



Ежедневный мониторинг СМИ

05 ИЮНЯ 2019

СОДЕРЖАНИЕ

ИНТЕРФАКС; 2019.06.04; РЕГИОНЫ РФ ВАЖНО СВЯЗАТЬ ЕДИНОЙ ТРАНСПОРТНОЙ СЕТЬЮ, СОЗДАТЬ УСЛОВИЯ ДЛЯ РАЗВИТИЯ БИЗНЕСА - МЕДВЕДЕВ.....	4
ИНТЕРФАКС; 2019.06.04; МЕДВЕДЕВ УТВЕРДИЛ НОВУЮ ГОСПРОГРАММУ РАЗВИТИЯ СЕЛА, УЧИТЫВАЮЩУЮ ПОТРЕБНОСТИ КАЖДОГО НАСЕЛЕННОГО ПУНКТА.....	4
ИНТЕРФАКС; 2019.06.04; ЭКСПЕРТЫ СЧЕТНОЙ ПАЛАТЫ ПОДГОТОВИЛИ ПЕРВЫЙ РЕЙТИНГ ОТКРЫТОСТИ ГОССТРУКТУР.....	5
ИНВЕСТИНФРА; 2019.06.04; В РАМКАХ РЕАЛИЗАЦИИ КОМПЛЕКСНОГО ПЛАНА МОДЕРНИЗАЦИИ МАГИСТРАЛЬНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ БУДЕТ РАСШИРЕНА ВАЖНЕЙШИЕ ТРАНСПОРТНЫЕ МАГИСТРАЛИ.....	6
1 КАНАЛ; АНАТОЛИЙ ЛАЗАРЕВ; 2019.06.04 18:18; ДМИТРИЙ МЕДВЕДЕВ ПРОВЕЛ ЗАСЕДАНИЕ ПРЕЗИДИУМА СОВЕТА ПО СТРАТЕГИЧЕСКОМУ РАЗВИТИЮ И НАЦИОНАЛЬНЫМ ПРОЕКТАМ.....	7
1 КАНАЛ; АНАТОЛИЙ ЛАЗАРЕВ; 2019.06.04 21:17; ДМИТРИЙ МЕДВЕДЕВ ОБСУДИЛ НАЦПРОЕКТЫ С ПРЕЗИДИУМОМ СОВЕТА ПО СТРАТЕГИЧЕСКОМУ РАЗВИТИЮ.....	8
ВЕСТИ ФИНАНС; 2019.06.04; МЕДВЕДЕВ: НОВАЯ ГОСПРОГРАММА БУДЕТ УЧИТЫВАТЬ ПОТРЕБНОСТИ КАЖДОЙ ДЕРЕВНИ.....	10
ТВЦЕНТР; 2019.06.04; МЕДВЕДЕВ УТВЕРДИЛ НОВУЮ ГОСПРОГРАММУ РАЗВИТИЯ СЕЛА.....	10
НТВ; 2019.06.04; МЕДВЕДЕВ ОБСУДИЛ С МИНИСТРАМИ ПРОБКИ, ЦИФРОВУЮ ГРАМОТНОСТЬ И РАЗВИТИЕ СЕЛА.....	10
ОТР; 2019.06.04; МЕДВЕДЕВ УТВЕРДИЛ НОВУЮ ГОСПРОГРАММУ РАЗВИТИЯ СЕЛЬСКИХ ТЕРРИТОРИЙ.....	11
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ВЛАДИМИР КУЗЬМИН; 2019.06.04; БЫТЬ НА УРОВНЕ; ДМИТРИЙ МЕДВЕДЕВ УТВЕРДИЛ ГОСПРОГРАММУ РАЗВИТИЯ СЕЛА.....	11
ТАСС; АННА ДЕМЕНТЬЕВА; 2019.06.05; ПЕРВЫЙ ЗАМГЛАВЫ ВЭБ.РФ: НАША ЦЕЛЬ — СТАТЬ ИНВЕСТБАНКОМ ДЛЯ ФИНАНСИРОВАНИЯ НАЦПРОЕКТОВ.....	12
ТАСС; 2019.06.05; ВЭБ.РФ МОЖЕТ РАСШИРИТЬ ФИНАНСИРОВАНИЕ СТРОИТЕЛЬСТВА СУДОВ НА "ЗВЕЗДЕ".....	15
ПРАЙМ; 2019.06.04; АКИМОВ ПОРУЧИЛ ДО 15 ИЮНЯ ЗАВЕРШИТЬ ОБСУЖДЕНИЕ МОДЕЛИ КОНЦЕССИИ СУХОГРУЗНОГО РАЙОНА ТАМАНИ.....	15
ТАСС; 2019.06.04; ОБЪЯВЛЕНЫ КОНКУРСЫ НА ПЛАНИРОВКУ ПЛАТНОЙ СКОРОСТНОЙ ТРАССЫ "МОСКВА - КАЗАНЬ".....	16
ТАСС; 2019.06.05; ИССЛЕДОВАНИЕ: НАЦПРОЕКТ "ЦИФРОВАЯ ЭКОНОМИКА" СТАЛ САМЫМ ИНТЕРЕСНЫМ ДЛЯ ИНОСТРАННЫХ СМИ; ЭКСПЕРТЫ ПРОАНАЛИЗИРОВАЛИ КОНТЕНТ ИЗ 100 ТЫС. НОВОСТНЫХ ИСТОЧНИКОВ НА 90 ЯЗЫКАХ ИЗ БОЛЕЕ ЧЕМ 200 СТРАН.....	16
ТАСС; 2019.06.04; ВЛАСТИ ТАМБОВСКОЙ ОБЛАСТИ СИНХРОНИЗИРОВАЛИ ПРОГРАММЫ ПО РЕМОНТУ ДОРОГ И ИНФРАСТРУКТУРЫ.....	18
ТАСС; 2019.06.04; В МУРМАНСКОЙ ОБЛАСТИ НАПРАВЯТ БОЛЕЕ 63 МЛН РУБЛЕЙ НА РЕМОНТ МОСТА ЧЕРЕЗ КОЛЬСКИЙ ЗАЛИВ.....	18
ТАСС; 2019.06.04; ВЛАСТИ ВОЛГОГРАДА ОТРЕМОНТИРУЮТ ДОРОГУ В АЭРОПОРТ К 1 АВГУСТА.....	19

ТАСС; 2019.06.04; ПРОЕКТ СТРОИТЕЛЬСТВА МОСТА ЗА 800 МЛН РУБЛЕЙ ЧЕРЕЗ РЕКУ КАТУНЬ НА АЛТАЕ УДЕШЕВЯТ	19
ИНТЕРФАКС; 2019.06.04; СОВЛАДЕЛЕЦ S7 ФИЛЕВ ПОСТАВИЛ ВОПРОС О БЕЗОПАСНОСТИ SSJ-100	19
РБК; АННА ТРУНИНА, ТИМОФЕЙ ДЗЯДКО, МАРИЯ КОКОРЕВА; 2019.06.04; ВЛАДЕЛЕЦ S7 ПОПРОСИЛ ПРОВЕРИТЬ БЕЗОПАСНОСТЬ SUPERJET МИНТРАНС ОТЛОЖИЛ ДЕЛО ДО ЗАВЕРШЕНИЯ РАССЛЕДОВАНИЯ ТРАГЕДИИ В ШЕРЕМЕТЬЕВО	20
ТАСС; 2019.06.04; ИСТОЧНИК: МАК ПОДГОТОВИЛ ПРОМЕЖУТОЧНЫЙ ОТЧЕТ ПО КАТАСТРОФЕ В ШЕРЕМЕТЬЕВО	22
ИНТЕРФАКС; 2019.06.04; СРОК ПОДГОТОВКИ ПРЕДВАРИТЕЛЬНОГО ОТЧЕТА МАК О КАТАСТРОФЕ SSJ-100 ИСТЕКАЕТ 5 ИЮНЯ.....	22
ИНТЕРФАКС; 2019.06.04; РОСАВИАЦИЯ ДОЛЖНА ДО КОНЦА ГОДА ДОРАСПРЕДЕЛИТЬ 3,5 МЛРД РУБ. НА СТРОИТЕЛЬСТВО АЭРОПОРТОВ	22
ИНТЕРФАКС; 2019.06.04; "РЖД ЛОГИСТИКА" И SINOTRANS БУДУТ РАЗВИВАТЬ КОНТЕЙНЕРНЫЙ ТРАНЗИТ ИЗ КНР В ЕС	22
ИНТЕРФАКС; 2019.06.04; ВЛАДЕЛЬЦЫ UTLC ERA ЗАКРЕПИЛИ ПАРИТЕТ УПРАВЛЕНИЯ В АКЦИОНЕРНОМ СОГЛАШЕНИИ.....	23
ИНТЕРФАКС; 2019.06.04; FESCO ЗАПУСКАЕТ РЕГУЛЯРНЫЙ КОНТЕЙНЕРНЫЙ СЕРВИС В СООБЩЕНИИ С КУРИЛАМИ ЧЕРЕЗ ВМТП.....	24
ИНТЕРФАКС; 2019.06.04; ПУТИН И СИ ЦЗИНЬПИН НА ПЕРЕГОВОРАХ В МОСКВЕ ОБСУДЯТ СЕВЕРНУЮ КОРЕЮ, СИРИЮ И СВПД.....	24
ИНТЕРФАКС; 2019.06.04; РФПИ МОЖЕТ ОБЪЯВИТЬ ОБ ИНВЕСТИЦИЯХ В "НЕФТЕТРАНССЕРВИС" СОВМЕСТНО С ФОНДАМИ АЗИИ И БЛИЖНЕГО ВОСТОКА - ИСТОЧНИК	25
ИНТЕРФАКС; 2019.06.04; TOTAL ОБЪЯВИЛА ФОРС-МАЖОР НА ПОСТАВКИ АВИАТОПЛИВА С НПЗ В ГЕРМАНИИ ИЗ-ЗА ПРОБЛЕМ НА "ДРУЖБЕ"	26
КОММЕРСАНТЪ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА, ВЛАДИСЛАВ НОВЫЙ И АНАТОЛИЙ КОСТЫРЕВ; 2019.06.05; «НЕ ВСЕ ПРИВЕТСТВУЮТ ЧАСТНЫХ ИНВЕСТОРОВ»; ГЛАВА РФПИ КИРИЛЛ ДМИТРИЕВ О НОВЫХ СДЕЛКАХ, КИТАЙСКИХ ТОВАРИЩАХ И АРАБСКИХ ПРИНЦАХ.....	26
ИНТЕРФАКС; 2019.06.04; РФПИ ПЛАНИРУЕТ ИНВЕСТИРОВАТЬ С КИТАЙСКИМИ ПАРТНЕРАМИ В "БЕЛЫЙ РАСТ" - ГАЗЕТА	38
ИНТЕРФАКС; 2019.06.05; ПЛАНКУ ГОДОВОЙ ВЫРУЧКИ ДЛЯ УЧАСТИЯ В СИСТЕМЕ НАЛОГОВОГО МОНИТОРИНГА МОГУТ СНИЗИТЬ С 3 ДО 2 МЛРД РУБЛЕЙ	39
КОММЕРСАНТЪ; 2019.06.05; «КОНКУРЕНЦИЯ ИДЕТ ВОКРУГ МОДЕЛЕЙ УПРАВЛЕНИЯ»; РЕКТОР РАНХИГС ВЛАДИМИР МАУ О БУДУЩЕМ ГОССЛУЖБЫ, ОБРАЗОВАНИЯ И ГОСУДАРСТВА В ЦЕЛОМ.....	40
АГЕНТСТВО МОСКВА; 2019.06.04; В ГОСДУМЕ ПРЕДЛОЖИЛИ ШТРАФОВАТЬ АГРЕГАТОРЫ ТАКСИ ЗА ДТП С УЧАСТИЕМ ИХ ВОДИТЕЛЕЙ.....	40
КОММЕРСАНТЪ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА, ДЕНИС СКОРОБОГАТЬКО; 2019.06.04; «САПСАНОВ» ПРИБЫВАЕТ СОГЛАСНО РАСПИСАНИЮ; ОАО РЖД СОГЛАСОВАЛО ПАРАМЕТРЫ ЗАКУПКИ НОВОЙ ПАРТИИ ПОЕЗДОВ	41
ИНТЕРФАКС; 2019.06.04; ИНТЕРВЬЮ: НАМ НЕ НУЖНА СВЕРХПРИБЫЛЬ, МЫ ДОЛЖНЫ ОБЕСПЕЧИТЬ РАБОТУ ЭКОНОМИКИ - ГЛАВА РЖД	43
ИНТЕРФАКС; 2019.06.04; ПОКУПАТЕЛЬ ТРАНСКОНТЕЙНЕРА 3 ГОДА ДОЛЖЕН НАРАЩИВАТЬ ПЕРЕВОЗКИ, В РЖД ГОТОВЫ СОЗДАВАТЬ УСЛОВИЯ	49
ИНТЕФАКС; 2019.06.04; РЖД ДУМАЮТ НАД ВОПРОСОМ ВХОЖДЕНИЯ В КАПИТАЛ КОНТЕЙНЕРНОГО ОПЕРАТОРА ДЛЯ СЕВМОРПУТИ.....	51
ИНТЕФАКС; 2019.06.04; РЖД ЗАКЛАДЫВАЮТ СРЕДСТВА НА ИССЛЕДОВАНИЯ ПО ПРОЕКТУ ЛИНИИ К ПОРТУ ИНДИГА	51
ИНТЕРФАКС; 2019.06.04; ДОПИНВЕСТИЦИИ НА ЛИНИЮ МЕЖДУРЕЧЕНСК-ТАЙШЕТ ПОКА НЕ ПРЕДУСМАТРИВАЮТСЯ - РЖД.....	51
ИНТЕРФАКС; 2019.06.04; РЖД НЕ ГОТОВЫ НА ТАРИФНЫЕ ПОСЛАБЛЕНИЯ ПО УГЛЮ, УВЕРЕНЫ В УЛУЧШЕНИИ КОНЪЮНКТУРЫ РЫНКА.....	52

ИНТЕРФАКС; 2019.06.04; РЖД НЕ ВИДЯТ РИСКОВ НЕДОЗАГРУЗКИ БАМА ПОСЛЕ II ЭТАПА РАЗВИТИЯ ПРИ СМЕНЕ ВЕКТОРА ГРУЗОПОТОКОВ	52
ИНТЕРФАКС; 2019.06.04; ФАС УКАЗЫВАЕТ НА НЕДОПУСТИМОСТЬ РАЗРЫВА КОНТРАКТОВ НА Ж/Д КОЛЕСА ДЛЯ ПЕРЕЗАКЛЮЧЕНИЯ ПО СПОТОВЫМ ЦЕНАМ.....	53
АГЕНТСТВО МОСКВА; 2019.06.04; ЗАВЕРШЕНО СТРОИТЕЛЬСТВО ЛЕВОЙ ЭСТАКАДЫ НА ПАВЕЛЕЦКОМ НАПРАВЛЕНИИ МЖД В СОСТАВЕ ЮЖНОЙ РОКАДЫ.....	54
КОММЕРСАНТЬ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; 2019.06.05; ТАМАНЬ В ТУМАНЕ; К ПРОЕКТУ ПОРТА ВСЕ ЕЩЕ ОСТАЮТСЯ ВОПРОСЫ.....	54
ИНТЕРФАКС; 2019.06.04; ПЕРЕВАЛКА ГРУЗОВ В АЗОВО-ДОНСКОМ БАССЕЙНЕ В АПРЕЛЕ-МАЕ ВЫРОСЛА НА 2,4%.....	56
ВЕСТИ НЕДЕЛИ; 2019.06.02; КУДА УХОДИТ ВОЛГА?.....	56
ИНТЕРФАКС; 2019.06.04; ГРУППА АЭРОФЛОТ РАСПРОСТРАНЯЕТ ДЕЙСТВИЕ БЕЗБАГАЖНЫХ ТАРИФОВ НА СРЕДНЕМАГИСТРАЛЬНЫЕ РЕЙСЫ.....	58
ИНТЕРФАКС; 2019.06.04; СОВЛАДЕЛЕЦ S7 ВЛАДИСЛАВ ФИЛЕВ ВОЗГЛАВИЛ ПОДКОМИССИЮ ПО АВИАЦИИ РСПП ВМЕСТО ПОГИБШЕЙ СУПРУГИ НАТАЛИИ.....	59
ИЗВЕСТИЯ; 2019.06.04; PEGAS TOURISTIK ПЕРЕСТАНЕТ ОТПРАВЛЯТЬ ТУРИСТОВ В ЕГИПЕТ	59
ИНТЕРФАКС; 2019.06.04; ГТЛК ГОТОВА ПОДПИСАТЬ С "ИРАЭРО" МИРОВУЮ ПО СПОРУ О ДОЛГАХ ЗА АРЕНДУ SSJ-100 НА 426 МЛН РУБ	59
ТАСС; 2019.06.04; В БАШКИРИИ ПОЧТИЛИ ПАМЯТЬ ПОГИБШИХ В САМОЙ КРУПНОЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ КАТАСТРОФЕ В СССР.....	60

ИНТЕРФАКС; 2019.06.04; РЕГИОНЫ РФ ВАЖНО СВЯЗАТЬ ЕДИНОЙ ТРАНСПОРТНОЙ СЕТЬЮ, СОЗДАТЬ УСЛОВИЯ ДЛЯ РАЗВИТИЯ БИЗНЕСА - МЕДВЕДЕВ

Регионы РФ важно связать единой транспортной сетью, отмечает **премьер-министр РФ Дмитрий Медведев**.

"Не должен стоять вопрос доступности", - заявил он, открывая заседание президиума по национальным проектам в правительстве РФ во вторник.

Премьер напомнил, что это предполагает утвержденный комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры. "Формально (он - ИФ) не является одним из национальных проектов, но он синхронизирован с ними, структурирован по аналогии. В него входят 11 федеральных проектов, у каждого - четкие целевые показатели, определены сроки и источники финансирования", - сказал Медведев, отметив, что на заседании будет рассмотрена транспортная часть плана, участники заслушают доклад **министра транспорта РФ Евгения Дитриха**.

На реализацию этой программы до конца 2024 г. понадобится из всех источников, включая внебюджетные, не менее 6,3 трлн руб. Из федерального бюджета предполагается выделить 3 трлн руб. "Работа предстоит большая, планируется расширить важнейшие транспортные магистрали, в первую очередь - коридоры Запад-Восток и Север-Юг, сформировать более современную логистическую инфраструктуру, которая обеспечит транзит и экспорт, то есть морские и воздушные порты, автомобильные и железные дороги", - отметил премьер.

"Налаженная транспортная инфраструктура - это еще и возможность для развития бизнеса, торговли, наращивания межрегиональных связей", - добавил он. "Здесь целый ряд задач нужно будет решать. Это и строительство, и модернизация автомобильных дорог, увеличение мощностей морских портов - за 6 лет до 1,3 млрд тонн. Речь идет, в том числе, о портах Дальневосточного, Северо-Западного, Волго-Каспийского, Азово-Черноморского бассейнов, развитии Северного морского пути, увеличении грузопотока по нему до 80 млн тонн", - сказал Медведев.

Изменения, по его словам, планируются и в железнодорожной отрасли. "Мы будем принимать меры, чтобы обеспечить существенный рост объема транзитных перевозок, к 2025 г. необходимо сократить время перевозки контейнеров, в 1,5 раза мы планируем увеличить пропускную способность Байкало-Амурской и Транссибирской магистралей. Будем создавать основу для развития высокоскоростного железнодорожного сообщения", - напомнил он.

"Отдельное внимание также - авиасообщению. Здесь должно увеличиться число межрегиональных регулярных пассажирских авиамаршрутов, которые летают, минуя Москву. Продолжим мы субсидировать и региональные маршруты, пополняя парк воздушных судов", - добавил Медведев. "Задачи там очень амбициозные, показатели серьезные. Поговорим об этом", - заключил премьер-министр.

ИНТЕРФАКС; 2019.06.04; МЕДВЕДЕВ УТВЕРДИЛ НОВУЮ ГОСПРОГРАММУ РАЗВИТИЯ СЕЛА, УЧИТЫВАЮЩУЮ ПОТРЕБНОСТИ КАЖДОГО НАСЕЛЕННОГО ПУНКТА

Премьер РФ Дмитрий Медведев утвердил новую госпрограмму комплексного развития сельских территорий на период до 2025 года, она затронет более 37 млн человек - жителей села.

"Задача - приблизить уровень их жизни к городскому. Продолжим решать проблемы доступности медицинской помощи, социального обеспечения, образования, будем заниматься жилищным строительством, будут приниматься меры для поддержки занятости и развития инфраструктуры, я имею в виду и дороги, и прокладку водоводов, газопроводов, развитие интернета", - сказал Медведев на заседании президиума президентского совета по стратегическому развитию и национальным проектам.

Он констатировал, что в этих вопросах "село существенно отстает от города".

Премьер подчеркнул, что эти задачи ранее решались в рамках ФЦП "Социальное развитие села" и ведомственной программы "Устойчивое развитие сельских территорий"

"У новой госпрограммы - более высокий уровень, будет использоваться проектный подход, чтобы учитывать потребности каждого населенного пункта", - сказал Медведев.

"Чтобы быстрее все заработало, я дал поручение увязать госпрограмму с национальными проектами", - отметил глава правительства.

В свою очередь на сайте кабинета министров РФ сообщается, что правительство утвердило государственную программу "Комплексное развитие сельских территорий" на 2020-2025 годы.

Общий объем финансирования составляет около 2,3 трлн рублей, в том числе за счёт федерального бюджета - 1 трлн рублей.

Согласно справке к документу, программа разработана Минсельхозом во исполнение поручения президента РФ по итогам поездки в Ставропольский край в октябре 2018 года.

Документ нацелен на сохранение доли сельского населения в общей численности населения России на уровне не менее 25,3%, достижение соотношения среднемесячных располагаемых ресурсов сельского и городского домохозяйств до 80%, повышение доли общей площади благоустроенных жилых помещений в сельских населённых пунктах до 50%.

Госпрограмма состоит из проектной и процессной частей.

В проектную часть госпрограммы включены пять ведомственных проектов: "Развитие жилищного строительства на сельских территориях и повышение уровня благоустройства домовладений", "Содействие занятости сельского населения", "Развитие инженерной инфраструктуры на сельских территориях", "Развитие транспортной инфраструктуры на сельских территориях", "Благоустройство сельских территорий".

К процессной части госпрограммы отнесены три ведомственные целевые программы: "Обеспечение государственного мониторинга сельских территорий", "Аналитическая и информационная поддержка комплексного развития сельских территорий", "Современный облик сельских территорий".

В госпрограмму включена информация по опережающему развитию приоритетных территорий - субъектов Федерации, входящих в Дальневосточный и Северо-Кавказский федеральные округа, республики Крым, Севастополя, Калининградской области, субъектов Федерации, отдельные территории которых входят в состав Арктической зоны России.

На ту же тему:

<https://www.kommersant.ru/doc/3991600>

ИНТЕРФАКС; 2019.06.04; ЭКСПЕРТЫ СЧЕТНОЙ ПАЛАТЫ ПОДГОТОВИЛИ ПЕРВЫЙ РЕЙТИНГ ОТКРЫТОСТИ ГОССТРУКТУР

Эксперты Счетной палаты РФ (СП РФ) пришли к выводу, что только четыре из 22 министерств можно назвать полностью открытыми как с точки зрения доступности информации о них, так и по возможности участия граждан в принятии решений и контролем качества работы.

Об этом говорится в докладе экспертов СП из АНО "Инфокультура" и Центра перспективных управленческих решений "Инерционная открытость". Результатом исследования стал первый в России рейтинг министерств и ведомств, отметили в пресс-службе Счетной палаты. Авторы проанализировали работу 22 федеральных министерств и 50 федеральных служб.

В Счетной палате рассказали, что эксперты разработали методологию, которая позволяет оценить уровень взаимодействия ведомств и граждан по трем показателям: открытости информации, открытости данных и открытого диалога.

Согласно представленному рейтингу, полностью открытыми можно назвать Министерство внутренних дел (МВД), Минкультуры, Минфин и Минэнерго. Самым закрытым из министерств оказалось Минобрнауки, получив низкую оценку по всем трем показателям открытости.

Среди всех федеральных служб лучшими стали Ростехнадзор, ФССП, Росавиация, Федеральное медико-биологическое агентство и Федеральная налоговая служба, а самыми закрытыми - Главное управление специальных программ президента РФ, а также Служба внешней разведки (СВР).

Как пояснили в Счетной палате, под открытостью информации понимается широкий спектр правовых и коммуникационных инструментов, которыми должны располагать граждане для получения по запросам информации, находящейся в ведении госорганов. Под открытыми данными подразумевается механизм получения информации (данных) от государства в проактивном режиме, когда оно публикует ее в автономном и регулярном режиме. Открытый диалог - предполагает непосредственное участие граждан и бизнеса в принятии решений и возможность контролировать их качество исполнения.

"Например, публичные консультации, экспертиза законопроектов, партисипаторное, в том числе и инициативное, бюджетирование, общественные обсуждения, голосования по частным вопросам, механизмы онлайн-петиций и электронные приемные", - поясняется в докладе.

Наиболее высокие результаты министерства демонстрируют в открытости информации и данных: 13 министерств попали в первую категорию, а по открытости диалога половина министерств (54%) оказалась во второй категории. "Это прогнозируемое распределение: открытость информации и данных более полно регулируются законодательством, в то время как открытый диалог проще имитировать", - поясняется в сообщении Счетной палаты.

По мнению авторов доклада, в России для повышения открытости государства создана необходимая нормативная база, однако практика ее применения остается на низком уровне.

"Сейчас эту сферу можно охарактеризовать, скорее, как "инерционную открытость", не подкрепленную ни реальными поручениями председателя правительства или президента, ни четко сформулированным общественным запросом на большее взаимодействие", - констатируется в сообщении СП.

В качестве решения эксперты предлагают создать единый орган, курирующий вопросы открытости и осуществляющий координацию ведомств в этой области. "При этом, подчеркивают авторы, необходимо учесть опыт "Открытого правительства" - из-за структурных проблем, слабой институционализации и отсутствия серьезных полномочий оно не смогло достаточно эффективно выполнять свои функции", - отмечается в релизе.

Предполагается, что доклад об открытости государства будет ежегодным. Кроме того, в дальнейшем, по мнению экспертов, следует сформировать также и отраслевые, тематические рейтинги, которые позволяли бы оценивать открытость в отдельных сферах экономики и общественной жизни.

На ту же тему:

<https://www.kommersant.ru/doc/3991634>

ИНВЕСТИНФРА; 2019.06.04; В РАМКАХ РЕАЛИЗАЦИИ КОМПЛЕКСНОГО ПЛАНА МОДЕРНИЗАЦИИ МАГИСТРАЛЬНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ БУДЕТ РАСШИРЕНА ВАЖНЕЙШИЕ ТРАНСПОРТНЫЕ МАГИСТРАЛИ

4 июня 2019 года состоялось заседание президиума Совета при Президенте России по стратегическому развитию и национальным проектам, посвященное обсуждению **Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры**, а также национальной программы «Цифровая экономика». В частности, было отмечено, что реализация Комплексного плана до конца 2024 года оценивается в 6,3 трлн рублей, включая внебюджетные источники. Из федерального бюджета предполагается выделить 3 трлн.

Председатель Правительства России Дмитрий Медведев отметил, что **Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры** формально не является одним из национальных проектов, но он синхронизирован с ними, структурирован по аналогии. В план входят 11 федеральных проектов, для каждого рассчитаны четкие целевые показатели, определены сроки и источники финансирования.

В частности, планируется расширить важнейшие транспортные магистрали. В первую очередь это коридоры «Запад — Восток» и «Север — Юг». Сформировать более современную логистическую инфраструктуру, которая обеспечит транзит и экспорт, то есть морские и воздушные порты, автомобильные и железные дороги. **Дмитрий Медведев** отметил, что важно, чтобы регионы были связаны единой транспортной сетью. Налаженная транспортная инфраструктура — это еще и возможности для развития бизнеса и торговли, наращивания межрегиональных связей.

Для обеспечения данных результатов необходимо решить ряд задач. Это строительство и модернизация автомобильных дорог, увеличение мощности российских морских портов за шесть лет — до 1,3 млрд тонн, в том числе в портах Дальневосточного, Северо-Западного, Волго-Каспийского и Азово-Черноморского бассейнов, о развитии Северного морского пути и увеличении грузопотока по нему до 80 млн тонн.

Председатель Правительства России рассказал об изменениях, которые планируются в железнодорожной отрасли. Например, к 2025 году необходимо сократить время перевозки контейнеров, ввести их в определенные параметры. В 1,5 раза планируется увеличить пропускную способность Байкало-Амурской и Транссибирской железнодорожных магистралей, будет создаваться основа для развития высокоскоростного железнодорожного сообщения.

Кроме того, должно увеличиться число межрегиональных регулярных пассажирских авиамаршрутов, по которым летают, минуя Москву. Продолжится субсидирование региональных маршрутов, пополнится парк воздушных судов.

