС России Ольга Сергеева.

— Срок рассмотрения ФАС России заявлений о нарушении антимонопольного законодательства составляет 30 дней с возможным при необходимости продлением рассмотрения на два месяца, — уточнила Ольга Сергеева.

Она отметила, что в случае выявления нарушений служба предпримет «соответствующие меры антимонопольного реагирования».

Не в пользу потребителя

В пресс-службе «Росгосстраха» подтвердили, что после майских праздников в компании изменилась цена полисов ОСАГО — она вернулась к действовавшей в 2018 году ставке (4118 рублей). В некоторых городах тариф остался на прежнем уровне.

— Наша тарифная политика в ОСАГО зависит от общей ситуации на рынке, от динамики убыточности этого вида и от действий других страховщиков. Мы и далее будем внимательно наблюдать за ситуацией на рынке ОСАГО и регулярно изменять тариф в соответствии с ней и в рамках утвержденного тарифного коридора, — заявили «Известиям» в «Росгосстрахе».

Изменение стоимости полиса ОСАГО в Москве и области является коррекцией, возвращением ставки тарифа на прежний уровень, пояснил «Известиям» директор дирекции розничного бизнеса «Ингосстраха» Виталий Княгиничев.

Фиксирование повреждения автомобиля, попавшего в ДТП, у офиса страховой компании — Ранее, в апреле, «Ингосстрах» снизил ставку практически на 13%, до уровня 3600 рублей. Снижая ставку в апреле, мы опирались на предварительные результаты I квартала 2019 года, и после получения полных результатов за квартал было принято решение о возвращении к прежним значениям, — рассказал Виталий Княгиничев.

Он отметил, что в компании не исключают и возможности снижения стоимости полиса. Сейчас размер ставки в каждом регионе, по словам Виталия Княгиничева, зависит от показателей аварийности, объемов выплат, активности мошенников, профиля страхователей на территории.

В «АльфаСтраховании» не смогли оперативно предоставить комментарий «Известиям».

Москвичи заплатят

При этом страховщики считают майское повышение тарифов не критичным для столичных водителей.

— Изменение тарифов в большую сторону рядом компаний не станет критичным для москвичей. Со временем, после реализации полномасштабной реформы ОСАГО, размер стоимости обязательной «автогражданки» будет зависеть не от региона, а от водителя — насколько он аварийно водит и какой опыт вождения имеет, — полагает исполнительный директор Российского союза автостраховщиков (РСА) Евгений Уфимцев.

В январе уже изменился порядок расчета коэффициента страховых тарифов (Указание Банка России № 5000-У от 04.12.2018), напомнил председатель МКА «Адвокаты и бизнес» Дмитрий Штукатуров.

— Базовый тариф ОСАГО — это коридор цен от минимальной до максимальной. Страховым компаниям теперь предоставлено право выбора, какой из них брать в расчет. Они могут брать максимальный — что, видимо, и сделали. И, судя по всему, крупнейшие страховщики одинаково и синхронно подняли цены, чтобы не конкурировать между собой, — предположил адвокат.

Сейчас ОНФ исследует стоимость базовых тарифов других страховщиков, чтобы выяснить, кто еще стремится компенсировать свои финансовые потери за счет потребителя.

— Не все страховщики сообщают на своих сайтах об изменении цены. Мало того что людей обязали покупать ОСАГО, так на их плечи легли еще потери от убытков страховых компаний, — заявила «Известиям» эксперт ОНФ Александра Пожарская.

О каждом новом выявленном повышении тарифов ОНФ будет заявлять в ФАС, подчеркнула она.

<https://iz.ru/885027/angelina-galanina/raspustili-polis-trekh-liderov-rynka-osago-zapodozrili-v-sgovore>

ВЕДОМОСТИ; ОЛЬГА АДАМЧУК; 2019.06.04; ПРАВИТЕЛЬСТВО ПОТРЕБОВАЛО ВЫДЕЛИТЬ ДЕНЬГИ НА ЖЕЛЕЗНУЮ ДОРОГУ КЫЗЫЛ – КУРАГИНО; ИНАЧЕ ОНО ГОТОВО ОШТРАФОВАТЬ ИНВЕСТОРОВ – КОМПАНИЮ РУСЛАНА БАЙСАРОВА И «ЛИДЕР»

На совещании у первого зампреда правительства Антона Силуанова в середине мая решено, что до 5 июня управляющая компания «Лидер» и концессионер железнодорожной линии Элегест – Кызыл – Курагино – проектная компания «ТЭПК «Кызыл – Курагино» (принадлежит Руслану Байсарову и «Лидеру») должны согласовать структуру финансирования по проектированию и строительству. «Лидер», как и предполагалось, должен организовать выпуск облигаций ТЭПК «Кызыл – Курагино» и выкупить его. К концу июня все документы, гарантирующие финансирование проекта, получит Росжелдор – это агентство отвечает за строительство со стороны государства. Эти сведения содержатся в протоколе совещания, с копией которого ознакомились «Ведомости». Подлинность документа подтвердил представитель Силуанова.

Если все необходимые документы не появятся до 31 июля, концессионер будет платить штрафы, сказано в протоколе.

Железная дорога Элегест – Кызыл – Курагино протяженностью 410 км пройдет по территории Тувы и Красноярского края, ее плановая пропускная способность – 19 пар поездов в сутки. Они должны обеспечить перевозку 15 млн т груза в год, из которых 12 млн т – тувинский уголь. Дорога – важнейшая часть проекта разработки Элегестского угольного месторождения, еще необходимо будет построить горно-обогатительный комбинат и угольный терминал в районе мыса Бурный в Хабаровском крае. Прогнозные запасы коксующегося угля на Элегесте – 855,2 млн т. Для завода и угольного терминала правительство готово предоставить государственные гарантии, их размер определит Минэкономразвития по согласованию с Минфином. «Такое обещание правительство дало еще несколько лет назад, теперь его, по сути, подтвердило», – говорит человек, близкий к одному из участников совещания.

Весной куратором Тувы был назначен министр экономического развития Максим Орешкин, а построить железную дорогу пообещала РЖД: потребуются пробить восемь тоннелей протяженностью 11 км и построить 127 мостов (всего 16 км). Пока проектная документация не доработана, фиксирует протокол совещания.

Сейчас проект в активной фазе подготовки проектно-сметной документации, есть сложности с геодезией, там сложный рельеф, надо определить трассировку, чтобы было меньше затрат при строительстве, но в оперативном порядке все вопросы должны быть решены, говорит председатель экспертного совета Института исследования проблем железнодорожного транспорта Павел Иванкин. Проект давно затягивался, ускорить строительство железной дороги решено для того, чтобы ускорить разработку месторождений и окупаемость проекта, указывает он.

Отсутствие финансовых гарантий на строительство дороги и проектной документации серьезно тормозит весь тувинский угольный проект, говорит человек, близкий к РЖД. Правительство, сказано в протоколе, отводит РЖД год на то, чтобы представить новую проектно-сметную документацию.

Сейчас железнодорожное сообщение в Туве отсутствует, но и после того, как дорога Элегест – Кызыл – Курагино начнет работать, пассажирское сообщение запущено не будет, говорится в протоколе совещания: уже 12 июня Минтранс должен исключить положения, обязывающие концессионера обеспечить пассажирские перевозки. Правда, надежда сохраняется: до конца июня Минтранс решит, есть ли все-таки необходимость в пассажирских перевозках по маршруту Элегест – Кызыл – Курагино, и решение направит в правительство на согласование. «На совещании у Антона Силуанова говорилось, что альтернативой железнодорожному пассажирскому сообщению может быть льготный социальный автобус для жителей, это поможет сэкономить 5–10% в проекте», – говорит человек, знакомый с участником совещания.

С пассажирами получилось бы значительно дороже, пассажирское движение некупуемо, да и пассажиров, чтобы адаптировать под них железнодорожное сообщение, немного, говорит участник совещаний в правительстве.

«Пассажирское движение убыточно, если его организовать, нужно предусматривать субсидирование из регионального и федерального бюджета, поэтому отказ от пассажирского движения выгоден для бюджетов, но не населения, которому обещали поезда. В любом случае пострадает население», – говорит заместитель гендиректора Института проблем естественных монополий Владимир Савчук.

Отказ от пассажирского движения может быть правильным решением, сейчас вывоз грузовой базы – приоритет, полагает Иванкин: регион спокойно обходится без железной дороги.

Концессионное соглашение о железной дороге Элегест – Кызыл – Курагино подписано с ТЭПК «Кызыл – Курагино» в прошлом году. Финансировать проект стоимостью 192,4 млрд руб. собиралась УК «Лидер», помимо выкупа облигаций и «Лидер», и ТЭПК должны были вложить по 28,9 млрд руб. собственных средств. Денег до сих пор нет.

В большой проект разработки Элегестского месторождения могут войти и другие финансовые институты: банковскую гарантию ТЭПК готов выдать Газпромбанк, финансировать строительство завода и угольного терминала могут с помощью Фабрики

проектного финансирования, сказано в протоколе, подготовить для этого документы должны ВЭБ.РФ совместно с ТЭПК «Кызыл – Курагино», «Лидером» и Газпромбанком. ВЭБ и Газпромбанк готовы подстраховать проект и профинансировать его вместо «Лидера», говорит человек, который знает об этом от нескольких участников совещания. Представитель Газпромбанка отказался от комментариев. ВЭБ.РФ пока не участвует в проекте и будет давать комментарии о финансировании только после поступления документов, сказал представитель госкорпорации. Связаться с Байсаровым в понедельник не удалось.

