



## Ежедневный мониторинг СМИ

11 ИЮНЯ 2019

### СОДЕРЖАНИЕ

ИА ВОЛОГДА РЕГИОН; 2019.06.10; БОЛЕЕ 2,5 ТЫСЯЧИ КИЛОМЕТРОВ ДОРОГ ОТРЕМОНТИРУЮТ К 2024 ГОДУ В ВОЛОГОДСКОЙ ОБЛАСТИ .....	3
РОССИЯ 1 # ВЕСТИ-САНКТ-ПЕТЕРБУРГ, 10.06.2019 13:40; ЗАМПРЕД ПРАВИТЕЛЬСТВА РОССИИ МАКСИМ АКИМОВ ПРОВЕРИЛ, КАК СТРОЯТ ТРАССУ М-11 .....	4
ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; МЕЛЬНИК ГЕННАДИЙ; 2019.06.10; ЛЫСАКОВ: СФЕРА ФОТОВИДЕОФИКСАЦИИ НА ДОРОГАХ ТРЕБУЕТ РЕГУЛИРОВАНИЯ... 4 РЕН ТВ; 2019.06.10; МИНТРАНС ПЛАНИРУЕТ ИЗМЕНИТЬ ПРИНЦИПЫ УСТАНОВКИ ДОРОЖНЫХ КАМЕР .....	5
ТЕЛЕКАНАЛ 360; ЗАХИ САЛЕХ; 10.06.2019 08:09; ДОРОЖНЫЕ КАМЕРЫ ХОТЯТ ПОСТАВИТЬ В МЕСТАХ МАССОВЫХ ДТП .....	5
ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; АЛИНА ПЯТИГОРСКАЯ; 2019.06.10; СЕНАТОРЫ ПРЕДЛОЖИЛИ КАБМИНУ ПРОДЛИТЬ НА 5 ЛЕТ ДЕЙСТВИЕ ТОР "ЛЕСНОЙ" В РЯЗАНСКОЙ ОБЛАСТИ .....	5
ПРАЙМ; 2019.06.10; ВЫХОДЕЦ ИЗ РОСАВТОДОРА АСТАХОВ НАЗНАЧЕН ПЕРВЫМ ЗАМПРЕДОМ ПРАВЛЕНИЯ "АВТОДОРА" .....	6
ГУДОК; ЕЛЕНА КУДРЯВЦЕВА; 2019.06.11; ОБЩИЕ ГРУЗОВЫЕ ИНТЕРЕСЫ..... 6	6
ГУДОК; ИВАНОВ ПАВЕЛ; 2019.06.10; ГРУЗАМ НУЖНА СКОРОСТЬ; КАК КОМПАНИЯ ПОВЫШАЕТ ЭФФЕКТИВНОСТЬ ПЕРЕВОЗОК .....	8
ИЗВЕСТИЯ; 2019.06.10; ФЕДЕРАЛЬНУЮ ТРАССУ "АМУР" ОТРЕМОНТИРУЮТ В АМУРСКОЙ ОБЛАСТИ .....	9
ТАСС; 2019.06.10; РОССИЯ ПЛАНИРУЕТ ПРЕДЛОЖИТЬ САУДОВСКОЙ АРАВИИ САМОЛЕТЫ SSJ-100 В VIP-МОДИФИКАЦИИ..... 9	9
ИЗВЕСТИЯ; ИЛЬИНА НАТАЛЬЯ; 2019.06.11; ГОЛОСОВОЙ ОТБОР; БИОМЕТРИЯ ВЫТЕСНЯЕТ ДОКУМЕНТЫ В ГОСУСЛУГАХ..... 10	10
КОММЕРСАНТЪ; ЕДОВИНА ТАТЬЯНА; 2019.06.11; "МЫ ОЖИДАЕМ ПОЯВЛЕНИЯ КОНСОРЦИУМОВ КРУПНЫХ ИГРОКОВ"; ДМИТРИЙ ПЕСКОВ ОБ УТВЕРЖДЕНИИ "ДОРОЖНЫХ КАРТ" ПО СКВОЗНЫМ ТЕХНОЛОГИЯМ .....	11
ТАСС; 2019.06.10; ИГОРЬ ШУВАЛОВ: НАЦИОНАЛЬНЫЕ ПРИОРИТЕТЫ - ЭТО НЕ КАК ПОТРАТИТЬ ДЕНЬГИ, А КАК ЖИТЬ ПО-НОВОМУ .....	13
ТАСС; 2019.06.10; ГЛАВА ОСК АЛЕКСЕЙ РАХМАНОВ: РЫНОК КРУИЗНОГО ТУРИЗМА ВОСТРЕБОВАН, ЕСТЬ ЗА ЧТО БОРОТЬСЯ..... 16	16
КОММЕРСАНТЪ; ИВАН БУРАНОВ; 2019.06.11; ШТРАФЫ ДЕРЖАТ СКОРОСТЬ 20 КМ/Ч; ОТМЕНА НЕШТРАФУЕМОГО ПОРОГА ПРЕВЫШЕНИЯ СКОРОСТИ В 20 КМ/Ч ОТЛОЖЕНА НА НЕОПРЕДЕЛЕННЫЙ СРОК .....	18
КОММЕРСАНТЪ; КРИСТИНА ЖУКОВА; 2019.06.10; «ПЛАТОН» ВЫСАЖИВАЮТ ИЗ АВТОБУСА; ИНИЦИАТИВА ПО РАСШИРЕНИЮ СИСТЕМЫ ВСТРЕТИЛА КРИТИКУ .....	19
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ВЛАДИМИР БАРШЕВ; 2019.06.11; ДОБРО ОБЖАЛОВАТЬ; ОСПОРИТЬ ШТРАФ ЗА НАРУШЕНИЕ ДОРОЖНЫХ ПРАВИЛ СТАНЕТ ПРОЩЕ .....	20
ТАСС; 2019.06.10; ОБХОД ГОРОДА УСОЛЬЕ-СИБИРСКОЕ В ИРКУТСКОЙ ОБЛАСТИ ПОСТРОЯТ К 2024 ГОДУ .....	21