В рамках заседания также было отмечено, что на реализацию программы «Цифровая экономика» до конца 2024 года понадобится свыше 1,6 трлн рублей, из которых более 1 трлн рублей из федерального бюджета. Средства будут направлены на развитие цифровых технологий, на увеличение российских разработок в этом секторе, обеспечение цифровой экономики кадрами. За шесть лет не менее 120 тыс. человек должны быть приняты в вузы на IT-специальности, а 10 млн человек должны пройти онлайн-курсы цифровой грамотности. В рамках программы будут работать шесть федеральных проектов. Они касаются создания нужной для внедрения технологий правовой базы, развития информационной инфраструктуры, безопасности, подготовки кадров, развития сквозных цифровых технологий.

<https://investinfra.ru/novosti/v-ramkah-realizacii-kompleksnogo-plana-modernizacii-magistralnoy-infrastruktury-budet-rasshireny-vazhneyshie-transportnye-magistrali.html>

1 КАНАЛ; АНАТОЛИЙ ЛАЗАРЕВ; 2019.06.04 18:18; ДМИТРИЙ МЕДВЕДЕВ ПРОВЕЛ ЗАСЕДАНИЕ ПРЕЗИДИУМА СОВЕТА ПО СТРАТЕГИЧЕСКОМУ РАЗВИТИЮ И НАЦИОНАЛЬНЫМ ПРОЕКТАМ

Российские регионы станут ближе друг к другу. Их свяжет более совершенная транспортная сеть. Строительство новых и расширение действующих автодорог, развитие железнодорожных и морских перевозок — на все это выделяется почти шесть с половиной триллионов рублей. Об этом рассказал **Дмитрий Медведев**. Сегодня он провел заседание президиума Совета при президенте по стратегическому развитию и национальным проектам.

Строительный каток медленно, но верно движется в сторону курортов юга России. Пока на этом участке трассы в Ростовской области в районе города Аксай еще только утрамбованный песок, но скоро здесь появится 77 километр современной скоростной дороги, в том числе восемь транспортных развязок, восемь мостов, 16 путепроводов. И тогда путь на море для отдыхающих станет хоть и чуть длиннее, но ощутимо быстрее.

«Дорога будет первой категории, с числом полос от шести до четырех. Мы перенаправим поток транзитного транспорта в обход городской черты Аксая, в обход пригородных районов города Ростова-на-Дону. В прошлом году летом, в августе было порядка 120 тысяч автомобилей в сутки зафиксировано», — сообщил директор Ростовского филиала ГК «Российские автомобильные дороги» **Дмитрий Рябов**.

Но положить асфальт это еще не значит «сделать современную дорогу». Необходимо создать инфраструктуру, соответствующую требованиям сегодняшнего дня. Задача эта

зачастую не из простых, как видно хотя бы на примере авторазвязки, которая соединит морской порт Новороссийска и трассу М-4 «Дон».

«Одной связи 53 километра, 8 видов канализации. И зачастую встречается то, что никто не знает даже где что лежит, и приходится все это увязывать», — говорит руководитель проекта организации «Стройрегион» Валерий Воловик.

И все это лишь малая часть масштабного плана по развитию транспортных коридоров «Север — Юг» и «Запад — Восток». Всего будет построено и модернизировано более 800 километров российских дорог. Многие проекты имеют транснациональное значение. Как, например, международный транспортный маршрут Европа — Западный Китай. Протяженность только по российской территории более двух тысяч километров.

Как идет работа по всем направлениям, а выделяется на это свыше шести триллионов рублей, обсудили сегодня на заседании президиума Совета при президенте России по стратегическому развитию и национальным проектам.

«Работа предстоит большая. Планируется расширить важнейшие транспортные магистрали. Сформировать более современную логистическую инфраструктуру, которая обеспечит транзит и экспорт, то есть морские и воздушные порты, автомобильные и железные дороги. Для нас важно, чтобы регионы были связаны единой транспортной сетью. Не должен стоять вопрос доступности. Налаженная транспортная инфраструктура — это еще и возможности для развития бизнеса и торговли, наращивания межрегиональных связей», — сказал премьер.

В Белом доме сегодня говорили не только о скорости, которая измеряется в километрах в час, но и о той, что в мегабитах в секунду. Речь об интернете. Цифровая экономика России — еще один вопрос на повестке дня заседания.

«На реализацию всей программы "Цифровая экономика" до конца 2024 года понадобится свыше 1,6 трлн рублей. За шесть лет не менее 120 тысяч человек должны быть приняты в вузы на IT-специальности. А 10 миллионов человек должны пройти онлайн-курсы цифровой грамотности. Мы продолжим подключать к интернету все социально значимые объекты, в первую очередь те же самые школы, а также фельдшерско-акушерские пункты. Первые результаты должны быть к концу этого года», — сказал **Дмитрий Медведев**.

Дмитрий Медведев также сообщил, что утвердил госпрограмму комплексного развития сельских территорий.

«Это более 37 миллионов человек. Задача — приблизить уровень их жизни к городскому. В рамках государственной программы продолжим решать проблемы доступности медицинской помощи, социального обеспечения, образования. Будем заниматься жилищным строительством и благоустройством сельских территорий. Будут приниматься меры для поддержки занятости, развития инфраструктуры, я имею в виду дороги, прокладку водопроводов, газопроводов и развитие интернета. Все эти вопросы надо решать, поскольку село здесь существенно отстает от города», — отметил глава правительства.

<https://www.1tv.ru/news/2019-06-04/366334->

[dmitriy_medvedev_provel_zasedanie_prezidiuma_soveta_po_strategicheskomu_razvitiyu_i_natsionalnym_proektam](#)

1 КАНАЛ; АНАТОЛИЙ ЛАЗАРЕВ; 2019.06.04 21:17; ДМИТРИЙ МЕДВЕДЕВ ОБСУДИЛ НАЦПРОЕКТЫ С ПРЕЗИДИУМОМ СОВЕТА ПО СТРАТЕГИЧЕСКОМУ РАЗВИТИЮ

На повышение качества жизни направлены национальные проекты. Несколько — например, цифровую экономику и развитие села — обсудил сегодня **Дмитрий Медведев** с президиумом Совета по стратегическому развитию.

Еще на одном проекте остановимся подробнее. Транспорт. Коридор «Запад — Восток» — часть маршрута из Западной Европы в Китай. По новой трассе из Москвы время пути в Казань через Нижний Новгород сократится почти вдвое: с 12 до 6,5 часов. В нынешнем году должны достроить магистраль М-11 «Москва — Петербург».

Коридор «Север — Юг» нельзя представить без трассы М-4 «Дон». Москва — Воронеж — Ростов, дальше до Краснодара и к Черному морю. На один участок посмотрим подробнее.

Обход Лосева и города Павловска в Воронежской области устранил пробку. По две полосы в каждую сторону вместо одной, как сейчас, и без перекрестков со светофорами. Дальше, в Ростовской области, на М-4 тоже стройка. И не только там.

Пока здесь только утрамбованный песок и строительная техника, а скоро помчатся на курорты юга России отдыхающие. Как только закончат дорогу в объезд города Аксай, что в Ростовской области, путь на море станет хоть чуть длиннее, но заметно быстрее.

«Дорога будет первой категории, с числом полос от шести до четырех. Мы перенаправим поток транзитного транспорта в обход городской черты Аксая, в обход пригородных районов города Ростова-на-Дону. В прошлом году летом, в августе было порядка 120 тысяч автомобилей в сутки зафиксировано», — сообщил директор Ростовского филиала ГК «Российские автомобильные дороги» **Дмитрий Рябов**.

Но положить асфальт это еще не значит «сделать современную дорогу». Необходимо создать инфраструктуру, соответствующую требованиям сегодняшнего дня. Задача эта зачастую не из простых, как видно хотя бы на примере авторазвязки, которая соединит морской порт Новороссийска и трассу М-4 «Дон». Протяженность развязки полтора километра, а сопутствующих коммуникаций надо в десятки раз больше.

«Масса коммуникаций: ливневая, связь, контактная. Одной связи 53 километра. Восемь видов канализации. Приходится все это увязывать», — говорит руководитель проекта организации «Стройрегион» Валерий Воловик.

И все это лишь малая часть масштабного плана по развитию транспортных коридоров «Север — Юг» и «Запад — Восток». Многие проекты имеют транснациональное значение, как, например, международный транспортный маршрут Европа — Западный Китай. Протяженность только по российской территории более двух тысяч километров.

Как идет работа по всем направлениям, а выделяется на это свыше шести триллионов рублей, обсудили сегодня на заседании президиума Совета при президенте России по стратегическому развитию и национальным проектам.

«Работа предстоит большая. Планируется расширить важнейшие транспортные магистрали. Сформировать более современную логистическую инфраструктуру, которая обеспечит транзит и экспорт, то есть морские и воздушные порты, автомобильные и железные дороги. Для нас важно, чтобы регионы были связаны единой транспортной сетью. Не должен стоять вопрос доступности. Налаженная транспортная инфраструктура — это еще и возможности для развития бизнеса и торговли, наращивания межрегиональных связей», — сказал премьер.

Но нацпроект — это не только автомобильное сообщение. Планируется развивать и морской (прежде всего грузовой) транспорт. Мощность портов должно увеличиться почти до полтора миллиардов тонн в год, из которых 80 миллионов тонн — Северный морской путь. В полтора раза возрастет пропускная способность Байкало-Амурской и Транссибирской железнодорожных магистралей. Станет намного больше регулярных пассажирских авиамаршрутов, самолеты будут летать из региона в регион, минуя Москву. «Задачи амбициозные», — подчеркнул премьер-министр.

Не менее амбициозен и другой нацпроект, который обсуждали сегодня на заседании, — «Цифровая экономика России».

«На реализацию всей программы "Цифровая экономика" до конца 2024 года понадобится свыше 1,6 трлн рублей. За шесть лет не менее 120 тысяч человек должны быть приняты в вузы на IT-специальности. А 10 миллионов человек должны пройти онлайн-курсы цифровой грамотности. Мы продолжим подключать к интернету все социально значимые объекты, в первую очередь те же самые школы, а также фельдшерско-акушерские пункты. Первые результаты должны быть к концу этого года», — сказал **Дмитрий Медведев**.

Дмитрий Медведев также сообщил, что утвердил госпрограмму комплексного развития сельских территорий.

«Это более 37 миллионов человек. Задача — приблизить уровень их жизни к городскому. В рамках государственной программы продолжим решать проблемы доступности медицинской помощи, социального обеспечения, образования. Будем заниматься жилищным строительством и благоустройством сельских территорий. Будут приниматься меры для поддержки занятости, развития инфраструктуры, я имею в виду дороги, прокладку водопроводов, газопроводов и развитие интернета. Все эти вопросы надо

решать, поскольку село здесь существенно отстает от города», — отметил глава правительства.

Программа рассчитана до 2025 года, на ее реализацию выделяется почти два с половиной триллиона рублей.

https://www.1tv.ru/news/2019-06-04/366346-dmitriy_medvedev_obsudil_natsproekty_s_prezidiumom_soveta_po_strategicheskomu_razvitiyu

ВЕСТИ ФИНАНС; 2019.06.04; МЕДВЕДЕВ: НОВАЯ ГОСПРОГРАММА БУДЕТ УЧИТЫВАТЬ ПОТРЕБНОСТИ КАЖДОЙ ДЕРЕВНИ

Дмитрий Медведев утвердил новую госпрограмму развития села. Об этом он заявил на заседании президиума Совета при президенте по стратегическому развитию и национальным проектам. По словам главы правительства, программа будет учитывать потребности каждой деревни и села. В таких населённых пунктах сейчас живут более 37 миллионов россиян. **Медведев** отметил, что село существенно отстаёт от города по уровню жизни и развитию инфраструктуры. Чтобы госпрограмма быстрее заработала премьер-министр поручил связать её с национальными проектами.

<https://www.vestifinance.ru/videos/48621>

ТВЦЕНТР; 2019.06.04; МЕДВЕДЕВ УТВЕРДИЛ НОВУЮ ГОСПРОГРАММУ РАЗВИТИЯ СЕЛА

Дмитрий Медведев утвердил госпрограмму по развитию сельских территорий. Об этом он заявил на заседании президиума Совета при президенте по стратегическому развитию и национальным проектам.

Программа рассчитана на период до 2025 года, передает "ТВ Центр".

Главная задача - повысить уровень жизни россиян. Это касается сферы медицинской помощи, социального обеспечения, образования, развития инфраструктуры, в том числе транспортной, а также расширения рынка труда. Изменения затронут 37 миллионов человек.

"Будем, конечно, заниматься и жилищным строительством, благоустройством сельских территорий. будут приниматься меры для поддержки занятости, развития инфраструктуры. Я имею в виду и дороги, и прокладку водоводов, газопроводов, и, конечно, развитие интернета. Все эти вопросы нужно решать, поскольку село здесь существенно отстает от города. В программу заложены весьма значительные средства. Это и федеральные средства, и средства внебюджетные. Средства регионов. Рассчитываем, что эти деньги изменят ситуацию в селах", - заявил **Дмитрий Медведев**.

<https://www.tvc.ru/news/show/id/161682/>

НТВ; 2019.06.04; МЕДВЕДЕВ ОБСУДИЛ С МИНИСТРАМИ ПРОБКИ, ЦИФРОВУЮ ГРАМОТНОСТЬ И РАЗВИТИЕ СЕЛА

Новую госпрограмму комплексного развития сельских территорий утвердил сегодня **Дмитрий Медведев**. Одна из ее главных целей — сохранить долю россиян, проживающих за пределами городов на уровне более четверти в общей численности населения страны.

Премьер-министр провел заседание президиума Совета по стратегическому развитию и национальным проектам. Правительство уточнило планы по развитию научной сферы, цифровой экономики и транспортной инфраструктуры.

Из 25 триллионов рублей, необходимых для нацпроектов в ближайшие пять лет, часть денег необходимо будет выделить и на новую федеральную программу — развитие сельских территорий. Об этом сегодня на совещании в Белом доме заявил премьер **Медведев** и уточнил, что статус отдельного еще одного национального проекта эта программа носить не будет, но должна быть увязана с расходами по всем остальным направлениям.

На этом же совещании утвердили и так называемый паспорт транспортной части плана модернизации инфраструктуры — то есть то, что должны построить к 2025 году и то, по

каким параметрам будут оценивать эффективность вложенных шести триллионов рублей. Например, пропускная способность Байкало-Амурской магистрали должна увеличиться в полтора раза. Кроме того, должен повыситься грузооборот российских портов, а также расширена сеть автодорог. Сам план модернизации состоит из сотен пунктов.

Например, еще один из них — продолжить ускорять движение на трассе М-4 Дон, одной из самых загруженных в период отпусков. Например, в Воронежской области магистраль строят в обход города Павловск, в этой точке поток часто упирается в пробку. Здесь появятся пять новых развязок и 27 мостов. На этой же трассе «пробковое место» хотят убрать и в районе города Аксай под Ростовом-на-Дону. Для этого в обход города планируют построить 36 километров.

В Белом доме сегодня обсудили и еще один нацпроект — цифровую экономику. На нее выделяют 1 триллион 600 миллиардов рублей. **Дмитрий Медведев** отметил, что один из важных пунктов — это подготовка специалистов для отрасли.

Детали паспортов нацпроектов обсуждали уже за закрытыми дверями. Всего сегодня коснулись трех разных направлений. В общей сложности они предусматривают затраты на ближайшие пять лет в размере 10 триллионов рублей.

<https://www.ntv.ru/novosti/2198844/>

ОТР; 2019.06.04; МЕДВЕДЕВ УТВЕРДИЛ НОВУЮ ГОСПРОГРАММУ РАЗВИТИЯ СЕЛЬСКИХ ТЕРРИТОРИЙ

Доступная медицина, образование и новые рабочие места - все эти цели по улучшению качества жизни в российских сёлах заложены в новой госпрограмме развития сельских территорий, которую утвердил **Дмитрий Медведев**, передает ОТР.

Глава правительства потребовал от кабмина увязать программу, рассчитанную до 2025 года, с реализацией национальных проектов. Обсуждали план модернизации магистральной инфраструктуры.

По словам **Медведева**, ключевые проекты в нём касаются развития транспортной системы страны: это и строительство автодорог и развитие воздушных, морских и железнодорожных перевозок.

Дмитрий Медведев, председатель правительства РФ: "К 2025 году необходимо сократить время перевозки контейнеров, в определённые параметры их ввести. В 1,5 раза мы планируем увеличить пропускную способность Байкало-Амурской и Транссибирской железнодорожных магистралей, будем создавать основу для развития высокоскоростного железнодорожного сообщения".

Ещё одной темой заседания стал нацпроект по развитию цифровой экономики. Члены правительства обсудили создание необходимой правовой базы, подготовку кадров и другие этапы реализации проекта. Он оценивается более, чем в 1,5 триллиона рублей, как минимум, триллион возьмут из федерального бюджета.

https://otr-online.ru/news/medvedev-utverdil-novuyu-gosprogrammu-razvitiya-selskih-territoriy-127471.html?utm_source=yxnews&utm_medium=desktop

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ВЛАДИМИР КУЗЬМИН; 2019.06.04; БЫТЬ НА УРОВНЕ; ДМИТРИЙ МЕДВЕДЕВ УТВЕРДИЛ ГОСПРОГРАММУ РАЗВИТИЯ СЕЛА

Госпрограмма комплексного развития сельских территорий утверждена премьер-министром **Дмитрием Медведевым**. Ее реализация направлена на улучшение условий жизни более 37 миллионов граждан.

"Программа рассчитана на период до 2025 года, охватывает весь спектр вопросов, которые касаются жителей села", - заявил **председатель** правительства во вторник на заседании президиума Совета при президенте РФ по стратегическому развитию и национальным проектам.

К основным целям госпрограммы отнесены сохранение доли сельского населения в общей численности населения страны на уровне не менее 25,3 процента, достижение соотношения среднемесячных располагаемых ресурсов сельского и городского домохозяйств до 80 процентов, повышение доли общей площади благоустроенных жилых

помещений в сельских населенных пунктах до 50 процентов. По многим показателям село сегодня существенно отстает от города, констатировал **Медведев**.

- Задача - приблизить уровень их жизни к городскому, - подчеркнул премьер-министр. - Продолжим решать проблемы доступности медицинской помощи, социального обеспечения, образования, будем заниматься жилищным строительством, будут приниматься меры для поддержки занятости и развития инфраструктуры. Я имею в виду и дороги, и прокладку водоводов, газопроводов, развитие интернета.

На мероприятия госпрограммы планируется направить 2,28 триллиона рублей, из федерального бюджета - 1 триллион 61 миллиард рублей. "Будет использоваться проектный подход, чтобы учитывать потребности каждого конкретного населенного пункта", - заверил **Дмитрий Медведев**.

Потребности всей страны в цифровизации на президиуме обсуждали, когда речь зашла о реализации соответствующей национальной программы. Расходы на нее - более 1,6 триллиона рублей. Средства пойдут на увеличение отечественных разработок в цифровых технологиях, подготовку кадров. "За шесть лет не менее 120 тысяч человек должны быть приняты в вузы на IT-специальности, а 10 миллионов человек должны пройти онлайн-курсы цифровой грамотности", - напомнил премьер.

Отдельным направлением работы станет создание современной цифровой образовательной среды в школах, университетах, подключение к интернету всех социально значимых объектов - школ, фельдшерско-акушерских пунктов. "Первые результаты должны быть к концу этого года", - обозначил глава кабинета министров сроки, в которые ждет результаты.

Еще большие средства правительство рассчитывает до конца 2024 года направить на мероприятия комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры. Федеральный бюджет выделит 3 триллиона рублей, всего же расходы составят не менее 6,3 триллиона.

"Для нас важно, чтобы регионы были связаны единой транспортной сетью. Не должен стоять вопрос доступности. Налаженная транспортная инфраструктура - это еще и возможности для развития бизнеса и торговли, наращивания межрегиональных связей", - пояснил **Медведев**. Для этого предстоит, например, заниматься строительством и модернизацией автомобильных дорог, увеличением мощности морских портов до 1,3 миллиарда тонн грузов, развитием Северного морского пути для перевозки 80 миллионов тонн.

Новые возможности для грузоперевозок должны появиться на железных дорогах, чтобы не только нарастить объем транзитных перевозок, но и сократить сроки доставки контейнеров между Западом и Востоком. "В 1,5 раза мы планируем увеличить пропускную способность Байкало-Амурской и Транссибирской железнодорожных магистралей, будем создавать основу для развития высокоскоростного железнодорожного сообщения", - указал премьер-министр.

<https://rg.ru/2019/06/04/medvedev-utverdil-gosprogrammu-razvitiia-selskih-territorij.html>

ТАСС; АННА ДЕМЕНТЬЕВА; 2019.06.05; ПЕРВЫЙ ЗАМГЛАВЫ ВЭБ.РФ: НАША ЦЕЛЬ — СТАТЬ ИНВЕСТБАНКОМ ДЛЯ ФИНАНСИРОВАНИЯ НАЦПРОЕКТОВ

Реализация национальных проектов и достижение национальных целей потребует привлечения большого объема частного капитала. Крупные инфраструктурные проекты, входящие в **Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры**, проекты, напрямую прописанные в нацпроектах, а также не входящие в них, но влияющие на достижение предусмотренных майским указом президента РФ показателей, не могут быть реализованы без использования внебюджетного финансирования.

В этой ситуации необходим государственный инвестиционный банк, который сможет не только финансировать проекты, но и структурировать соглашения, выступать организатором сделок для масштабных проектов и давать гарантии. Именно таким инвестбанком должен стать ВЭБ.РФ, рассказал в интервью порталу "Будущее России.

Национальные проекты", оператором которого выступает ТАСС, первый заместитель председателя ВЭБ.РФ — член Правления Николай Цехомский.

По его словам, майский указ и национальные проекты на 100% коррелируют с деятельностью ВЭБ.РФ.

"ВЭБ.РФ определил для себя три основных направления инвестирования — это инфраструктура, высокотехнологичная промышленность и экспорт, а также городская экономика. Естественно, наши возможности участия в проектах не безграничны, мы видим свою роль в большей степени как организатора — государственного инвестиционного банка, который помогает структурировать внебюджетное финансирование вокруг масштабных задач", — подчеркивает Цехомский.

Сейчас на рассмотрении госкорпорации около 150 проектов общей стоимостью более 12 трлн рублей — это все крупные проекты, которые могут быть профинансированы из внебюджетных источников. Со своей стороны, ВЭБ.РФ может инвестировать в них 3 трлн рублей.

Инструменты для привлечения партнеров

ВЭБ.РФ не может полностью брать на себя финансирование всех проектов, однако в арсенале у госкорпорации набор инструментов, позволяющих привлекать инвесторов. Одним из таких инструментов является Фабрика проектного финансирования — совместный проект Минэкономразвития и ВЭБ.РФ, который предусматривает финансирование проектов через инструмент синдицирования (когда участвуют несколько банков) по принципу "80 на 20", где 20% — собственные средства инициатора проекта, 80% — заемные средства, синдицированные через транши для снижения рисков участников проекта.

В прошлом году были одобрены три проекта для участия в фабрике. "Сейчас мы рассматриваем семь проектов общей суммой почти триллион рублей — это проекты в газохимической промышленности и инфраструктуре. По некоторым из них ожидаем одобрения в этом году, но раскрытие сделок происходит в соответствии с завершением этапов инвестиционного цикла — от трех до пяти лет (финансирование предоставляется несколькими траншами на различных этапах реализации проектов — прим. ред.)", — отмечает Цехомский

Сегодня у ВЭБ.РФ 15 банков-партнеров, которые могут финансировать проекты в рамках механизма синдикации с ВЭБ.РФ. "Безусловно, наиболее часто партнерами выступают крупные банки. У нас пока утверждено только три сделки, в них партнерами по синдикату выступают крупнейшие банки, но мы надеемся, что в будущем мы увидим в составе синдикатов и региональные банки", — говорит первый замглавы госкорпорации.

Для привлечения менее крупных банков можно было бы снизить минимальный размер сделок — сейчас на финансирование могут рассчитывать проекты объемом от 3 млрд рублей и окупаемостью до 20 лет. Дискуссии по этому вопросу ведутся постоянно, отмечает Цехомский.

ВЭБ.РФ рассчитывает привлекать региональные банки для совместного финансирования не только в рамках фабрики, подчеркивает Цехомский: "Когда мы сейчас говорим о региональных проектах, о концессиях, когда мы говорим о потребностях проектов в каких-то оборотных средствах, мы с удовольствием будем привлекать региональные банки".

Международное сотрудничество

Помимо российских партнеров, в проекты можно привлекать и зарубежное финансирование. "Сейчас мы имеем достаточно жесткие ограничения по большинству международных банков. Западных инвесторов сегодня, конечно, нет, но тем не менее мы традиционно работаем с финансовыми институтами на Ближнем Востоке, в Азии: это Китай, Япония и Корея", — говорит Цехомский.

При этом иностранные инвесторы не очень склонны вкладывать в проекты напрямую и хотят видеть посредника в лице государства или государственных институтов. В частности, крупным китайским банкам интересно инвестировать через ВЭБ.РФ — тогда российский институт будет брать на себя риски и сможет финансировать конкретные проекты. Второй вариант участия иностранных инвесторов в финансировании проектов —

это гарантии. В таком случае ВЭБ.РФ будет брать на себя только часть рисков по проектам.

"Мы традиционно работаем с китайскими банками, которые активно участвуют в российских проектах. Думаем, что и в новых наших крупных проектах в ближайшие годы мы тоже увидим китайских партнеров. В рамках межправительственной российско-китайской комиссии сформирован перечень инвестиционных проектов, которые представляют интерес для совместного финансирования российских и китайский финансовых институтов. ВЭБ.РФ активно участвует в рассмотрении проектов, в том числе включенных в данный перечень", — говорит Цехомский.

Он напомнил, что в прошлом году ВЭБ.РФ подписал с Государственным банком развития Китая ряд соглашений о возможности привлечения до 65 млрд юаней на реализацию совместных проектов. "Причем 10 млрд юаней из этого объема сейчас уже привлечены. В активной фазе переговоров — обсуждение выборок средств по новым проектам в рамках очередных траншей на сумму до 12 млрд юаней", — уточняет первый замглавы ВЭБ.РФ.

Партнерами ВЭБ.РФ могут выступить и японские институты. Например, JBIC (Банк Японии для международного сотрудничества), "который тоже заинтересован в проектах, в первую очередь на Дальнем Востоке".

"Сейчас дело за первыми конкретными сделками. Наши партнеры должны пройти определенные свои внутренние процедуры, оценить эффективность этих сделок и оценить режим санкций", — подчеркивает Цехомский.

Предприятия для экспорта

Участие ВЭБ.РФ в нацпроекте "Международная кооперация и экспорт" — это не только кредиты, выданные в целях поддержки экспорта. "Прямое отношение к увеличению экспорта имеют наши проекты в сфере промышленности. Например, проект по созданию нового лесохимического комплекса, продукция которого будет ориентирована на экспорт в страны Восточной и Юго-Восточной Азии", — отмечает Цехомский.

ВЭБ.РФ планирует наращивать свое участие и в создании новых предприятий. "Проекты в лесохимии, газохимии, металлургии, судостроении — все они влияют на реализацию целей национального проекта по международной кооперации и экспорту. На наш взгляд, это важнейшая череда сделок, и мы будем дальше наращивать роль ВЭБ.РФ в реализации подобных проектов. Мы видим, что там достаточно большая потребность в финансировании", — поясняет он.

Косвенно влиять на увеличение экспорта также будет строительство судов на верфи "Звезда", в финансировании которого ВЭБ.РФ принимает участие, считает первый замглавы госкорпорации.

Наблюдательный совет уже одобрил участие ВЭБ.РФ в проектах строительства шести судов. Это, в частности, два крупнотоннажных нефтяных танкера на сжиженном природном газе Aframax, которые позволят круглогодично вывозить нефть из районов со сложными ледовыми условиями, включая субарктические моря и российские порты Балтийского региона. Финансирование со стороны ВЭБ.РФ составит около 12,5 млрд рублей.

Также госкорпорация предоставит кредит на 18,4 млрд рублей на строительство нового танкера-челнока для передачи его в лизинг "Роснефтефлоту" (структура "Роснефти"). Судно будет транспортировать нефть и нефтепродукты в российских арктических водах из Варандейского терминала (Баренцево море) в порт Мурманск для дальнейшего экспорта.

На строительство трех танкеров для "Новатэка" будет выделено более 10 млрд рублей. Танкеры станут использоваться для перевозки светлых нефтепродуктов (нафты и керосина) в Балтийском море.

Финансирование этих проектов будет открыто уже в первом полугодии 2019 года.