Представитель Минтранса не ответил на вопросы в понедельник вечером, представитель «Лидера» не ответил на запрос.

<https://www.vedomosti.ru/economics/articles/2019/06/03/803267-kizil-kuragino-otkazivaetsya>

ВЕДОМОСТИ; ЕЛЕНА ВАВИНА; 2019.06.04; ГЕНЕРАТОРЫ ПРОСЯТ НЕ ПУСКАТЬ ЗАБАЙКАЛЬЕ В ЧИСЛО «ТАРИФНЫХ ЗАПОВЕДНИКОВ»; И ОТНЯТЬ ЛЬГОТЫ НА ЭЛЕКТРОЭНЕРГИЮ У РЖД И ДРУГИХ ГОСКОМПАНИЙ

Крупные генераторы обратились к вице-премьеру Дмитрию Козаку с просьбой не вводить льготные тарифы на электроэнергию для промышленных потребителей Забайкальского края. В регионах, где такие тарифы уже действуют, генераторы просят исключить из числа получателей льготы «Российские железные дороги» (РЖД) и другие компании с госучастием. Письмо от 31 мая подписали руководители «Русгидро», «Газпром энергохолдинга», «Интер РАО», «Юнипро» (входит в немецкую Uniper), Сибирской генерирующей компании (подконтрольна СУЭК Андрея Мельниченко), «Эн+ менеджмента» (подконтролен En+), «Сообщества потребителей энергии» и «Совета производителей энергии». «Ведомости» ознакомились с копией письма, его достоверность подтвердили представители трех подписантов.

В европейской части России, на Урале и в Сибири электроэнергия продается промышленным потребителям и сбытовым компаниям на оптовом рынке. Но в девяти регионах (на энергорынке их называют «тарифными заповедниками») цены на электроэнергию устанавливаются региональными властями по регулируемым договорам. Они не учитывают состояние рынка и различные надбавки, заложенные в цену мощности. По оценке «Совета рынка», в 2018 г. регулируемые тарифы в девяти регионах стоили остальным потребителям около 10 млрд руб. Еще 17 млрд руб. – ежегодная субсидия регулируемым регионам производителями электроэнергии.

В конце 2018 г. правительство предложило закрепить список действующих исключений. Законопроект успел пройти первое чтение, но депутаты Забайкальского края предложили внести в него поправки, включив в список свой регион. С переходом на тарифную систему ценообразования стоимость электроэнергии в регионе снизится примерно на 20%, что повысит инвестиционную привлекательность региона, считают они. Против выступили как производители электроэнергии, так и крупные промышленные потребители в других регионах и комитет по энергетике. Но в мае помощник президента Андрей Белоусов обратился к Владимиру Путину с просьбой поддержать власти Забайкалья, и дискуссия возобновилась.

Появление еще одного «тарифного заповедника» приведет к снижению выручки генераторов на 5 млрд руб. и будет стоить другим потребителям Сибири 3 млрд руб. в год, говорится в новом письме генераторов Козаку. Основным бенефициаром от введения льготных тарифов станет РЖД, которая потребляет до половины электроэнергии в регионе, пишут генераторы, – экономия компании составит до 2,5 млрд руб. в год. Субсидирование госмонополии за счет энергетических компаний их руководители называют «недопустимым». Они также против того, чтобы полученную в результате введения льгот прибыль в виде дивидендов направляли в краевой бюджет, как предлагал Белоусов. В действующих «заповедниках» льготы на покупку электроэнергии должны распространяться только на потребителей на низком напряжении, к которым в основном относится малый и средний бизнес, считают генераторы.

Представитель Козака подтвердил получение письма. Он рассказал, что после вмешательства Белоусова вице-премьер поручил заинтересованным сторонам представить

согласованные позиции с проектом доклада президенту. Пока доклад в правительство не поступал, сказал представитель вице-премьера: «Учитывая радикальные разногласия, скорее всего, придется снова проводить совещание с [полномочным представителем президента в Дальневосточном федеральном округе] Юрием Трутневым и всеми остальными».

Минэнерго считает, что количество зон с регулируемыми договорами должно быть минимальным, сказал представитель министерства. Представители «Интер РАО», «Сообщества потребителей энергии» и «Совета производителей энергии» подтвердили отправку письма и сказали, что реакции на него пока не последовало. В других компаниях-подписантах, а также в правительстве Забайкальского края не ответили на запросы «Ведомостей». В РЖД отказались от комментариев.

«Тарифные заповедники» разрушают единый рынок электроэнергии и посылают потребителям неправильные сигналы – не повышать свою энергоэффективность, а уходить с рынка, ведь в любой момент может понадобиться субсидировать потребителей еще одного «заповедника», считает аналитик «ВТБ капитала» Владимир Скляр: «Это ведет только к нарастанию проблемы перекрестного субсидирования в стране».

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2019/06/03/803259-zabaikale-tarifnih>

КОММЕРСАНТЬ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; ВАДИМ НИКИФОРОВ; 2019.06.04; ВАГОНЫ ДОЕДУТ ДО КАЗНЫ; ОАО РЖД ВСЕ ЖЕ МОЖЕТ ВЫПЛАТИТЬ ДИВИДЕНДЫ ИМУЩЕСТВОМ

Несмотря на возражения ряда ведомств, в правительстве продолжается диалог о выплате ОАО РЖД дивидендов за 2018 год движимым и недвижимым имуществом. Источники “Ъ” уверяют, что вопрос будет решен положительно. При этом имущество, с перечнем которого ознакомился “Ъ”, включает в себя не только пассажирские вагоны, которые якобы уже находятся в Крыму, но и тяговый подвижной состав, в том числе новейшие тепловозы этого года выпуска.

Как стало известно “Ъ”, диалог о возможной выплате ОАО РЖД дивидендов в этом году имуществом продолжается. Один из источников “Ъ” утверждает, что вопрос решится уже на этой неделе. Два других говорят, что позитивное решение фактически обеспечено, поскольку такая форма дивидендов одобрена «на высшем уровне».

Как писал “Ъ” 16 мая, ОАО РЖД получило право выплачивать дивиденды имуществом в октябре 2018 года, а в мае решило им воспользоваться, передав в бюджет имущество на 20,35 млрд руб., в том числе объекты, которые используют прокуратура и полиция, ряд активов в Сочи, а также подвижной состав на 12 млрд руб. Общая сумма дивидендов (включая 7 млн руб. деньгами по привилегированным акциям) соответствует 111% чистой прибыли ОАО РЖД за 2018 год по РСБУ.

Как ОАО РЖД хотело рассчитаться натурой

Минтранс согласовал директиву, но резко против выступил Минфин, который требовал выплаты в 2019 году 30% прибыли от МСФО и добавлял, что бюджет технически может принять только деньги, а не имущество (см. “Ъ” от 29 мая). Минэкономики, позицию которого видел “Ъ”, сверх описания позиции Минфина указало лишь, что при утверждении долгосрочной программы развития ОАО РЖД до 2025 года в марте правительство предусмотрело уплату дивидендов, в том числе в 2019 году, лишь по привилегированным акциям, и направление всей оставшейся чистой прибыли на инвестиции в рамках комплексного плана модернизации инфраструктуры до 2024 года. В результате противоречий текст директивы не был согласован к совету директоров монополии 27 мая, на который был вынесен этот вопрос, и голосование по нему не состоялось.

“Ъ” ознакомился с подробным перечнем имущества, предназначенного к передаче. Он приложен к проекту директивы. Подавляющее большинство объектов представляет собой детализированное — вплоть до чешских люстр, баскетбольных щитов и домиков для служебных собак — имущество, предназначенное для передачи силовым структурам.

Однако в части движимого имущества помимо пассажирских вагонов фигурируют семь тепловозов и три электровоза. Ранее об изъятии тягового подвижного состава не было

известно. При этом 166 пассажирских вагонов, которые, по неофициальным данным, предлагалось после перечисления их в качестве дивидендов направить в Крым для пополнения парка ФГУП «Крымская железная дорога» (КЖД, в ОАО РЖД не входит), уже находятся в Крыму. Согласно документу, все они располагаются по адресу: г. Симферополь, улица Павленко, 34, то есть по адресу ФГУП «Крымская железная дорога». Местоположение локомотивов не уточняется.

В Минтрансе и ОАО РЖД отказались от комментариев. В КЖД не ответили на запрос “Ъ”. Собеседник “Ъ” в КЖД сообщил, что «впервые слышит» о вагонах ОАО РЖД и в Симферополе «их нет». «Этот вопрос решается на уровне правительства РФ и Министерства транспорта. А наш вопрос — ждать, пока они что-нибудь решат», — сказал он. Министр транспорта Крыма Сергей Карпов на звонки “Ъ” не ответил.

Хотя обозначенные в документе электровозы не очень новы, тепловозы ТЭП70БС имеют номера в интервале от 329 до 337, что означает, что они построены не раньше этого года. По открытым источникам, последний выпущенный тепловоз этой серии — 334 (апрель). Глава «Infoline-Аналитики» Михаил Бурмистров отмечает, что невыпущенным локомотивам номера не присваивают, поэтому существовать они должны. Это солидный парк, добавляет эксперт, и если он будет передан КЖД, то это решит все текущие проблемы дороги.