---

КОММЕРСАНТЪ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА, АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; 2019.06.11; ПОРОЖНЯКОМ ЗА УГОЛЬКОМ; ОАО РЖД НАШЛО СПОСОБ ЗАРАБОТАТЬ ДОПОЛНИТЕЛЬНО 5 МЛРД РУБЛЕЙ.....	21
РИА НОВОСТИ; 2019.06.11; РЖД РАССКАЗАЛИ, КАК ПЛАНИРУЮТ ПОКОРЯТЬ ЗАРУБЕЖНЫЕ РЫНКИ .....	23
ТАСС; 2019.06.10; РЖД ИНВЕСТИРУЮТ 2 МЛРД РУБЛЕЙ В СТРОИТЕЛЬСТВО ИНФРАСТРУКТУРЫ ОЭЗ "ТИТАНОВАЯ ДОЛИНА" .....	23
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; СВЕТЛАНА БАТОВА; 2019.06.11; КАК БУДУТ ВЫГЛЯДЕТЬ НОВЫЕ СТАНЦИИ МОСКОВСКИХ ЦЕНТРАЛЬНЫХ ДИАМЕТРОВ	24
КОММЕРСАНТЪ; СЕРГЕЙ КАЛАШНИКОВ, GERMAN КОСТРИНСКИЙ; 2019.06.11; ВОРОНЕЖ ВЗЯЛИ ПОД КРЫЛО; МЕСТНЫЙ АЭРОПОРТ ПЕРЕХОДИТ К РОМАНУ ТРОЦЕНКО .....	25
ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2019.06.11; БОЛЕЕ ПОЛОВИНЫ ПАРКА РОССИЙСКИХ АВИАКОМПАНИЙ В ГРУППЕ РИСКА; ОКОЛО 400 ЛАЙНЕРОВ НЕ ОТВЕЧАЮТ НОВЫМ ТРЕБОВАНИЯМ РОСАВИАЦИИ И ГЕНПРОКУРАТУРЫ, 10 ИЗ НИХ УЖЕ ПРЕКРАТИЛИ ПОЛЕТЫ.....	26
ТАСС; 2019.06.10; РОССИЙСКИЕ АВИАКОМПАНИИ В МАЕ УВЕЛИЧИЛИ ПЕРЕВОЗКИ ПАССАЖИРОВ НА 11,5%.....	27
1 КАНАЛ # ВРЕМЯ, 10.06.2019 21:36; "АЭРОФЛОТ" ПОБЕДИЛ СРАЗУ В ТРЕХ НОМИНАЦИЯХ ПРЕСТИЖНОЙ ПРЕМИИ WORLD TRAVEL AWARDS.....	27

**ИА ВОЛОГДА РЕГИОН; 2019.06.10; БОЛЕЕ 2,5 ТЫСЯЧИ КИЛОМЕТРОВ ДОРОГ ОТРЕМОНТИРУЮТ К 2024 ГОДУ В ВОЛОГОДСКОЙ ОБЛАСТИ**

Реконструкция федеральных трасс, капитальный ремонт опорной сети региональных дорог, модернизация аэропортов и строительство мостов - эти и другие вопросы обсудил сегодня, 10 июня, Губернатор Вологодской области Олег Кувшинников на рабочей встрече с **Министром транспорта РФ Евгением Дитрихом**.

Олег Кувшинников подчеркнул, что через Вологодскую область проходят крупнейшие автодороги, связывающие единой логистической цепочкой сразу несколько регионов Центральной и Северо-Западной части страны. В первую очередь, это трассы М-8 "Москва - Архангельск", А-119 "Вологда - Медвежьегорск", а также А-114 "Вологда - Новая Ладога". Последняя имеет особое значение для региона, поскольку соединяет между собой два крупнейших города - Вологду и Череповец. Ежедневно по этой дороге проезжают около 40 тысяч автомобилей. В последние годы в ее реконструкцию были вложены колоссальные ресурсы: построены мосты и двухуровневые автомобильные развязки, расширены наиболее загруженные участки перед Вологдой, Череповцом и в поселке Шексна, благоустроены остановки и зоны отдыха, установлены ограждения от диких животных.

"Следующим этапом станет расширение до четырех полос еще одного 20- километрового участка, а в перспективе вся трасса между Вологдой и Череповцом будет четырехполосной на всем протяжении. Мы заручились поддержкой Министерства транспорта в этом вопросе", - отметил Олег Кувшинников.

В продолжение темы стороны обсудили вопросы развития транспортной инфраструктуры череповецкой и вологодской городских агломераций, в том числе строительства мостов. Соответствующая часть федерального софинансирования на реализацию этих проектов будет закреплена в бюджете следующего года, отметил глава региона.

"Нам необходимо сделать все возможное, чтобы к 2024 году 85 процентов дорог в Вологде и Череповце соответствовали нормативным требованиям. На эти цели нашим крупнейшим агломерациям ежегодно выделяется по 500 миллионов рублей, и мы видим, что соответствующие работы уже начались. Задача поставлена, и финансирование обеспечено", - подчеркнул Губернатор.

В масштабах всего региона к указанному сроку необходимо привести в нормативное состояние около 2,5 тысячи километров. В рамках проекта "Безопасные и качественные дороги" на эти цели выделяется около 40 миллиардов рублей. При этом, помимо масштабных ремонтов, продолжается процесс передачи в федеральную собственность пяти крупнейших транспортных артерий региона. Соответствующие документы находятся в стадии согласования.