При этом ВЭБ.РФ планирует расширить свое участие в строительстве судов на "Звезде". "Мы видим очень большой потенциал в этих проектах — это суда, которые будут поддерживать Арктику и фактически будут реализовывать важнейшие задачи по транспортировке нефтепродуктов и газопродуктов Российской Федерации по Северному морскому пути, — говорит Цехомский. — Думаю, что в течение года будет принято решение о расширении программы на "Звезде", но об объемах говорить пока рано — это

решение нашего наблюдательного совета, профильных министерств. Я считаю, что строить и строить нам еще суда. Это большое дело".

Городская среда и социальная сфера

Кроме того, ВЭБ.РФ заинтересован в проектах, связанных с городской средой. Обычно такие проекты напрямую не прописаны в нацпроектах, однако оказывают существенное влияние на качество городской среды.

Другим важным направлением является экология. Например, госкорпорация планирует участвовать в строительстве в Московской области четырех заводов по утилизации твердых коммунальных отходов и мусоросжиганию.

"Это коснется многих людей — в Московском регионе порядка 30% от всего мусора будет утилизироваться на этих заводах. Мы являемся активными участниками проекта, соорганизаторами финансирования, участвуем в капитале, младшем и старшем долге проекта. Это проект более чем на 150 млрд рублей, объем нашего участия пока обсуждается", — уточняет Цехомский.

Он также отметил образовательные проекты, реализуемые с ГК "Просвещение". "Это проекты строительства школ. Также мы рассматриваем возможность финансирования круглогодичных детских образовательно-оздоровительных комплексов федерального значения", — добавил зампред ВЭБ.РФ.

Кроме того, госкорпорация активно участвует и в проектах по здравоохранению, таких как создание центров ядерной медицины в ряде регионов.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/474267>

ТАСС; 2019.06.05; ВЭБ.РФ МОЖЕТ РАСШИРИТЬ ФИНАНСИРОВАНИЕ СТРОИТЕЛЬСТВА СУДОВ НА "ЗВЕЗДЕ"

Решение о расширении финансирования госкорпорацией "ВЭБ.РФ" строительства судов на "Звезде" может быть принято в этом году. Об этом в интервью portalу "Будущее России. Национальные проекты" сообщил первый заместитель председателя ВЭБ.РФ — член Правления Николай Цехомский.

"Мы видим очень большой потенциал в этих проектах - это суда, которые будут поддерживать Арктику и фактически будут реализовывать важнейшие задачи по транспортировке нефтепродуктов и газопродуктов Российской Федерации по Северному морскому пути, - сказал он. - Думаю, что в течение года будет принято решение о расширении программы на "Звезде", но об объемах говорить пока рано - это решение нашего наблюдательного совета, профильных министерств. Я считаю, что строить и строить нам еще суда. Это большое дело".

Наблюдательный совет ранее одобрил участие ВЭБ.РФ в проектах строительства шести судов. Финансирование этих проектов будет открыто уже в первом полугодии текущего года, рассказал Цехомский.

Речь идет о двух крупнотоннажных нефтяных танкерах класса Aframax (общий объем инвестиций составит до 12,5 млрд руб.), которые позволят круглогодично вывозить нефть из районов со сложными ледовыми условиями, включая субарктические моря и российские порты Балтийского региона.

Также одобрено финансирование строительства танкера-челнока (общий объем инвестиций составит до 18,4 млрд руб.). Он обеспечит транспортировку нефти и нефтепродуктов в российских арктических водах из Варандейского терминала (Баренцево море) в порт Мурманск для дальнейшего экспорта.

ВЭБ.РФ профинансирует и строительство трех танкеров для транспортировки нефтепродуктов и газового конденсата (общий объем инвестиций составит до 10,1 млрд руб.), которые будут использоваться для перевозки производимых "Новатэком" светлых нефтепродуктов (нафты и керосина) в Балтийском море.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/474655>

ПРАЙМ; 2019.06.04; АКИМОВ ПОРУЧИЛ ДО 15 ИЮНЯ ЗАВЕРШИТЬ ОБСУЖДЕНИЕ МОДЕЛИ КОНЦЕССИИ СУХОГРУЗНОГО РАЙОНА ТАМАНИ

Вице-премьер РФ Максим Акимов поручил ведомствам до 15 июня завершить обсуждение модели концессии сухогрузного района порта Тамань, сообщил РИА Новости представитель **вице-преьера РФ**.

"Проект требует дополнительной проработки. Минтранс, Минэкономразвития, ФАС и Аналитическому центру дано поручение до 15 июня завершить обсуждение организационно-правовой модели концессии по сухогрузному району порта Тамань", — сообщил представитель **Акимова**.

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.

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.

Проект создания сухогрузного района порта Тамань требует дополнительной доработки, и в ближайшее время он будет направлен для этого потенциальным инвесторам, сообщил РИА Новости в апреле руководитель аналитического центра при правительстве РФ Владислав Онищенко.

Старт строительству сухогрузного района 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.

https://1prime.ru/state_regulation/20190604/830038356.html

ТАСС; 2019.06.04; ОБЪЯВЛЕНЫ КОНКУРСЫ НА ПЛАНИРОВКУ ПЛАТНОЙ СКОРОСТНОЙ ТРАССЫ "МОСКВА - КАЗАНЬ"

Государственная компания "Российские автомобильные дороги" ("Автодор") объявила три конкурса на разработку проектов планировки нескольких участков платной трассы "Москва - Нижний Новгород - Казань". Общая стартовая стоимость составляет почти 1,7 млрд рублей, следует из тендерной документации, размещенной 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). Стартовая цена контракта - 630 млн рублей.

Начальная цена второго контракта составила 180 млн рублей, при этом участниками могут быть только субъекты малого и среднего предпринимательства. Конкурс рассчитан на планировку восьмого этапа (663-729 км) трассы.

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

Госкомпания "Автодор" является основным заказчиком проекта строительства трассы "Москва - Казань". Ранее министр транспорта РФ Евгений Дитрих сообщил, что **вице-премьер Максим Акимов** дал разрешение компании 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". По словам первого замминистра транспорта Иннокентия Алафинова, стоимость строительства трассы "Москва - Казань" составит около 550 млрд рублей.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/471189>

ТАСС; 2019.06.05; ИССЛЕДОВАНИЕ: НАЦПРОЕКТ "ЦИФРОВАЯ ЭКОНОМИКА" СТАЛ САМЫМ ИНТЕРЕСНЫМ ДЛЯ ИНОСТРАННЫХ СМИ; ЭКСПЕРТЫ ПРОАНАЛИЗИРОВАЛИ КОНТЕНТ ИЗ 100 ТЫС. НОВОСТНЫХ ИСТОЧНИКОВ НА 90 ЯЗЫКАХ ИЗ БОЛЕЕ ЧЕМ 200 СТРАН

Иностранные СМИ за год после публикации майского указа проявили наибольший интерес к таким российским нацпроектам как "Цифровая экономика", **Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры (КПМИ)**, "Образование" и "Наука". Публикации о России за рубежом касались развития Арктики, возможностей обучения в нашей стране, новостей в сфере науки и технологий. Об этом говорится в исследовании международной компании LexisNexis для портала "Будущее России. Национальные проекты".

Исследование проводилось с помощью инструмента LexisNexis Newsdesk - электронной библиотеки мировых СМИ. Был проанализирован контент из 100 тыс. новостных источников на 90 языках из более чем 200 стран.

"Результаты рейтинга демонстрируют устойчивый интерес зарубежной прессы к реализуемым в России национальным проектам в разных сферах. Мне было очень приятно увидеть на первых позициях рейтинга сферу образования и науки, так как мы тесно сотрудничаем с организациями данной сферы", - прокомментировал результаты исследования глава LexisNexis Russia Гандольфо Яконо.

Он отметил, что такая статистика говорит о развитии международного взаимодействия в образовательных программах между странами, в науке и технологиях космической отрасли и в сфере атомной энергетики.

Самые популярные за рубежом

Мониторинг СМИ проводился с мая 2018 года, когда был опубликован майский указ президента РФ. Количество публикаций по теме цифровой экономики России с мая 2018 года по май 2019 года составило 56 тысяч, что более чем в два раза превышает количество публикаций на тему КПМИ (2-е место, 25,9 тыс. публикаций) и нацпроекта "Образование" (3-е место, 24,1 тыс. публикаций).

Меньше всего в иностранной прессе упоминались нацпроекты "Демография" (558 публикаций), "Малое и среднее предпринимательство" (1 тыс.) и "Экология" (1,5 тыс.).

Большинство публикаций о нацпроектах в зарубежных СМИ носили нейтральных характер. Доля нейтральных новостей по разным проектам варьируется от 53% до 67%. Лидерами по доле позитивных новостей стали нацпроекты по производительности труда (40%), экологии (38%) и экспорту (37%). Наибольшая доля негативных материалов у нацпроекта "Цифровая экономика" - 19%, у этого же проекта и наименьшая доля позитивных новостей - 20%.

Ключевые темы

Как отмечают исследователи, цифровая экономика стала лидером по упоминаниям главным образом в связи со всплеском медийной активности из-за подготовки и принятия закона о суверенном Рунете. КПМИ же был интересен иностранным изданиям с точки зрения активности России в Арктике и обсуждения защиты Севморпути. Высокие показатели упоминаемости нацпроекта "Образование" обусловлены обилием обсуждаемых тем, таких как международное сотрудничество в сфере образования и обучение иностранцев в России.

Нацпроект "Наука" в зарубежных изданиях упоминался в основном в контексте развития российской науки и технологий в сфере атомной энергетики и космоса. Нацпроект "Культура" интересовал иностранных авторов с точки зрения перекрестного Года культуры Катара и России и тезиса "Россия - страна с богатой культурой". Тема условий декретного отпуска в России и влияния слабой демографии на позицию РФ на мировой арене вызывали интерес к нацпроекту "Демография". Нацпроект, посвященный здравоохранению, упоминался с точки зрения международного сотрудничества в этой сфере, а также в контексте позиции России в рейтинге стран БРИКС по здравоохранению. Нацпроект "Производительность труда и поддержка занятости" упоминался в иностранных источниках после встречи президента РФ Владимира Путина с северокорейским лидером Ким Чен Ыном, на которой обсуждался вопрос

трудоустройства в России тысяч граждан Северной Кореи. Экспортные отношения России со странами постсоветского пространства и экспортная деятельность "Ростеха" стимулировали интерес к экспортному нацпроекту. Нацпроект по МСП упоминался в контексте программ поддержки, предусмотренных в России, а также сотрудничества России и Азербайджана в этой сфере.

Дорожный нацпроект интересовал зарубежные СМИ с точки зрения реконструкции дорог, строительстве мостов, развязок. Нацпроект "Жильё и городская среда" упоминался в материалах о международном сотрудничестве в этой сфере и приоритетности задачи по созданию комфортной городской среды.

Редакция портала "Будущее России. Национальные проекты"

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/474995>

ТАСС; 2019.06.04; ВЛАСТИ ТАМБОВСКОЙ ОБЛАСТИ СИНХРОНИЗИРОВАЛИ ПРОГРАММЫ ПО РЕМОНТУ ДОРОГ И ИНФРАСТРУКТУРЫ

Программы ремонта дорог и коммунальной инфраструктуры в Тамбовской области синхронизированы для более качественной реализации нацпроектов, сообщил в субботу вице-губернатор региона Арсен Габуев в ходе пресс-тура по объектам дорожного строительства в Тамбове.

"Помимо того, что в этом году нам были доведены вовремя все лимиты, и мы своевременно приступили к дорожным работам, мы вдобавок еще синхронизировали все программы - как областные, так и федеральные в рамках нацпроекта "Безопасные и качественные автомобильные дороги". А то у нас как иногда получалось: дорогу построили, а потом начинали строить водопровод или менять канализацию, приходилось ломать, переделывать, а это, конечно, неправильно. Теперь повсеместно применяется комплексный подход", - сказал Габуев.

Он уточнил, что по каждому объекту строительства разработана дорожная карта, контроль за ходом работ будет осуществляться в еженедельном режиме. "Мы будем каждые выходные с представителями города и области, сотрудниками ГИБДД выезжать на дороги, которые строятся, ремонтируются, смотреть динамику, отмечать недостатки и просить подрядчиков об их моментальном устранении", - сказал вице-губернатор.

По его словам, в 2019 году в городской агломерации Тамбов намерены построить и отремонтировать более 100 км дорог, на эти цели из бюджетов всех уровней направят 1,6 млрд рублей, из которых более 670 млн рублей - средства нацпроекта. Завершить строительные работы на всех объектах подрядчики должны не позднее 15 октября.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/461629>

ТАСС; 2019.06.04; В МУРМАНСКОЙ ОБЛАСТИ НАПРАВЯТ БОЛЕЕ 63 МЛН РУБЛЕЙ НА РЕМОНТ МОСТА ЧЕРЕЗ КОЛЬСКИЙ ЗАЛИВ

Более 63 млн рублей направят на ремонт 2,5-километрового автомобильного моста через Кольский залив. Работы проведут для реализации задач нацпроекта "Безопасные и качественные автомобильные дороги", сообщили ТАСС в понедельник в региональном министерстве транспорта и дорожного хозяйства.

"Будет проведена замена асфальта на всем мосту, [финансирование] превысит 63 млн рублей", - сказал собеседник агентства.

Как сообщили ТАСС в пресс-службе заказчика ремонта, Мурманскавтодоре, согласно заключенному контракту, работы запланированы на июнь-июль 2019 года. Предыдущий ремонт построенного в 2005 году моста проводился четыре года назад. "На асфальтовом покрытии есть дефекты, некоторые разрушения. Для приведения в нормативное состояние требуется ремонт, будет заменено все покрытие", - уточнили в ведомстве.

По данным пресс-службы правительства региона, в 2019 году по нацпроекту планируется отремонтировать более 60 км дорог. Подрядчиками стали компании "Северстрой", "МДСК", УК "МДУ" и "Мурманавтодор". За время реализации нацпроекта регион направит на реконструкцию дорог и другие мероприятия транспортной сферы 7,5 млрд рублей.

По мосту через Кольский залив проходит федеральная трасса Р-21 "Кола", обеспечивая связь с пропускными пунктами на границе с Норвегией и Финляндией.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/468493>

ТАСС; 2019.06.04; ВЛАСТИ ВОЛГОГРАДА ОТРЕМОНТИРУЮТ ДОРОГУ В АЭРОПОРТ К 1 АВГУСТА

Поврежденные участки ведущей в аэропорт Волгограда региональной автодороги, которая является дублирующим участком федеральной трассы Р-22 "Каспий" Тамбов - Волгоград - Астрахань, будут отремонтированы до 1 августа этого года, на это по нацпроекту направлено порядка 120 млн рублей. Об этом во вторник ТАСС сообщила представитель комитета транспорта и дорожного хозяйства Волгоградской области Елена Михайловская. "Дорога от станции Качалинской до поселка Гумрак, вблизи которого находится аэропорт Волгограда, построена как дублер федеральной трассы в 1980-х годах и за время эксплуатации пришла к ненормативному состоянию. В этом году по нацпроекту "Безопасные и качественные дороги" будет отремонтировано два наиболее поврежденных участка, их общая длина 13 км, на это уже направлено около 120 млн рублей. Все работы планируется завершить до 1 августа", - сказала Михайловская.

Она уточнила, что за два предыдущих года было отремонтировано 15 км этой дороги, которая позволяет быстрее добираться в международный аэропорт Волгограда сельским жителям, а также обеспечивает перераспределение транспортных потоков для снижения нагрузки с федеральной трассы.

"Сейчас ремонтные работы в разгаре. Наиболее изношенное покрытие в районе хутора Степной специалисты "Волгоградавтодора" восстанавливают методом холодной регенерации, это позволяет практически строить новую дорогу на месте старой", - уточнила собеседник агентства.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/473015>

ТАСС; 2019.06.04; ПРОЕКТ СТРОИТЕЛЬСТВА МОСТА ЗА 800 МЛН РУБЛЕЙ ЧЕРЕЗ РЕКУ КАТУНЬ НА АЛТАЕ УДЕШЕВЯТ

Врио главы Республики Алтай Олег Хорохордин дал поручение профильному ведомству в регионе подготовить заявку на включение проекта моста через реку Катунь в Майминском районе в национальный проект "Безопасные и качественные автомобильные дороги". При этом ранее существовавший проект стоимостью порядка 800 млн рублей признан нецелесообразным, а его стоимость - завышенной, сообщили ТАСС во вторник в пресс-службе правительства региона.

"Первичная проектная стоимость моста составляла 800 млн рублей, однако это очень большие средства. Кроме того, экспертиза показала, что есть варианты удешевления проекта, стоимость которого была завышена минимум вдвое. Олег Хорохордин побывал в Майминском районе, осмотрел точку, где предполагается строительство, и дал поручение министерству регионального развития республики в оперативно подготовить заявку на включение объекта в нацпроект "Безопасные и качественные автомобильные дороги", - сказал собеседник агентства.

По данным пресс-службы правительства региона, во время рабочей поездки в Майминский район Хорохордин проинспектировал состояние старого моста, который соединяет два соседних региона - Алтайский край и Республику Алтай в районе сел Платово и Подгорное.

Старый подвесной мост был построен в 1989 году, экспертизы, которые были проведены в 2002 и 2013 годах, признали его аварийным, движение грузовиков там ограничено, но никаких ремонтов не было.

"Мост - насущная необходимость для Республики Алтай, в частности для жителей села Подгорное, где живут более 600 человек, и население растет. Проект будет пересмотрен, и с учетом реальных средств мы будем строить новый капитальный железобетонный мост недалеко от этого", - сообщили в пресс-службе со ссылкой на Хорохордина.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/473915>

ИНТЕРФАКС; 2019.06.04; СОВЛАДЕЛЕЦ S7 ФИЛЕВ ПОСТАВИЛ ВОПРОС О БЕЗОПАСНОСТИ SSJ-100

Совладелец группы S7 Владислав Филев публично поднял вопрос безопасности самолета Sukhoi Superjet 100.

Выступая на заседании подкомиссии по авиационной и космической деятельности РСПП во вторник, Филев, который возглавляет подкомиссию, обратился к **замглавы Минтранса РФ Александру Юрчику** с вопросом о расследовании авиаинцидента с SSJ-100 авиакомпании "Якутия" в октябре прошлого года: тот выкатился за пределы ВПП в Якутске, при этом была разрушена стойка шасси.

"Авиация - она же все равно прецедентна. И вот перед нами сидит коллега из "Аэрофлота" (летный директор Игорь Чалик - ИФ). И вы говорите про надежность "Аэрофлота", а мы говорим про безопасность. И во всем обвиняют летчиков... Мы нервничаем, потому что летчики начинают от нас уходить... Когда мы говорим про систему безопасности, просто маленькое замечание: так как официальных данных нет, у нас ходят слухи о том, что в рамках расследования якутского происшествия (при повреждении стоек шасси - ИФ) была течь из баков. **Александр Алексеевич**, можете вы прокомментировать?" - спросил Филев. Но вместо **Юрчика**, на вопрос стал отвечать замглавы Минпромторга РФ Олег Бочаров.

"Можно я как модератор дискуссии отвечу? Мы находимся с вами в тяжелой морально-этической ситуации - как было бы правильно на мой взгляд? Обычно во всех других странах участники авиаотрасли приходят и говорят: коллеги, граждане, это наши проблемы, мы все вместе виноваты, и мы все сами профессионально разберемся. И тогда люди успокаиваются. У нас принято пока не так", - сказал Бочаров.

"У меня есть предложение, - добавил Бочаров. - У нас завтра будет первый отчет МАКа (по расследованию катастрофы с SSJ-100 "Аэрофлота" 5 мая - ИФ), с учетом того, что здесь все сидят профессионалы, просил бы этически обойти этот вопрос, и считаю, что до официального опубликования итогов любое наше публичное высказывание (помешает расследованию - ИФ)", - сказал Бочаров.

"В том числе и по Якутску?" - уточнил у Бочарова Филев.

"В том числе и по Якутску - это связанные вещи, - заявил на это Бочаров. - Давайтеждемся официальных итогов. И там (по Якутску - ИФ) нет официальных итогов, вы это прекрасно знаете, и здесь (по катастрофе в "Шереметьево" - ИФ) нет официальных итогов".

В беседе с журналистами после заседания Филев заявил: несмотря на то, что у него есть "свое мнение" по поводу авиапроисшествия в "Шереметьево", он хотел бы получить от регуляторов его объективное расследование.

"Я не поднимал вопрос безопасности SSJ-100, я поднял вопрос закрытости информации - о том, что открытость информации является основой доверия (...) Вы понимаете, "Аэрофлот" (МОЕХ: AFLT) мне конкурент, но я хочу верить, что у нас в правительстве работают честные люди, которые честно сделают свою работу (...) У летчиков нет доверия, что будут расследовать честно", - сказал Филев.

9 октября SSJ-100 авиакомпании "Якутия", выполнявший пассажирский рейс Улан-Удэ - Якутск, выкатился за пределы взлетно-посадочной полосы якутского аэропорта, на борту находились 91 пассажир и 5 членов экипажа. После посадки самолета в условиях гололеда он выкатился за пределы рабочей части ВПП на расстояние около 250 м на ее реконструируемый участок. При движении по нерабочей части летного поля разрушились основные опоры шасси, были повреждены силовые элементы планера. Никто не пострадал.

5 мая следовавший из Москвы в Мурманск SSJ-100 "Аэрофлота" вернулся в "Шереметьево", где совершил аварийную посадку и загорелся. Жертвами катастрофы стали 41 человек из находившихся на борту 78 человек. В рамках расследования трагедии рассматриваются версии об ошибке пилотирования, отказе техники, погодных условиях и другие.

РБК; АННА ТРУНИНА, ТИМОФЕЙ ДЗЯДКО, МАРИЯ КОКОРЕВА; 2019.06.04; ВЛАДЕЛЕЦ S7 ПОПРОСИЛ ПРОВЕРИТЬ БЕЗОПАСНОСТЬ SUPERJET

МИНТРАНС ОТЛОЖИЛ ДЕЛО ДО ЗАВЕРШЕНИЯ РАССЛЕДОВАНИЯ ТРАГЕДИИ В ШЕРЕМЕТЬЕВО

Совладелец крупнейшей частной авиагруппы S7 Владислав Филев на заседании подкомиссии по авиационной и космической деятельности Российского союза промышленников и предпринимателей (РСПП) попросил проверить безопасность самолета Sukhoi Superjet 100. Об этом сообщает «Интерфакс». «Да, действительно, Владислав Филев задал этот вопрос», — подтвердила РБК представитель S7.

Филев напомнил об инциденте с SSJ100 авиакомпании «Якутия» в октябре прошлого года, когда следовавший из Улан-Удэ в Якутск самолет выкатился за пределы взлетно-посадочной полосы в Якутске, после чего у него подломились основные опоры шасси. На борту в этот момент находился 91 человек, никто не пострадал. Филев отметил, что авиация «все равно прецедентна», и обратился к замглавы Минтранса Александру Юрчику с вопросом: «Когда мы говорим про систему безопасности, просто маленькое замечание: так как официальных данных нет, у нас ходят слухи о том, что в рамках расследования якутского происшествия [при повреждении стоек шасси] была [установлена] течь из баков. Александр Алексеевич [Юрчик], можете вы прокомментировать?»

Вместо заместителя министра ответил замглавы Минпромторга Олег Бочаров, который был модератором дискуссии. «У меня есть предложение. У нас завтра будет первый отчет МАКа [о расследовании катастрофы SSJ100, которая произошла в Шереметьево 5 мая], с учетом того что здесь все сидят профессионалы, просил бы этически обойти этот вопрос и считаю, что до официального опубликования итогов любое наше публичное высказывание [помешает расследованию]», — сказал он.

Филев уточнил, будет ли затронута в том числе ситуация в Якутске. Бочаров ответил, что инцидент в Якутске и авиакатастрофа в Шереметьево — это связанные вещи. Больше на заседании тема SSJ не обсуждалась, сказала РБК представитель S7.

В пресс-службах компании «Гражданские самолеты Сухого» (производитель SSJ-100), Минтранса и Минпромторга отказались от комментариев.

Расследованием крушения пассажирского самолета SSJ100 «Аэрофлота», который, совершая рейс Москва — Мурманск, экстренно приземлился в Шереметьево и загорелся, занимается Межгосударственный авиационный комитет (МАК) и Бюро по расследованию и анализу безопасности гражданской авиации Франции. Бюро выступает в качестве технического консультанта, поскольку разрабатывало двигатель для SSJ100.

По данным источников РБК, следователи выяснили, что экипаж SSJ100 допустил ошибки во время полета, а именно не выключил двигатели после посадки. Также в кабине было открыто окно, что могло косвенно повлиять на распространение огня.

Опасения рынка

В парке S7 пока нет самолетов SSJ-100: у авиакомпании только иностранная техника — 58 лайнеров Airbus, 23 Boeing и 17 Embraer. Однако в феврале прошлого года стало известно, что перевозчик разместил предварительную заявку на закупку 100 лайнеров SSJ100 вместимостью 75 кресел (базовая — 98 кресел).

Вряд ли заявление совладельца S7 может повлиять на ход расследования катастрофы в Шереметьево, отмечает заместитель директора рейтингового агентства АКРА Александр Гущин. «Эти слова скорее отражают опасения рынка. У многих компаний были сложности с эксплуатацией SSJ (часто ломается и долго ждать комплектующие), теперь к ним добавились вопросы по безопасности», — указывает он. Однако до завершения расследования государство вряд ли пойдет на приостановку полетов SSJ и другие радикальные меры в отношении всего проекта российского самолета, добавляет Гущин. За последний год с SSJ помимо Шереметьево было не меньше шести аварий: у лайнера были проблемы с гидравликой, трескалось стекло, а также ломалось шасси.

В конце мая Ассоциация эксплуатантов воздушного транспорта (АЭВТ), куда входит более 20 авиакомпаний и авиапредприятий, обратилась в Минтранс с просьбой организовать проверку систем Sukhoi Superjet 100 на соответствие сертификационным требованиям.

Ведущий эксперт МАКа Владимир Кофман называл предварительной версией случившегося в Шереметьево не техническую неисправность лайнера, а «грубую посадку», то есть действия пилотов. В «Аэрофлоте» ответили на это, что расследование продолжается, «поэтому любые заключения и выводы о причинах катастрофы, пусть даже и косвенные, недопустимы».

29 мая губернатор Хабаровского края Сергей Фургал также заявил, что причиной трагедии в Шереметьево стал на «100% человеческий фактор», а «лайнер был в идеальном техническом состоянии». Глава региона ссылаясь на «официальное техническое заключение» о причинах происшествия. «Аэрофлот» обвинил чиновника в давлении на следствие и потребовал опровержения.

<https://www.rbc.ru/society/04/06/2019/5cf644d09a7947bf32983de4>

ТАСС; 2019.06.04; ИСТОЧНИК: МАК ПОДГОТОВИЛ ПРОМЕЖУТОЧНЫЙ ОТЧЕТ ПО КАТАСТРОФЕ В ШЕРЕМЕТЬЕВО

Эксперты Межгосударственного авиационного комитета (МАК) подготовили промежуточный доклад по расследованию катастрофы самолета Sukhoi Superjet 100 в Шереметьево. Об этом ТАСС сообщил источник в авиационных кругах.

"Промежуточный отчет подготовлен опытнейшими специалистами по расследованию авиакатастроф МАК. Он включает в себя анализ полета, состояние воздушного судна, описание действий экипажа, наземных служб, аварийно-спасательных и пожарных команд", - сказал собеседник агентства.

Источник добавил, что в отчете МАК также будут отражены оперативные рекомендации по безопасности полетов. По словам собеседника агентства, предварительный отчет комиссии подготовлен в 30-дневный срок в соответствии с Приложением 13 к Конвенции о международной гражданской авиации.

<https://tass.ru/proisshestiya/6508539>

ИНТЕРФАКС; 2019.06.04; СРОК ПОДГОТОВКИ ПРЕДВАРИТЕЛЬНОГО ОТЧЕТА МАК О КАТАСТРОФЕ SSJ-100 ИСТЕКАЕТ 5 ИЮНЯ

Межгосударственный авиационный комитет (МАК) завершает подготовку предварительного отчета о катастрофе Superjet-100 в "Шереметьево", он может быть обнародован 5 июня, сообщил "Интерфаксу" источник, знакомый с ходом расследования.

"Подготовка предварительного отчета почти завершена, он содержит порядка 100 страниц: текст, фотографии и схемы. Предполагается, что он будет опубликован в соответствии с правилами в 30-дневный срок после катастрофы - 5 июня", - сказал источник.

При этом документ не будет содержать указаний на вину конкретных лиц.

"В отчете последовательно описывается ход событий, включая метеоусловия, параметры работы авионики и механики самолета, полученные при расшифровке параметрического самописца, а также реконструированные по результатам дешифровки, в том числе речевого самописца, действия пилотов. Однако отчет не указывает на виновных в катастрофе лиц и не содержит выводов о ее причинах", - сказал источник.