<https://www.kommersant.ru/doc/3990912>

КОММЕРСАНТЪ; ЕВГЕНИЙ ЗАЙНУЛЛИН, НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2019.06.04; ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ РАЗГРУЗИЛИСЬ; ОБЪЕМЫ ПЕРЕВОЗОК В МАЕ РЕЗКО СОКРАТИЛИСЬ

Погрузка на сети ОАО РЖД в мае резко сократилась: снижение по итогам месяца составило 3,8%, за пять месяцев — 0,7%. В долевым выражении сильнее всего упали перевозки зерна, нефтепродуктов, стройматериалов и черных металлов. При этом темпы роста перевозок угля существенно отстают от прошлогодних: недозагружено южное направление, где, как и на северо-западе, сложилась непривлекательная экспортная конъюнктура. На восточном же направлении, где сохраняются привлекательные ценовые условия, грузопоток пока растет опережающими темпами. По мнению экспертов, монополии придется корректировать годовой план погрузки.

Как сообщили “Ъ” в ОАО РЖД, компания планирует встречи с крупными грузоотправителями, чтобы определить планы перевозок на ближайший период. Встречи будут посвящены восполнению грузовой базы с учетом итогов по погрузке в мае: снижение в прошлом месяце составило 3,8% (до 106,3 млн тонн) в сравнении с аналогичным периодом прошлого года, за январь—май погрузка снизилась на 0,7%, до 532,1 млн тонн. По данным «Интерфакса», план погрузки на май составлял 3,583 млн тонн в сутки, то есть факт оказался ниже плана на 4,3%.

Сильнее всего за пять месяцев снизилась погрузка зерна — на 32%, до 8,4 млн тонн.

По словам представителей ОАО РЖД, в первые месяцы 2019 года цены на российскую экспортную пшеницу упали на 15%, что побудило основных производителей и трейдеров «придерживать запасы». По мнению руководителя аналитического центра «Русагротранса» Игоря Павенского, снижение погрузки зерна объясняется тем, что в 2017 году был собран рекордный урожай в 135,4 млн тонн, который в зимние и весенние месяцы прошлого года активно вывозился из удаленных от портов регионов по железной дороге. В 2018 году было собрано 113,2 млн тонн, к марту экспорт зерна начал существенно падать, подчеркивает эксперт. «Тем не менее за сезон-2018/19 (с июля по июнь) вывоз на экспорт зерна по железной дороге составит 13,6 млн, что ниже сезона-2017/18 (19,2 млн тонн), но выше, чем в предыдущие сезоны, на 25%», — говорит Игорь Павенский.

Погрузка нефти и нефтепродуктов в мае снизилась на 8,6%, до 17,6 млн тонн в связи с остановкой нескольких НПЗ и внеплановыми ремонтами на восьми крупнейших заводах. На ситуацию не повлияли проблемы с нефтепроводом «Дружба». За пять месяцев погрузка нефтегрузов упала на 1,7%, до 97,1 млн тонн.

Погрузка строительных грузов за пять месяцев снизилась на 5,6%, до 49 млн тонн — ОАО РЖД связывает это с завершением больших строек в прошлом году, тогда как новые только начинаются. Перевозки черных металлов сократились на 2,5%, до 32,2 млн тонн. В «Северстали» снижение поставок черных металлов назвали «техническим моментом», указав в качестве наиболее вероятной причины особенности графика поставок. В НЛМК, Evraz, «Мечеле» отказались от комментариев.

Что касается угля, который является наиболее массовым грузом ОАО РЖД, в мае погрузка соответствовала уровню 2018 года (31,2 млн тонн), по итогам пяти месяцев она выросла лишь на 0,8%. Из-за плохих ценовых условий сильно упала погрузка угля на южном направлении — на 16,2%. Внутривосходские перевозки сократились на 7,6%. В то же время на все еще востребованном восточном направлении перевозки, напротив, интенсифицировались. Если в конце 2018 года ОАО РЖД объявляло угольщикам, что сможет в этом году увеличить перевозки угля на восток на 1,2%, по факту они выросли на 3,1%.

Глава «Infoline-Аналитики» Михаил Бурмистров считает, что, скорее всего, монополии придется скорректировать планы по погрузке на этот год. Не только оптимистичные плюс 2%, но и заявленные плюс 1,5% уже объективно невыполнимы, считает эксперт, в лучшем случае удастся стабилизировать погрузку на уровне предыдущего года. При этом, по его мнению, планы по росту грузооборота на 2019 год на уровне 2,6% выполнимы даже с учетом негативных тенденций второго квартала, которые сохраняются и в июне.

<https://www.kommersant.ru/doc/3990846>

КОММЕРСАНТЪ; ХАЛИЛЬ АМИНОВ; ; 2019.06.04; «ДОМ.РФ» ВЪЕЗЖАЕТ В ГРУЗОВОЙ ДВОР; У РЖД ПОЯВИЛСЯ ПАРТНЕР ПО ДЕВЕЛОПМЕНТУ

ОАО РЖД не будет вкладывать свои средства и деньги бюджета в развитие территории Рижского грузового двора. Как выяснил “Ъ”, партнером монополии по этому крупному девелоперскому проекту стала «Дом.РФ», которая займется организацией процесса и привлечением финансирования. Строительство комплекса с офисами, жильем и новым креативным пространством вокруг Рижского вокзала оценивается в 100–200 млрд руб.

Правление ОАО РЖД 3 июня рассмотрело проект развития Рижского грузового двора на северо-востоке Москвы, в 5 км от Кремля, сообщил источник “Ъ”, знакомый с ситуацией. По его словам, примерно на 20 га планируется строительство комплекса с жильем, офисами и общественным пространством. По словам собеседника “Ъ”, ОАО РЖД внесет в проект только землю: «Монополия не будет финансировать строительство ни за свой счет, ни за счет бюджета».

Другой источник “Ъ” уточнил, что ОАО РЖД намерено реализовывать проект вместе с «Дом.РФ», которая займется вовлечением земли и привлечением финансирования. Возможно, будет комбинированное инвестирование: часть средств предоставит «Дом.РФ», часть — сторонние инвесторы. «В проекте должны быть рыночные инвестиции», — говорит собеседник “Ъ”. По его словам, строительство без использования средств компании и бюджета должно стать прецедентом для ОАО РЖД. «С одной стороны, территория должна быть открыта для горожан, с другой — приносить прибыль», — говорит собеседник “Ъ”.

В пресс-службе ОАО РЖД отказались от комментариев. Но источники “Ъ” в монополии и в «Дом.РФ» подтвердили факт переговоров. Еще в феврале на форуме в Сочи ОАО РЖД и «Дом.РФ» в присутствии премьера Дмитрия Медведева подписали рамочное соглашение о «развитии железнодорожной инфраструктуры и прилегающих территорий». Это, поясняет один из источников “Ъ”, позволяет сторонам заняться ревитализацией не только Рижского двора, но и принадлежащих монополии территорий у Киевского, Белорусского вокзалов и других локаций. Для «Дом.РФ» это будет второй проект в области управления активами госкорпораций: ранее компания договорилась с ВЭБ.РФ об управлении его портфелем недвижимости.

Планы по развитию Рижского двора озвучивались неоднократно, в том числе крупными девелоперами, но ни один из них не был реализован. В марте в ОАО РЖД опять заговорили о программе ревитализации Рижского двора. Тогда «Ведомости» сообщали,

что руководство монополии обсуждает возможность создания там делового кластера, где большая часть площадей будет отдана под офисы ОАО РЖД и его дочерних структур. «Новый проект более масштабный,— говорит один из собеседников “Ъ”.— Якорем должно стать современное общественное пространство». Он подчеркивает, что историческое здание Рижского вокзала, построенного в 1901 году, сохранят и сделают одной из доминант архитектурного проекта. Собеседник “Ъ” приводит в пример проект в Барселоне Jardins de la Rambla de Sants, где на месте старых железнодорожных линий появится новый парк, и реновацию части бывшей территории электростанций в Battersea в Лондоне, где сейчас создается креативный кластер с модными ресторанами, дизайнерскими магазинами и современным жильем. В лондонский проект, стартовавший в 2013 году, вложено более \$13 млрд.

Такие проекты становятся драйвером для развития туризма, считает вице-президент по стратегическому развитию Института градостроительного и системного проектирования Дмитрий Савин. По его оценке, инвестиции в проект по застройке Рижского двора могут составить 100–200 млрд руб. «Не только в мире, но и в России существуют успешные кейсы ревитализации бывших промзон, та же Новая Голландия в Санкт-Петербурге — проект частного инвестора»,— говорит директор отдела стратегического консалтинга CBRE Ольга Земцова. Рентабельность таких проектов может составлять от 20% и выше в зависимости от того, какие объекты будут построены, отмечает она. «Переезд ряда структур ОАО РЖД может стать драйвером для развития офисных площадей в этом районе»,— считает эксперт.

В случае переезда сотрудников ОАО РЖД в это район в проекте в качестве инвестиций также частично могут быть задействованы освобождаемые здания, говорит источник “Ъ”, близкий к монополии. Он допускает, что часть высвобождающихся пространств станут общественно-досуговыми центрами, доступными широкой публике.