"Уже в этом году в федеральную собственность будет передан автомобильный обход Вологды, а также дорога "Лодейное Поле - Вытегра - Прокшино - Плесецк - Брин-Наволок". В следующем году мы планируем передать свыше 400 километров дороги "Чекшино - Тотьма - Нюксеница - Великий Устюг", проходящих по территории нашего региона. Сегодня Министр подтвердил эти решения", - рассказал Олег Кувшинников.

Также на встрече были обсуждены и вопросы развития авиасообщения. Сейчас ведется реконструкция аэропорта в Великом Устюге, а также предпроектные проработки по капремонту аэропортового комплекса в Вологде. После окончания всех работ воздушная гавань на родине Деда Мороза сможет принимать среднемагистральные самолеты, что позволит значительно расширить географию полетов и в перспективе даже стать международной, сообщает пресс-служба Губернатора Вологодской области.

"По всем заявленным вопросам мы нашли понимание и поддержку со стороны Министерства. Итогом этого большого совещания станет протокол, в котором будут зафиксированы все наши договоренности", - резюмировал Олег Кувшинников.

<http://volgdaregion.ru/news/2019/6/10/bolee-2-5-tysyachi-kilometrov-dorog-otremontiruyut-k-2024-godu-v-vologodskoy-oblasti>

**РОССИЯ 1 # ВЕСТИ-САНКТ-ПЕТЕРБУРГ, 10.06.2019 13:40; ЗАМПРЕД ПРАВИТЕЛЬСТВА РОССИИ МАКСИМ АКИМОВ ПРОВЕРИЛ, КАК СТРОЯТ ТРАССУ М-11**

Мобилизоваться, чтобы успеть. В минувшие выходные заместитель председателя правительства России **Максим Акимов** проверил, как идут работы по строительству платной трассы М-11 Москва-Петербург. Высокопоставленный чиновник проехал по строящемуся участку магистрали до возводимого моста через Ижору. Вице-премьер осмотрел строительную площадку и провел совещание с подрядчиками. Отрезок автодороги от Петербурга до Великого Новгорода - финальная часть работ по созданию скоростной трассы. После того как 137 километров магистрали сдадут в эксплуатацию, между двумя столицами появится еще один маршрут. Движение по новой трассе запустят до конца года. Правда, вице-премьер отметил, что на некоторых объектах все же есть отставание от графика, которое необходимо сократить. Летние месяцы должны стать ударными для подрядчиков. Сейчас в разгаре создание инфраструктуры на участках, примыкающих к кольцевой дороге и установка ограждений вдоль трассы.

Программа: Вести

[http://www.rtr.spb.ru/vesti\\_spb/news\\_detail.asp?id=34500](http://www.rtr.spb.ru/vesti_spb/news_detail.asp?id=34500)

**ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; МЕЛЬНИК ГЕННАДИЙ; 2019.06.10; ЛЫСАКОВ: СФЕРА ФОТОВИДЕОФИКСАЦИИ НА ДОРОГАХ ТРЕБУЕТ РЕГУЛИРОВАНИЯ**

Действующее законодательство не устанавливает требований к выбору мест для размещения дорожных камер. В результате техсредства фиксации нарушений, как правило, ставятся собственниками автодорог не на аварийно-опасных участках, а в бессистемном порядке для получения прибыли. Об этом рассказал "Парламентской газете" первый зампред Комитета Госдумы по госстроительству и законодательству Вячеслав Лысаков.

В России хотят изменить принципы установки дорожных камер. Как пишет газета "Известия", **Минтранс** разработал методiku, предполагающую размещение комплексов фиксации нарушений в местах концентрации ДТП.

"Это надо было начинать еще раньше, - отметил Лысаков. - Правда, пока не понятен формат документа **Минтранса** - будет ли эта методика обязательной? Но начали - уже хорошо".

По словам законодателя, сфера фотовидеофиксации на дорогах требует регулирования. Он отметил, что такие системы были задуманы как механизм мотивации для водителей ездить по правилам. При этом некоторые чиновники в регионах используют их как источник пополнения казны, рассказал Лысаков.

Коммерциализация организации дорожного движения не может не вызывать беспокойства, считает депутат. Эту ситуацию надо переламывать за счет поправок в законодательство, в том числе уменьшающих коммерческую составляющую.

"Надо, чтобы в этой работе принимали участие и исполнительная власть в лице **Минтранса** и Минпромторга, и, конечно, мы, законодатели, - убежден Вячеслав Лысаков. - Такая комплексная работа уже ведется двумя думскими комитетами: по транспорту и по госстроительству и законодательству. Пока идет подготовка, анализ, сбор статистики, информации. После этого начнется работа над конкретными поправками".

В прошлом году уже бывший депутат Госдумы Сергей Бидонько подготовил проект федерального закона, который был призван упорядочить систему расстановки средств фото- и видеофиксации на дорогах всех уровней: федеральных, региональных и муниципальных.

Поправками предлагалось включить стационарные камеры в перечень технических средств организации дорожного движения. К ним, в частности, относятся светофоры, знаки, разметка, дорожные ограждения.

По закону их размещение на дороге строго регламентировано, таким образом, изменения позволили бы зафиксировать места установки дорожных камер именно в наиболее аварийно-опасных участках дорог, не допуская их хаотичной и бессистемной расстановки.

<https://www.pnp.ru/politics/lysakov-sfera-fotovideofiksacii-na-dorogakh-trebuets-regulirovaniya.html>

## **РЕН ТВ; 2019.06.10; МИНТРАНС ПЛАНИРУЕТ ИЗМЕНИТЬ ПРИНЦИПЫ УСТАНОВКИ ДОРОЖНЫХ КАМЕР**

**ВЕДУЩИЙ:** Камеры видеофиксации на дорогах России собираются ставить по новым принципам. Главным критерием хотят сделать число аварий. Там, где они происходят чаще всего, и нужна следящая аппаратура. Новую методику разработали в **Минтрансе**. И как узнали "Известия", документ уже отправили на согласование другим ведомствам.