ИНТЕРФАКС; 2019.06.04; РОСАВИАЦИЯ ДОЛЖНА ДО КОНЦА ГОДА ДОРАСПРЕДЕЛИТЬ 3,5 МЛРД РУБ. НА СТРОИТЕЛЬСТВО АЭРОПОРТОВ

Росавиация должна до 25 декабря 2019 года дораспределить 3,5 млрд руб. на строительство ряда аэропортов РФ, свидетельствует распоряжение правительства, опубликованное на портале правовой информации во вторник.

"Росавиации обеспечить не позднее 25 декабря 2019 года завершение расчетов по неисполненным обязательствам 2018 года в размере 3,451 млрд руб., предусмотренным государственными контрактами (...)", - говорится в распоряжении.

Речь идет о контрактах на строительство и реконструкцию аэродромных объектов "Шереметьево", "Домодедово", "Стригино" (Нижний Новгород), "Курумоч" (Самара), аэропортов Якутска, Улан-Удэ, Охотска и др.

ИНТЕРФАКС; 2019.06.04; "РЖД ЛОГИСТИКА" И SINOTRANS БУДУТ РАЗВИВАТЬ КОНТЕЙНЕРНЫЙ ТРАНЗИТ ИЗ КНР В ЕС

"Дочка" ОАО "Российские железные дороги" - АО "РЖД Логистика" (РЖДЛ) - и китайская Sinotrans планируют заниматься организацией транзитных контейнерных перевозок через РФ в сообщении из Китая в Европу.

Согласно сообщению РЖДЛ, соответствующие договоренности зафиксированы в соглашении о стратегическом сотрудничестве.

Документ предполагает долгосрочное партнерство сторон в сфере грузовых ж/д перевозок, в частности - отправку контейнерных поездов в ЕС из китайских провинций, в которых присутствуют представительства Sinotrans, в том числе из Циндао, Чанши, Шилуна, Шеньяна и других. Также компании договорились о взаимодействии по отправке таких составов в обратном направлении - из Европы в Китай.

"РЖД Логистика" будет предоставлять вагоны для сервисов и оперировать поездами на пространстве колеи "1520" и в Европе, а также - способствовать привлечению грузов. Китайская сторона обеспечит логистические услуги на своей территории, будет помогать грузоотправителям получать экспортные субсидии. Кроме того, стороны рассмотрят возможность совместных инвестиций в развитие терминальных комплексов, которые помогут увеличить объем перевозок между Китаем и Европой.

"Сотрудничество с Sinotrans открывает для нас новые перспективы для привлечения новых грузоотправителей из Китая и Европы на международный транспортный коридор "Восток-Запад". (Кроме того - ИФ) партнерство с Sinotrans усилит присутствие холдинга РЖД на евроазиатском логистическом рынке", - отметил гендиректор компании Вячеслав Валентик, слова которого приводятся в сообщении.

"РЖД Логистика" обеспечивает перевозку, хранение и экспедирование грузов, занимается комплексным логистическим обслуживанием промышленных предприятий, а также перевозками мелких партий груза. Имеет более трех десятков филиалов и обособленных подразделений, пять "дочек" и совместных предприятий в Европе и Азии. На 100% принадлежит РЖД.

Sinotrans - одна из крупнейших логистических компаний Китая. Предоставляет комплексные логистические услуги на территории Китая и по всему миру. Контейнерные перевозки выполняются морским, воздушным и автомобильным транспортом.

ИНТЕРФАКС; 2019.06.04; ВЛАДЕЛЬЦЫ UTLC ERA ЗАКРЕПИЛИ ПАРИТЕТ УПРАВЛЕНИЯ В АКЦИОНЕРНОМ СОГЛАШЕНИИ

Владельцы АО "Объединенная транспортно-логистическая компания - Евразийский железнодорожный альянс" (United Transport and Logistics Company Eurasian Rail Alliance, UTLC ERA) заключили акционерное соглашение, говорится в сообщении одного из соучредителей совместного предприятия - ОАО "Российские железные дороги".

"В частности, согласно документу, управление осуществляется на паритетных началах. Каждый акционер имеет право делегировать в совет директоров АО двух своих представителей", - отмечает монополия. Соглашение призвано "обеспечить баланс интересов акционеров и создать условия для эффективного функционирования" СП.

Стороны назвали UTLC ERA "эффективным проектом", отметив весомый вклад компании в развитие транзитных контейнерных ж/д перевозок между Китаем и Европой. "Если в 2015 г. в рамках проекта перевезено 47,6 тыс. TEU, то в 2018 г. - (более - ИФ) 280 тыс. TEU. В планах на текущий год также заложен рост перевозок", - отмечают РЖД.

Акционерное соглашение также определяет новые положения дивидендной политики, порядок ротации должности председателя совета директоров, механизм разрешения конфликтных ситуаций в процессе принятия управленческих решений, добавляет в своем сообщении совместное предприятие. Кроме того, документ "закрепляет намерение железных дорог России, Казахстана и Беларуси продолжить интеграцию транзитных ж/д перевозок по территории Евразийского экономического союза" (ЕАЭС).

"На правовом пространстве ЕАЭС акционерное соглашение - довольно новаторский документ, но в международном корпоративном праве он уже давно считается обязательной нормой, устанавливающей основные правила взаимодействия между

акционерами. Ранее UTLC ERA в своей работе руководствовалась уставом, а также федеральным законом "Об АО" и положениями о внутренних органах управления. Основная цель документа - обеспечить согласованность действий и намерений акционеров, а также соблюдение их интересов", - отметил президент СП Алексей Гром, слова которого приводятся в сообщении компании.

UTLC ERA - правопреемник АО "Объединенная транспортно-логистическая компания" (ОТЛК). Акционерный капитал паритетно разделен между "Российскими железными дорогами", ГО "Белорусская железная дорога" и АО "Национальная компания "Казахстан темир жолы" (Казахстанские железные дороги).

ОТЛК была учреждена железными дорогами РФ, Казахстана и Белоруссии в 2014 г. для развития транзитных перевозок между Европой и Китаем. РЖД должны были передать компании 50% + 2 акции ПАО "Трансконтейнер" (МОЕХ: TRCN) и 100% минус 1 акцию АО "РЖД Логистика". Казахстан должен был внести в капитал СП контейнерного оператора "Кедентранссервис" и логистического "Казтранссервис", а также фитинговые платформы и терминалы на пограничных с Китаем Достыке и Алтынколе; Белоруссия - обеспечить контроль над терминалами в Бресте.

Однако свой вклад сделали только "Российские железные дороги", получив 99,84% совместного предприятия, а ее партнеры, сделавшие взнос в размере 32,7 млн руб. - по 0,08%. В 2015 г. было решено строить СП по модели asset light (без активов), вернув РЖД "Трансконтейнер" и РЖДЛ. Реорганизация была завершена в апреле 2018 г.

ИНТЕРФАКС; 2019.06.04; FESCO ЗАПУСКАЕТ РЕГУЛЯРНЫЙ КОНТЕЙНЕРНЫЙ СЕРВИС В СООБЩЕНИИ С КУРИЛАМИ ЧЕРЕЗ ВМТП

Транспортная группа FESCO (головная компания - ПАО "Дальневосточное морское пароходство" (МОЕХ: FESH)) запускает контейнерный сервис для доставки грузов на Курильские острова через Владивостокский морской торговый порт (ВМТП), сообщает пресс-служба группы.

"Интермодальный сервис включает в себя железнодорожную доставку регулярными ускоренными поездами FESCO из Москвы, Санкт-Петербурга, Екатеринбурга, Новосибирска, Красноярска, Хабаровска во Владивосток, обработку в порту и морскую транспортировку на острова Кунашир, Шикотан и Итуруп", - говорится в сообщении.

Суда будут отправляться из ВМТП один раз в две недели, в дальнейшем запланирован переход на еженедельное расписание. Отправки можно осуществлять как в контейнерах FESCO, так и в контейнерах грузоотправителей.

Группа отметит, что в будущем возможна организация обратной отправки грузов с Курил во Владивосток и в страны Азии.

FESCO - один из крупнейших в России собственников и операторов портовой инфраструктуры с интегрированным железнодорожным и логистическим бизнесом, преимущественно сфокусированным на интермодальных перевозках контейнерных грузов. Группе принадлежат ПАО "Владивостокский морской торговый порт (ВМТП)", железнодорожный оператор "Трансгарант", 75% минус 1 акция акций оператора фитинговых платформ "Русская тройка". В управлении FESCO находится порядка 40 тыс. контейнеров. Флот группы включает 22 транспортных судна.

Зиявудин Магомедов владеет 32,5% акций головной компании холдинга FESCO - ПАО "Дальневосточное морское пароходство", 23,8% - у GHP Group, 17,4% - у TPG.

ИНТЕРФАКС; 2019.06.04; ПУТИН И СИ ЦЗИНЬПИН НА ПЕРЕГОВОРАХ В МОСКВЕ ОБСУДЯТ СЕВЕРНУЮ КОРЕЮ, СИРИЮ И СВПД

Лидеры России и Китая Владимир Путин и Си Цзиньпин в среду проведут переговоры в Кремле.

Государственный визит Си Цзиньпина приурочен к 70-летию установления дипломатических связей между Россией и Китаем. Программа председателя КНР начнется в Москве. В четверг председатель КНР отправится в Санкт-Петербург, где примет участие в Петербургском международном экономическом форуме.

Как рассказал ранее журналистам помощник президента Юрий Ушаков, переговоры сначала пройдут в узком составе, а затем с участием делегаций.

Во встрече в расширенном формате примут участие сопредседатели пяти межправительственных комиссий: первый вице-премьер - министр финансов Антон Силуанов, вице-премьеры Юрий Трутнев, Максим Акимов, Дмитрий Козак и Татьяна Голикова.

Также в российской делегации будут представлены главы ряда министерств и руководители крупнейших компаний. В частности, в переговорах примут участие глава РФПИ Кирилл Дмитриев, глава РЖД Олег Белозеров, глава "Росатома" Алексей Лихачев, глава "Газпрома" (МОЕХ: GAZP) Алексей Миллер, глава "НОВАТЭК" (МОЕХ: NVTK) Леонид Михельсон, глава "Роскосмоса" Дмитрий Рогозин, глава "Роснефти" (МОЕХ: ROSN) Игорь Сечин, бизнесмен Геннадий Тимченко, уполномоченный при президенте по защите прав предпринимателей Борис Титов, глава ВЭБа Игорь Шувалов.

Как ожидается, лидеры обсудят двусторонние отношения, укрепление торгово-экономического сотрудничества. По словам Ушакова, будет затронута и тема энергетики, промышленной кооперации, космоса. Он рассказал, что будет обсуждаться совместный проект строительства широкофюзеляжного дальнемагистрального самолета и тяжелого вертолета.

Путин и Си Цзиньпин обсудят и актуальные международные вопросы. Ушаков рассказал, что лидеры поговорят о ситуации на Корейском полуострове с учетом прошедшей встречи Путина и лидера КНДР Ким Чен Ына.

Лидеры также обменяются мнениями по ситуации вокруг ядерной сделки с Ираном. Ушаков подчеркнул, что Россия и Китай считают СВПД эффективным инструментом по обеспечению мирного характера иранской ядерной программы.

"Нужно чтобы этот важнейший документ работал и дальше", - подчеркнул он.

Лидеры РФ и КНР также обсудят сирийское урегулирование, ситуацию в Венесуэле и сотрудничество в Азиатско-Тихоокеанском регионе, а также отношения России и Китая с крупнейшими западными державами, включая США.

Ушаков рассказал, что по итогам переговоров будет подписано совместное заявление лидеров о развитии отношений всеобъемлющего партнерства и стратегического взаимодействия, вступающих в новую эпоху, а также заявление об укреплении стратегической стабильности в современную эпоху.

Всего, как ожидается, будет подписано порядка 30 межправительственных и коммерческих документов.

По итогам переговоров лидеры выступят с заявлением для прессы, а затем примут участие в государственном приеме в честь Си Цзиньпина в Грановитой палате и обменяются официальными тостами.

После этого Путин и Си Цзиньпин ознакомятся с образцами продукции китайского автомобильного концерна, который откроется в Тульской области. По словам Ушакова, в дворцовом дворике Кремля будут представлены два внедорожника.

Ушаков рассказал, что затем лидеры примут участие в церемонии передачи Московскому зоопарку двух больших панд.

"Это животное - национальный символ Китая. Наши гости придают этому мероприятию большое значение. Открывается специальный павильон для этих панд в нашем Московском зоопарке. Руководители (стран) будут присутствовать на церемонии", - сказал Ушаков.

Вечером Путин и Си Цзиньпин посетят Большой театр, где состоится торжественный вечер, посвященный годовщине установления дипломатических отношений.

ИНТЕРФАКС; 2019.06.04; РФПИ МОЖЕТ ОБЪЯВИТЬ ОБ ИНВЕСТИЦИЯХ В "НЕФТЕТРАНССЕРВИС" СОВМЕСТНО С ФОНДАМИ АЗИИ И БЛИЖНЕГО ВОСТОКА - ИСТОЧНИК

Российский фонд прямых инвестиций (РФПИ) планирует объявить о совместных инвестициях с инвестиционными фондами Ближнего Востока и Азии в железнодорожного

оператора "Нефтетранссервис" (НТС), сообщил "Интерфаксу" источник, знакомый с обсуждением вопроса.

Стороны планируют подписать соответствующее соглашение в ходе Петербургского экономического форума.

Источник "Интерфакса" не уточнил, какие именно страны инвестируют вместе с РФПИ в "Нефтетранссервис". Обычно в Петербург приезжают руководители практически всех крупнейших суверенных фондов Ближнего Востока и Азии, которые участвуют в традиционном ужине с президентом Владимиром Путиным на полях форума (РФПИ организует его и в этот раз).

В этом году во встрече, которая пройдет 6 июня, примут участие представители инвестфондов из почти 20 стран, в том числе Германии, Франции, Японии, Китая, Саудовской Аравии, Южной Кореи, Италии, сообщил журналистам во вторник помощник президента Юрий Ушаков. По словам генерального директора РФПИ Кирилла Дмитриева, участники встречи, приглашенные РФПИ, в совокупности управляют активами на сумму \$15 трлн.

О планах инвестиций РФПИ в секторе железнодорожных перевозок вместе с иностранными партнерами Дмитриев сообщил еще в январе. "Мы проинвестируем с нашими партнерами несколько сотен миллионов долларов в развитие одного из крупнейших российских железнодорожных операторов, который входит в "топ-5". Мы считаем, что сейчас сектор перевозок активно растет. Это показывают, в том числе, и мощные результаты ОАО "Российские железные дороги". Это будет наша первая инвестиция именно в сектор железнодорожных операторов", - сказал тогда глава РФПИ. В феврале он уточнил, что фонд планирует инвестиции в российского ж/д оператора в партнерстве с арабскими инвесторами, претендуя на миноритарный пакет.

Объявить о планах по инвестициям в железнодорожного оператора РФПИ планирует в рамках ПМЭФ, сказал Дмитриев на этой неделе.

Представитель РФПИ от комментариев отказался.

В первом полугодии 2013 года "Нефтетранссервис" планировал провести IPO на LSE, но тогда сделка не состоялась.

"Нефтетранссервис" занимается ж/д перевозками грузов, фокусируется на транспортировке нефти и нефтепродуктов, сыпучих грузов, а также в танк-контейнерах. В управлении - около 66,5 тыс. вагонов (включая более 37 тыс. полувагонов и свыше 29 тыс. нефтебензиновых цистерн), а также 35 локомотивов. Также в числе активов НТС - промывочно-пропарочные мощности в Саратовской области и Хабаровском крае, завод по ремонту подвижного состава в Самарской области, депо в Рязани. Компанию контролируют братья Вячеслав и Вадим Аминовы, Алексей Лихтенфельд.

ИНТЕРФАКС; 2019.06.04; TOTAL ОБЪЯВИЛА ФОРС-МАЖОР НА ПОСТАВКИ АВИАТОПЛИВА С НПЗ В ГЕРМАНИИ ИЗ-ЗА ПРОБЛЕМ НА "ДРУЖБЕ"

Французская Total объявила форс-мажор на поставки авиационного топлива с НПЗ в немецком городе Лойна в связи с приостановкой поставок нефти по трубопроводу "Дружба" из России в прошлом месяце.

Речь идет только об авиационном топливе, сообщает агентство Bloomberg со ссылкой на заявление компании.

НПЗ Total работает с пониженной производительностью, используя свои запасы сырья, а также нефть, поставляемую из Гданьска, отмечают в компании.

Total еще 29 мая заявила, что мощности ее НПЗ в Лойне задействованы лишь на 50% из-за последствий инцидента с поставками загрязненной нефти по магистральному трубопроводу "Дружба" из России.

КОММЕРСАНТЪ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА, ВЛАДИСЛАВ НОВЫЙ И АНАТОЛИЙ КОСТЫРЕВ; 2019.06.05; «НЕ ВСЕ ПРИВЕТСТВУЮТ ЧАСТНЫХ ИНВЕСТОРОВ»; ГЛАВА РФПИ КИРИЛЛ ДМИТРИЕВ О НОВЫХ СДЕЛКАХ, КИТАЙСКИХ ТОВАРИЩАХ И АРАБСКИХ ПРИНЦАХ

Российский фонд прямых инвестиций (РФПИ) планирует в рамках грядущего Петербургского экономического форума подписать соглашения на несколько сотен миллиардов рублей. О том, какие сделки фонд планирует заключить, в сотрудничестве с бизнесом в Китае и на Ближнем Востоке, а также роли в привлечении инвестиций в нацпроекты “Ъ” рассказал генеральный директор РФПИ Кирилл Дмитриев.

— О каких сделках вы собираетесь объявить на ПМЭФ?

— Во-первых, по нашему приглашению в форуме примут участие инвесторы с рекордной суммой средств под управлением более \$15 трлн, они будут присутствовать на встрече с президентом Владимиром Путиным. Встреча крайне важна, и главной темой будет обсуждение инвестиций в национальные проекты. Это не просто теоретическая история — инвесторы будут делиться опытом реализации нацпроектов в своих странах, тем, какие проекты они уже реализовали с РФПИ и как они планируют участвовать в российских нацпроектах.

Мы подпишем более десяти соглашений на сотни миллиардов рублей, в том числе с такими странами, как Италия, Германия, Китай, Япония, Турция, ОАЭ и Саудовская Аравия. Что можем сейчас объявить — это, безусловно, финализация соглашения с AliExpress. Мы финализировали инвестицию в «Нефтетранссервис», который входит в число четырех крупнейших операторов подвижного состава в России. На ПМЭФ объявим об инвестициях в него совместно с ближневосточным инвестором. И мы видим, что этот сектор активно развивается. Объявим об инвестициях с компанией Inalca — это итальянская компания, работающая в агросекторе.

— Какой пакет покупаете в «Нефтетранссервисе»?

— Миноритарный, крупный миноритарный.

— Что за проект с Inalca?

— Inalca — дочерняя компания группы Cremonini по развитию их предприятия «Оренбиф» в Оренбургской области. Совместно с итальянцами мы инвестируем в строительство откормочных площадок в Башкирии для расширения производства на действующем заводе компании в области.

— На днях стало известно, что инвестфонд Baring Vostok попросил отпустить Майкла Калви на ПМЭФ. Как вы считаете, отразится ли скандал вокруг фонда на инвестиционном климате, в том числе во время форума?

— По Baring Vostok я выступал с ходатайством о том, что надо смягчить меру пресечения. И о том, что мы всегда знали и Baring Vostok, и Майка Калви как крайне этичных успешных инвесторов на российском рынке.

Безусловно, эта история затрагивает и инвестиционный климат в России, и отношение к стране десятков институциональных инвесторов Baring Vostok из других стран, которые являются ведущими фондами.

— Вам предлагали стать медиатором в конфликте, памятуя ваше успешное участие в примирении «Роснефти» и АФК «Система». Вы согласились?

— Все, что я могу сказать, — мы, безусловно, всячески подчеркиваем конструктивную роль, которую Baring Vostok сыграл для развития российской экономики, и, соответственно, надеемся на скорейшее разрешение этого спора.

— Сегодня начинается официальный визит в Россию председателя КНР Си Цзиньпина. Еще прошлым летом стало известно о крупной сделке между РФПИ, Alibaba Group и Mail.ru Group. Что происходит в рамках этого проекта и какие другие инвестиции планируются с китайскими партнерами?

— Наш российско-китайский фонд (РКИФ) стал первым совместным фондом РФПИ, и это был своего рода кредит доверия к модели. Мы создали фонд объемом \$2 млрд в 2012 году с суверенным фондом Китая. К настоящему моменту РКИФ с партнерами, в том числе из других стран, инвестировал свыше \$7 млрд, реализовав более 30 проектов. Среди них, например, железнодорожный мост между Россией и Китаем, который позволит многим нашим месторождениям экспортировать продукцию в КНР. До прихода РКИФ и Фонда развития Дальнего Востока проект был заморожен. Его разморозили, мост сомкнулся, и мы, несмотря на все сложности, двигаемся вперед.

Наша сделка с Alibaba также очень важна: многие считали, что Россия должна создавать исключительно свою интернет-торговлю и площадку. Мы верим в партнерства с международными лидерами, у которых много экспертизы и знаний, они вкладывают десятки миллиардов долларов в R&D. Но создавать партнерства нужно на условиях, приемлемых для России. Поэтому мы договорились с Alibaba, что данные будут размещены на территории России, все будет локализовано.

Серьезная работа идет по созданию фондов и инструментов в юанях. Многим китайским компаниям, институциональным инвесторам гораздо легче вкладывать в юанях. Но исторически на такие инвестиции накладывались определенные ограничения, в том числе со стороны Китая. Мы активно работали с китайским правительством по снятию ограничений, создали несколько фондов в юанях, и это очень важный прецедент, стратегическая история. В частности, у нас есть соглашение с государственным банком Китая о создании совместного фонда на \$10 млрд в юанях.

Мы запустили с Tus-Holdings Российско-китайский венчурный фонд объемом \$100 млн, он уже осуществил несколько сделок. Работаем над инфраструктурой с китайской China Communications Construction Company. И считаем, что опыт Китая в развитии инфраструктуры может быть крайне полезен для России. Он не должен вытеснять российские компании, но привлечение китайцев в консорциумы по инфраструктуре может быть вполне разумным. Мы создаем российско-китайский региональный фонд в 7 млрд юаней вместе с провинциями Хэйлуцзян и Гуандун, новый фонд с Chengtong для инвестиций в транспорт и промышленность.

— Вы рассчитываете на увеличение объема инвестиций?

— С Китаем у нас сотрудничество многовекторное, с фокусом на очень массовое привлечение инвестиций. И мы считаем, что, хотя мы с нашими 30 инвестициями создали некий задел, объем китайских инвестиций может быть на порядок больше. Мы ждем, когда соберется критическая масса, когда и руководство Китая понимает, что инвестиции в Россию — это важно, и санкционные ограничения воспринимаются скорее в фактическом виде, нежели как ожидание того, что может произойти. Плюс за последние пару лет прошла череда отставок и увольнений в госкомпаниях Китая... Все должно сложиться, чтобы было больше взаимных инвестиций.

— У китайцев есть репутация медленных и очень осторожных инвесторов. Осложняет ли это работу?

— Осторожность в инвестициях — это не всегда плохо.

В каждой стране мы должны стать в какой-то степени экспертами по местной культуре и получить внутри страны ряд сильных людей, которые нам верят и которые готовы задействовать свой авторитет внутри страны на работу с нами.

— Это какие-то персоналии?

— Да, в том числе. Например, в Китае для нас ключевую роль вначале сыграл Лу Цзивэй, который был главой суверенного фонда Китая, потом стал министром финансов и сейчас возглавляет национальный совет Фонда социального обеспечения. Он получил орден Дружбы от президента РФ и очень много сделал для того, чтобы китайские компании поняли, что с РКИФ надо взаимодействовать. Очень помогает и то, что вообще с нами работает суверенный фонд Китая. Без его поддержки пробиться было бы гораздо сложнее.

Во многих странах мы сделали целенаправленный стратегический выбор партнерства именно с суверенными фондами, которые открывают дорогу к взаимодействию со всеми. В том числе, переходя на Ближний Восток, у нас очень теплые отношения и с ОАЭ, и с Саудовской Аравией. И взаимодействие с их суверенными фондами позволило убедить другие фонды и компании этих стран в полезности совместной работы.

— Вы сказали, что ваш входной партнер в Китае — это Лу Цзивэй. А в других странах кто?

— Для ОАЭ и Саудовской Аравии это, безусловно, и главы их суверенных фондов, и правящие круги. Например, в Саудовской Аравии у нас произошел значительный прорыв после встречи с наследным принцем Саудовской Аравии, Мухаммедом бен Сальманом, который тогда еще был только преемником наследного принца. Он приехал в Петербург на ПМЭФ и принял участие в нашем ужине с президентом Путиным в 2015 году. После этого появилось соглашение о том, что они выделяют нам \$10 млрд, из которых \$2,5 млрд уже инвестированы. Они вкладывают вместе с нами — например, в дублер Кутузовского проспекта, в другие проекты с УК «Лидер», Совкомбанк, технопарк в Тушино, логистическую платформу ПЛТ.

Мы также помогаем российским компаниям выходить на рынок Саудовской Аравии. Мы приложили очень много усилий к реализации проекта производителя насосов «Новомет». Saudi Aramco, крупнейшая нефтекомпания мира, подтвердила, что будет вместе с нами инвестировать и использовать их технологии (РФПИ, суверенный фонд Саудовской Аравии и Saudi Aramco планируют совместно купить 30,76% в «Новомете», принадлежащие «Роснано». — “Ъ”). То, что на это потребовалось около полутора лет, подтверждает, насколько сложно взять российскую структуру и внести в список партнеров крупнейших саудовских компаний.

Россия с Саудовской Аравией раньше не работала, Саудовская Аравия в Россию никогда не инвестировала. Мы открыли путь для саудовских денег в Россию, и сейчас, имея опыт «Новомета», считаем, что приводить другие компании как партнеров Aramco можем уже за три-четыре месяца. Здесь, безусловно, очень важна роль министров энергетики Халида аль-Фалиха и Александра Новака, которые возглавляют межправкомиссию.

— На каком этапе сделка по «Новомету»?

— Все хорошо. Условия полностью согласованы, ждем одобрения регуляторных органов. Подаем ходатайство в ФАС, но не ожидаем никаких сложностей.

Саудовская Аравия — это пример, когда мы не только стали взаимодействовать инвестиционно, но и очень способствовали развитию отношений. Помогали в том числе и культурным событиям, когда впервые в истории привезли Мариинский театр открывать крупнейший Центр мировой культуры имени короля Абдель Азиза «Итра» в Саудовской

Аравии, созданный компанией Saudi Aramco. Мы активно помогаем России и Саудовской Аравии находить общий язык по большому количеству направлений.

— А что с другими странами региона, например ОАЭ?

— Выделено \$7 млрд, вложено более чем в 45 проектов, из них рекордное количество — 12 — в 2018 году. Соответственно, они инвестировали в самое сложное время, когда был кризис, в 2014–2015 годах, когда мало кто верил в российский рынок. Сейчас успех в том числе этих инвестиций показывает, что решение было экономически правильным, все активы сильно выросли. То же касается Кувейта, Бахрейна, ряда других стран региона, которые с нами инвестируют автоматически.

— Насколько эффективно удастся работать в условиях санкций с американскими и европейскими фондами?

— Мы не прекращали работу с европейцами. В частности, очень активны итальянцы, с которыми мы объявили около семи совместных инвестиций, в том числе четыре — в прошлом году. С французами — шесть инвестиций в прошлом году. Поэтому с европейцами работаем очень активно.

С США... здесь несколько аспектов. Мы верим, что необходимо предпринимать шаги по налаживанию делового, инвестиционного диалога между Россией и США. Считаем, что это важно, способствовали этому раньше и будем продолжать. До 2014 года у нас было много вложений с американскими партнерами, и мы продолжаем соинвестировать в различные проекты. Инвесторы из США участвовали фактически во всех крупнейших размещениях, поддержанных РФПИ,— это Московская биржа, Globaltruck, «Лента», «Мать и дитя», «Детский мир». В инвестициях в аэропорт Пулково участвовал фонд Baring Vostok, в капитале которого есть значимое участие американских инвесторов. Но, безусловно, взаимодействие с США сильно замедлилось. Часть мы замещаем средствами с Ближнего Востока и из Азии. Но уверены, что совместные бизнес-проекты с США продолжатся.

— В докладе спецпрокурора США Роберта Мюллера упоминалось, что вы в 2017 году проводили две встречи с американским бизнесменом Эриком Принсом, поддерживавшим кампанию Дональда Трампа. Правда ли, что на тех встречах вы обсуждали российско-американские отношения? Как вы оцениваете доклад американского прокурора и каких последствий от него ожидаете?

— Я надеюсь, что публикация доклада по итогам почти двухлетнего расследования положит конец всем спекуляциям. Авторы доклада не нашли негативного подтекста в усилиях по восстановлению конструктивного диалога между Россией и США. Я неоднократно подчеркивал, что возобновление равноправного диалога между Россией и США полностью отвечает интересам наших стран, а также является необходимым условием для поддержания политической и экономической стабильности в мире. Мы по-прежнему открыты для взаимовыгодного сотрудничества и продолжим усилия по выстраиванию позитивного бизнес-диалога.