<https://www.kommersant.ru/doc/3990875>

КОММЕРСАНТЪ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА, НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2019.06.04; НОВЫЙ УРОВЕНЬ ДНА; СОЗДАНИЕ ДНОУГЛУБИТЕЛЬНОГО ФЛОТА ДОШЛО ДО ПРАВИТЕЛЬСТВА

Идея создания национальной дноуглубительной компании вызвала интерес в правительстве: вице-премьер Юрий Борисов поручил проработать строительство таких судов на российских верфях и подумать над их загрузкой. Инициатор проекта компания «Инвестиции. Инжиниринг. Строительство» договорилась с турецкой структурой саудовского девелопера Al Akagia о совместном предприятии с капиталом в €10 млн и начала переговоры о финансировании с «ВЭБ-Лизингом».

Вице-премьер Юрий Борисов поручил Минпромторгу и Минтрансу проработать вопрос создания отечественного дноуглубительного флота, в том числе финансирование его строительства и локализации на российских верфях, а также обеспечение загрузки (копия поручения от 29 мая есть у “Ъ”).

К поручению прилагается сделанный Аналитическим центром (АЦ) при правительстве анализ состояния дноуглубительного флота в РФ, согласно которому профильный флот российских судов устарел и не способен к выполнению масштабных проектов, а дорогостоящие работы по капитальному дноуглублению (создание подходных каналов, операционной акватории и т. д.) выполняют иностранцы. Так, по подсчетам АЦ, в 2010–2018 годах иностранные подрядчики получили заказов на дноуглубление на 50,5 млрд руб., из-за чего бюджет РФ недополучил 9 млрд руб. НДС и 2 млрд руб. налога на прибыль. К 2024 году этот показатель может увеличиться до 95,6 млрд руб. (19 млрд руб. НДС и 5 млрд руб. налога на прибыль).

В Минтрансе “Ъ” подтвердили, что поручение получено и прорабатывается. В Минпромторге говорят, что принимают участие в работе и считают целесообразным пополнять флот национальной дноуглубительной компании «посредством строительства судов исключительно на территории РФ». Опыт зарубежных партнеров может применяться в рамках локализации производства, уточнили в министерстве.

Об идее создания национальной морской дноуглубительной компании “Ъ” сообщил 15 мая. Инициатором проекта стала петербургская компания «Инвестиции. Инжиниринг. Строительство» (И.И.С.), разработан проект «дорожной карты». Как следует из письма главы АЦ Владислава Онищенко замглавы аппарата правительства Алексею Уварову (копия письма от 25 марта есть у “Ъ”), И.И.С., доработав финансовую модель создания технического флота, должна представить документы в «ВЭБ-Лизинг» и другие финансово-кредитные организации. В «ВЭБ-Лизинге» на запрос “Ъ” не ответили.

Как сообщил “Ъ” член совета директоров И.И.С. Андрей Мушкарев, компания уже подписала соглашение о создании совместного предприятия с дочерней структурой саудовской компании Al Akaia в Турции со стартовым капиталом €10 млн. Большую часть денег вкладывает иностранный партнер, а И.И.С.— компетенции, пояснил господин Мушкарев. По его словам, компания вела переговоры в том числе с китайскими и европейскими партнерами, но «с учетом взаимоотношений между РФ и Турцией» этот инвестор сочтен «наиболее удобным». На первом этапе суда будут строиться в кооперации с Damen и ИНС, уточнил Андрей Мушкарев. Он добавил, что параллельно ведутся переговоры о софинансировании с российско-турецким фондом.

Член совета директоров Al Akaia Айкут Кайя сообщил “Ъ”, что «проект представляется очень перспективным». С учетом тесных партнерских отношений между Россией и Турцией многие турецкие компании рассматривают инвестиции в российские портовые проекты как приоритетные, уточнил он.

Al Akaia работает в секторе жилищного и коммерческого строительства в Саудовской Аравии, 64,57% принадлежит суверенному фонду страны. Выручка в 2018 году — \$79,1 млн, что на 6% ниже, чем годом ранее, чистый убыток — \$48,8 млн (в 2017 году — прибыль \$35,3 млн). Капитализация на Саудовской фондовой бирже (Tadawul) — \$222,2 млн.

В последнее время арабы — крупнейшие инвесторы на мировом стивидорном и шиппинговом рынке, отмечает Надежда Малышева из PortNews. Они не впервые обращают внимание на развивающийся российский рынок, а их деньги находятся вне санкционной политики, заключает эксперт.

При этом собеседники “Ъ” напоминают, что идея создания дноуглубительной компании обсуждалась и ранее, но возникали серьезные возражения. Во время строительства порта Сабетта модель с разовыми расходами на привлечение существующего флота была признана более целесообразной, отмечают источники. После реализации крупных проектов, особенно в Арктике, неясно, куда потом может быть перенаправлен столь специальный флот, добавляют они. Также собеседники “Ъ” отмечают, что для эксплуатации такого флота важна бесперебойная поставка комплектующих, ремонтная база и квалифицированные специалисты.

<https://www.kommersant.ru/doc/3990833>

КОММЕРСАНТЪ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; 2019.06.04; ПЕЧЕНГА ПРИЗНАНА СЛИШКОМ ПРИГРАНИЧНОЙ; СОВБЕЗ РФ ВЫСТУПИЛ ПРОТИВ СТРОИТЕЛЬСТВА ПОРТА

Проект глубоководного порта Печенга в Мурманской области, о поддержке которого просил президента РФ глава Федерации независимых профсоюзов России Михаил Шмаков, не получил одобрения. Глава Совета безопасности Николай Патрушев, ссылаясь на позицию профильных министерств и потенциальных грузоотправителей, в письме Владимиру Путину назвал проект нецелесообразным. Господин Шмаков заявил “Ъ”, что, несмотря на это, «проект продолжается». Однако аналитики тоже сомневаются, что инвесторы возьмутся за строительство с учетом присутствия военных, строительства альтернативного порта Лавна и отсутствия железной дороги.

Как стало известно “Ъ”, Совет безопасности РФ считает нецелесообразным реализацию проекта по созданию международного морского порта Печенга в Мурманской области. О поддержке проекта просил президента Владимира Путина председатель Федерации независимых профсоюзов России (ФНПР) Михаил Шмаков (см. “Ъ” от 5 марта). Речь шла

о создании глубоководного порта грузооборотом 34 млн тонн, стоимостью 113,6 млрд руб., который создаст 10 тыс. рабочих мест.

В своем письме президенту секретарь Совбеза Николай Патрушев напоминает, что реализация проекта «не предусмотрена документами стратегического планирования». Сам проект проработан лишь на уровне концепции, у него отсутствуют технико-экономическое обоснование и оценка необходимых бюджетных вложений. Представленные материалы не позволяют сделать вывод о целесообразности проекта, пишет господин Патрушев, ссылаясь на выводы Минтранса, Минэнерго, Минэкономики и ОАО РЖД. Он добавляет, что крупнейшие российские компании, работающие в Арктике,— НОВАТЭК, «Роснефть», «Газпром нефть» и «Газпром»,— заинтересованность в проекте не выразили. Наконец, уже реализуется проект развития Мурманского транспортного узла, в рамках которого планируется построить глубоководный порт Лавна.

Есть и другие возражения: согласно позиции Минобороны, пишет Николай Патрушев, акватория губы Печенга и инфраструктура на ее побережье используются Северным флотом.

Строительство порта Печенга значительно ограничит действия сил Северного флота, а военное присутствие, в свою очередь, наложит ограничения на работу порта.

На письме стоит виза президента от 22 мая. Данная позиция также направлена в конце месяца первым заместителем секретаря Совбеза РФ Юрием Аверьяновым вице-премьеру Максиму Акимову. Михаил Шмаков сообщил “Ъ”, что в курсе резолюции, но назвал ее «частным мнением». Проект продолжается, заверил он.

Права на порт Печенга (управление и владение) принадлежат УК «Международный морской порт Печенга» (ММПП). По данным СПАРК, 49% владеет ООО «Ринг», бенефициар которого — гендиректор УК ММПП Василий Тараканов. Ему также напрямую принадлежит 2% компании. Еще 26% УК у АО «Логистик» Юрия Косарева, а 18% — казначейские акции и 5% у ФНПР. Компания была зарегистрирована в 2008 году с уставным капиталом 10 тыс. руб. и персоналом 0–5 человек.

Сам проект порта в 210 км от Мурманска существует со времен СССР. Его пытались реализовать в 1990-е годы и реанимировать в 2007 и 2012 годах. Семь лет назад проект лоббировал двоюродный брат Владимира Путина Игорь Путин. Но, согласно выводам Морской коллегии, у проекта отсутствовала грузовая база — была лишь декларация о намерениях. Тогда же в Минтрансе отмечали, что, несмотря на глубины и защищенность, к проекту необходимо практически заново строить железную дорогу. В начале марта в правительстве Мурманской области “Ъ” сообщали, что с учетом развития Мурманского транспортного узла создание альтернативного проекта в обозримом будущем «не видится целесообразным».

Управляющий партнер экспертной группы Veta Илья Жарский добавляет, что Печенга, а вернее Лиинахамари, находится слишком близко к границе. Иностранные инвесторы сталкиваются и будут сталкиваться с административными барьерами при развитии портовой инфраструктуры с учетом присутствия в районе военных и пограничников, говорит аналитик. При наличии альтернативных портов в регионе, не обремененных столь же высокой стратегической важностью, например порта Лавна, полагает он, никакого смысла развивать Печенгу нет.