А в Госдуме намерены уточнить и другие моменты. Например, на каком расстоянии друг от друга ставить камеры, и самое главное, кто должен отвечать за их работу. Поправки готовятся на фоне скандала с частными компаниями, которые зачастую так настраивают систему видеофиксации, чтобы собирать больше штрафов. Мы рассказывали об этом в наших выпусках. Законность таких действий проверяет и Генпрокуратура.

## **ТЕЛЕКАНАЛ 360; ЗАХИ САЛЕХ; 10.06.2019 08:09; ДОРОЖНЫЕ КАМЕРЫ ХОТЯТ ПОСТАВИТЬ В МЕСТАХ МАССОВЫХ ДТП**

Дорожные камеры могут поставить в местах, где часто происходят массовые ДТП. С такой инициативой выступил **Минтранс**. Он же разработал специальную методику.

В ведомстве газете "Известия" сообщили, что соответствующий документ был отправлен на согласование с заинтересованными этим проектом структурами. Как уточнил глава комитета Госдумы по транспорту и строительству Евгений Москвичев, правила по установке правил намерены закрепить в федеральном законодательстве.

"Мы считаем, все должно быть расписано: на каком расстоянии ставятся камеры, сколько их нужно и другие условия", - рассказал депутат.

Поправки могут внести в закон об организации дорожного движения. В подготовке законопроекта участвует думский комитет по госстроительству и законодательству.

Его зампред Вячеслав Лысаков рассказал изданию, что поправки коснутся условий закупки комплексов видеофиксации, а также принципов их размещения. Лысаков считает, что к конкурсам изначально должны допустить только те компании, которые потом смогут обеспечить корректную работу устройств.

"Когда тендер выигрывает компания, которая ничего не производит, а ищет субподрядчика - это жульничество и, очевидно, абсолютно коррупционная схема с участием местных чиновников", - заявил депутат.

Новую инициативу собираются провести на фоне скандала, связанного с работой частных камер в регионах. Их законность в настоящее время проверяет Генпрокуратура.

<https://360tv.ru/news/transport/dorozhnye-kamery-hotjat-postavit-v-mestah-massovyh-dtp/>

## **ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; АЛИНА ПЯТИГОРСКАЯ; 2019.06.10; СЕНАТОРЫ ПРЕДЛОЖИЛИ КАБМИНУ ПРОДЛИТЬ НА 5 ЛЕТ ДЕЙСТВИЕ ТОР "ЛЕСНОЙ" В РЯЗАНСКОЙ ОБЛАСТИ**

Комитет Совета Федерации по экономическому развитию по итогам расширенного заседания в Рязанской области подготовил несколько предложений для Правительства. В частности, предлагается рассмотреть вопрос о продлении на пять лет существования территории опережающего развития (ТОР) "Лесной" на территории региона, сообщает пресс-служба Совфеда.

Расширенное заседание провел глава комитета Андрей Кутепов. Мероприятие прошло в рамках проходящих в палате Дней региона с участием представителей федеральных органов власти и властей Рязанской области.

Также Правительству рекомендовано изучить вопрос о включении Новомичуринского городского поселения в Рязанской области в перечень моногородов. Кроме того, кабмину предложено поручить **Минтрансу** подготовить предложения о выделении региону средств в рамках госпрограммы "Развитие транспортной системы" на реконструкцию автодороги в Шиловском районе и моста через реку Лыбеть в Рязани.



Кроме того, комитет рекомендовал Совету Федерации одобрить изменения в законы о кадастровой деятельности и о госрегистрации недвижимости в части совершенствования положений о комплексных кадастровых работах.

По словам Андрея Кутепова, предлагается разрешить проводить комплексные кадастровые работы при отсутствии утвержденного проекта межевания территории, если по Градостроительному кодексу разработка и утверждение такого проекта не требуются.

Определяются особенности проведения комплексных кадастровых работ для земельных участков, занятых объектами, или территориями общего пользования, расположенных в границах территории ведения гражданами садоводства и огородничества, в отношении лесных участков.

Если при выполнении комплексных кадастровых работ будут выявлены участки, используемые без необходимых документов, сведения о таких землях направят в уполномоченные органы для устранения нарушений.

Также планируется увеличить срок государственного кадастрового учета с пяти до пятнадцати рабочих дней, если он проводится на основании карты-плана территории. Это связано с большим информационным объемом этого документа. Сенатор добавил, что документом также определяется порядок уточнения границ участков, площадь которых не соответствует указанной в Едином государственном реестре недвижимости.

Кроме того, предлагается расширить перечень ошибок в Едином реестре недвижимости, которые могут самостоятельно устранять органы регистрации прав. При этом с шести до трех месяцев сокращается срок для представления в эти органы документов для исправления реестровой ошибки. Этот срок может быть продлен по заявлению владельца участка, в обозначении границ которого выявлена ошибка.

<https://www.pnp.ru/economics/senatory-predlozhili-kabminu-prodlit-na-5-let-deystvie-tor-lesnoy-v-ryazanskoy-oblasti.html>

## **ПРАЙМ; 2019.06.10; ВЫХОДЕЦ ИЗ РОСАВТОДОРА АСТАХОВ НАЗНАЧЕН ПЕРВЫМ ЗАМПРЕДОМ ПРАВЛЕНИЯ "АВТОДОРА"**

Выходец из Росавтодора Игорь Астахов назначен первым заместителем председателя правления государственной компании "Автодор", сообщается на сайте госкомпании.