— Планируете как-то помогать Китаю в торговой войне с США?

— Нет, не планируем, точно. Мы — не политический фонд. В чем еще секрет нашего успеха, как мы считаем? Мы довольно сильно сфокусированы на нашей задаче. Это привлечение средств, помощь российским компаниям и помощь в развитии отношений с Китаем, с эмиратскими, с саудовскими партнерами и так далее. С Китаем мы верим в значительную синергию инвестиций, в том числе в технологиях.

Недавно объявили об очень перспективном партнерстве с BGI Group (Beijing Genomics Institute) — это крупнейшая компания, производящая генетическое оборудование, в Китае и в мире. И я считаю, что совместное взаимодействие с Китаем в сфере генетики, искусственного интеллекта и многих других крайне перспективно и важно. Вообще, одна из наших тематик — это совместное построение мировых компаний.

Сейчас многие акцентируют мысль на том, что мы — Россия, мы сможем сами, создадим компанию, которая будет работать только на российском рынке. Но на самом деле есть эффект масштаба. И очень важно, чтобы российские компании могли быть успешными на мировых рынках: «Новомет», «Яндекс», другие. У нас есть партнеры в Китае, в Саудовской Аравии, в Эмиратах и так далее, готовые помогать делать наши российские компании более глобальными. Потому что, если компания ориентирована только на локальный рынок, она через пять-шесть лет не сможет быть глобально конкурентоспособной. В нашем понимании фокус на создании компаний, которые работали бы только на российском рынке,— стратегия, ошибочная для многих индустрий.

— Санкции вам не мешают?

— Да, санкционный режим, безусловно, был весьма сложным на определенном этапе, когда мы объясняли инвесторам, что это означает, в том числе в контексте взаимодействия с нами. Потому что самая опасная вещь в санкциях — это даже не четкие ограничения сами по себе, а некая гипотетическая возможность их расширения, что вызывает у многих риск-офицеров желание просто ничего не делать, даже если оно разрешено. А вдруг там что-то усилится и будет риск. И вообще, как заниматься чем-то, где есть санкционный риск?

Как ответом России на санкции было объявлено активное снятие барьеров во внешней торговле

Но мы сумели четко объяснить инвесторам, что вложения с нами не ограничены, то есть нет ничего, что бы запрещало им соинвестировать. После этого мы создали очень важный прецедент с Японией, где уже после введения определенных ограничений заработал совместный Российско-японский инвестиционный фонд, который обсуждался пять лет. Он получил все необходимые одобрения и уже сделал семь инвестиций. То, что с нами работает Япония и другие государства, помогало с другими, более консервативными инвесторами. Сейчас можно четко сказать, что мы инвестируем больше, чем раньше, несмотря, безусловно, на те сложности, которые создают санкционные ограничения.

— То, что ваша доля никогда не превышает 50%,— мера защиты от санкций?

— Соинвестиции с нами не запрещены, это главный момент. И да, в совместных фондах, которые мы создали, наша доля меньше 50%. Соответственно, мы не нарушаем никаких ограничений. Секторальные санкции, введенные против ряда российских компаний и их дочерних структур, касаются лишь определенных финансовых транзакций, связанных с привлечением долгосрочного финансирования от европейских и американских компаний в форме акционерного капитала или долга. Все остальные формы взаимодействия разрешены.

РФПИ не занимается привлечением акционерного или долгового финансирования напрямую, а, наоборот, инвестирует собственные средства наряду с соинвесторами. Мы никогда не привлекали подобное финансирование напрямую и не планируем делать это в дальнейшем. Соответственно, введенные санкции не затрагивают деятельность РФПИ.

— Вы вошли в состав совета по нацпроектам при президенте. Что вы там делаете и есть ли у партнеров РФПИ интерес к нацпроектам?

— Есть какие-то вещи, которые государство может делать без привлечения сторонних инвесторов. Но при этом мы считаем, что значимая часть проектов — по нашим оценкам, более 50% — могут быть реализованы с привлечением институциональных и частных инвесторов в капитал. Когда в проект заходят частные средства, он становится более прозрачным и эффективным. Поэтому мы большие сторонники того, чтобы в проекты инфраструктуры, такие как платные дороги, строительство портов, где можно использовать механизмы концессии в том числе, строительство клиник, привлекались бы частные инвесторы. Мы считаем, что это было бы залогом того, что нацпроекты будут структурированы прозрачно, понятно и с эффективным контролем.

Мы проанализировали 400 проектов, в них можно примерно 30% планируемых госсредств заместить частными.

Безусловно, не все приветствуют частных инвесторов, потому что для многих министерств, может быть, легче просто потратить деньги, как они привыкли.

Мы ведем дискуссии со многими министерствами о том, куда бы могли заходить и помогать.

— Например?

— Например, комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры. Мы планируем инвестировать в большое количество автомобильных дорог, в том числе в строительство дальнего западного обхода Краснодара. Уже участвуем в ЦКАД-3 и ЦКАД-4. В создании транспортно-логистических центров — создали компанию ПЛТ, которая с нуля уже стала третьим оператором логистической инфраструктуры.

Планируем инвестировать вместе с китайскими партнерами в компанию «Белый Раст», это контейнерные железнодорожные терминалы между Китаем и Европой. Федеральный проект «Комплексная система обращения с твердыми отходами» — будем участвовать вместе с «Ростехом», японскими и турецкими партнерами в строительстве заводов по обработке отходов.

В здравоохранении строим онкологические центры. Мы начали с двух центров в Московской области, сейчас построим еще один центр с Philips в Татарстане и будем масштабировать это на всю страну. «Транснефть Телеком» — вместе с «Транснефтью» мы задействовали ее телекоммуникационную инфраструктуру, чтобы построить цифровой мост Япония—Европа через Россию.

— В портовой инфраструктуре есть конкретные проекты?

— Да, на портах мы сейчас фокусируемся. Есть в том числе Dubai Ports — наш партнер, который выделил нам много совместных инвестиций, имеет целый план и предложение строительства портовой инфраструктуры для использования на Северном морском пути. У нас уже есть пример привлечения Mubadala в перевалочный терминал в Усть-Луге.

— Намерен ли РФПИ участвовать в приватизации «Трансконтейнера»?

— По «Трансконтейнеру» позиция очень простая. Условия аукциона не позволят Dubai Ports напрямую участвовать в этой покупке, потому что там написано, что компания не имеет права владеть перевозкой морских контейнеров на международных рынках. Но при этом есть около тридцати российских компаний, которые подходят под критерии. Поэтому не исключена возможность, что мы войдем в консорциуме с кем-то из российских игроков совместно с иностранными финансовыми партнерами.

— То есть вы не уходите с торгов?

— Не уходим, да. Мы считаем, что этот процесс будет происходить, скорее всего, в конце года. И возможно, мы примем участие с кем-то из игроков, который квалифицирован на такое участие.

— Какие варианты сотрудничества с Mubadala в области транспортных активов сейчас рассматриваются?

— Mubadala — один из самых давних партнеров и самых крупных партнеров РФПИ, у нас более 45 совместных инвестиций с 2013 года. Они проявляют большой интерес к транспорту, в частности транспортной инфраструктуре. В конце прошлого года совместно с Mubadala мы инвестировали в инновационную транспортную компанию Deliver, которая работает по принципу «Uber для грузовиков» и помогает малым и средним грузоперевозчикам получить стабильный поток заказов. Также Mubadala совместно с нами инвестировала в аэропорт Пулково.

— Окончательно ли закрыт вопрос о приобретении FESCO РФПИ и DP World? Или он может вновь встать на повестку?

— Без комментариев.

— Что происходит с вашей инвестицией в «Интергео»?

— С операционной точки зрения проект развивается по графику. Сейчас мы видим значимый интерес к проектам компании со стороны китайцев — возможных стратегических партнеров. Оба проекта компании, месторождения Ак-Суг и Кингаш, представлены на российско-китайской комиссии по инвестиционному сотрудничеству, которую с российской стороны возглавляет первый вице-премьер Антон Германович Силуанов. В рамках комиссии РФПИ с китайскими партнерами регулярно проводит российско-китайский комитет предпринимателей, на котором бизнесмены двух стран обсуждают крупные проекты, в целом более чем на \$100 млрд. Возможное решение о следующих инвестициях в «Интергео» может быть найдено именно в рамках работы этих площадок.

— Вы объявляли об инвестициях в продовольственные ГК «Эфко» и АФГ «Националь», почему сделки не закрылись?

— Мы не смогли договориться об оценке компании и перспектив рынка.

— В целом интерес к агросектору у РФПИ сохраняется?

Как у «Русагро» может появиться новый акционер

— Агросектор России сейчас переживает одни из самых лучших времен, но очень важно заходить по правильным оценкам. Мы, например, находимся в очень продвинутых переговорах с «Русагро» по ряду их проектов, в том числе с фокусом на экспорт в Китай. Сможем раскрыть детали позже.

— Что происходит с «Детским миром»? Продает ли долю АФК «Система», есть ли там покупатели? И как планирует действовать РКИФ?

— Мы очень довольны результатами компании, она очень активно растет. Есть предложения от покупателей, их несколько. Мы еще не приняли окончательное решение, продавать или нет. Все, что могу сказать,— мы, безусловно, будем действовать совместно с «Системой». То есть не будет ситуации, что «Система» выходит, а мы остались, или мы вышли, а они остались. Мало того, на ПМЭФ мы объявим о ряде новых крупных инвестиций вместе с «Системой».

— Как вы оцениваете перспективы сделки ОПЕК+?

— ОПЕК+ — ключевой успех России, причем не только с точки зрения перелома в отношениях с Саудовской Аравией. Потому что многие забыли, но бытовало мнение, что именно снижение цен на нефть в Саудовской Аравии привело к экономическим сложностям Советского Союза и, соответственно, к его развалу.

То, что сейчас с Саудовской Аравией и со странами ОПЕК есть историческое соглашение, которое выполняется на 100% и которое привело к дополнительным 7 трлн руб. доходов российского бюджета и росту прибыли наших нефтяников более чем на 25%, — это, безусловно, исторический успех России. Есть вероятность, что в июне Россия может решить не продолжать соглашение о сокращении добычи на данном этапе. Но это, безусловно, не означает выхода из сделки со странами ОПЕК, которая очень важна для стабилизации рынка.

— Обсуждалось ли с Иркутской нефтяной компанией вхождение в ее проект по переработке газа?

— Да, обсуждалось, в том числе с Российско-японским фондом. Мы активно анализируем эту сделку. Но до завершения переговоров сложно комментировать, насколько мы сумеем ее реализовать. Но можем подтвердить, что Российско-японский фонд ее активно анализирует и пока находится в позитивной динамике.

— Рассматриваете ли вы совместно с Mubadala другие проекты с «Газпром нефтью» после покупки доли в «Газпромнефть-Восток»?

— Да, рассматриваем. Наши эмиратские партнеры крайне довольны инвестицией в «Газпромнефть-Восток». И рассматриваем сейчас несколько проектов по дальнейшим инвестициям вместе с компанией «Газпром нефть».

— В проект Чона?

— Считаю преждевременным называть конкретные проекты.

— Обсуждается ли с партнерами покупка долей в месторождениях «Роснефти»?

— Мы пока не обсуждали такие возможности.

— Вы уже рассказали, что подали в ФАС бумаги, касающиеся «Новомета». А что происходит с аналогичными инвестициями в EDC?

— Относительно EDC мы продолжаем переговоры. Как вы знаете, планировали заход без Schlumberger, потом появилась Schlumberger, потом Schlumberger решила не продолжать процесс согласования. Мы сейчас ищем с EDC конфигурацию, которая позволила бы нам с этой компанией работать. И это может заключаться как во вхождении в капитал, так, возможно, и в создании какого-то СП для работы на саудовском или на эмиратском рынках.

Почему мы заинтересованы именно в российских нефтесервисных компаниях? Мы считаем, что можем им помочь в экспансии на рынке Ближнего Востока. Детали раскрывать не могу, кроме того, что мы в различных дискуссиях и сейчас анализируем структуры сделки, которые позволят нам расширить деятельность компаний, в том числе на ближневосточных рынках.

— РФПИ предлагал buyback префов «Транснефти» для повышения капитализации. Какова судьба этой идеи?

— Сейчас это все обсуждается в правительстве и на уровне министерств. В принципе мы видим положительное отношение и к предложениям по buyback, и по опционным пакетам. И ждем финализации дискуссий, которые сейчас ведутся в правительстве.

— Что конкретно обсуждается?

— Обсуждается опционная программа, часть которой была бы завязана на показатели капитализации «Транснефти», что очень важно для многих инвесторов в ее привилегированные акции. Также обсуждается, по аналогии с похожими программами в других компаниях, и не просто обсуждается — она была одобрена комитетом по стратегии инвестиций, который я возглавляю в «Транснефти», программа buyback. Также есть понимание, что акции компании недооценены.

— Рассматриваете ли вы по-прежнему вхождение в «Арктик СПГ-2» вместе с Saudi Aramco?

Как Saudi Aramco может добраться до российского СПГ

— Не могу комментировать эти переговоры. Все, что могу сказать,— саудовские партнеры действительно проявляют большой интерес к инвестициям в российские СПГ-проекты.

— Вышли ли вы из переговоров о покупке «Аммония» в Татарстане? Если да, то почему?

— Мы сохраняем интерес к активу и готовы участвовать в его развитии вместе с победителем торгов.

— РФПИ активно занимается метанольными проектами в России. В каком состоянии проект с Балтийской газохимической компанией в Усть-Луге, учитывая, что «Газпром» получил право продавать газ для завода выше регулируемой цены?

— Мы считаем направление нефте- и газохимии крайне перспективным для инвестиций, рассматриваем ряд проектов в этой сфере, включая производство метанола. Возможность стабильной поставки газа и его цена являются значительным фактором привлекательности любого метанольного проекта, которые нужно тщательно изучать перед принятием инвестиционного решения.

— После скандала с управлением данными пользователей Facebook в Европе набирают силу инициативы о контроле над социальными сетями. Как вы считаете, такая проблема повлияет на инвестиционную привлекательность интернет-компаний?

— Безусловно, раньше мало кто понимал важность данных. И поэтому очень много возникло неправильных подходов, в том числе где многие приложения без спроса человека пользовались данными. Поэтому что важно? Безусловно, государство должно играть важную роль в регламентировании подходов к данным. И мы знаем, что сейчас активная работа ведется и на уровне правительства, и в Госдуме о том, чтобы эти данные регламентировать.

Есть там две основные модели. Китайская, которая позволяет государству более активно создавать эти библиотеки данных. И есть, назовем это так, европейская модель, где вносится очень много ограничений на вообще сбор данных. Мы уверены, что китайская модель победит, потому что искусственный интеллект, который будет работать на большем объеме данных, он окажется более успешным, чем тот, который сталкивается с теми барьерами, которые создаются в Европе.

Поэтому мы считаем, что, безусловно, важно не нарушать частную жизнь, права на данные. Но есть возможность обезличивания данных, есть возможность агрегирования данных. И поэтому, безусловно, китайская модель, где государство играет роль, но при этом эта роль настроена на создание больших массивов данных, на работу с ними, более выигрышна, чем европейская.

— Интересуют ли вас вложения в инфраструктуру для хранения данных?

— Да, мы считаем это крайне перспективным рынком. «Ростелеком», где я тоже вхожу в совет директоров, этим занимается. Мы считаем, что сейчас крайне необходимы облачные технологии, центры обработки данных. Нам самим понадобится крупный облачный сервис, хранилище и центр обработки данных для нашего СП с Alibaba. Поэтому активно смотрим на возможность партнерства с крупнейшими игроками на рынке.

— Интересует ли вас такая компания, как IXcellerate, у которой есть иностранные инвесторы, включая Goldman Sachs?

Как РФПИ заинтересовался рынком хранения данных

— Мы смотрим на всех возможных партнеров на этом рынке.

— На какой стадии переговоры с IXcellerate?

— Считаю преждевременным это комментировать.

— Сохраняете ли вы интерес к сегменту такси, включая «Яндекс.Такси», после неудачного IPO Uber?

— Мы сохраняем интерес к этому сегменту, но достаточно осторожны в своих оценках.

— У вас уже есть инвестиции в области искусственного интеллекта?

— Искусственный интеллект — очень важная, системная для нас история. Потому что мы видим, что он сможет во многих индустриях повысить эффективность на 20–30%. Это не просто, знаете, любовь к технологиям. Мы, например, всегда очень консервативно относились к криптовалютам. Но проанализировали более ста российских компаний в области искусственного интеллекта, отобрали двадцать, которые могут быть мировыми лидерами, в том числе «Онкобокс», «Нейротренд», «Нейрочат», «Форексис», «Нейросети Ашманова». Мы видим важное партнерство здесь. В том числе мы видим партнерство и с Китаем, и с арабскими странами по совместной работе по развитию искусственного интеллекта, где можем создавать совместные компании и предприятия.

— Сколько может быть вложено в эти проекты?

— Мы намерены делать пять—десять инвестиций в этой сфере в год. Всего для в нее и смежные области привлечено \$2 млрд от партнеров, они готовы инвестировать вместе с нами.

— Это не слишком венчурная область деятельности для фонда вашего статуса?

— Ряд компаний, куда мы заходим, они уже на довольно растущей стадии, не просто венчур. Например, «Моторика» — один из лидеров мирового уровня по производству протезов верхних конечностей с использованием искусственного интеллекта. У них есть клиенты, производство, спрос во многих странах. Когда мы смотрим на компании такой более ранней стадии, как «Онкобокс», уже заранее понимаем, например, где можем им в том числе дать значимые контракты — либо в России, либо за ее пределами. И

инвестируем только с пониманием, что их деятельность будет обеспечена какими-то контрактами, которые в том числе мы можем помочь получить.

— Вы упомянули консервативный подход к криптовалютам, но курс Bitcoin, например, снова начал расти. Планируете ли вы менять подход?

— Мы смотрим на все в преломлении к тому, какую задачу можно было бы решать, какой экономический эффект. Например, способ расчетов между странами БРИКС на основе криптовалюты, может быть, в определенный момент имел право на жизнь. Но сами инвестиции в Bitcoin, в другие криптовалюты — это очень спекулятивный рынок. Мы видим много других технологий, которые будут иметь значимый эффект для экономики.

— РФПИ работает уже почти семь лет. Каковы итоги?

— Во-первых, мы абсолютно четко показали, что созданная модель крайне успешна. Сейчас семь других стран создают фонды по модели РФПИ. В чем она заключается? В том, что средства государства не просто расходуются, а инвестируются с доходностью, привлекая при этом средства партнеров в пропорции где-то один к семи — один к десяти. Образуется мультипликативный эффект. Мы уже вложили 1,5 трлн руб. в более чем 70 проектов. Из них 140 млрд руб. — средства РФПИ, а 1,4 трлн руб. — наших партнеров. Таким образом, государство не просто расходует бюджетные деньги: оно, во-первых, фактически возвращает все вложенные средства за счет налога в течение четырех лет. И второе: оно получает доходность свыше 10% в рублях на вложенные средства.

Это уникальная модель, где государство не просто тратит средства на создание чего-то, а инвестирует, получает доходность и при этом появляются новые компании, рабочие места, объекты инфраструктуры, международные партнерства.

— В чем именно новизна модели для мирового опыта?

— Обычно суверенные фонды инвестировали за пределами страны с целью диверсификации и не фокусировались на привлечении средств для внутренних проектов. Мы построили модель с фокусом конкретно на привлечение средств внутрь страны. И теперь сходную модель запускают Узбекистан и Армения, создала такой фонд Турция, Индия, даже Италия и Франция. Они идут по нашей модели, создавая инструменты для соинвестирования с иностранными партнерами, чтобы привлекать их внутрь страны. Поэтому очень важно, что наша модель оказалась успешной.

Сейчас выручка портфельных компаний РФПИ превышает 6% ВВП, в них работает более 800 тыс. человек, мы привлекали более \$40 млрд в партнерства, из которых \$4 млрд автоматически вкладывается РФПИ. И это тоже очень важно — модель, где многие инвесторы-государства нам доверяют и автоматически вкладывают средства во все наши проекты. Соответственно, мы стали довольно крупным игроком. Около 90% всех вложений фондов прямых инвестиций в Россию приходят от РФПИ и партнеров. Так же как и около 60% венчурных инвестиций.

Суммируя, мы создали игрока, который воспринят мировым инвестиционным сообществом как один из самых успешных и эффективных инновационных суверенных фондов. Более того, мы параллельно осуществляем своего рода экономическую дипломатию: взаимодействуя с суверенным фондом Китая, ОАЭ, Саудовской Аравии, помогаем нашим странам улучшать отношения на примере совместных инвестиций и проектов.

— Но успех, о котором вы говорите, замеряется на выходе из проекта: инвестировано столько-то, прибыли получено столько-то, она зафиксирована. Вы вообще выходите из проектов?

— Да. В тех проектах, из которых мы вышли,— а это пять инвестиций, три из которых были публичными, АЛРОСА, «Ростелеком», «Детский мир»,— доходность превышает 20% годовых в рублях. Поэтому они, абсолютно очевидно, успешны. Из многих проектов мы не выходим, потому что обычно горизонт инвестиций — пять—семь лет, а мы считаем, что российский рынок вырастет в ближайшие два года. Мы связываем это с надеждой на некоторые геополитические улучшения, ускорение экономического роста, понимание инвесторами, что надо больше вкладывать в российский фондовый рынок. Поэтому из ряда инвестиций выйдем в ближайшие два-три года, когда внешняя конъюнктура улучшится. А пока, что тоже очень важно, наши инвестиции генерируют очень значимый дивидендный поток: выше 5% в год.

— Основная часть проектов у фондов — по крайней мере, у венчурных фондов — обычно неудачны. Какая у вас статистика по неудачным проектам, есть ли уже такие?

— Я бы сказал, что у нас неудачных проектов крайне мало — в том числе потому, что мы часто структурируем их как сделки с защитой доходности. Поскольку мы являемся суверенным фондом России, мы очень ответственно относимся к нашим средствам и очень консервативны. Поэтому во многих сделках мы говорим компаниям: гарантируйте нам минимальную доходность, а всем, что будет выше определенного уровня доходности, мы можем с вами поделиться в какой-то пропорции. Таким образом, они верят в бизнес и — для нас это важно — защищают нам минимальную доходность. А мы, если все идет лучше, чем ожидалось, отдаем часть доходности им. Эта модель с защитой нашего даунсайда, которая есть в большей части всех наших сделок, обеспечивает стабильность портфеля и доходность.

Внимательно инвестируют и наши партнеры. Такие партнеры, как, например, Mubadala, с нами вложились в 45 проектов. Если бы они не были довольны качеством доходности, то перестали бы с нами инвестировать, в том числе автоматически. А у нас наоборот: Кувейт изначально выделил \$500 млн на инвестиции в автоматическую платформу, потом увеличил до \$1 млрд. Раньше они инвестировали определенный процент в каждую сделку, сейчас увеличили его в четыре раза. То есть мы видим, что инвесторы все больше и больше вкладывают с нами, видя семилетнюю историю доходности. Они знают все компании, все финансовые показатели и с нами наращивают инвестиции. Такие фонды, как Mubadala, без нас не сделали ни одну инвестицию в России.

Дмитриев Кирилл Александрович

Личное дело

Родился 12 апреля 1975 года в Киеве (Украина). Окончил Стэнфордский университет с наивысшим отличием (бакалавр экономики) и МВА Гарвардского университета с наивысшим отличием (Baker Scholar). Работал в инвестбанке Goldman Sachs в Нью-Йорке и в консалтинговой компании McKinsey в Лос-Анджелесе, Москве и Праге, затем — заместитель гендиректора российской IT-компании IBS. С 2002 по 2007 год — соуправляющий партнер и исполнительный директор Delta Private Equity Partners. С 2007 по 2011 год возглавлял фонд прямых инвестиций Icon Private Equity с капиталом под управлением более \$1 млрд. С апреля 2011 года — гендиректор Российского фонда прямых инвестиций. Входит в советы директоров компаний «Ростелеком», РЖД, «Транснефть», Газпромбанка и др. Член Делового совета БРИКС и Делового консультативного совета АТЭС. Вице-президент Российского союза промышленников и предпринимателей.

Награжден орденом Александра Невского (2017), французским орденом Почетного Легиона (2018).

Российский фонд прямых инвестиций
Досье

Создан в июне 2011 года по инициативе тогдашнего президента РФ Дмитрия Медведева и премьер-министра Владимира Путина. Основная цель РФПИ — привлечение иностранных инвестиций в российскую экономику. Зарезервированный капитал фонда — \$10 млрд. Инвестиции в иностранные компании могут составлять не более 20% средств фонда. Всего фонд инвестировал в российскую экономику 1,5 трлн руб., из которых 140 млрд руб. — средства РФПИ, 1,4 трлн руб. — средства соинвесторов, партнеров и банков. Фонд привлек в РФ более \$40 млрд иностранного капитала. Среди крупнейших проектов — IPO Московской биржи, IPO АЛРОСА, инвестиции в «Энел Россия», ОАО «Ростелеком», AliExpress Russia. 2 июня 2016 года подписан закон о новом статусе РФПИ: он перестал быть дочерней структурой ВЭБа и стал собственностью Росимущества.

<https://www.kommersant.ru/doc/3991603>

ИНТЕРФАКС; 2019.06.04; РФПИ ПЛАНИРУЕТ ИНВЕСТИРОВАТЬ С КИТАЙСКИМИ ПАРТНЕРАМИ В "БЕЛЫЙ РАСТ" - ГАЗЕТА

Российский фонд прямых инвестиций (РФПИ) планирует инвестировать вместе с китайскими партнерами в компанию "Белый Раст", заявил генеральный директор РФПИ Кирилл Дмитриев в интервью "Коммерсанту", опубликованном в среду.

"Это контейнерные железнодорожные терминалы между Китаем и Европой", - напомнил он, но других подробностей не привел.

Как сообщалось ранее, "Белый Раст" строит складской комплекс площадью 250 тыс. квадратных метров и центр таможенного оформления в Дмитровском районе Московской области. Ожидается, что объект позволит увеличить товарные потоки между Китаем и Россией, а также Евросоюзом. В операторе проекта - ООО "Транспортно-логистический центр (ТЛЦ) "Белый Раст" - 51% у ОАО "Российские железные дороги", 49% - у китайской China Yingkou Port Group Corporation.

ТЛЦ создается вблизи одноименной железнодорожной станции и рядом с Малым московским кольцом (федеральная автотрасса А-107). Проект реализуется в рамках программы по созданию сети современных терминально-логистических центров на железных дорогах РФ, утвержденной правительством РФ.

Центр будет способен работать с контейнерами, насыпными строительными, тяжеловесными и крупногабаритными промышленными грузами, колесной и гусеничной техникой (в том числе в рамках регулярных контейнерных сервисов). Также на его территории планируется построить складской комплекс под тарно-штучные и паллетированные грузы (включая скоропортящиеся). Строительство ТЛЦ оценивалось ранее в сумму порядка 23 млрд руб.

В 2015 г. "Российские железные дороги" подписали с группой Yingkou Port меморандум о сотрудничестве, в рамках которого, в том числе, намечалось и создание ТЛЦ "Белый Раст". В то же время, весной 2016 г. монополия объявила конкурс по выбору покупателя 49% в SPV-компании с условием "срочного процентного беззалогового финансирования" в размере 7 млрд руб. Предложения оценивались, в том числе, исходя из ставки финансирования. Минимальная цена доли составляла 1,99 млрд руб.

Итоги тендера были подведены в 2016 г. Победителем выбрана "Хуаньцю Тунда" / "Мастэри Глобал Интернешнл Лтд". Она входит в группу Yingkou Port, сообщил "Интерфаксу" представитель РЖД. Позднее в рамках встречи глав правительств РФ и КНР "Российские железные дороги" и Yingkou Port заключили соглашение о сотрудничестве, в рамках которого запланировали способствовать "активной реализации проекта" по созданию международного ТЛЦ.

В нем отмечается, что стороны рассматривают друг друга как стратегических партнеров и выражают заинтересованность к совместному управлению международными мультимодальными перевозками. Соглашение должно способствовать созданию транспортно-логистического коридора, увеличению товарных потоков в сообщении между Китаем и РФ, а также ЕС, трансграничной электронной торговли, освоения и использования потенциала рынков Европы и Азии, отмечали РЖД. В апреле 2018 г. зампред подмосковного правительства Денис Буцаев заявлял, что, по ожиданиям региональных властей, терминал будет введен в эксплуатацию в 2019 г.

ИНТЕРФАКС; 2019.06.05; ПЛАНКУ ГОДОВОЙ ВЫРУЧКИ ДЛЯ УЧАСТИЯ В СИСТЕМЕ НАЛОГОВОГО МОНИТОРИНГА МОГУТ СНИЗИТЬ С 3 ДО 2 МЛРД РУБЛЕЙ

Планка размера годовой выручки и активов, при достижении которых компании могут претендовать на участие в системе налогового мониторинга, может снизиться на треть.