<https://www.kommersant.ru/doc/3990910>

**ИЗВЕСТИЯ; АЛЕКСЕЙ РАММ, РОМАН КРЕЦУЛ, БОГДАН СТЕПОВОЙ
2019.06.04; ВСЁ СЕВМОРПУТЕМ: СВЯЗЬ В АРКТИКЕ ОБЕСПЕЧАТ ВОЕННЫЕ
СПУТНИКИ; ДО КОНЦА ГОДА ПОЛЯРНЫЕ РЕГИОНЫ НАКРОЮТ
КОСМИЧЕСКИМ «ЗОНТИКОМ»**

Минобороны накроет Северный морской путь спутниковым «зонтиком»: до конца года вся российская группировка в Арктике получит доступ к высокоскоростным каналам передачи информации. Заполярная связь начнет работать, когда на орбиту будут выведены спутники «Меридиан-М». Обновление их группировки увеличит пропускную способность спутниковой системы связи и расширит зону ее доступности на всем

протяжении Севморпути, рассказали «Известиям» источники в Минобороны. Обеспечение коммуникаций в Заполярье — сложнейшая техническая задача, отметили опрошенные «Известиями» эксперты. Большинство современных спутниковых систем не работают севернее 70-й параллели, а именно в этих широтах проходит большая часть Северного морского пути.

Группировка спутников обеспечит глобальное покрытие, даст российским военным гарантированный доступ к защищенной высокоскоростной передаче данных, телефонии и другим видам связи, а также позволит минимизировать размер аренды ресурса у операторов сети общего пользования.

О том, что космическая группировка российских спутников связи будет серьезно усилена уже в этом году, 31 мая сообщал министр обороны Сергей Шойгу.

— До конца года будут запущены два модернизированных спутника связи серии «Меридиан-М», — заявил глава военного ведомства на заседании коллегии Минобороны.

Кроме того, до конца года завершится и формирование орбитальной группировки военной связи «Благовест» — в ее состав войдут четыре космических аппарата. По словам министра обороны, это расширит зону доступности спутниковой связи на территории России и за ее пределами — в том числе в арктической зоне. Всего начиная с 2013 года в вооруженные силы было поставлено свыше 115 тыс. единиц современной техники связи, отметил Сергей Шойгу.

Обеспечение связи в арктических регионах — сложнейшая техническая проблема. Возможности работы современных спутниковых систем ограничиваются примерно 70 градусами северной широты, тогда как Северный морской путь проходит значительно выше. В Арктике действует только одна система — американская Iridium, но она обеспечивает только голосовую связь, да и то не всегда устойчивую. Системы типа Globalstar и Inmarsat также имеют северные границы работы примерно 70 градусов северной широты.

До арктических регионов связь с геостационарных спутников не дотягивается, пояснил научный руководитель Московского космического клуба Иван Моисеев. В советские годы связь там была налажена за счет использования эллиптических орбит типа «Молния» — на них работали одноименные телекоммуникационные спутники.

— Те, кто занимается обеспечением связи, посчитали, что там особенно некого связывать — до недавнего времени там было лишь некоторое количество пограничных застав, — рассказал «Известиям» эксперт. — Коммерческих абонентов там практически нет, поэтому операторов гражданских спутников Арктика не интересовала. До недавнего времени считалось, что связь между немногочисленными абонентами можно наладить без спутников — через проводную и радиосвязь или через тропосферную связь, которая когда-то была развернута в Советском Союзе, но затем была заброшена из-за отсутствия абонентов.

Спутниковая группировка должна наращиваться, считает подводник, Герой России, контр-адмирал Всеволод Хмыров.

— Связь важна и морякам, и Сухопутным войскам, — рассказал «Известиям» Всеволод Хмыров. — От нее зависит эффективное использование сухопутных сил и боевых кораблей, как надводных, так и подводных. На их боеготовность серьезно повлияет появление новых современных спутников, которые, как правило, выполняют несколько задач, в том числе слежение за параметрами физических полей или гидрометеорологическими явлениями.

Трое ждут четвертого

В своем выступлении Сергей Шойгу упомянул два вида космических аппаратов. Пока о них известно не много. Ранее сообщалось, что Минобороны планирует к 2020 году развернуть группировку из четырех «Благовестов». Они предназначены для обеспечения высокоскоростного обмена данными, а также телефонной и видео-конференц-связи.

Первый такой спутник был запущен с Байконура с помощью ракеты-носителя «Протон-М» 17 августа 2017-го и получил порядковый номер «Космос-2520». В прошлом году на орбиту были отправлены «Космос-2526» и «Космос-2533». Нынешним летом ожидается запуск последнего аппарата из этой серии. Также известно, что в 2006–2014 годах было запущено семь спутников «Меридиан», но в строй вошли не все.

Собственная надежная связь в Арктике нужна вооруженным силам уже сейчас — Россия уже несколько лет активно усиливает военное присутствие на Севере. В декабре 2014 года было создано объединенное стратегическое командование «Северный флот» с базой в Североморске. Оно получило под свое управление территории и воинские части, выделенные из состава Западного военного округа. В нынешнем году ОСК «Северный флот» получило статус военного округа.

Интерес к участию в освоении арктического региона сегодня проявляют многие страны. Его подогревает то, что на шельфе Северного Ледовитого океана были найдены перспективные залежи полезных ископаемых, в том числе нефти и газа. Отступающие льды освободили акваторию Северного морского пути, сделав его коммерчески привлекательным — он значительно короче и рентабельнее других маршрутов между Азией и Европой. Потенциально по СМП может перевозиться до половины грузов, отправляемых между этими двумя частями света.

<https://iz.ru/884961/aleksei-ramm-roman-kretcul-bogdan-stepovoi/vse-sevmorputem-sviaz-v-arktike-obespechat-voennye-sputniki>

РБК ПЛЮС; 2019.05.31; ИНВЕСТИЦИОННЫЙ КОМПАС: САХАЛИНСКАЯ ОБЛАСТЬ; «МЕЖДУНАРОДНЫЕ МОРСКИЕ КОММУНИКАЦИИ НАДО ЗАМКНУТЬ НА САХАЛИНСКИЕ ПОРТЫ»

О главных задачах Сахалинской области РБК+ рассказал врио губернатора региона Валерий Лимаренко.

— Каковы основные направления развития экономики Сахалина сегодня?

— Около двух третей доходов бюджета области составляют налоговые поступления нефтегазового сектора. В ближайшие десять лет это соотношение существенно не изменится. Второй значимой отраслью является рыбохозяйственный комплекс. Всего на Курильских островах реализуется шесть проектов по глубокой переработке рыбы с общим объемом инвестиций почти 12,5 млрд руб. В области сегодня работают 54 рыбоводных завода, принадлежащих 36 предприятиям, из которых управляются государством только 11. Постепенно снижается популяция тихоокеанского лосося, и есть задача сохранить привычный уровень лова. Для этого необходимо увеличивать выпуск молоди искусственного происхождения.

— От чего зависит готовность рыбаков инвестировать в рыбохозяйственный комплекс?

— Ключевой вопрос для отрасли — знание о состоянии запасов промысловых видов рыб, крабов, креветок и других водных биоресурсов. От точности прогнозов напрямую зависит вопрос инвестиций, в первую очередь частных. Поэтому важны и инвестиции в рыбохозяйственную науку. Наша задача — заинтересовать этим довольно затратным сектором частный бизнес.

— Самый большой по объему капиталовложений проект связан с реконструкцией портов и строительством мостового перехода между Сахалином и материком. Что он даст экономике и социальной сфере региона?

— Начинать нужно с того, чтобы замкнуть на сахалинские порты международные морские коммуникации, что позволит обеспечить загрузку портов и сформирует потенциал грузооборота с материковой частью страны через железнодорожное сообщение. Вот здесь и потребуются мостовой переход.

Мировая теория строительства портов говорит о том, что порт должен иметь логистическую связь с материком. Также было бы оптимально появление нового промышленного района рядом с портом; расположенные в нем предприятия могли бы напрямую из порта получать сырье и тут же отправлять готовую продукцию. Стоимость только моста почти с 600 км железнодорожных подходов в текущих ценах составляет около 650 млрд руб. Еще как минимум несколько десятков миллиардов рублей потребует реконструкция одного-двух портов.

Строительство такого масштаба — это налоговые поступления, развитие местной сырьевой базы и строительного комплекса, создание инженерно-транспортной инфраструктуры. По предварительным оценкам, вклад в экономику составит несколько триллионов рублей за счет прироста внутреннего валового продукта. Реализация проекта,

предусматривающего модернизацию портов острова Сахалин и строительство моста, даст мощный импульс экономике не только Сахалинской области, но и, например, Хабаровского края, а в целом для России будет иметь огромное геополитическое значение.

— Сахалинские домохозяйства и автотранспорт активно переводят на газовое топливо. Насколько перспективна эта история?

— Если говорить о предприятиях и домохозяйствах, сейчас главной проблемой является отсутствие единой газораспределительной сети. Рассчитываем, что она появится в ближайшие два-три года. «Газпром» взял на себя обязательство по строительству газораспределительных станций и межпоселковых сетей, область должна построить сети внутри населенных пунктов, которые и будут непосредственно обеспечивать топливом жилые дома, котельные и предприятия. Там, где нет возможности подвести газопровод непосредственно к населенному пункту, будет решаться вопрос доставки сжиженного природного газа (СПГ). В регионе как раз реализуется проект малотоннажного завода СПГ. Таким образом, мы можем производить газ для автономного снабжения удаленных потребителей и автотранспортных средств.