"Приказом председателя правления государственной компании "Автодор" Вячеслава Петушенко от 3 июня 2019 года Игорь Астахов назначен первым заместителем председателя правления ГК "Автодор", - говорится в сообщении.

Астахов будет курировать блок вопросов, связанных с содержанием, сохранностью дорог, которые находятся в доверительном управлении "Автодора", а также заниматься развитием сервисов на этих трассах и исполнением задач по повышению уровня безопасности дорожного движения. Кроме того, он займется вопросами земельных и имущественных отношений, проектированием и развитием инновационных технологий.

Астахов имеет большой опыт работы в дорожной отрасли. Так, с августа 2013 года по декабрь 2018 года он занимал должность замруководителя Федерального дорожного агентства, с декабря 2018 года по февраль 2019 года был директором департамента государственной политики в области дорожного хозяйства Минтранса РФ.

## **ГУДОК; ЕЛЕНА КУДРЯВЦЕВА; 2019.06.11; ОБЩИЕ ГРУЗОВЫЕ ИНТЕРЕСЫ**

Сергей Дягилев, ЗАМЕСТИТЕЛЬ НАЧАЛЬНИКА Департамента экономики И РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТА АНАЛИТИЧЕСКОГО ЦЕНТРА ПРИ ПРАВИТЕЛЬСТВЕ РФ

При формировании генеральной схемы развития СЕТИ возможен выбор двух МЕСТ для строительства транспортно-логистических центров (ТЛЦ) в одном регионе.

-Как реализуется федеральный проект "Транспортно-логистические центры" и что к настоящему моменту уже сделано?

-Одним из первоочередных условий реализации этого проекта является определение перечня узловых ТЛЦ. С этой целью создана межведомственная рабочая группа совместно с местными органами власти и представителями бизнеса непосредственно в каждом регионе предполагаемого размещения таких объектов. При обсуждении проекта выявлялись недостатки и преимущества различных территорий, предварительный

перечень необходимых мероприятий, потенциальные риски и возможные алгоритмы взаимодействия потенциальных участников проектов. При этом учитывались предложения местных администраций и потенциальных инвесторов.

В настоящий момент уже исследованы предполагаемые к застройке участки, прилегающие к ним территории, а также проведен анализ градостроительной документации, возможных ограничений для будущего строительства и потенциала развития.

-При обсуждении проекта спикеры Аналитического центра отмечали, что важно задать критерии крупнейших ТЛЦ, и предлагали использовать концепцию, разработанную ОАО "РЖД". Каким стал итоговый вариант?

-Сейчас **Минтранс России** разрабатывает генеральную схему развития сети ТЛЦ. И пока рано говорить об итоговом перечне узловых центров. Но, учитывая, что для организации регулярного интермодального и скоростного грузового сообщения сеть центров должна располагаться на ключевых направлениях транзитных, экспортно-импортных и внутренних перевозок, возможно выделить основные условия для определения их локаций. ТЛЦ должны быть расположены на маршрутах международных транспортных коридоров, в крупных мультимодальных транспортных узлах и непосредственной близости к магистральным транспортным коммуникациям с резервом пропускной способности как минимум двух видов транспорта. То есть важно наличие одновременно и подъездных автомобильных дорог, и железнодорожных путей, а также по возможности интеграция с морскими или речными причалами, примыкание к территории аэропорта. Также нужно учитывать технологическую возможность реализации проекта и потенциальный грузопоток контейнеропригодных грузов на автомобильном и железнодорожном транспорте.

При определении структурно-планировочных требований к ТЛЦ будут использоваться основные системные решения разработанных ОАО "РЖД" Концепции создания терминально-логистических центров и Концепции организации контейнерных перевозок. Однако эти условия не являются исчерпывающими, и в каждом конкретном регионе работа по определению локаций ТЛЦ проводится индивидуально. В частности, в некоторых регионах имеется только одна предварительная локация размещения центров и рассматриваются все аспекты реализации проекта, включая риски, потенциал развития, возможность привлечения внебюджетных источников финансирования. В то время как в других регионах предлагалось к рассмотрению одновременно до трех локаций. Таким образом, для определения наиболее оптимального варианта расположения ТЛЦ общих условий может быть недостаточно, и в каждом случае проводится анализ по многим критериям. При формировании генеральной схемы развития сети ТЛЦ возможен выбор одновременно двух локаций для строительства таких объектов в одном регионе с распределением функционала.

-В реализации проекта участвуют несколько министерств и ведомств. Как распределены их функции, в том числе по финансированию в объеме 45,85 млрд руб., и может ли эта сумма корректироваться?

-Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры является "живым" инструментом, который может и должен меняться с учетом возникающих в ходе его реализации новых условий, ограничений и обстоятельств. Это в полной мере относится и к федеральным проектам, входящим в комплексный план.

Объем финансирования федерального проекта "Транспортно-логистические центры" определен предварительно. Вместе с тем по условиям проекта его ключевые характеристики должны быть уточнены в течение 2019 года, после определения топологии и технологических параметров объектов опорной сети ТЛЦ, формирования генеральной схемы и перечня мер государственной поддержки. Более того, предполагается, что непосредственно технологический комплекс ТЛЦ будет создан за счет внебюджетных источников финансирования и предстоит работа с потенциальными инвесторами по уточнению параметров финансирования.

Таким образом, объем и структура финансирования федерального проекта будут уточняться после завершения этих мероприятий, в том числе в зависимости от итогового

перечня и локаций узловых ТЛЦ по результатам разработки генеральной схемы развития сети.

-На ваш взгляд, насколько проект отвечает потребностям именно железнодорожной отрасли и нет ли здесь столкновения интересов, имея в виду других его участников?