Сейчас к системе расширенного информационного взаимодействия с налоговиками могут присоединиться компании с годовым оборотом и активами не менее 3 млрд руб., а сумма уплаченных ими налогов за предыдущий год составляет не менее 300 млн руб. Для более активного привлечения участников ФНС совместно с Минфином прорабатывают вопрос о снижении требований к стоимости активов до 2 млрд руб., суммарному объему полученных доходов также до 2 млрд руб. и совокупной сумме налогов за год - до 200 млн руб., говорится в сообщении налоговой службы.

Поручение Минфину совместно с заинтересованными органами госвласти подготовить предложения по расширению практики применения налогового мониторинга путем снижения требований к стоимости активов, суммарному объему полученных доходов и совокупной сумме налогов соответствующих налогоплательщиков дал глава правительства Дмитрий Медведев в феврале этого года.

На данный момент с ФНС соглашения о налоговом мониторинге подписали 44 компании, половина участников - это нефтегазовый сектор. Среди них участники групп "Газпром нефть" (МОЕХ: SIBN), "ЛУКОЙЛ" (МОЕХ: LKOH), "НОВАТЭК" (МОЕХ: NVTK), "Роснефть" (МОЕХ: ROSN), "Норильский никель" (МОЕХ: GMKN), компании "Аэрофлот" (МОЕХ: AFLT), "Интер РАО" (МОЕХ: IRAO), МТС, "Мегафон" (МОЕХ: MFON), РЖД, "Северсталь" (МОЕХ: CHMF), "Газпром экспорт", ВТБ (МОЕХ: VTBR), "Ростех" и другие. С 2020 года 48 компаний, среди которых 28 с госучастием, намерены перейти на налоговый мониторинг, цитируется в сообщении ФНС замруководителя ведомства Даниил Егоров.

Режим налогового мониторинга существенно ускоряет решение спорных ситуаций о применении налогового законодательства и позволяет налогоплательщику избежать в будущем доначислений сумм налогов, пеней и штрафов, а также снижает бремя налогового контроля. Периодом, за который проводится налоговый мониторинг, является календарный год.

Мониторинг предполагает открытие компаниями налоговым органам доступа к своему налоговому и бухгалтерскому учету в режиме онлайн, предоставление первичных документов и пояснений по запросам налоговиков. Налоговый орган в свою очередь дает разъяснения по тем или иным налоговым рискам, исходя из информации, которую налогоплательщик предоставляет до заключения той или иной сделки, во время ее заключения, до подачи и после подачи налоговой декларации.

Позиция налогового органа по вопросам правильности исчисления, полноты и своевременности уплаты налогов и сборов отражается в мотивированном мнении, которое он направляет налогоплательщику. Предполагается, что налогоплательщик выполняет его, отражая позицию налоговиков в налоговой декларации или подавая уточненную декларацию.

При наличии разногласий проводится взаимосогласительная процедура. По ее результатам налоговый орган должен уведомить организацию, было ли изменено мотивированное мнение.

Налоговые органы не вправе проводить выездные налоговые проверки за периоды действия соглашения о налоговом мониторинге, за исключением ряда случаев, например, если налогоплательщик не выполняет мотивированное мнение налогового органа.

Как отмечал ранее глава ФНС Михаил Мишустин, при налоговом мониторинге трудозатраты компаний на сопровождение налоговых проверок снижаются на треть. Так, ФНС отмечает сокращение объема истребуемых документов: ежегодно на 9,4 млн листов, или 12 тыс. файлов.

КОММЕРСАНТЪ; 2019.06.05; «КОНКУРЕНЦИЯ ИДЕТ ВОКРУГ МОДЕЛЕЙ УПРАВЛЕНИЯ»; РЕКТОР РАНХИГС ВЛАДИМИР МАУ О БУДУЩЕМ ГОССЛУЖБЫ, ОБРАЗОВАНИЯ И ГОСУДАРСТВА В ЦЕЛОМ

Российская академия народного хозяйства и госслужбы при президенте (РАНХиГС) в связи с реализацией нацпроектов занята переподготовкой, в том числе в рамках цифровой трансформации государства, десятков тысяч госслужащих. Ректор РАНХиГС Владимир Мау в интервью “Ъ” рассказывает о том, как предполагает развиваться академия, совмещающая функции крупнейшей школы госуправления, образовательного, исследовательского университета и исследовательско-консалтинговой группы.

<https://www.kommersant.ru/doc/3991611>

АГЕНТСТВО МОСКВА; 2019.06.04; В ГОСДУМЕ ПРЕДЛОЖИЛИ ШТРАФОВАТЬ АГРЕГАТОРЫ ТАКСИ ЗА ДТП С УЧАСТИЕМ ИХ ВОДИТЕЛЕЙ

Депутат Госдумы Виталий Пашин (ЛДПР) предложил внести изменения в законодательство, которые позволят применять административное наказание для агрегаторов такси за совершенные штатными водителями дорожно-транспортные происшествия и другие правонарушения, совершенные во время поездки. Об этом парламентарий сообщил Агентству городских новостей «Москва».

«Я считаю, что агрегаторы тоже должны нести ответственность за это (правонарушения водителей - прим. Агенства «Москва»). Почему сейчас они не несут ответственность, мне не совсем понятно. Водитель совершил правонарушение, получил наказание, но агрегатор же получает из 100% определенный процент, причем именно агрегатор непосредственно влияет на ценообразование, а не таксист. Здесь тоже должна быть какая-то ответственность, и это должно быть прописано в законе. Наказание нужно продумать, штрафы какие-то, материальное наказание. Когда будет ответственность, они будут задумываться о последствиях. Агрегаторы сейчас работают в интернете, это всем доступно», - сообщил В.Пашин.

Парламентарий также считает, что необходимо разработать условия для найма водителей, единые для всех агрегаторов такси. «Нужно некий регламент для агрегатора в законе прописать, чтобы при приеме водителей на работу были определенные критерии, а не как сейчас происходит: права, более трех лет водительского стажа - и все. Необходимо, чтобы это стало обязательной нормой. Что он делает эти три года? Может, он права получил и эти три года работал курьером. Прошло три года - он сел за руль. Какая безопасность, о чем тут можно говорить? Вы сами видите, какое количество ДТП у нас совершается именно с участием такси», - заключил парламентарий.

Ранее В.Пашин опубликовал пост в Facebook, где рассказал об инцидентах с участием такси, которое произошло в Челябинской области. «Вчера на проспекте Ленина в Челябинске был сбит инспектор ГАИ. На полицейского, который передвигался на мотоцикле, наехал таксист. Другой таксист в понедельник изнасиловал 29-летнюю пассажирку в Сосновском районе Челябинской области. Происшествия расследуются, подозреваемый задержан. По информации СМИ, у водителя уже есть судимость за аналогичные преступления. Водители должны отвечать за безопасность пассажиров, а на деле получается, что среди таксистов может оказаться кто угодно», - написал парламентарий.

Он добавил, что, учитывая большое количество аварий с участием такси, «необходимо скорейшее принятие мер на законодательном уровне».

<https://www.mskagency.ru/materials/2895882>

КОММЕРСАНТЪ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА, ДЕНИС СКОРОБОГАТЬКО; 2019.06.04; «САПСАНОВ» ПРИБЫВАЕТ СОГЛАСНО РАСПИСАНИЮ; ОАО РЖД СОГЛАСОВАЛО ПАРАМЕТРЫ ЗАКУПКИ НОВОЙ ПАРТИИ ПОЕЗДОВ

Как выяснил “Ъ”, ОАО РЖД потратит €1,1 млрд на закупку 13 новых «Сапсанов» и их техобслуживание в течение 30 лет. Первые поезда выйдут на пути в 2022 году. Сейчас на направлении Москва—Петербург работают 16 «Сапсанов», их заполняемость уже превышает 92%, а в пиковые периоды доходит до 110%. С получением новых составов,

монополия планирует заметно интенсифицировать движение «Сапсанов»: по данным “Ъ”, на направлении Москва—Петербург оно участится до 16 пар поездов в будни и 18 в выходные, причем втрое вырастет количество сдвоенных поездов, а на нижегородском направлении запустят три пары поездов в сутки.

ОАО РЖД финализовало финансовые параметры закупки новой партии «Сапсанов». Одобрение этой сделки рассматривалось 4 июня на заочном заседании совета директоров монополии. По данным “Ъ”, речь идет о закупке 13 составов по десять вагонов в каждом. Стоимость контракта — €513,5 млн, еще €585 млн — это стоимость техобслуживания в течение всего срока службы новых «Сапсанов» (30 лет). Источник, знакомый с ситуацией, говорит, что приобретение будет осуществляться на заемные средства. Поставки будут осуществлены в 2022–2023 годах, уточняет он.

Рамочное соглашение ОАО РЖД, Siemens Mobility и «Уральские локомотивы» (СП «Синары» и Siemens) заключили в сентябре 2018 года. Выпускать поезда будут «Уральские локомотивы». В ОАО РЖД не стали обсуждать итоги совета директоров, равно как и параметры контракта. В Siemens от комментариев отказались.

Это третья закупка «Сапсанов» ОАО РЖД. В 2006 году ОАО РЖД заключило с Siemens контракт на восемь таких поездов за €276 млн, а в 2007 году — контракт на их техническое обслуживание в течение 30 лет стоимостью €354,1 млн. В 2011-м — еще на восемь «Сапсанов» с техобслуживанием, также на сумму около €600 млн, из которых собственно закупка поездов обошлась в €297 млн. Подорожание поездов новой партии на 14,5% к 2006 году собеседник “Ъ”, знакомый с ситуацией, объясняет инфляцией (по официальным данным, накопленная инфляция в Германии за последние 12 лет превысила 18%) и наличием «некоторых конструктивных различий».

Минтранс считает, что целевые модели рынка грузовых и пассажирских железнодорожных перевозок изжили себя

В последние годы, рассказывают в ОАО РЖД, наблюдается тенденция увеличения общего пассажиропотока на направлении Москва—Санкт-Петербург. «Только за последний год он увеличился на 13,4% (без учета автомобильного транспорта) по сравнению с 2017 годом и составил 15,75 млн пассажиров,— говорят в ОАО РЖД.— При этом доля поездов “Сапсан” в общем объеме перевозок всеми видами транспорта составила 33,1%». В 2018 году объем перевозок «Сапсанами» увеличился на 7% и составил 5,47 млн пассажиров, отмечают в монополии: для сравнения, в первый год курсирования «Сапсанов» объем перевозок составил 1,62 млн пассажиров.

Провозная способность имеющихся «Сапсанов», говорят в холдинге, составляет 5,94 млн пассажиров. Средняя заполняемость «Сапсанов» в 2018 году превышала 92%, при этом в пиковые периоды постоянно наблюдается дефицит мест (заполняемость свыше 110%). Таким образом, имеющийся парк «Сапсанов» (в количестве 16 единиц) не позволяет обеспечить постоянно растущий спрос пассажиров на эти перевозки, и их провозная способность будет исчерпана к 2022 году. «Учитывая этот факт, а также работу холдинга ОАО РЖД по развитию высокоскоростных железнодорожных перевозок, было принято решение рассмотреть возможность приобретения дополнительной партии поездов “Сапсан”», — добавляют в монополии.

По словам источника “Ъ”, знакомого с ситуацией, новый контракт позволит увеличить максимальное предложение мест на направлении Москва—Петербург на 37%, до 9,6 млн. Вместе с тем, как и было объявлено в октябре, говорит он, не все «Сапсаны» отправятся на петербургское направление: за счет новой закупки движение «Сапсанов» на направлении Москва—Нижний Новгород будет увеличено с текущей одной до трех пар в сутки.

Почему решено вернуться к проекту ВСМ Москва—Санкт-Петербург

На петербургском направлении увеличение числа «Сапсанов» накладывается на планы по строительству ВСМ Москва—Петербург, одобренному Владимиром Путиным в апреле (ранее планировалось строительство ВСМ Москва—Казань). ОАО РЖД выделяет 100 млн руб. на актуализацию проекта, осенью планирует начать проектирование. Во вчерашнем интервью «Ведомостям» вице-премьер Максим Акимов говорил, что считает «более устойчивым» объединенный маршрут Петербург—Москва—Казань. Впрочем, пояснил “Ъ” источник, знакомый с ситуацией, концепция «Сапсанов» поездов не исключает в

перспективе возможности их эксплуатации на участках выделенных высокоскоростных линий сети железных дорог.

Глава Союза пассажиров Кирилл Янков отмечает, что пассажиропоток на направлении Москва—Петербург растет и в пиковые периоды (начало-конец праздников и лето) провозной способности «Сапсанов» действительно недостаточно. ОАО РЖД может идти разными путями: увеличивать частотность и назначать больше сдвоенных поездов. Однако, отмечает эксперт, к увеличению частотности нужно подходить осторожно ввиду плотного пригородного движения на подъезде к Петербургу и Москве (особенно на участке Крюково—Клин, где всего два пути) и наличия значительного количества переездов. Поэтому, полагает господин Янков, наиболее разумным было бы назначить больше сдвоенных поездов. Сдвоенных поездов действительно будет больше, говорит собеседник «Ъ», знакомый с деталями контракта: как и анонсировалось в октябре 2018 года, их количество увеличится с трех до девяти, а курсирование — с 13 пар в будни и 15 в выходные до 16 и 18 соответственно.

При этом, по словам другого собеседника «Ъ», траты ОАО РЖД на развитие движения «Сапсанов» не ограничатся стоимостью контракта с поставщиками поездов. По его словам, сверх этой суммы потребуется около 3–4 млрд руб. на модернизацию деповской инфраструктуры для их обслуживания.

<https://www.kommersant.ru/doc/3991477>

ИНТЕРФАКС; 2019.06.04; ИНТЕРВЬЮ: НАМ НЕ НУЖНА СВЕРХПРИБЫЛЬ, МЫ ДОЛЖНЫ ОБЕСПЕЧИТЬ РАБОТУ ЭКОНОМИКИ - ГЛАВА РЖД

Дискуссия о реформе российских железных дорог в последние годы постепенно отошла на второй план. Сейчас отрасль больше озабочена ограничениями инфраструктуры и тарифами, чем моделью этого рынка. При этом власти стремятся достичь экономического прорыва, продвигая масштабные национальные проекты, которые требуют активного развития инфраструктуры при ограниченных ресурсах. Где искать резервы для роста и как "расшить" узкие места железных дорог, в интервью "Интерфаксу" в преддверии Петербургского международного экономического форума рассказал генеральный директор РЖД Олег Белозеров.

- У нас уже сложилась традиция общаться в конце весны - начале лета, обсуждать какие-то программные вещи. Хотелось бы "прокинуть мостик" между нашей предыдущей встречей и этой. Мы тогда, если помните, начинали с вопроса реформы. Но вроде все и так работает. Диалог о реформе вообще продолжается?

- Во-первых, выскажу еще раз свое отношение к слову "реформа". В него обычно вкладывается большой, емкий смысл. Каких-то глобальных решений в этом плане мы точно не обсуждаем.

За последнее время было проведено большое количество настроек, уточнений, изменений - для того, чтобы процесс перевозок стал более совершенным. Можно по-разному его оценивать, в зависимости от того, насколько для отдельных участников больше выгоды или меньше. Но объективные критерии говорят, что общий результат позитивный, интересы сбалансированы.

В прошлом году были достигнуты рекордные показатели по грузообороту. Хорошие показатели мы получили также по пассажирообороту и количеству перевезенных пассажиров. Эти цифры говорят о том, что взаимоотношения участников отрасли - рабочие. Я считаю, что когда мы ничего не обсуждаем - это плохо. Это означает, что мы не видим новых горизонтов, куда должны двигаться. А так, в диалоге, мы понимаем, где нам нужно меняться.

- На прошлых встречах по поводу реформы мы, например, говорили на тему частных локомотивов - тогда было такое обсуждение в контексте "давайте пересчитаем РЖД по видам бизнеса, пойдем, от чего отказываться, от чего не отказываться". Говорили: давайте решим, что есть, скажем, диспетчеризация, и это главное, а есть то, что не главное, и это РЖД не нужно. Где сейчас этот диалог? Что сейчас обсуждается из того, что можно было бы назвать реформой компании в широком смысле?

- Этот диалог уже вылился в конкретное сбалансированное решение. Я имею в виду утверждение нашей долгосрочной программы развития (ДПР - ИФ). В ней четко определены основные критерии и позиции, в частности, тарифные решения, которые закреплены до 2025 г. Да, был ряд нюансов, которые мы достаточно жарко обсуждали на нескольких совещаниях в прошлом году, но в итоге решение председателем правительства принято. В ДПР описаны взаимоотношения между участниками рынка, в том числе и то, что сегодня острой необходимости в частной локомотивной тяге нет. При этом - да, мы обсуждаем, что в качестве эксперимента это можно было бы сделать после дополнительных расчетов.

Говоря о программе развития, я бы отдельно остановился на ключевом элементе - недискриминационном доступе к использованию железнодорожных возможностей - инфраструктуре и услуге перевозки. На это было четко заявлено: никаких ограничений быть не может. Что должно происходить дальше - предмет обсуждений. У нас есть ряд поручений и президента страны, и председателя правительства по разным направлениям, которые нам необходимо проработать.

Мы обслуживающая отрасль, в каком-то смысле уникальная. Сегодня мы видим, что потребность в перевозках существует, соответственно, нам нужно создать такие условия, чтобы удовлетворить эту потребность. Более того, у нас порядка 10 тыс. километров пути работает в режиме жесткой перегрузки, и эти "узкие места" надо расширять.

Частично на эти вопросы отвечает ДПР. В ней определены основные маршруты практически по всем направлениям - это вытекает и из майского указа президента, и из "магистрального плана" по развитию инфраструктуры. На восток, например, нужно пропустить более 180 млн тонн грузов, в том числе угля. Есть планы развития направлений на северо-запад, на юг - конкретные цифры, сроки, результаты содержатся в ДПР. Но мы видим, что потребность может быть больше, поскольку появляются новые проекты. При этом у нас есть ограничения, в том числе тарифные, обусловленные теми параметрами, которые были на момент написания программы.

Мы должны реагировать на ситуацию, поскольку условия постоянно меняются. Должны быть вещи "монументальные", стратегические, стабильные. Но, с другой стороны, должны быть и вещи динамические. И между ними должен быть баланс. Мне кажется, сегодня на железнодорожном рынке такой баланс в обсуждениях присутствует. Конечно, какие-то моменты вызывают отрицательные эмоции, но диалог идет.

Мы со своей стороны подготовили и представили рынку большой объем предложений по изменению законодательства, в том числе в соответствии с поручениями руководства страны. Это и инвестиционные тарифы, и ship-or-put и другие элементы. Вопросы очень непростые, но это даст возможность улучшить работу всей железной дороги - и операторов, и грузоотправителей, и производителей подвижного состава - всех.

- Давайте по порядку. Что вы в первую очередь имеете в виду под "монументальными" вещами?

- В качестве незыблемой вещи я вижу изменение тарифов в долгосрочном периоде по формуле "инфляция минус". Да, были долгие дискуссии с теми же угольщиками-экспортерами по поводу повышающего коэффициента на экспорт 1,08 (8%-ной надбавки, в 2019 г. перенесенный в тарифный прејскурант - ИФ). Но особые условия для экспортных перевозок были заложены уже исторически, и мы считаем, что со своей стороны этот принцип не нарушили.

Обсуждение долгосрочной программы развития РЖД шло достаточно продолжительное время. Стоимость угля была низкая, успела вырасти и снова просесть - рынок волатильный, это нормальная ситуация. Когда было плохо, к нам приходили, говорили: "Дайте нам скидку, будет хорошо - все вернем". Мы предоставляли скидку (экспортная надбавка по каменному углю в 2015 г. была снижена с 13,4% до 1,3%, а в 2018 г. - обнулена - ИФ). Когда ситуация улучшилась, это быстро забыли и начали говорить, что нужно работать в рынке. Хорошо, не вопрос.

Сейчас опять динамика разновекторная. К нам снова стали приходить с предложением: "А давайте снизим тарифы". Мы начинаем напоминать: "Уважаемые коллеги, вы помните, что было?". Наша программа сформирована под долгосрочные тренды. И быстро менять

какие-то стратегические позиции нельзя. Тариф четко просчитан и утвержден под инвестиции для вывоза объемов грузов тех же угольщиков, он абсолютно прозрачен.

Мы считаем, что ситуация с ценами по углю выправится, что энергопотребление все равно будет расти: при переходе на любой иной вид топлива объем потребления угля все равно будет повышаться. Поэтому реагировать сейчас и изменять условия нецелесообразно. Соответственно, мы продолжаем действовать четко по нашей инвестиционной программе - как раз во благо будущих перевозок всех участников.

К тому же у нас есть механизмы преференций под дополнительный объем предъявления грузов к перевозке. Мы готовы в этом плане дополнительно обсуждать с грузоотправителями тарифные изменения. Но исключительно для того, чтобы создать лучшие условия.

- Вы говорите про незыблемость принципа "инфляция минус". Но ведь еще на уровне обсуждения проекта долгосрочной программы развития РЖД делали оговорку, что оставляют для себя "окно" для дополнительных тарифных решений, которые должны компенсировать влияние от новых регуляторных и административных действий "сверху". И даже приводили большой список таких решений, которые потенциально могли создать риски для ухудшения экономики компании...

- Это объективная история. Если изменится налоговая база или другие условия, которые заложены внутри долгосрочного тарифа и не зависят от нас, то должны быть и компенсирующие действия. Вот, возьмем тот же налог на добавленную стоимость (в 2019 г. увеличился с 18% до 20% - ИФ). Его повышение от нас не зависело - это то, что регулируется государством.

- ...И это было заложено в тарифах при их индексации в 2019 г.?

- Да, эти действия были учтены в тарифных решениях.

- То есть, сейчас пока компания не видит предпосылок к тому, что в 2020 г. тарифы повысятся сверх того, как они будут посчитаны по формуле "инфляция минус" (по последним оценкам - 3,6% - ИФ)?

- Повторюсь: если будут изменены условия, не находящиеся в зоне компетенции "Российских железных дорог", исключать каких-то дополнительных действий я бы не стал. У нас есть сбалансированная программа, утвержденная правительством. И правительство, как наш акционер, при принятии каких-то решений, которые могут на нас повлиять, будет смотреть, как сбалансировать ДПР. Варианты могут быть разные.

Я вижу здесь задачу РЖД в том, чтобы четко работать со своей себестоимостью. В прошлом году мы сократили расходы на 45 млрд руб. А если брать несколько лет - оптимизация составила порядка 200 млрд руб.

- Кстати, а без субсидий тяжело жить компании? Это же был один из краеугольных принципов того времени, когда вы возглавили железные дороги - не просить денег у государства.

- Наша работа над оптимизацией расходов привела к тому, что субсидии больше не нужны для формирования финансового результата, мы их действительно не просим. Мы добились этого за счет улучшения нашей внутренней экономики.

Но тут нужно четко понимать, что субсидия субсидии рознь, и ассигнования на стратегические проекты остались. Это именно субсидии на проекты, реализуемые в соответствии с поручениями органов власти. В этом случае государство вносит деньги в наш уставный капитал. И здесь я имею в виду не только федеральный, но и региональный уровень. У нас существует взаимопонимание, прежде всего с Москвой. Москва дает свои деньги в федеральный бюджет, и оттуда они вносятся в наш уставный капитал для строительства в центральном транспортном узле, чтобы обеспечить рост перевозок.

Кроме того, помощь государства заключается в принятии решений, которые стимулируют развитие социально важных направлений. Мы благодарны, например, за обнуление НДС по пассажирским перевозкам, это дало возможность направить дополнительные средства на обновление парка вагонов. Результат уже виден и приветствуется пассажирами.

- Хорошо, значит, с определенными оговорками тарифный принцип "инфляция минус" мы не трогаем. За все остальное платят интересанты?

- Я бы сказал мягче. Интересанты должны иметь выбор из различного набора инструментов. Инструменты, повторюсь, обсуждаются. Это и инвестиционный тариф, и

ship-or-pay - считаю, что обсуждение такого механизма тоже очень важно. Антимонопольная служба выходила с предложениями о включении в торговлю на Санкт-Петербургской товарно-сырьевой бирже услуг по железнодорожной доставке проданных товаров. Это также определенная форма недискриминационного доступа, абсолютно прозрачная. Причем мы не претендуем на участие в бирже, пусть продает кто-то другой. Мы - перевозчик, наша задача возить.

Что касается инвестиционного тарифа, речь идет об обеспечении потребностей грузоотправителей, которые не укладываются в ДПР уже сейчас или не будут укладываться после 2025 г. Инструмент предполагает, что наши клиенты сами смогут финансово поучаствовать в расшивке этих "узких" мест. Мы обсуждали параметры инвесттарифа на площадке министерства экономического развития, оно разработало проект закона. Если конкретный грузоотправитель под свои потребности готов инвестировать в увеличение провозных способностей, не создавая другим недискриминационный доступ, он сможет это сделать.

Сразу оговорюсь: мы считаем, что условия нужно дорабатывать так, чтобы они всем были понятны. Когда мы вышли с нашими предложениями, получили отрицательную реакцию по всем позициям. Возможно, это была больше эмоциональная позиция, но в ряде случаев у нас существует проблема коммуникации, и это то, что мне не нравится в железнодорожном бизнесе.

Я честно об этом сказал на последней встрече с операторами (в середине мая - ИФ): "У нас почему-то первый подход к любому обсуждению - это высказать негатив. Воспринимается сразу, как будто кто-то захотел что-то отобрать и сделать хуже. И это вместо того, чтобы посмотреть с другой позиции и найти компромиссный вариант". Про этот этап почему-то коллеги забывают. В итоге, когда начали разбираться в деталях, выяснилось, что взгляд с разных точек зрения может кардинально поменять ситуацию.

- Ну, тут реакцию отчасти можно понять: все хотят ехать по одним и тем же направлениям, но пропускные способности не развиты в такой степени, чтобы удовлетворять все пожелания. Поэтому ведь и возникают предложения приоритетного доступа. В принципе, если смотреть прагматично, это вещь нормальная. Вопрос в прозрачности этих инструментов. И их непротиворечивости. Разве не так?

- Ключевой элемент - недискриминационный доступ. А вот механизмы и условия его формирования могут варьироваться. Вопрос в целом рыночный: один готов платить больше при существующих ограничениях, другой не готов. К нам приходят клиенты и говорят, что могут построить определенные направления за свой счет. И если они строят, то, наверное, должны иметь какой-то приоритет по отношению к другим? Другие же не готовы вложиться.

- А не кажется ли вам, что инвестиционный тариф справедливее ship-or-pay и всех прочих историй? Ведь ship-or-pay, например, как раз и предполагает, что у подписанта договора сразу же появляется скрытая преференция по доступу к существующей еще неразвитой инфраструктуре, зафиксированная в контракте на гарантированное предъявление определенных объемов грузов, и это всех немного раздражает. В то же время, при инвестиционном тарифе инвестор получает преференции только на уже созданный дополнительный объем пропускной способности, да еще и должен им поделиться с остальными: это, вроде бы, честнее?

- Моя позиция - чем больше возможностей, тем лучше. Вопрос - в их балансе. Но это, я считаю, не совсем функционал "Российских железных дорог": наша базовая задача быть именно перевозчиком. Нам не нужна сверхприбыль, мы должны обеспечить работу экономики, компания полностью принадлежит государству. Именно государство и должно определить, как все эти инструменты будут работать.

Выбор одних возможностей всегда подразумевает дискриминацию других. Поэтому должно быть организованно широкое обсуждение. Приведу пример. Угольщики говорят нам: "Ship-or-pay - это неправильно, это ограничения". Хорошо. Раньше все ехали в западном направлении. Пропускные способности были забиты, к нам обращались - давайте увеличим их, "разошьем" "узкие места". Мы сформировали программу, вложили средства - все поехали на восток.

На картинке это выглядит очень просто. На западном направлении созданы пропускные способности свыше 100 млн тонн грузов. Под них нужно купить огромный объем локомотивов. Для их обслуживания нужны специалисты. В определенный момент рынок изменился, теперь все хотят ехать на восток. А мы уже инвестировали в западное направление. Кто должен за это платить? В результате сложился избыток локомотивов, избыток людей - нам же говорили: "Мы поедем, будьте готовы". Теперь другая риторика: "Будьте эффективны, сократите издержки". Я не могу всех специалистов, которые проживают в Бологом или в Ленинградской области, перебросить в Тынду. Еще сложнее с локомотивами. Здесь электровозы, а там нам нужны тепловозы. Нельзя вычленишь один элемент ship-or-ru. Это целая цепочка: люди, техника, пропускные способности.

Пока же игра идет в одни ворота - все риски на РЖД. Мы не согласны с такой позицией: с нашей точки зрения, риски должны быть распределены.