<https://plus.rbc.ru/news/5ce651927a8aa9293f180ed5>

РГ-СПЕЦВЫПУСК КАЗАНЬ; ОЛЕГ ПЛАТОНОВ; 2019.06.03; ДЕБАРКАДЕР ЗАЛЕГ НА ДНО; В ТАТАРСТАНЕ ЗАНЯЛИСЬ ОЗДОРОВЛЕНИЕМ ВОЛГИ

В Татарстане на программу по оздоровлению Волги до 2025 года планируют потратить 19,8 миллиарда рублей. Из них из федерального бюджета выделят 10,2 миллиарда, из республиканского - 7,8. Остальное, по видимости, ляжет на плечи частных инвесторов. Какие меры будут приняты за эти деньги для облегчения Волги?

"Конечно, это не первая масштабная программа, которая действует в России в отношении оздоровления великой реки, - говорит замдиректора Института проблем экологии и недропользования Академии наук РТ Дмитрий Иванов. - Программа "Возрождение Волги", действовавшая в 1996-2010 годах, свою функцию по улучшению экологического состояния Волжского бассейна несомненно выполнила, но, к сожалению, не в должной мере была обеспечена финансово".

Надо понимать, что и реализуемый сейчас федеральный проект "Оздоровление Волги" не сможет по мановению волшебной палочки решить абсолютно все экологические и взаимосвязанные с ними проблемы. Дмитрий Иванов считает главным то, что в ней есть необходимый перечень приоритетных задач, успешное решение которых в корне изменит сложившуюся ситуацию. "Если будет решен вопрос со строительством новых и модернизацией существующих очистных сооружений коммунальных и промышленных предприятий и ливневых стоков с использованием НДТ, то негативные последствия, связанные сегодня с качеством волжской воды, будут устранены, - заверяет Иванов. - Средства на эти мероприятия в программе заложены".

По данным министерства экологии РТ, именно направлению "Сокращение доли загрязненных сточных вод, отводимых в реку Волгу" точно определено финансирование до 2021 года. Строительство и реконструкция очистных, расположенных в Волжском бассейне, обойдется в сумму 5,26 миллиарда рублей, из них федеральный бюджет выделит 4,26 миллиарда, остальное - Татарстан.

По словам начальника Управления эксплуатации и реализации программ ЖКХ министерства строительства, архитектуры и ЖКХ РТ Айрата Галлямова, на эти деньги планируют построить биологические очистные сооружения в селе Красный Бор, очистные в Заинске и Алексеевском. А еще произвести реконструкцию районных очистных ОЭЗ ППТ "Алабуга" и построить очистные сооружения в Казани и Тетюшах.

Большинство очистных сооружений строилось многие десятилетия назад. За это время и объемы стоков возросли, и появились новые виды загрязняющих веществ, не все из которых улавливаются. Последнее касается и такого элемента, как фосфор. Именно его накопление в воде является главной причиной процесса эвтрофирования и цветения водохранилищ летом. Сегодня устаревшие очистные не способны удалить из сточных вод фосфаты, поэтому требуют скорейшей модернизации.

К промышленным и коммунальным источникам сбросов добавляется сток биогенных и загрязняющих веществ с водосборной территории, который регулировать сложнее. Сейчас диффузного загрязнения водных объектов в Волге по отдельным регионам колеблется от 30 до 50 процентов от общей антропогенной нагрузки. Для снижения диффузного стока в Татарстане используют водоохранные защитные лесные полосы. Такой опыт предлагается тиражировать на все субъекты РФ, расположенные вдоль берегов реки.

По словам Иванова, параллельно с этим разрабатываются программы экомониторинга, позволяющие практически в режиме онлайн отслеживать состав сбрасываемых в Волгу и ее притоки сточных вод, а также качество самой воды. Это позволит принимать оперативные решения по регулированию водопользования на локальном и региональном уровнях. Наконец, еще одно направление, по которому в ближайшие годы будет реализовываться федеральная программа в Татарстане, - подъем и утилизация затонувших судов и дебаркадеров в акваториях Волги и Камы.

В 2015 году минэкологии Татарстана инициировало проведение инвентаризации затонувших объектов в Куйбышевском и Нижнекамском водохранилищах. Оказалось, что их около ста. По программе "Оздоровление Волги" планируется поднять "утопленников", которые мешают судоходству и рекреации. Их 21.

"Программа своевременная и очень нужная, но при ее прочтении у меня возникли замечания, - говорит Нафиса Мингазова, легенда природоохранного движения, завкафедрой природообустройства и водопользования Казанского федерального университета. - Для оздоровления реки нужен ряд специальных мероприятий. Они в меньшей степени нашли отражение. К примеру, создание особо охраняемых территорий, причем крупных больших массивов, поскольку в таком случае будет сохраняться и природная система. В этом случае мы сохраним пойму, ручейки и озера. Все то, что играет величайшую роль в жизни Волги для устойчивого развития и сохранения экологического равновесия. Я не увидела биотехнических мероприятий, которые могли бы помочь реке".

По словам Мингазовой, оздоровление Волги нужно рассматривать в более широком аспекте, чем запланированные мероприятия. По ее мнению, в Татарстане необходимо создать экспертный совет из профессиональных специалистов, который мог бы корректировать программу.

<https://rg.ru/2019/06/03/reg-pfo/v-tatarstane-zanialis-ozdorovleniem-volgi.html>

ИА REGNUM ; 2019.06.03; ПРОБЛЕМУ ОЧЕРЕДЕЙ НА ПАРОМ В ЯКУТСК ПЫТАЮТСЯ РЕШИТЬ МОБИЛЬНЫМ ПРИЛОЖЕНИЕМ

Жители региона жалуются на огромные скопления машин перед переправой

Якутянам стоило бы предоставить возможность удаленно узнавать размер очереди перед паромом через реку Лена возле Якутска. Об этом заявил председатель правительства республики Владимир Солодов, передает корреспондент ИА REGNUM.

"Я ехал и думал, как пассажир, чего мне не хватает. Мне реально не хватает информации о том, какая очередь стоит сейчас. Можем мы сделать мониторинг очереди?" - цитирует премьер-министра региона News.Ykt.ru.

Ранее в СМИ республики неоднократно публиковалась информация о скоплении огромного количества автомобилей перед переправой, люди вынуждены ждать часами. С целью снижения напряженности было разработано мобильное приложение, через которое, как предполагается, якутяне смогут узнавать о примерном времени ожидания возможности переправиться.

"В приложении надо сделать доступ к веб-камере. Смотреть очередь в реальном времени - это хорошая тема", - считает министр инноваций, цифрового развития и инфокоммуникационных технологий Якутии Анатолий Семенов.

"В идеале, чтобы помимо онлайн-камеры мы просто считали, в очереди столько-то машин", - сказал Владимир Солодов, спросив, можно ли через это приложение продавать электронные билеты на паром.

"Без организации причала сделать уровень вокзала речного - невозможно. Без отстойника, без двух шлагбаумов это очень сложно", - считает Анатолий Семенов.

"В практике это нереально сделать. Во-первых, у нас у всех паромы разные, территория не позволяет, то есть конкретно к вопросу подходить надо по организации причала в Якутске и Бестяхе. В Бестяхе очень проблематично будет, потому что там дорогу смывает. Мы каждую навигацию начинаем, не зная, будет там причал или нет", - добавил исполнительный директор ООО "Первая паромная переправа" и "Вторая паромная переправа" Иван Анучин.

Как сообщало ИА REGNUM, проблема огромных очередей к переправе через реку Лена под Якутском возникает в летний период ежегодно. Лучшим ее решением жители и руководители региона считают строительство моста. Стоимость этого проекта оценивается примерно в 80 млрд рублей, он находится на рассмотрении в **Министерстве транспорта РФ**.

<https://regnum.ru/news/2640343.html>

ТАСС; АНАСТАСИЯ СТЕПАНОВА; 2019.06.03; КАКИЕ ДОКУМЕНТЫ НУЖНЫ ВЛАДЕЛЬЦУ ДРОНА? ГДЕ ИХ ПОЛУЧИТЬ? ЧТО ВАЖНО ЗНАТЬ ПЕРЕД ПОКУПКОЙ

Куда идти за нужными документами? Где нельзя запускать беспилотник? Обязательно ли получать полис страхования? Кто может продавать фото и видео с дрона? ТАСС вместе с ассоциацией "Аэронет" рассказывает все, что нужно знать тем, кто задумался о покупке коптера.

Я физлицо. Хочу купить дрон, чтобы снимать фото и видео. Могу приобрести любой аппарат?

?

Да, можно купить любой дрон. Но технические характеристики и цели использования влияют на то, какие документы придется получать.

"Беспилотники, согласно Воздушному кодексу РФ, делятся на категории по максимальной взлетной массе и цели использования, - объясняет Глеб Бабинцев, руководитель ассоциации "Аэронет". - По массе установлено деление до 30 кг и более 30 кг, по цели - для личного пользования или для выполнения авиационных работ и коммерческих перевозок".

Я буду снимать фото и видео для себя. Зарабатывать не планирую. Какие документы нужны?

?

Если это дрон максимальной взлетной массой 30 кг и менее, то:

разрешение на использование воздушного пространства (ИВП);

полис страхования гражданской ответственности;

свидетельство о постановке на учет беспилотного воздушного судна (БВС).

Если это дрон более 30 кг, то:

свидетельство о государственной регистрации/учете беспилотного воздушного судна (БВС);

разрешение на использование воздушного пространства (ИВП);

полис страхования гражданской ответственности;

сертификат летной годности;

свидетельство внешнего пилота.

Разрешение на ИВП выдает Зональный центр Единой системы организации воздушного движения (ОРВД), их контакты есть на сайте **Росавиации**.