-Проект является федеральным и направлен на достижение национальных целей развития РФ на период до 2024 года, обозначенных в майском указе президента. Одним из ключевых условий функционирования формируемой опорной сети ТЛЦ является мультимодальность, то есть перевозки должны будут осуществляться с использованием как минимум двух видов транспорта. Именно поэтому одним из условий является наличие одновременно подъездных автомобильных дорог и железнодорожных путей. Кроме того, мировой опыт формирования инфраструктуры транспортно-технологических систем подтверждает приверженность к мультимодальной концепции логистики как в государственном, так и в частном секторе. К примеру, частная французская группа компаний Lohr развивает логистические комплексы на территории Европы (Франция, Италия, Люксембург), используя принципы мультимодальности. Компания с государственным участием Deutsche Bahn Netz AG управляет большей частью железнодорожной системы Германии на таких же принципах. Это также относится и к государственным терминальным активам Китая.

Таким образом, говорить о столкновении интересов не приходится, так как все участники перевозок являются заинтересованными сторонами.

-Как вы считаете, есть ли какие-либо сдерживающие факторы, которые могут помешать реализации проекта, и как их избежать?

-В текущем году будут проведены мероприятия, о которых я уже говорил. Их реализация как раз направлена на преодоление факторов, сдерживающих развитие сети ТЛЦ. В том числе таких как неравномерная плотность и загрузка железнодорожной и автомобильной сети дорог, устаревшая терминально-складская инфраструктура, низкая цифровизация процессов складского хранения, недостаточная конкурентоспособность национальной транспортной системы и грузовладельцев.

## **ГУДОК; ИВАНОВ ПАВЕЛ; 2019.06.10; ГРУЗАМ НУЖНА СКОРОСТЬ; КАК КОМПАНИЯ ПОВЫШАЕТ ЭФФЕКТИВНОСТЬ ПЕРЕВОЗОК**

Выполнение скорости и надежности доставки грузовых отправок в срок, а также повышение скорости доставки зависит от множества факторов - как внешних, зависящих в большей степени от пользователей наших услуг, так и внутренних, относящихся к внутренним процессам компании.

За последние шесть лет за счет реализации комплекса мероприятий, направленных на повышение эффективности перевозочного процесса, скорость доставки грузов выросла более чем на 150 км/сут. В этом году она достигла уровня 408 км/сут., 98,5% отправок прибывают в установленный срок.

Важно отметить, что за счет применения эффективных технологий организации перевозочного процесса скорость доставки массовых грузов значительно превышает среднесетевые параметры. На основных грузонапряженных направлениях уголь доставляется со скоростью 497 км/сут., руда - 532 км/сут. Увеличена скорость доставки нефти более чем на 3%. В адреса основных грузополучателей нефтеналивные маршруты следуют со скоростью 454 км/сут.

Отдельно необходимо отметить проводимую работу по организации движения контейнерных поездов. В 2019 году достигнуто существенное ускорение продвижения транзитных отправок, следующих в контейнерных поездах. На ключевом направлении Европа - Западный Китай преодолен рубеж 1100 км/сут. с ускорением к уровню прошлого года на 16%. Достигнутые результаты формируют конкурентные преимущества с морскими перевозчиками и способствуют реализации транзитного потенциала международных транспортных коридоров.

В целях дальнейшего роста привлекательности транзитных перевозок правительством с участием компании сформирован и утвержден **Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры** на период до 2024 года, в котором



установлена целевая задача по достижению скорости более 1300 км/сут. Вместе с тем необходимо оценивать ряд внешних факторов, связанных прежде всего со сложившейся структурой погрузки. По итогам пяти месяцев этого года среднесуточная погрузка во внутрироссийском сообщении снижена на 0,9%, а погрузка экспортных грузов в порты возросла на 3,2%. Увеличение объемов достигнуто на всех основных направлениях перевозок. В порты Дальнего Востока погрузка выросла на 6,7%, в порты Октябрьской дороги - на 2,6%, в порты Северного Кавказа - на 0,8%.

Разбалансированность темпов роста объемов перевозок с возможностями инфраструктуры и перерабатывающими способностями морских портов привела к замедлению продвижения грузов отдельных категорий, следующих прежде всего в направлении припортовых станций. По причинам, не зависящим от перевозчика, в том числе связанным с невозможностью приема грузов получателями, в этом году на нашей инфраструктуре было отставлено от движения 6,5 тыс. поездов. Несмотря на то что в соответствии с правилами сроки доставки таких грузов увеличиваются, а с контрагентов взыскиваются платежи, причитающиеся перевозчику за занятие инфраструктуры (в 2019 году взыскано более 580 млн руб.), технологические потери пропускной способности инфраструктуры в существующих условиях становятся невосполнимыми.

Для снижения влияния факторов, оказывающих негативное воздействие на выполнение нормативных сроков доставки грузов, в компании определены направления дальнейшей работы, в основе которых закладываются ключевые принципы логистики.

Холдингом совместно с крупнейшими грузополучателями разрабатывается цифровая платформа Дорожной информационной логистической системы (ДИЛС). Она позволяет планировать подвод поездов к морским терминалам, исходя из текущей ситуации по наличию складских емкостей, погодных условий, подхода флота и других факторов. Проект уже реализован и показал свою эффективность на Северо-Кавказской дороге. В этом году система ДИЛС тиражируется на полигоны Дальневосточной и Октябрьской дорог.

Также для повышения эффективности грузовых перевозок в ОАО "РЖД" реализован порядок сквозного производственного планирования и порядок динамического приема груза к перевозке, исходя из возможностей инфраструктуры получателей и инфраструктуры перевозчика.

Стоит отметить, что компания открыта для пользователей услугами железнодорожного транспорта, результаты деятельности компании опубликованы на официальном сайте ОАО "РЖД". Сайт регулярно и в полной мере обеспечивает компетентной информацией всех, кому небезразлична работа российских железных дорог.