- С другой стороны, например, нефтяники и газовики считают, что избыточные транспортные мощности - это отлично. Когда ты можешь повернуть либо на запад, либо на восток - это здорово: ты работаешь по всему рынку. Да, это чуть дороже, но зато ты имеешь ресурсы. Вы не думаете, что, может быть, мощности должны быть избыточными и у железных дорог по разным направлениям?

- Избыточные мощности - это сколько? 5% или 90%? Идеальный вариант, конечно, это 100% загрузки имеющихся пропускных способностей, но это - чистая теория, так не бывает. Загрузка всегда будет либо больше, либо меньше. И мировая практика, и экономическая теория доказывают, что пропускные способности должны существовать с избытком, но небольшим: если направление стратегически перспективно, оно все равно будет задействовано.

- А, вообще, есть компании, которые выражали интерес к ship-or-ru, к инвестиционному тарифу, к другим каким-то инструментам?

- Да.

- Какие, можете сказать?

- Я не буду их называть.

- Это именно какие-то ресурсные структуры, или эти механизмы интересны и компаниям, работающим с высокомаржинальной продукцией?

- Это те, кто везет большой объем грузов в конкретных направлениях. Именно поэтому это не наша прихоть - есть технологическая необходимость и, еще раз подчеркну, желание справедливого распределения рисков.

- Когда, как вы считаете, вся эта модель с новым инструментарием будет сформирована, будет осознана рынком и запущена?

- Я бы не хотел отвечать на вопросы за министерства. Какие-то решения, уверен, будут приняты в этом году, на какие-то потребуются больше времени. Изменения должны быть четко просчитаны. Здесь я полностью согласен с нашими потребителями, с операторами: сначала нам нужно понять, что это дает, не ухудшает ли ситуацию, шаг ли это вперед? Мы должны быть уверены, что после этого шага не будут сделаны два назад. У нас есть другие текущие вопросы, вытекающие из ДПР, и они, как мне кажется, сегодня являются более важными. Дефицит колес, локальные профициты вагонов - их нужно решать сейчас.

- Вы обозначили проблему с необеспеченными рисками волатильности грузопотоков. А нужен ли сейчас в таких условиях, например, проект "БАМ-II"?

- У "БАМ-II" этого риска нет вообще. Более того, на "восточном полигоне" нам нужно очень активно строиться. Дело в том, что жизнь не закончится в 2025 г., как наша ДПР. Страна будет развиваться. Рост валового продукта должен быть и в 2026 г., и в 2027 г., и в 2028 г.

Как мы можем проехать на Дальнем Востоке к портам? Это, прежде всего, прямой маршрут Байкало-Амурская магистраль - Ванино - Совгаванский регион. Следующий выход - "вниз" по карте - Владивосток, Находка, Посыет. И все: больше выходов к морю на этом направлении у нас нет. А объем грузопотоков, который виден в перспективе, гораздо больше. Именно поэтому мы говорим о постройке моста на Сахалин. Мы видим, что это направление удобно, это еще один выход к гаваням, где можно организовать дополнительную перевалку. Для этого мы также занимаемся перешивкой колеи на Сахалине, которую практически завершаем этим летом.

Инфраструктурным решением будет двухпутный электрифицированный БАМ. Да, электрификация выгодна только после определенного объема трафика, но мы его уже превысили.

Еще один момент - рост контейнерных перевозок. Раньше все ехали из Азии в Европу. Сегодня поехали и в обратную сторону. Мы видим на примере сервисов "Объединенной транспортно-логистической компании", что обратная загрузка из ЕС превышает 80%. Чтобы реализовать эффективный и привлекательный сервис в контейнерном сегменте и, одновременно, не усложнить жизнь тем же угольщикам, нам нужно убрать инфраструктурные препятствия и развести потоки.

- Вы, мне кажется, уже говорили, что РЖД видят Байкало-Амурскую магистраль как грузовую артерию для массовых грузов, а Транссибирскую - более "скоростной"?

- Да, мы концептуально это так и видим. Но переход на такую модель будет происходить поэтапно.

- И в такой модели нет риска, что если прогнозы не сбудутся, то на каком-то горизонте БАМ может остаться серьезно недозагруженным?

- Первый этап модернизации "восточного полигона" был посчитан под объемы перевозок "плюс 66 млн тонн" к уровню 2012 г. Причем эти объемы, в том числе, должны были обеспечить месторождения рядом с Байкало-Амурской магистралью. В итоге же объем перевозок вырос за счет грузов из Кузбасса. Для РЖД это не совсем выгодно: тариф зависит от расстояния, а Кузбасс - дальняя перевозка. Но мы понимали, что нужно исходить из текущей ситуации, и создали максимально комфортные условия для вывоза угля по этому направлению.

В то же время, местные месторождения не развивались так, как изначально планировалось. Сейчас они "оживают" - "Колмар" увеличивает отправки из Якутии, "Сибирская угольная энергетическая компания" начинает разработки. Когда отсюда стабильно пойдет уголь, улучшится структура перевозок, повысится доходность.

Мы уже почти вышли на плановый объем перевозок на БАМе. В том числе, за счет улучшения технологий. Стройку в рамках I этапа мы завершим в следующем году. Проект продолжим. Мы строим "восточный полигон" постоянно, за последние годы - включая 2018 г. - уже вложили 344 млрд руб. В 2019-2020 гг. должны будем инвестировать еще порядка 170 млрд руб.

- Кстати, на фоне того, что Кузбасс продолжает развиваться, активизируются разработки в Хакасии, а трафик на линии Кызыл-Курагино в Туве к Элегесту, как заявляется, может оказаться не 15 млн тонн, а 27 млн, предусматриваются ли дополнительные инвестиции в выход на БАМ и Транссиб в Иркутской области - линии Междуреченск-Тайшет?

- Пока нет. Нам нужно закончить текущий проект модернизации линии Междуреченск-Тайшет. К тому же, мы сейчас сосредоточены на другом. РЖД, напомню, заинтересованы во вхождении в различные портовые проекты. Компания вошла в число участников порта Суходол (Приморский край - ИФ), мурманского порта Лавна. Мы обсуждаем проект нового порта Индига (Ненецкий автономный округ - ИФ). Все это нужно, чтобы диверсифицировать направления перевозок. Маршруты в ряде случаев меняются очень быстро, и гибкость с переориентацией грузопотоков очень важна.

- Роман Троценко, владелец АЕОН, планирующий реализовать проект "Индига", говорил, что корпорация готова вложить 20 млрд руб. в создание линии к новому порту, и будет здорово, если и РЖД в этом поучаствуют финансово. Монополия планирует закладывать эти средства в свою инвестиционную программу?

- Пока мы закладываем средства только на исследования.

- Что касается точек соприкосновения железнодорожного транспорта и морского: недавно выдвинута идея создания контейнерного оператора для Северного морского пути (СМП). Вы не боитесь, что эта инициатива оттянет у вас часть контейнерного, высокомаржинального, потока с традиционных магистралей?

- Я полностью поддерживаю и приветствую эту идею, думаю, что в ней есть свои плюсы. Мы приложим все усилия, чтобы этот маршрут заработал. Во-первых, он все равно куда-то придет - в тот же Мурманск, в северные порты - и двинется дальше, в основном на железную дорогу.

Во-вторых, обязательно будут грузы, которые соответствуют грузовой логистике морских перевозок. Пример: на Дальнем Востоке можно загрузить рыбу в контейнер-рефрижератор. Если мы привезем ее быстро, рыбу нужно будет загрузить в холодильник где-то в конечной точке. Продать сразу невозможно. А при транспортировке по СМП судно будет плыть и выполнять функцию склада.

- РЖД готовы войти в капитал такого контейнерного оператора?

- Думаем. Мы позиционируем себя как транспортно-логистический холдинг и смотрим, где могли бы быть дополняющим элементом. Предлагаем сквозные сервисы, например, с FESCO в сообщении с Японией. На других направлениях кооперируемся с автомобильным транспортом, создавая хороший совместный продукт.

- По "Трансконтейнеру" (МОЕХ: TRCN): вице-премьер Максим Акимов сказал, что альтернативы оператору РЖД создавать не стоит, но, вместе с тем, нужны два-три игрока на этом рынке, чтобы была конкуренция. То есть формально для монополии не закрывается опция для реализации своих прошлых планов. Возможны ли какие-то другие формы их реализации, например, вхождение в альянсы с кем-то?

- Нужно исходить из актуального контекста. Доля "Трансконтейнера" за последнее время сократилась. Создан рынок контейнерных перевозок. Если бы продажа "Трансконтейнера" потенциально могла привести к ухудшению ситуации на рынке, нужно было бы приложить усилия для создания альтернативы. Но мы этого не видим, сейчас главное для нас - это сохранение компании как клиента.

В условиях продажи оператора содержится положение, что покупатель в течение первых трех лет должен сохранить показатели по росту перевозок. Государство с такими идеями согласилось.

Задача РЖД, в свою очередь, заключается в создании условий для роста контейнерных перевозок. Сейчас на рынке идет их рост - 16-20%. В определенных случаях нам нецелесообразно вкладываться в непрофильные активы, а лучше инвестировать в БАМ, в инфраструктуру, в то, за что мы отвечаем. Если частным инвесторам комфортно идти в контейнерный бизнес - очень хорошо. Мне кажется, что такое взаимодополнение даст лучший результат. А если мы заберем эти деньги и вложим в создание второго "Трансконтейнера", мы отвлечем их от других задач.

- Про людей. Больше пяти лет РЖД с правительством предпринимают меры для устойчивого развития сферы пригородных перевозок. Тем не менее, тема не сходит с контроля президента РФ. Как сейчас ситуация?

- Взаимоотношения с регионами (заказчики услуг транспортного обслуживания местного населения - ИФ) кардинально изменились. Правительство сделало очень многое. Во-первых, до 2030 г. закреплена плата за инфраструктуру 0,01%. Это стало четким сигналом на долгосрочную перспективу и для нас, и для регионов. Во-вторых, регионы обеспечивают больше 90% компенсаций. Существенно сократилось количество убыточных пригородных компаний.

Мы вместе провели большую работу по тем параметрам, которые вызвали непонимание у регионов, в первую очередь - стоимостным. Мы показали, как складывается наша экономика. Поработали с нашей себестоимостью. Урегулировали ряд вопросов с помощью ФАС, сделали прозрачными расчеты.

Подвижной состав во всех сегментах обновляется - появились "Ласточки", "Иволги", ЭП2Д, ЭП3Д. Есть возможность использовать гаджеты, wi-fi. Маршруты стали удобнее. Более того, сейчас все большее количество городов выходит с просьбой по созданию "городской электрички". На днях уточнял позицию по Самаре, по Екатеринбургу, по Краснодару, поскольку везде существует железнодорожная сеть. Понимание того, что это хороший продукт, сейчас есть на всех уровнях.

В целом, мне кажется, серьезно изменилось отношение к пассажирам наших сотрудников. И восприятие людьми "Российских железных дорог", представителей вокзальных комплексов, проводников, всех, кто работает в системе обслуживания пассажиров, тоже изменилось. Мне кажется, отношения стали взаимоуважительными, дружескими

- За счет чего? Люди поменялись, мотивация или была какая-то образовательная программа?

- Все в целом. В части программ подготовки персонала был пройден большой путь. Я видел, как готовят проводников. У людей изменился внутренний настрой, появился совсем другой уровень ответственности. Согласитесь: сама поездка - это стресс для пассажира, он выходит из привычной для себя обстановки. И к нему должно быть особое отношение. Мне кажется, мы научились работать друг с другом. Проводники знают, что должны максимально помочь человеку. Им комфортно, они получают от этого удовольствие.

ИНТЕРФАКС; 2019.06.04; ПОКУПАТЕЛЬ ТРАНСКОНТЕЙНЕРА 3 ГОДА ДОЛЖЕН НАРАЩИВАТЬ ПЕРЕВОЗКИ, В РЖД ГОТОВЫ СОЗДАВАТЬ УСЛОВИЯ

Покупатель контрольного пакета акций ПАО "Трансконтейнер" (МОЕХ: TRCN) в течение трех лет после сделки должен будет обеспечивать рост перевозок, а продавец - ОАО "Российские железные дороги" - готово создавать условия для этого.

"Сейчас главное для нас - это сохранение компании как клиента. В условиях по продаже оператора содержится положение, что покупатель в течение первых трех лет должен сохранить показатели по росту перевозок. Государство с такими идеями согласилось", - заявил гендиректор монополии Олег Белозеров в интервью "Интерфаксу".

"Задача РЖД, в свою очередь, заключается в создании условий для роста контейнерных перевозок. Сейчас на рынке идет их рост - 16-20%. Мне кажется, что такое взаимодополнение даст лучший результат", - добавил он, отвечая на вопрос, интересно ли компании после продажи актива оставаться в этой сфере.

"В определенных случаях нам нецелесообразно вкладываться в непрофильные активы, а лучше инвестировать в Байкало-Амурскую магистраль, в инфраструктуру, в то, за что мы отвечаем. Если частным инвесторам комфортно идти в контейнерный бизнес - очень хорошо, - отметил топ-менеджер. - А если мы заберем эти деньги и вложим в создание второго "Трансконтейнера", мы отвлечем их от других задач".

"Нужно исходить из актуального контекста. Доля "Трансконтейнера" за последнее время сократилась. Создан рынок контейнерных перевозок. Если бы продажа (оператора - ИФ) потенциально могла привести к ухудшению ситуации на рынке, нужно было бы приложить усилия для создания альтернативы. Но мы этого не видим", - сказал Белозеров. Условие, что покупатель контрольного пакета акций "Трансконтейнера" должен будет в течение остатка того года, когда произойдет сделка, и двух полных лет после нее исполнять план по перевозкам, предусмотренный действующей стратегией оператора, содержалось в проекте директивы правительства совету директоров "Российских железных дорог", писал в апреле "Коммерсантъ". Источник "Интерфакса" говорил, что документ не претерпел изменений и в предложенном виде спустя несколько дней был согласован первым вице-премьером РФ Антоном Силуановым.

Конкретные цифры по объемам перевозок, заложенным в стратегии оператора, не приводились. На сайте компании лишь отмечается, что базовый сценарий документа до 2022 г. опирается на прогнозе "устойчивый рост рынка контейнерных перевозок в России и СНГ в среднем на 7,6% в год на фоне роста экономики, потребительского спроса, а также производства промышленной продукции с высокой добавленной стоимостью".

В то же время, в середине марта генеральный директор "Трансконтейнера" Вячеслав Сараев заявлял, что оператор готовит новую 5-летнюю стратегию развития. "Мы пересматриваем (ее - ИФ), в том смысле, что рынок растет гораздо быстрее. Нам нужно переосмыслить рынок, переосмыслить, как нам двигаться дальше", - говорил он. "Внутри "Трансконтейнера" стратегия большей частью сформирована, в ближайшие 2-3 месяца мы ее вынесем на обсуждение и утверждение акционеров", - говорил он. Вместе с тем, пока нет ясности, будет ли утверждена стратегия до продажи контрольного пакета акций оператора.

"Трансконтейнер" владеет и управляет примерно 70 тыс. крупнотоннажных контейнеров, более 26,5 тыс. вагонов-платформ для их перевозки, имеет сеть терминалов в РФ (на 42 станциях) и в Словакии, также ему принадлежат 50% акций АО "Кедентранссервис" (с 19 ж/д терминалами в Казахстане) и доли в "дочках" и совместных предприятиях в

различных странах. 50% + 1 акция - у ОТЛК, 24,84% - у ВТБ (МОЕХ: VTBR) (имеет форвардный контракт со сторонним инвестором), 24,74% - у ООО "Енисей Капитал" Романа Абрамовича и Александра Абрамова.

Правительство РФ несколько лет обсуждало продажу 50% + 2 акции оператора. Предыдущий глава РЖД Владимир Якунин настоял на передаче доли в "Объединенную транспортно-логистическую компанию" России, Белоруссии и Казахстана, создававшуюся для транзита контейнерных грузов между Европой и Китаем. Однако с приходом Олега Белозерова концепция совместного предприятия поменялась: его было решено развивать по принципу asset light (без активов).

После смены руководства монополии кабинет министров согласился на приватизацию пакета акций оператора. Хотя пока формально он и остается у ОТЛК, есть принципиальное решение о его продаже. В 2017 г. вопрос вышел на уровень тогдашнего первого вице-премьера Игоря Шувалова, после дискуссий стало понятно, что сделке быть. Вице-премьер РФ Максим Акимов говорил "Интерфаксу", что "разумный срок" продажи контрольного пакета "Трансконтейнера" - это "конец июня - аукцион, конец июля - закрытие сделки". "Если что-то пойдет не так или будут задержки, ну, это плюс месяц еще к этим срокам", - добавил он. Замглавы РЖД Андрей Старков недавно заявил, что, по его оценкам, с учетом технических процедур аукцион состоится в июле-августе. Предполагается, что стартовая цена на торгах будет установлена на уровне 36,2 млрд руб. за контрольный пакет. К претендентам выдвигается еще ряд условий.

Помимо владельцев "Енисея", интерес к активу в разное время обозначали группа UCL Владимира Лисина с Mediterranean Shipping Company, Global Ports и группа "Дело" Сергея Шишкарева (в 2017 г. купила 30,75% акций портового холдинга у его основателей), СМА СGM с компанией "Логопер", а также Российский фонд прямых инвестиций с DP World и бывший крупнейший миноритарий оператора - FESCO (головная компания - ПАО "Дальневосточное морское пароходство" (МОЕХ: FESH)), контролируемый группой "Сумма" Зиявудина Магомедова и ее партнерами.

ИНТЕФАКС; 2019.06.04; РЖД ДУМАЮТ НАД ВОПРОСОМ ВХОЖДЕНИЯ В КАПИТАЛ КОНТЕЙНЕРНОГО ОПЕРАТОРА ДЛЯ СЕВМОРПУТИ

ОАО "Российские железные дороги" оценивает перспективы вхождения в капитал контейнерного оператора для Северного морского пути (Севморпуть, СМП), вопросы создания которого сейчас прорабатываются на уровне правительства РФ.

"Думаем. Мы позиционируем себя как транспортно-логистический холдинг и смотрим, где могли бы быть дополняющим элементом. Предлагаем сквозные сервисы, кооперируемся с автомобильным транспортом, создавая совместный продукт", - заявил генеральный директор монополии Олег Белозеров в интервью "Интерфаксу".

"Я полностью поддерживаю и приветствую эту идею, думаю, что в ней есть свои плюсы. Мы приложим все усилия, чтобы этот маршрут заработал", - отметил он. При этом, отвечая на вопрос, не опасается ли монополии, что такой морской оператор оттянет у нее часть контейнерного, высокомаржинального, потока, глава РЖД заявил: "Во-первых, он все равно куда-то придет - в тот же Мурманск, в северные порты - и двинется дальше, в основном - на железную дорогу".

"Во-вторых, обязательно будут грузы, которые соответствуют грузовой логистике морских перевозок. Пример: на Дальнем Востоке можно загрузить рыбу в контейнер-рефрижератор. Если мы привезем ее быстро, рыбу нужно будет загрузить в холодильник где-то в конечной точке. Продать сразу невозможно. А при транспортировке по СМП судно будет плыть и выполнять функцию склада", - добавил топ-менеджер.

ИНТЕФАКС; 2019.06.04; РЖД ЗАКЛАДЫВАЮТ СРЕДСТВА НА ИССЛЕДОВАНИЯ ПО ПРОЕКТУ ЛИНИИ К ПОРТУ ИНДИГА

ОАО "Российские железные дороги" пока закладывает лишь средства на исследования по проекту создания ветки в порт Индига (Ненецкий автономный округ), сообщил в интервью "Интерфаксу" генеральный директор РЖД Олег Белозеров, отвечая на вопрос,

готова ли монополия принять участие в финансировании строительства ветки в рамках своей инвестиционной программы.

Ранее Роман Троценко, владелец AEON, планирующий реализовать проект "Индига", говорил, что корпорация готова вложить 20 млрд руб. в создании линии к новому порту, и "будет отлично", если и РЖД в этом поучаствуют финансово.

"Мы обсуждаем проект нового порта Индига", - сказал при этом в интервью Белозеров, напомнив, что монополия "заинтересована во вхождении в различные портовые проекты". "Компания вошла в число участников порта Суходол (Приморский край - ИФ), мурманского порта Лавна. Все это нужно, чтобы диверсифицировать направления перевозок. Маршруты в ряде случаев меняются очень быстро, и гибкость с переориентацией грузопотоков очень важна", - заявил топ-менеджер.

ИНТЕРФАКС; 2019.06.04; ДОПИНВЕСТИЦИИ НА ЛИНИЮ МЕЖДУРЕЧЕНСКО-ТАЙШЕТ ПОКА НЕ ПРЕДУСМАТРИВАЮТСЯ - РЖД

Дополнительных инвестиций на линию Междуреченск-Тайшет, обеспечивающую выход грузов на Транссибирскую и Байкало-Амурскую магистрали из Кузбасса и новой линии Кызыл-Курагино в Туве пока не предусматривается, заявил генеральный директор ОАО "Российские железные дороги" Олег Белозеров.

"Нам нужно закончить текущий проект модернизации линии", - сказал топ-менеджер в интервью "Интерфаксу", комментируя этот вопрос в свете развития месторождений в Кузбассе, а также заявлений правительства Тувы о том, что пропускная способность ветки Кызыл-Курагино может оказаться почти вдвое выше изначально планировавшейся (27 млн тонн в год вместо 15 млн).

ИНТЕРФАКС; 2019.06.04; РЖД НЕ ГОТОВЫ НА ТАРИФНЫЕ ПОСЛАБЛЕНИЯ ПО УГЛЮ, УВЕРЕНЫ В УЛУЧШЕНИИ КОНЪЮНКТУРЫ РЫНКА

ОАО "Российские железные дороги" не готово давать скидки на перевозки угля, считая, что конъюнктура волатильного угольного рынка в перспективе улучшится, как это было в предыдущие годы, а тарифные поступления, отмечают в монополии, нужны для инвестиций в развитие основных магистралей под заявляемые на будущее объемы добычи.

"Мы считаем, что ситуация с ценами по углю выправится, что энергопотребление все равно будет расти: при переходе на любой иной вид топлива объем потребления угля все равно будет повышаться. Поэтому реагировать сейчас и изменять условия нецелесообразно. Соответственно, мы продолжаем действовать четко по нашей инвестиционной программе - как раз во благо будущих перевозок всех участников", - заявил генеральный директор РЖД Олег Белозеров в интервью "Интерфаксу".

"Наша программа сформирована под долгосрочные тренды. И быстро менять какие-то стратегические позиции нельзя. Тариф четко просчитан и утвержден под инвестиции для вывоза объемов грузов тех же угольщиков, он абсолютно прозрачен. К тому же у нас есть механизмы преференций под дополнительный объем предъявления грузов к перевозке (в рамках тарифного коридора - ИФ). Мы готовы в этом плане обсуждать с грузоотправителями тарифные изменения", - отметил он.

"Да, были долгие дискуссии с угольщиками-экспортерами по поводу повышающего коэффициента на экспорт 1,08 (8%-ной надбавки, в 2019 г. перенесенный в тарифный прејскурант - ИФ). Но особые условия для экспортных перевозок были заложены уже исторически, и мы считаем, что со своей стороны этот принцип не нарушили", - считает Белозеров.

"Обсуждение долгосрочной программы развития РЖД шло продолжительное время. Стоимость угля была низкая, успела вырасти и снова просесть - рынок волатильный, это нормальная ситуация. Когда было плохо, к нам приходили, говорили: "Дайте нам скидку, будет хорошо - все вернем". Мы предоставляли скидку (экспортная надбавка по каменному углю в 2015 г. была снижена с 13,4% до 1,3%, а в 2018 г. - обнулена - ИФ). Когда ситуация улучшилась, это быстро забыли и начали говорить, что нужно работать в рынке. Сейчас опять динамика разновекторная. К нам снова стали приходиться с

предложением: "А давайте снизим тарифы". Мы начинаем напоминать: "Уважаемые коллеги, вы помните, что было?", - пояснил Белозеров свою позицию.

При этом в целом глава "Российских железных дорог" подчеркнул, что "в качестве незыблемой вещи" видит изменение тарифов в долгосрочном периоде лишь по формуле "инфляция минус". При этом, правда, он напомнил позицию компании о том, что "если будут изменены условия, не находящиеся в зоне компетенции РЖД", исключать "каких-то дополнительных действий" нельзя.

"Это объективная история. Если изменится налоговая база или другие условия, которые заложены внутри долгосрочного тарифа и не зависят от нас, то должны быть и компенсирующие действия. Возьмем тот же налог на добавленную стоимость (в 2019 г. увеличился с 18% до 20% - ИФ). Его повышение от нас не зависело - это то, что регулируется государством", - привел он пример, уточнив, что "эти действия были учтены в тарифных решениях".

"У нас есть сбалансированная программа, утвержденная правительством. И правительство, как наш акционер, при принятии каких-то решений, которые могут на нас повлиять, будет смотреть, как сбалансировать ДПР. Варианты могут быть разные", - сказал глава монополии, отвечая на вопрос, не видит ли перевозчик предпосылки к тому, что в 2020 г. тарифы повысятся сверх того, как они будут посчитаны по формуле "инфляция минус" (по последним оценкам - 3,6%).

ИНТЕРФАКС; 2019.06.04; РЖД НЕ ВИДЯТ РИСКОВ НЕДОЗАГРУЗКИ БАМА ПОСЛЕ II ЭТАПА РАЗВИТИЯ ПРИ СМЕНЕ ВЕКТОРА ГРУЗОПОТОКОВ

ОАО "Российские железные дороги" не видит рисков недозагрузки Байкало-Амурской магистрали после реализации II этапа проекта по развитию "восточного полигона" в случае смены направления грузопотоков.

"У "БАМ-II" этого риска нет вообще. Более того, на "восточном полигоне" нам нужно очень активно строиться. Дело в том, что жизнь не закончится в 2025 г., как наша ДПР. Страна будет развиваться. Рост валового продукта должен быть и в 2026 г., и в 2027 г., и в 2028 г.", - заявил гендиректор монополии Олег Белозеров в интервью "Интерфаксу".

"Как мы можем проехать на Дальнем Востоке к портам? Это, прежде всего, прямой маршрут Байкало-Амурская магистраль - Ванино - Совгаванский регион. Следующий выход - "вниз" по карте - Владивосток, Находка, Посыет. И все: больше выходов к морю на этом направлении у нас нет. А объем грузопотоков, который виден в перспективе, гораздо больше", - добавил он.

"Именно поэтому мы говорим о постройке моста на Сахалин. Мы видим, что это направление удобно, это еще один выход к гаваням, где можно организовать дополнительную перевалку. Для этого мы также занимаемся перешивкой колеи на Сахалине, которую практически завершаем этим летом", - пояснил топ-менеджер.

Инфраструктурным решением будет двухпутный электрифицированный БАМ, отметил Белозеров. "Да, электрификация выгодна только после определенного объема трафика, но мы его уже превысили", - добавил он.

Кроме того, по его словам, наблюдается рост контейнерных перевозок. "Раньше все ехали из Азии в Европу. Сегодня поехали и в обратную сторону. Мы видим на примере сервисов "Объединенной транспортно-логистической компании" (структура монополии - ИФ), что обратная загрузка из ЕС превышает 80%. Чтобы реализовать эффективный и привлекательный сервис в контейнерном сегменте и одновременно не усложнить жизнь тем же угольщикам, нам нужно убрать инфраструктурные препятствия и развести потоки", - отметил глава "Российских железных дорог".

Он напомнил, что концептуально компания видит Байкало-Амурскую магистраль как грузовую артерия для массовых грузов, а Транссибирскую - более "скоростной". "Но переход на такую модель будет происходить поэтапно", - уточнил Белозеров.

ИНТЕРФАКС; 2019.06.04; ФАС УКАЗЫВАЕТ НА НЕДОПУСТИМОСТЬ РАЗРЫВА КонтРАКТОВ НА Ж/Д КОЛЕСА ДЛЯ ПЕРЕЗАКЛЮЧЕНИЯ ПО СПОТОВЫМ ЦЕНАМ

ФАС России ведет мониторинг ситуации на рынке железнодорожных колес в связи с дисбалансом спроса и предложения, наблюдающимся в РФ с 2017 года.

Как указывает служба, ссылаясь на сообщения СМИ, АО "Выксунский металлургический завод" (крупнейший производитель колес цельнокатаных в России) разрывает долгосрочные контракты с целью перезаключения договоров, заключенных ранее, по текущим спотовым ценам.

"В случае соблюдения потребителями всех условий договора такая практика недопустима с точки зрения российского законодательства и может содержать в себе признаки злоупотребления доминирующим положением путем необоснованного отказа или уклонения от заключения договора, а также навязывания невыгодных условий договора", - говорится в сообщении ФАС.

В службе подчеркивают, что "в случае применения подобной практики вторым участником рынка - АО "Евраз Нижнетагильский металлургический комбинат", поведение АО "ВМЗ" и АО "Евраз НТМК" может содержать признаки согласованных действий, что также является нарушением антимонопольного законодательства".