"И для ведения аэрофотосъемки требуется сложная процедура получения разрешения на такую съемку, затем передача материалов на контрольный просмотр для снятия режима секретности, и только потом вы имеете право разместить красивое фото в соцсетях. Это архаичное правило, но, к сожалению, оно есть. За нарушение предусмотрена уголовная ответственность. Орган, выдающий разрешения и осуществляющий контрольные просмотры, - Генштаб России", - говорит Глеб Бабинцев.

А если я хочу зарабатывать на фото- и видеосъемке?

?

Тогда вам нужен сертификат эксплуатанта.

Коммерческой деятельностью в гражданской авиации могут заниматься лица, наделенные соответствующим правом, - эксплуатанты гражданских воздушных судов. Этот документ выдает **Росавиация**.

Эксплуатантами, согласно Воздушному кодексу, могут быть только юрлица или индивидуальные предприниматели (ИП). Если вы как физлицо оказываете платную услугу - это незаконно.

Чтобы получить сертификат эксплуатанта, нужно:

свидетельство о государственной регистрации/учете беспилотного воздушного судна (БВС);

руководство по производству полетов (РПП);

полис страхования гражданской ответственности;

сертификат летной годности;

свидетельство о квалификации внешнего пилота/пилотов.

И также нужно разрешение Генштаба России, штаба округа, УФСБ на аэрофотосъемку и контрольные просмотры. Чтобы получить разрешения в этих ведомствах могут понадобиться лицензии для геодезических и картографических работ и лицензии для работ, которые связаны с использованием сведений, составляющих государственную тайну.

Знаю, что есть курсы операторов беспилотника. Если я пройду их, мне выдадут разрешающие документы на запуски?

?

Нет. Когда вы пройдете курс, вам выдадут свидетельство пилота.

Эти свидетельства выдаются **Росавиацией** по итогам проверки после прохождения обучения внешнего пилота в специализированных авиационных учебных центрах (АУЦ).

Свидетельство пилота требуется только для "тяжелых" беспилотников - весом больше 30 кг. Но для того, чтобы заниматься коммерческой деятельностью или делать фото- и видеосъемку, его недостаточно, как следует из перечня документов выше.

Я слышал, что есть ограничения по использованию дронов в городах. Где нельзя летать?

?

При полетах над населенными пунктами помимо разрешения на использование воздушного пространства нужно получить разрешение на полеты от органов местного самоуправления.

А в городах федерального значения - Москве, Санкт-Петербурге и Севастополе - разрешения соответствующих органов исполнительной власти указанных городов. В этих городах разработаны регламенты для получения таких разрешений. В Москве услуга доступна через сайт "Госуслуги".

Для полетов над территорией организации необходимо получить у нее разрешение.

Нельзя летать над стадионами, местами скопления людей, объектами, находящимися под особой охраной, такими как опасные или секретные заводы, над некоторыми заповедниками, в зонах аэропортов. Ниже подробный перечень мест, где нельзя запускать квадрокоптеры. А полная карта территорий, где нельзя запускать дроны, опубликована на портале АОПА-Россия и обновляется в реальном времени.

Я буду запускать дрон над своим дачным участком. Тоже нужно получать все разрешения?

Да, нужно.

Для таких запусков установлен разрешительный порядок использования воздушного пространства (согласно Федеральным правилам использования воздушного пространства).

Устанавливается особый режим: "местный" или "временный". Это означает временное закрытие части воздушного пространства для всех остальных пользователей в интересах владельца дрона, который запросил разрешение на полеты.

Заявку и план полета нужно подавать за три-пять дней в органы Единой системы ОРВД.

Разрешение на аэрофотосъемку тоже необходимо получать, это требование действует независимо от территории полетов.

Вернемся к полису страхования. На какую сумму мне, как владельцу дрона, нужно страховать свою ответственность?

Минимальный размер страховой суммы - это два минимальных размера оплаты труда (МРОТ) в час на момент страхования (сейчас МРОТ за часовую работу составляет 100 рублей) за килограмм максимальной взлетной массы.

Пятикилограммовый беспилотник достаточно застраховать на 1 тыс. рублей, чтобы формально исполнить требование. Но ущерб, который может причинить даже небольшой дрон, например, при падении на автомобиль, гораздо больше.

Минтранс России предложил внести изменение в Воздушный кодекс РФ по минимальной страховой сумме для дронов - установить ее в размере 30 тыс. рублей для всех "легких" беспилотников (до 30 кг) и увеличивать на 1 тыс. рублей за каждый килограмм сверх этой массы. Законопроект внесен в правительство РФ.

Страховать гражданскую ответственность на случай причинения вреда третьим лицам при эксплуатации воздушных судов обязаны все их владельцы и/или эксплуатанты при выполнении ими полетов и/или авиационных работ (ст. 131, 135 Воздушного кодекса РФ). Что мне грозит, если я буду нарушать правила и запускать дрон без получения всех разрешений и документов?

За полеты любых БВС без получения разрешения на использование воздушного пространства:

штраф для физлиц - от 2 до 5 тыс. рублей;

для должностных лиц - от 25 до 30 тыс. рублей;

для юрлиц - от 250 до 300 тыс. рублей.

А если это действие повлекло по неосторожности причинение тяжкого вреда здоровью или смерть человека - лишение свободы на срок до пяти лет.

За полеты "тяжелых" БВС (свыше 30 кг) без регистрации, без сертификатов летной годности, без свидетельств пилотов предусмотрены аналогичные штрафы.

За нарушение закона о государственной тайне (выполнение аэрофотосъемки и использование ее материалов без соблюдения установленных правил) наступает гражданско-правовая ответственность по возмещению материального и морального вреда.

Административная ответственность:

для физлиц - от 500 до 1 тыс. рублей;

для должностных лиц - от 4 до 5 тыс. рублей.

А также в некоторых случаях можно стать фигурантом уголовного дела за госизмену, шпионаж, разглашение государственной тайны, незаконное получение информации, содержащей государственную тайну, нарушение правил обращения с документами, составляющими государственную тайну, и т.д.

"К сожалению, сейчас многие владельцы дронов запускают их без соблюдения правил и даже без элементарной осмотрительности, - говорит Глеб Бабинцев. - В последнее время все чаще появляются новости о том, что беспилотники оказываются там, где они не должны быть: рядом с аэропортами, в людных местах, над специальными объектами. Это настораживает силовые структуры, усложняет законодательство и в итоге вредит авиамоделлизму, образовательной деятельности и развитию рынка в целом".

<https://tass.ru/obschestvo/6376723>

КОММЕРСАНТЪ; ГЕРМАН КОСТРИНСКИЙ; 2019.06.04; ЧЕМОДАННЫЕ НЕСТРОЕНИЯ; НА БАГАЖ В ШЕРЕМЕТЬЕВО НЕ ХВАТАЕТ ГРУЗЧИКОВ

Как выяснил "Ъ", многочасовые задержки в выдаче багажа в аэропорту Шереметьево связаны с нехваткой грузчиков в дочерней структуре «Шереметьево Хендлинг». Она с конца прошлого года стала обрабатывать весь багаж, который до этого обслуживала структура «Аэрофлота». По мнению собеседников "Ъ", в результате аэропорт оказался не готов к росту пассажиропотока со стартом высокого сезона. Шереметьево планирует набрать за месяц еще 250 грузчиков, но эксперты опасаются, что на это потребуется больше времени.

АО «Международный аэропорт Шереметьево» (МАШ) накануне высокого летнего сезона объявил добор персонала в дочернюю структуру ООО «Шереметьево Хендлинг», которая занимается транспортировкой багажа по территории аэропорта. Для бесперебойной своевременной доставки багажа требуется дополнительно около 250 сотрудников,

рассказали “Ъ” два источника в аэропортовой отрасли. В МАШ подтвердили информацию о потребности в новых сотрудниках. «Проблема в том, что существенно вырос объем перевозок и перевозимого багажа. На данный момент идет набор персонала, чтобы закрыть существующие пробелы в ресурсах и стабилизировать ситуацию», — объяснили в МАШ.

В 2018 году хендлинг в аэропорту осуществляла дочерняя структура «Аэрофлота». В начале 2019 года функции переданы компании «Шереметьево Хендлинг», которая ранее не выполняла такого объема работ (около 80–90% пассажиропотока аэропорта). По словам собеседников “Ъ” в аэропортовой отрасли, передача обработки багажа началась с момента перевода рейсов «Аэрофлота» в терминал В, открывшийся в мае 2018 года. В «Аэрофлоте» отметили, что сегодня все операции, связанные с транспортировкой багажа в Шереметьево, выполняет «Шереметьево Хендлинг». От подробных комментариев в авиакомпании отказались.

Часовые задержки в выдаче багажа начались в конце мая. Пассажирам, прилетевшим из Шанхая, Мадрида и некоторых других зарубежных городов приходилось ожидать багаж до пяти часов. В МАШ 1 июня утверждали, что причиной задержек стал увеличившийся пассажиропоток.

Но источники “Ъ” в отрасли подчеркивают, что примерные параметры пассажиропотока в начале высокого сезона были понятны задолго до конца мая, когда дефицит персонала стал очевиден.

Собеседники “Ъ” отмечают, что нехватку сотрудников не удастся компенсировать за счет грузчиков из Домодедово и Внуково: эту категорию сотрудников набирают из близлежащих населенных пунктов. Так, основная часть сотрудников Шереметьево живет в Лобне, Долгопрудном или Химках.