## **ИЗВЕСТИЯ; 2019.06.10; ФЕДЕРАЛЬНУЮ ТРАССУ "АМУР" ОТРЕМОНТИРУЮТ В АМУРСКОЙ ОБЛАСТИ**

В Амурской области отремонтируют 60 км федеральной трассы "Амур". Основной объем работ придется на Сковородинский район, где в 2019 году в нормативное состояние планируется привести 37 км дороги, сообщает ФКУ ДСД "Дальний Восток". Еще 23 км отремонтируют вблизи села Гонжа Магдагачинского района.

На всех объектах будет применена технология холодной регенерации конструктивных слоев дорожной одежды. Устройство верхнего слоя основания дорожки выполнят из асфальтобетона, покрытие - из щебеночно-мастичного асфальтобетона на полимерно-битумном вяжущем. В конце сентября завершится начатый в прошлом году ремонт моста через падь Одинцовую на 1531-м километре трассы "Амур", а также капитальный ремонт моста через реку Ивановку на 88-м километре подъезда к Благовещенску, пишет [asn24.ru](http://asn24.ru).

В 2019 году на дорожную отрасль Оренбургской области потратят рекордные 17,9 млрд рублей, заявил врио губернатора Денис Паслер на встрече с представителями Росавтодора. В рамках национального проекта "Безопасные и качественные автомобильные дороги" начинаются работы в Оренбургской и Орской агломерациях. Параллельно идет масштабный ремонт на федеральных трассах.

<https://iz.ru/887733/2019-06-10/federalnuiu-trassu-amur-otremontiruiut-v-amurskoi-oblasti>

## **ТАСС; 2019.06.10; РОССИЯ ПЛАНИРУЕТ ПРЕДЛОЖИТЬ САУДОВСКОЙ АРАВИИ САМОЛЕТЫ SSJ-100 В VIP-МОДИФИКАЦИИ**

Россия планирует предложить Саудовской Аравии самолеты Sukhoi SuperJet 100 в VIP-версии и среднемагистральные самолеты MC-21. Об этом сообщил министр энергетики России Александр Новак на заседании совместной российско-саудовской межправительственной комиссии по торгово-экономическому и научно-техническому сотрудничеству.

"Видим большие перспективы в области промышленности и авиастроения. Готовы предложить саудовской стороне самолеты Sukhoi SuperJet 100 в VIP-модификации и среднемагистральные лайнеры MC-21", - сказал он.

SSJ-100 - первый гражданский самолет, разработанный в России. Относится к семейству региональных судов, дальность полета базовой версии - 4,4 тыс. км, вместимость - 98 пассажиров. Его использование началось в 2011 году. За рубежом SSJ 100 эксплуатируется в Мексике и в Ирландии, крупнейший эксплуатант в России - "Аэрофлот".

MC-21 - разрабатываемый самолет среднемагистрального класса. Предполагается выпускать версии MC-21-200 (от 132 до 165 мест) и MC-21-300 (от 163 до 211 мест). Также планируется создание варианта MC-21-400 (до 250 мест). Лайнер в версии MC-21-300 впервые поднялся в воздух в конце мая 2017 года.

<https://tass.ru/ekonomika/6533525>

## **ИЗВЕСТИЯ; ИЛЬИНА НАТАЛЬЯ; 2019.06.11; ГОЛОСОВОЙ ОТБОР; БИОМЕТРИЯ ВЫТЕСНЯЕТ ДОКУМЕНТЫ В ГОСУСЛУГАХ**

Справки планируют выдавать по биометрии

Через единую биометрическую систему (ЕБС) можно будет оформить не только банковские продукты, но и госуслуги. Также ее действие планируют распространить на сферы телемедицины и образования. Об этом "Известиям" рассказали в "Ростелекоме", который выступает оператором системы. В Центробанке отметили, что интерес к сдаче биометрии со стороны населения растет. В банках это подтвердили, но добавили, что количество людей, сдавших слепки своего голоса и лица, все же невелико.

### **БИОМЕТРИЧЕСКАЯ РЕАЛЬНОСТЬ**

Идентификацию россиян через ЕБС планируется использовать при получении государственных и муниципальных услуг, для прохода в аэропортах, безбумажного документооборота, а также в сферах телемедицины и образования. Об этом "Известиям" рассказали в "Ростелекоме". Однако там подчеркнули, что сейчас сфокусированы на использовании биометрии именно в банковской сфере.

В Министерстве науки и высшего образования сообщили, что проекты использования биометрии в сфере обучения пока не разрабатываются. В Министерстве просвещения "Известиям" рассказали, что всегда готовы к обсуждению и сотрудничеству с проектами, способными улучшить качество образовательной среды, но на данный момент биометрия не рассматривалась в числе используемых технологий. В Министерстве здравоохранения и Министерстве транспорта не ответили на вопросы "Известий" об использовании биометрии в телемедицине и на транспорте.

В Центробанке "Известиям" сообщили, что на данный момент биометрию собирают 146 банков из 470, работающих в России. При этом услуги с помощью слепков лица и голоса предоставляют только четыре кредитные организации: Тинькофф Банк, "Хоум Кредит", Совкомбанк и Почта-банк. В них можно дистанционно открыть вклад, получить кредит, оформить страховку или сделать онлайн-покупку в рассрочку, уточнили в "Ростелекоме". Опрошенные "Известиями" банки из топ-30, которые еще не предоставляют дистанционные услуги, планируют начать это делать до конца 2019 года.

С 40 ДО 5

В ЦБ отметили, что интерес к регистрации в ЕБС растет. Так, к маю 2019 года количество человек, сдавших биометрические данные, увеличилось в три раза по сравнению с февралем. Это связано с оптимизацией сбора информации, которая прошла в феврале.