В ФАС напоминают, что рост цен на железнодорожные колеса в 2017-2018 годах является предметом рассмотрения антимонопольным органом дела о нарушении АО "ВМЗ" и АО "Евраз НТМК" антимонопольного законодательства, возбужденного в октябре 2018 г.

Вместе с тем, ФАС "проводит анализ вклада действий российских производителей и фактора дефицита в рост цен на рынке". "При этом, по имеющейся в ФАС России информации, дефицит на рынке колес цельнокатаных был вызван различными объективными факторами, в числе которых цикличность рынков деталей подвижного состава, в том числе железнодорожных колес, а также динамика рынка колес, бывших в употреблении", - отмечает служба.

При этом подчеркивается, что "комплексный анализ ситуации будет проведен в рамках дела". По словам начальника управления контроля промышленности Нелли Галимхановой, которые приводятся в сообщении, "сам по себе рост цен на любую продукцию доминирующего субъекта в случае, если он вызван объективными, не зависящими от занимающей монопольное положение компании факторами, не может являться монопольным ценообразованием". "Вместе с тем, в соответствии с российским законодательством действующие контракты должны исполняться: односторонний необоснованный разрыв действующих договоров с целью пересмотра цен недопустим", - заключила она.

В конце мая газета "Коммерсантъ" со ссылкой примерно на десяток покупателей железнодорожных цельнокатаных колес написала, что "Выксунский металлургический завод" (ВМЗ, актив "Объединенной металлургической компании", ОМК, Анатолия Седых) резко поднял цены на данный вид продукции.

АГЕНТСТВО МОСКВА; 2019.06.04; ЗАВЕРШЕНО СТРОИТЕЛЬСТВО ЛЕВОЙ ЭСТАКАДЫ НА ПАВЕЛЕЦКОМ НАПРАВЛЕНИИ МЖД В СОСТАВЕ ЮЖНОЙ РОКАДЫ

Завершено строительство левой железнодорожной эстакады по Павелецкому направлению Московской железной дороги (МЖД) в составе Южной рокады, сообщили в пресс-службе департамента строительства Москвы.

«Мы завершили комплекс работ по строительству левой железнодорожной эстакады и произвели переключение движения второго главного пути на проектное направление. В настоящее время ведется подготовка к переключению I главного пути. Идут подготовительные работы для возведения правой эстакады, производятся работы по инженерным коммуникациям», - приводятся в сообщении слова руководителя Департамента строительства Москвы Андрея Бочкарева.

Кроме этого, на данный момент установлено 70% опор контактной сети по правой стороне путевого развития. Завершено возведение водопропускного коллектора через реку Чертановка.

Работы ведутся по проекту первого этапа строительства участка Южной рокады от Балаклавского до Пролетарского проспекта. Участок проходит по территории промзоны, пересекает Павелецкое направление Московской железной дороги и реку Чертановка, и выйдет на Пролетарский проспект в створе ул. Кантемировская. В общей сложности по первому и второму этапу будет построено более 6 км дорог, два путепровода - автодорожный и железнодорожный, водопропускной коллектор через реку Чертановка, по одному подземному и надземному пешеходным переходам.

Ранее ИА «НСН» сообщали, что в 2019 г. в Москве будут открыты новая городская магистраль - Южная рокада длиной 40 км, северо-западная хорда, откроется балочный мост через шлюз №9 Канала им. Москвы, который обеспечит съезд с ул. Народного Ополчения в Мневниковскую пойму, северо-восточная хорда свяжет трассу М11 «Москва - Санкт-Петербург» с Косинской эстакадой на юго-востоке города.

<https://www.mskagency.ru/materials/2895942>

КОММЕРСАНТЬ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; 2019.06.05; ТАМАНЬ В ТУМАНЕ; К ПРОЕКТУ ПОРТА ВСЕ ЕЩЕ ОСТАЮТСЯ ВОПРОСЫ

Как выяснил “Ъ”, проект реализации сухогрузного района морского порта Тамань снова забуксовал. На совещании в правительстве предложенную Минтрансом модель не поддержали Минэкономики и ФАС. Основные вопросы вызвало заключение концессии без конкурса и обоснование участия в проекте Государственной транспортной логистической компании (ГТЛК). Но затягивание дискуссии вызвало недовольство вице-премьера Максима Акимова, и к 15 июня согласование модели проекта должно завершиться.

Как стало известно “Ъ”, 31 мая у вице-премьера Максима Акимова прошло совещание по реализации проекта сухогрузного района морского порта Тамань. После того как Минтранс в январе не выполнил поручения вице-премьера и не представил предложения по организационно-правовой и финансовой моделям (см. “Ъ” от 11 февраля), срок подготовки документов был перенесен на 1 марта (см. “Ъ” от 14 марта), а в мае планировалось подготовить актуальную проектно-сметную документацию. Но, как рассказали источники “Ъ”, на совещании выяснилось, что замечания по предложенной модели не устранены, что вызвало недовольство вице-премьера. Он поручил Минтрансу, Минэкономики, ФАС и Аналитическому центру при правительстве (АЦ) до 15 июня завершить обсуждение, сообщил представитель вице-премьера.

Проект создания глубоководного порта Тамань существует с 2012 года, концессионное соглашение планируется заключить в апреле 2020 года. Концедентом выступит Росморречфлот, концессионером — ООО «РМП-Тамань» (принадлежит ФГУП «Росморпорт»). ГТЛК должна получить 75% «РМП-Тамань», а затем продать доли стратегическим инвесторам. На первом этапе в 2024 году стоимостью 171,1 млрд руб. должны быть построены семь терминалов с общим грузооборотом 66,94 млн тонн.

Как следует из презентации Минтранса (есть у “Ъ”), министерство предлагало назначить «РМП-Тамань» концессионером без конкурса с обязательствами привлечь частное финансирование. Но, по словам собеседников “Ъ”, против выступили Минэкономики и ФАС. В Минэкономики якобы считают необоснованным заключение концессии без конкурса и имеют вопросы к участию ГТЛК, так как, по сути, концессия формируется между двумя госструктурами. В самом министерстве “Ъ” не ответили. Представитель ФАС на совещании заявил, что ни финансовая, ни организационная модели в ведомство не поступали, говорят источники “Ъ”. Раз концессию предлагается заключать без конкурса, нужно обосновать, почему сделка идет через ГТЛК, если заранее известны инвесторы, отмечала служба. В ФАС подтвердили участие замглавы службы Александра Редько в совещании с такой позицией.

По словам собеседников “Ъ”, время на проработку проекта нужно и ГТЛК: в модели предусмотрен взнос 23 млрд руб. в уставный капитал концессионера, бюджета на это у

компания нет. ГТЛК запросила отсрочку до октября, но в Минтрансе парировали, что срок — июль, иначе проект выйдет за 2024 год. В ГТЛК и Минтрансе отказались от комментариев.

Сомнения в том, что в представленной финмодели полностью отсутствуют риски для концедента, выразил и представитель АЦ, говорят собеседники “Ъ”. В АЦ “Ъ” сказали, что Тамань входит в первую двадцатку проектов комплексного плана модернизации инфраструктуры, документы находятся на разных стадиях проработки, в том числе с привлечением экспертов центра.

По данным “Ъ”, заинтересованность в участии в проекте на совещании подтвердили «Кузбассразрезуголь», СУЭК и «Металлоинвест». В первых двух компаниях ситуацию не комментируют. В «Металлоинвесте» подтвердили интерес к проекту и оценили вероятность его реализации как «высокую». Ожидается, что правительство определит концессионера, добавили в холдинге. Возможности портовых мощностей РФ не удовлетворяют в полном объеме экспортный потенциал компании, пояснили там, добавив, что «Металлоинвест» как один из потенциальных участников проекта «обсуждает параметры инвестиционного соглашения» и готов принять обязательства по созданию и эксплуатации терминала на 9 млн тонн железорудного сырья и металлов в год.

Собеседник “Ъ” в отрасли отмечает, что к проекту слишком много вопросов: какова будет себестоимость перевалки и общепортовой инфраструктуры, как решат вопрос с провозной способностью железной дороги, какими будут тарифы ОАО РЖД с учетом планов монополии менять тарифы на перевозки металлургических грузов. Глава «Infoline-Аналитики» Михаил Бурмистров считает, что сейчас «объективно к заключению концессии никто не готов». Потенциал оптимизации расходов и сроков за счет использования освобождающихся мощностей «Стройгазмонтажа» с учетом затягивания сроков заметно снижается, добавляет эксперт. Если государство не готово брать на себя риски, то проект лучше отложить, полагает эксперт: он перспективен, но угольщики при сохранении текущей конъюнктуры на южном направлении могут отказаться от строительства терминалов.

<https://www.kommersant.ru/doc/3991643>

ИНТЕРФАКС; 2019.06.04; ПЕРЕВАЛКА ГРУЗОВ В АЗОВО-ДОНСКОМ БАССЕЙНЕ В АПРЕЛЕ-МАЕ ВЫРОСЛА НА 2,4%

Перевалка грузов в границах ответственности Азово-Донской бассейновой администрации в апреле-мае 2019 года увеличилась на 2,4% по сравнению с показателем аналогичного периода 2018 года - до 2 млн 36,9 тыс. тонн, сообщается на сайте администрации.

Прогнозный показатель на этот период перевыполнен на 1,8%.

В общем объеме грузооборота в апреле-мае наибольшую долю составили мазут - 33,4% (680,4 тыс. тонн), сера - 19,8% (403,6 тыс. тонн), вакуумный газойль - 6,8% (139,1 тыс. тонн), щебень - 5,7% (116,1 тыс. тонн), дизтопливо - 5,6% (115 тыс. тонн).

Как сообщалось, в этом году транзитная навигация в границах Азово-Донского бассейна внутренних водных путей открылась 1 апреля.

В прошлом году навигация в низовьях Дона открылась также 1 апреля. Но еще до этого, с 20 марта 2018 года, с учетом благоприятных гидрометеорологических условий и обращений компаний агропромышленных комплексов Багаевского и Аксайского районов Ростовской области Росморречфлот разрешил пропуск судов на договорной основе на участке Дона от станицы Багаевской до 3121-го км. В этом году такого не было.

Закрылась транзитная навигация на нижнем Дону в 23:59 мск 27 ноября 2018 года. Но из-за благоприятных гидрометеорологических условий и в связи с обращением стивидорных и судоходных компаний Росморречфлот продлевал навигацию с 28 ноября по 13 декабря включительно на договорной основе на участке Дона от станицы Николаевская до 3121-го км.

Перевалка грузов в границах ответственности Азово-Донской бассейновой администрации в 2018 году увеличилась на 7,8% по сравнению с показателем 2017 года - до 10,533 млн тонн.

В зону ответственности ФБУ "Азово-Донская бассейновая администрация" входит участок реки Дон протяженностью 257,3 км (в том числе 245,3 км транзитного пути) от устья 132-го канала (шлюз N15 2875,7 км) до города Аксай (3121 км), используемый для регулярного судоходства и входящий в состав Единой глубоководной системы европейской части России. Общая протяженность водных путей, закрепленных за управлением, составляет 691,3 км.

ВЕСТИ НЕДЕЛИ; 2019.06.02; КУДА УХОДИТ ВОЛГА?

В начале мая жители Казани, Ульяновска, Самары, Нижнего Новгорода и других городов в бассейне реки Волга начали бить тревогу. Главная река России обмелела. Вообще же Волга уже давно переведена человеком в ручное управление — с помощью каскада из девяти гидроэлектростанций. Так что произошло? И сколь все фатально?

Здесь нет ни времени, ни границ. Все — в ее власти. Непостижимая, великая река Волга. Одна из крупнейших на Земле и самая протяженная в Европе. А еще, конечно, самая красивая. И сколько ни смотри, не наглядеться. Ведь в ней, кажется, вся глубина русской души. Но вот самой Волге глубины уже не хватает.

Могучая, звонкая, вечно бурлящая река вдруг затихла в середине мая. Вода отступила, обнажая берега на сотни метров. Фантастические, просто невысказанные пейзажи, больше напоминающие кадры пустыни, — изумрудная волжская гладь покрылась песчаными островами. И такая ужасающая картина — сразу в нескольких регионах, где великая русская река потеряла берега, а вместе с ней и крупные притоки — Каму, Казанку, Свиягу. Вот и Городец теперь, словно и не на Волге, — на мели.

Но так, конечно, было не всегда. Первый город Нижегородского Поволжья — почти ровесник Москвы — всю свою историю живет Волгой. И главные легенды этих мест — о рыбных богатствах.

Архивный фотоснимок Городца начала XX века позволяет нам оценить, сколько же много было воды в Волге. И старожилы вспоминают, что весной в затоне ловили рыбу корзинами прямо с лодок.

О половодье этой весной здесь только мечтали. Большая вода так и не пришла. Да и погода как назло выдалась жаркая, сухая. Какая уж тут рыбалка, если Волга по колено!

"Народ ревет, потому что раньше матушка-Волга кормила нас. Рыбы не стало на Волге, она вообще сюда не заходит, потому что воды мало", — сказал один из рыбаков.

А ведь этот участок реки у берегов крошечного Городца и без того называют "бутылочным горлышком". Узкий и мелководный канал — это транспортный коридор, что делит главную водную артерию страны на две части, — северную и южную. Но даже в лучшие годы глубина фарватера не более четырех метров. Сейчас — около двух. И чтобы пройти этот сложный участок, сухогрузы и танкеры ждут своей очереди неделями, ведь уровень воды здесь повышают технически, — холостыми сбросами с Нижегородской гидроэлектростанции. Но лишней воды сейчас нет.

"То, что сейчас происходит, — яркий пример того, что развитие речного транспорта является неким заложником того, есть вода или нет", — отметил Александр Лисин, доцент кафедры управления транспортом ВГУВТ, член Экспертного совета при Федеральном агентстве морского и речного транспорта.

Заложником воды, а точнее ее отсутствия, в первую очередь оказалось Куйбышевское водохранилище — самое крупное на реке Волга, что в народе называют "жигулевским морем". А появилось оно после строительства Жигулевской гидроэлектростанции.

Это была всесоюзная стройка. Ударными темпами. И 9 августа 1958 года сам Хрущев, символично перерезав алую ленту, торжественно объявил о запуске крупнейшей в мире ГЭС.

С тех пор Волга — в ручном управлении. Так что в привычном понимании это и не река вовсе, а целый комплекс контролируемых гидроузлов и водохранилищ.

"Волга уже не та, которая была до начала создания первой ГЭС. Сегодня девять таких ГЭС на Волге, несколько гидроэлектростанций на Каме. Все они выполняют свою функцию. Особенности в том, что каждый регион заинтересован, чтобы в этом регионе

была вода", — сказал Дмитрий Иванов, заместитель директора по научной работе Института проблем экологии и недропользования.

Уровень воды в Куйбышевском водохранилище к середине мая опустился до 50 метров вместо запланированных 53-х. Тогда у берегов Казани обнаружили древнюю мостовую, что раньше была затоплена. Вымощенная булыжником дорога была построена в XIX веке и соединяла пристань с центром города.

Но есть и то, на что снижение уровня воды в Волге не повлияло. Это пассажирское судоходство. Навигацию, несмотря ни на что, открыли вовремя, и по реке пошли скоростные и туристические теплоходы.

Правда, часть круизных маршрутов все же ненадолго пришлось отменить. Пассажирские суда не могли причалить к берегам Болгара и Свияжска. Но уже к концу мая рейсы вниз по Волге возобновились, вода ведь постепенно прибывает.

"Прогноз на апрель, составленный Гидрометцентром, полностью оправдался. Поэтому все разговоры относительно того, что синоптики неправильно спрогнозировали, что было много снега, что она ушла в почву, — это несостоятельно", — заявил Сергей Захаров, начальник Управления по гидрометеорологии и мониторингу окружающей среды Татарстана.

Эта весна действительно была маловодной — на 30% ниже нормы — что подтвердили и прогнозы Росгидромета. Но цифры вовсе не катастрофические.

"Уровень Волги, конечно, настораживает многие субъекты, многие задают вопросы, тем не менее, надо понимать, что вокруг есть водохранилища, которые регулируют подъем воды. Будет сделано все для того, чтобы не нарушить экосистему", — заверил Дмитрий Кобылкин, министр природных ресурсов и экологии РФ.

Уровень этих водохранилищ регулируется вручную специальной межведомственной комиссией, которая и принимает решения, сколько воды пропустить, а сколько — накопить.

Тишь да гладь. Словом, красота. Но такая идеальная картинка — скорее, исключение, ведь в это время года здесь должно быть шумно. Водосливная плотина Жигулевской ГЭС, где сбрасывают лишнюю воду. Сейчас все затворы закрыты. Сбрасывать просто нечего. Большая вода сюда так и не пришла.

Пока плотина молчит, Волга наполняется. Каждый день уровень повышается примерно на 10-15 сантиметров.

"У нас идет постепенное повышение отметки Куйбышевского водохранилища, на сегодня отметка составляет 51 метр и 91 сантиметр. Это на 2 метра выше тех минимальных отметок, которые у нас были после прохождения максимума сбросов в середине мая", — сказал Олег Леонов, директор филиала Жигулевской ГЭС.

Эти максимальные сбросы спасли Нижнюю Волгу от засухи. Но рыбакам воды все равно мало. Экологическая ситуация осложняется еще и тем, что самоочищаемость Волги за последние 50 лет снизилась в десятки раз. Загрязнение промышленными и бытовыми стоками привело к тому, что привычный ход реки изменился навсегда. И если раньше, еще до строительства плотин, волжская вода от Рыбинска до Волгограда двигалась 50 суток, а в половодье — 30, то сейчас путь с севера на юг занимает почти 500 дней.

Главная река страны — национальное достояние — нуждается в очищении и оздоровлении, ведь не будет Волги — не будет и России.

<https://www.vesti.ru/doc.html?id=3153844>

ИНТЕРФАКС; 2019.06.04; ГРУППА АЭРОФЛОТ РАСПРОСТРАНЯЕТ ДЕЙСТВИЕ БЕЗБАГАЖНЫХ ТАРИФОВ НА СРЕДНЕМАГИСТРАЛЬНЫЕ РЕЙСЫ

Группа "Аэрофлот" распространяет действие безбагажных тарифов на среднемагистральную маршрутную сеть, говорится в сообщении ПАО "Аэрофлот".

Безбагажные тарифы доступны при покупке билетов на рейсы "Аэрофлота" и дочерних компаний - "Россия", "Аврора". При этом указывается, что "есть исключения".

Как сообщалось, "Аэрофлот" с 2 апреля 2019 г. ввел на ряде направлений безбагажные тарифы. Так, на рейсах авиакомпании "Россия" под коммерческим управлением ПАО "Аэрофлот" безбагажные тарифы были введены на среднемагистральных направлениях.

На собственных рейсах "Аэрофлота" безбагажные тарифы были введены для перевозок в города Германии - Берлин, Франкфурт, Дюссельдорф, Мюнхен, Гамбург, Штутгарт, Ганновер, Дрезден, а также Италии - Рим, Милан, Венеция, Болонья, Неаполь и Верона.

"Безбагажные тарифы вводятся по многочисленным просьбам пассажиров, которые путешествуют налегке. Ранее из-за отсутствия в тарифной линейке группы "Аэрофлот" безбагажных тарифов такие пассажиры вынуждены были оплачивать неоказанную по сути услугу - перевозку отсутствующего регистрируемого багажа", - поясняли тогда в компании, указывая, что на всех рейсах авиакомпании "Россия" и "Аэрофлота" по-прежнему продолжают действовать тарифы, включающие стоимость перевозки багажа.

Введение безбагажных тарифов позволит снизить цены на билеты экономкласса, указывал "Аэрофлот" - тогда в авиакомпании оценивали, что на некоторых направлениях снижение стоимости минимального тарифа составит до 30%.

"Анализ результатов первого этапа проекта показал устойчивый спрос со стороны пассажиров на безбагажные тарифы, преимуществом которых является более низкая по сравнению с багажными тарифами цена", - отметили в "Аэрофлоте" во вторник.

"Мы продолжим предлагать оптимальные тарифы тем, кто стремится путешествовать налегке и недорого, и тем, кому важен премиальный уровень обслуживания", - заявил заместитель генерального директора ПАО "Аэрофлот" по коммерции и финансам Андрей Чиханчин, слова которого приводятся в сообщении.

Как отмечают в "Аэрофлоте", пассажиры экономического класса могут выбрать между тарифом, включающим в себя провоз одного места багажа (весом не более 23 кг и габаритами по сумме трех измерений не более 158 см) и безбагажным, "фактически отказавшись от оплаты не требующейся им услуги - перевозки отсутствующего регистрируемого багажа". "Таким образом, пассажирам станут доступнее перелеты премиальным перевозчиком, предоставляющим традиционно больший комфорт. Безбагажный тариф - это возможность путешествовать налегке по приемлемой стоимости по всей широкой сети группы "Аэрофлот", - указывает компания.

При этом в "Аэрофлоте" отмечают, что "при необходимости пассажир сможет оплатить перевозку регистрируемого багажа заранее со скидкой при бронировании или после покупки авиабилета на сайте, в мобильном приложении, офисах продаж и уполномоченных агентов". "Скидка на покупку багажа также предоставляется в день вылета, но при условии оплаты услуги через сайт или мобильное приложение "Аэрофлота", - говорится в сообщении.

ИНТЕРФАКС; 2019.06.04; СОВЛАДЕЛЕЦ S7 ВЛАДИСЛАВ ФИЛЕВ ВОЗГЛАВИЛ ПОДКОМИССИЮ ПО АВИАЦИИ РСФСР ВМЕСТО ПОГИБШЕЙ СУПРУГИ НАТАЛИИ

Совладелец группы S7 Владислав Филев возглавил подкомиссию по авиационной и космической деятельности комиссии РСФСР по транспорту вместо погибшей супруги Наталии Филевой, передал корреспондент "Интерфакса" с заседания подкомиссии.

Во вторник проходит первое заседание подкомиссии под председательством Филева. Его тема - взаимодействие авиационного бизнес-сообщества с федеральными органами власти по проблемным вопросам регулирования деятельности гражданской авиации РФ. Заседание началось с минуты молчания в память о Наталии Филевой.

Филева погибла в авиакатастрофе 31 марта. Частный самолет Eric-LT, на борту которого она находилась, потерпел крушение при заходе на посадку в аэропорт Франкфурта-на-Майне. Лайнер принадлежал входящей в S7 авиакомпании "Глобус", им управлял пилот Андрей Дикун, кроме него и Н.Филевой на борту находился ее отец Валерий Карачев. Все они погибли.

В S7 входят компании, занимающиеся организацией и выполнением авиaperезовок (пассажирские "Сибирь" и "Глобус"), путешествий, техобслуживанием воздушных судов, обучением авиapersонала. В 2017 году входящая в группу S7 Space получила лицензию на осуществление космической деятельности - через полгода после покупки у РКК "Энергия" космодрома "Морской старт", наземной базы в порту Лонг-Бич (США) и товарного знака Sea Launch.

ИЗВЕСТИЯ; 2019.06.04; PEGAS TOURISTIK ПЕРЕСТАНЕТ ОТПРАВЛЯТЬ ТУРИСТОВ В ЕГИПЕТ

Туроператор Pegas Touristik с 10 июня перестанет отправлять туристов в Египет. Об этом во вторник, 4 июня, сообщила гендиректор компании Анна Подгорная.

«Да, правда, программа закрывается. С каждым туристом, который приобрел тур с вылетом после этого числа, будут работать индивидуально», — цитирует Подгорную ТАСС. По ее словам, те клиенты, чей вылет запланирован на более поздние даты, смогут при желании сдать путевки и вернуть деньги.

Подгорная не уточнила, по каким причинам компания отказалась от отправки туристов в Египет.

В данный момент из России напрямую в Египет можно вылететь только регулярным рейсом и только в Каир. Чартеры на курорты не летают из соображений безопасности. Тем не менее некоторые туроператоры отправляют туристов на курорты альтернативными маршрутами.

5 апреля в Российском союзе туриндустрии сообщили, что чартерные рейсы в Египет могут снова разрешить осенью 2019 года.

Авиасообщение между Россией и Египтом было прервано в ноябре 2015 года по инициативе Москвы после крушения самолета российской авиакомпании «Когалымавиа». Лайнер совершал рейс из Шарм-эль-Шейха в Санкт-Петербург. На его борту находились 217 российских туристов и семь членов экипажа, все они погибли.

<https://iz.ru/885399/2019-06-04/pegas-touristik-perestanet-otpravliat-turistov-v-egipet>

ИНТЕРФАКС; 2019.06.04; ГТЛК ГОТОВА ПОДПИСАТЬ С "ИРАЭРО" МИРОВУЮ ПО СПОРУ О ДОЛГАХ ЗА АРЕНДУ SSJ-100 НА 426 МЛН РУБ

«Государственная транспортная лизинговая компания» (ГТЛК) готова подписать с авиакомпанией "ИрАэро" мировое соглашение по иску на 425,79 млн рублей, говорится в материалах Арбитражного суда Москвы.

"В судебном заседании (30 мая - ИФ) истец (ГТЛК - ИФ) заявил устное ходатайство об отложении судебного заседания в связи с возможностью урегулирования спора мирным путем", - говорится в материалах.

В связи с этим суд отложил рассмотрение дела на 4 июля. Иск связан с задолженностью за аренду SSJ-100, пояснили "Интерфаксу" в суде.

В настоящее время иск ГТЛК на 425,79 млн рублей является самым большим требованием лизинговой компании к "ИрАэро".

Ранее сообщалось, что истец и ответчик изъявили желание пойти на мировую по двум искам: на 151,3 млн рублей и 168,2 млн рублей (оба заседания по искам также назначены на 4 июля).

Сообщалось также, что в апреле Арбитражный суд Москвы прекратил производство по иску ГТЛК о взыскании с авиакомпании "ИрАэро" 212,9 млн рублей. В результате финансовых уступок перевозчик выплатит ГТЛК 101,9 млн рублей (задолженность за аренду двух лайнеров и неустойку) в соответствии с утвержденным графиком - до 31 мая 2022 года.

Кроме этого, в 2018 году суд прекратил производство по двум искам ГТЛК к авиакомпании, связанным с долгами по аренде за пользование самолетами SSJ-100, техническими резервами. Стороны подписали мировое соглашение с графиком погашения долгов "ИрАэро" до 31 декабря 2019 года.

Таким образом, стороны пока не урегулировали спор лишь по одному иску - на 282,55 млн рублей. Заседание по этому делу отложено до 18 июля.

В 2016-2017 годах авиакомпания взяла в лизинг у ГТЛК восемь SSJ-100, из них четыре новых (в максимальной комплектации), еще четыре ранее эксплуатировались Red Wings. Позже "ИрАэро" сообщила, что ее парк пополнился девятым SSJ-100, который ранее эксплуатировала авиакомпания "Ямал". Лизингодателя этой машины компания не назвала. Специально для новых SSJ-100 "ИрАэро" разработала летную программу, включающую маршруты из Иркутска, Барнаула, Омска на юг России, а также в Москву и Санкт-Петербург.

В парке "ИрАэро", кроме SSJ-100, находятся три широкофюзеляжных самолета Boeing-777-200, которые ранее эксплуатировала ушедшая с рынка "ВИМ-Авиа", а также канадские CRJ-200, российские Ан-24 и Ан-26.

ТАСС; 2019.06.04; В БАШКИРИИ ПОЧТИЛИ ПАМЯТЬ ПОГИБШИХ В САМОЙ КРУПНОЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ КАТАСТРОФЕ В СССР

Память погибших в крупнейшей в истории СССР и России железнодорожной катастрофе, которая произошла на перегоне Транссибирской магистрали в 1989 году и унесла жизни 575 человек, почтили во вторник в Башкирии, сообщили в пресс-службе главы республики.

В 1992 году на месте трагедии был сооружен мемориал с восьмиметровым монументом. Родственники погибших и пострадавших, которые возложили к нему цветы, отметили, что "для сохранения и защиты памятника ему необходимо придать статус объекта культурного наследия федерального значения". Также они обратились к врио главы республики Радю Хабирову, который прибыл на место, с просьбой выпустить Книгу памяти о жертвах трагедии. Хабиров поддержал это предложение.

Он вспомнил, что в день трагедии сдавал экзамен в университете. "Обком комсомола бросил клич, и мы, ребята, в основном отслужившие в армии, поехали сюда, на место катастрофы помогать. С нами были курсанты школы МВД. <...> Помню, как прилетали самолеты с лекарствами из Америки, как работали наши врачи в ожоговом центре. Очень тяжелые воспоминания остались в памяти", - рассказал руководитель республики.

Трагедия произошла 4 июня 1989 года на 1710-м километре Транссибирской магистрали на перегоне Аша - Улу-Теляк, в момент встречи двух пассажирских поездов произошел мощный взрыв. Его причиной стала утечка газа с проходившего рядом газопровода. Из 1284 пассажиров 575 человек погибли, свыше 600 получили ожоги и травмы. Среди погибших - жители 45 областей России и девяти союзных республик.

<https://tass.ru/obschestvo/6507346>