Как получить компенсацию за задержку багажа

В МАШ рассчитывают, что ситуацию удастся выправить к концу июня. Аэропорт организовал бесплатную раздачу воды и сэндвичей пассажирам, ожидающим выдачи багажа более 25 минут с момента поставки воздушного судна на стоянку. При ожидании более получаса пассажиры имеют право на бесплатную доставку багажа по указанному адресу. Также МАШ увеличил количество диспетчеров и супервайзеров в зонах выдачи багажа для бесперебойного информирования пассажиров.

МАШ остается крупнейшим в России аэропортом по пассажиропотоку. В 2018 году он обслужил 45,8 млн человек, что больше результата 2017 года на 14,3%. По итогам 2019 года планирует нарастить показатель до 51,9 млн человек.

Старший научный сотрудник Института экономики транспорта и транспортной политики НИУ ВШЭ Андрей Крамаренко считает, что аэропорт допустил организационный провал в преддверии пикового сезона. Он отмечает, что грузчиков невозможно набрать в быстрые сроки, так как работодатель должен быть уверен в обеспечении сохранности груза. «Видимо, речь идет об ошибке руководства аэропорта», — говорит эксперт. Проявившиеся проблемы в обработке багажа ударят по «Аэрофлоту»: часть наиболее осведомленных пассажиров выберет услуги других авиакомпаний. Особенно болезненно для перевозчика, что коллапс случился не в зимний период, а в начале пикового летнего сезона — период получения перевозчиком максимальной прибыли от деятельности.

<https://www.kommersant.ru/doc/3990903>

ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2019.06.04; ПРОБЛЕМЫ С БАГАЖОМ В «ШЕРЕМЕТЬЕВО» ВЫЗВАНЫ НЕХВАТКОЙ ГРУЗЧИКОВ; НЕКОТОРЫЕ САМОЛЕТЫ УЛЕТАЮТ БЕЗ ЧЕМОДАНОВ

В «Шереметьево» происходят задержки с выдачей багажа пассажирам некоторых рейсов и отправкой багажа трансферных пассажиров, сообщила пресс-служба аэропорта в понедельник. «Шереметьево» испытывает острый дефицит грузчиков и просто не успевает обрабатывать багаж, рассказали «Ведомостям» сотрудники трех авиакомпаний, летающих в этот аэропорт.

Прежде «Аэрофлот» (в 2018 г. — 78,5% пассажиропотока в «Шереметьево») сам обрабатывал багаж своих пассажиров, рассказывают трое собеседников «Ведомостей». Но

с открытием в мае 2018 г. терминала В багаж в нем стала обрабатывать компания «Шереметьево хэндлинг» (на 100% принадлежит «Шереметьево»), ей же постепенно по договоренности с «Аэрофлотом» стали переходить функции обработки багажа «Аэрофлота» и в других терминалах аэропорта. «Шереметьево» надо было набрать дополнительно грузчиков, но аэропорт не успел, сетуют собеседники.

Проблемы с обработкой багажа в «Шереметьево» начались неделю-полторы назад, ситуация резко обострилась с началом летних каникул, говорит сотрудник одной из авиакомпаний. «Шереметьево» не хватает нескольких сотен грузчиков, оценивают собеседники в трех авиакомпаниях. Представитель аэропорта это подтвердил. «С пиковым ростом перевозок аэропорт стал испытывать дефицит кадров, объявлен набор 250 грузчиков, ведется перераспределение производственных ресурсов», – говорит представитель «Шереметьево».

Прилетевшие пассажиры чрезмерно долго ждут багажа, а в улетающие лайнеры не всегда успевают багаж загрузить. В первые дни лета несколько рейсов «Аэрофлота» и Nordwind улетели или вовсе без багажа, или с его частью, знают собеседники в трех авиакомпаниях. Багаж отправляется следующими рейсами. Московская воздушная зона очень загружена, а за соблюдением расписания следит Росавиация, авиакомпании предпочитают улететь без серьезных задержек и отправить багаж следом, объясняет сотрудник авиакомпании.

Сейчас «Шереметьево» не успевает обрабатывать около 2000 единиц багажа в сутки, в основном «Аэрофлота», оценивают собеседники в двух авиакомпаниях.

Ситуация с багажом к концу июня стабилизируется, обещает представитель «Шереметьево». Может уйти гораздо больше времени, до двух месяцев, вздыхает сотрудник одной из авиакомпаний. Нужно много грузчиков, их надо хотя бы минимально обучить, а «Шереметьево» предлагает зарплаты заметно ниже, чем платил «Аэрофлот» или платят другие аэропорты Москвы, уверяют собеседники в трех авиакомпаниях.

«Шереметьево хэндлинг» обещает грузчикам 45 000 руб. в месяц чистыми, по данным HeadHunter. В аэропорту, как на стратегическом объекте, с грузами не могут работать неграждане России, напоминает собеседник в авиакомпании.

«Шереметьево» приняло решение бесплатно раздавать воду и сэндвичи пассажирам, если они ждут багажа дольше 25 минут с момента постановки самолета на стоянку, сообщила пресс-служба аэропорта, а если дольше 30 минут – пассажиры могут оформить бесплатную доставку багажа домой.

Представитель «Аэрофлота» говорит, что обработкой багажа теперь занимается «Шереметьево хэндлинг». Представители Nordwind (доля пассажиров в «Шереметьево» в 2018 г. – 9,5%) и авиакомпании «Россия» от комментариев отказались. Небольшие авиакомпании страдают гораздо меньше, говорит сотрудник авиакомпании «Роял флайт»: «Нас это не коснулось».

<https://www.vedosti.ru/business/articles/2019/06/03/803257-problemi-sheremetevo>

На ту же тему:

https://www.rbc.ru/society/04/06/2019/5cf5a5959a7947885983d1fd?from=from_main

ИНТЕРФАКС; 2019.06.03; В "ШЕРЕМЕТЬЕВО" ПООБЕЩАЛИ РЕШИТЬ ПРОБЛЕМЫ С ВЫДАЧЕЙ БАГАЖА ДО КОНЦА ИЮНЯ

Администрация аэропорта "Шереметьево" имени Пушкина признала задержки с сортировкой и выдачей багажа и пообещала, что ситуация стабилизируется "к окончанию текущего месяца". Об этом говорится в пресс-релизе предприятия от 3 июня.

Пассажиры начали жаловаться на долгое ожидание багажа с 1 июня. В аэропорту уже признали проблему и объяснили ее тем, что начался высокий туристический сезон с его пиковыми нагрузками. Пресс-служба предприятия тогда заявила, что система обработки и транспортировки багажа работала в штатном режиме.

3 июня стало известно, что предприятие направило в зоны выдачи багажа дополнительный персонал - диспетчеров и супервайзеров, которые будут информировать пассажиров о положении дел. Пассажирам там будут предлагать бесплатную воду и сэндвичи, если им придется ждать багаж дольше 25 минут с момента постановки самолета на стоянку.

Если срок ожидания багажа превысит 30 минут и пассажиры больше не смогут ждать, им дадут возможность оформить заявление о бесплатной доставке их вещей по указанному адресу.

Сбой в системе выдачи багажа пассажирам аэропорта произошел в пятницу вечером, рассказал ранее "Интерфаксу" один из пассажиров. "Мы прибыли в терминал Е рейсом из Азербайджана в 19 часов и почти три часа не можем получить багаж", - пожаловался он. По его словам, на тот момент в зоне выдачи багажа скопились люди как минимум с пяти рейсов.

Транспортная прокуратура начала проверку по жалобам о задержках багажа, сообщила 2 июня пресс-служба ведомства. СМИ сообщали, что проблемы с багажом возникли в терминалах D, E и F.

Пик туристического сезона приходится не на конец мая и начало июня, а на июль-август, заявил радиостанции "Коммерсантъ FM" старший научный сотрудник Института экономики транспорта Высшей школы экономики Андрей Крамаренко. Он добавил, что пиковые нагрузки не являются форс-мажором для аэропортов, тем более, что "Шереметьево" "неплохо отработал в период Чемпионата мира, когда нагрузки были совсем другие". "Если проблема с выдачей багажа, то либо техника сломалась в одночасье, либо правда не хватает грузчиков", - считает эксперт.

РИА НОВОСТИ; 2019.06.03; В "ПОБЕДЕ" РАССКАЗАЛИ О РЕЗУЛЬТАТАХ ПРОВЕРКИ САМОЛЕТОВ BOEING 737

Самолеты низкобюджетной авиакомпании "Победа" (входит в группу "Аэрофлот") Boeing 737NG не имеют дефектов предкрылков, сообщили РИА Новости в пресс-службе компании.

Федеральное управление гражданской авиации США (FAA) в воскресенье сообщило, что компания Boeing обнаружила не соответствующие нормам прочности рельсы отклоняемых предкрылков в десятках самолетов моделей 737NG и 737MAX, они должны быть заменены в течение десяти дней.

Как отмечалось, полный выход из строя рельса отклоняемого предкрылка не приведет к потере самолета, но остается опасность, что сломавшаяся деталь может привести к повреждению самолета в полете. Компаниям, летающим на самолетах с дефектными элементами, предписано в течение десяти дней снять их.

"У самолетов "Победы" все в порядке", - сказали в пресс-службе.

В парке этой авиакомпании - 29 самолетов Boeing 737-800, говорится на ее сайте.

<https://ria.ru/20190603/1555207573.html>