марте этого года, уверены в регуляторе. Время сбора биометрии сократилось с 30- 40 минут до пяти-десяти.

Однако клиенты сдают свои слепки все еще неспешно: количество желающих исчисляется сотнями, если не десятками, рассказали в опрошенных "Известиями" банках. Лишь ВТБ смог похвастаться тем, что из числа его клиентов к системе присоединились уже несколько тысяч человек.

В целом в кредитных организациях отметили, что пока интерес к системе со стороны населения низкий. В основном регистрируются молодые люди в возрасте 20-30 лет, которые проживают в крупных городах (Москве, Санкт-Петербурге, Казани). Использование удаленной идентификации нельзя назвать массовым, такие услуги недостаточно популярны среди клиентов и населения в целом, добавили в банках. Повысить доверие к системе помогут расширение услуг и сервисов, выход за пределы финансового сектора, уверены в "ФК Открытие". Они ожидают, что экспансия биометрии в ближайшие два-три года даст импульс к развитию дистанционного обслуживания в разных сферах.

## ДАНЬ МОДЕ

Главным направлением для развития ЕБС должны стать государственные услуги, в частности, выдача документов и регистрация договоров, считает доцент РАНХиГС Сергей Хестанов. По его словам, также перспективно использовать биометрию в пропускном режиме, например, в аэропортах: такая система уже активно применяется за границей и начинает развиваться в России.

Телемедицина и образование - вспомогательные направления. В образовании биометрия может использоваться для идентификации учащихся во время экзаменов, начиная от школьных ЕГЭ и заканчивая защитой кандидатских степеней, предполагает Сергей Хестанов. В области медицины можно будет идентифицировать человека, когда его дистанционно консультирует врач.

- В прикладном плане биометрия может даже использоваться для контроля доступа в помещения, например, специальный дверной замок, который открывается по отпечатку пальца, - фантазирует эксперт.

Биометрическая идентификация действительно необходима в области государственных услуг, считает директор Института стратегического анализа ФБК Grant Thornton Игорь Николаев. Он отметил, что в этой сфере есть махинации, например, с использованием электронной подписи. Идентификация нужна, чтобы никто не мог совершить сделку или зарегистрировать имущество от чужого имени, подчеркнул эксперт.

А в сфере образования и телемедицины нет острой необходимости в использовании биометрии, уверен Игорь Николаев. Это дань моде. Россияне пока настороженно относятся к биометрии. Для развития системы нужна разъяснительная работа, считает эксперт.

Биометрия может использоваться для идентификации учащихся во время экзаменов. В области медицины можно будет идентифицировать человека, когда его дистанционно консультирует врач

Справка "Известий"

Сбор биометрических данных россиян был запущен в июле 2018 года. Сдать слепки лица и голоса может любой желающий в отделениях банков, в которых есть специальное оборудование. Данные отправляются в единую систему, к которой имеют доступ все банки, работающие с биометрией. Таким образом, пройдя идентификацию через ЕБС, можно будет воспользоваться услугами любой кредитной организации дистанционно.

<https://iz.ru/887625/natalia-ilina/golosovoi-otbor-spravki-planiruiut-vydavat-po-biometrii>

## **КОММЕРСАНТЪ; ЕДОВИНА ТАТЬЯНА; 2019.06.11; "МЫ ОЖИДАЕМ ПОЯВЛЕНИЯ КОНСОРЦИУМОВ КРУПНЫХ ИГРОКОВ"; ДМИТРИЙ ПЕСКОВ ОБ УТВЕРЖДЕНИИ "ДОРОЖНЫХ КАРТ" ПО СКВОЗНЫМ ТЕХНОЛОГИЯМ**

Нацпроект "Цифровая экономика" предусматривает поддержку развития сквозных цифровых технологий, по каждой из них должна быть утверждена "дорожная карта". Спецпредставитель президента по вопросам цифрового и технологического развития

Дмитрий Песков в интервью "Ъ" рассказал, почему ряд карт был отправлен на доработку, и поделился планами по участию госкомпаний и крупного бизнеса в их реализации.

- Уже решено, что "дорожная карта" по искусственному интеллекту будет оформлена в качестве отдельного федерального проекта, какие перспективы у карт по другим сквозным технологиям?

- Список сквозных технологий был воспринят недостаточно критично, это была методическая ошибка. К примеру, странно рассматривать искусственный интеллект без больших данных. К заседанию набсовета АНО "Цифровая экономика" у нас уже появилась методология, которая делила эти технологии на базовые и комплексные. Есть базовые технологии, которые действительно общие, пронизывающие. Понятно, что большие данные, или искусственный интеллект, компьютерное моделирование, стандарты беспроводной связи - они есть везде. А такой технологии, как промышленный интернет, не существует, так же, как и технологии интернета вещей. Более того, такой технологии, как робототехника, не существует. Роботы состоят из сенсоров, автономного источника энергии, материалов, из управляющего блока с элементами искусственного интеллекта, они учатся использовать большие данные, которые накапливают.

Некоторые команды, которые писали "дорожные карты", поставили вперед свои лоббистские интересы. Например, в карте по беспроводным технологиям в списке приоритетных были только радиотехнологии, но разве других способов беспроводной передачи информации у нас не существует? Есть звук, свет, множество крайне перспективных решений, в том числе обеспечивающих беспроводную передачу данных. Задача "дорожных карт" не пролоббировать конкретные технологические решения конкретной компании, а обеспечить развитие в стране группы технологий. Там, где по разным причинам разработчики не смогли это сделать, карты не были приняты.

- На заседании набсовета несколько из них было предложено объединить.

- Мы договорились, что карты по промышленному интернету и новым производственным технологиям должны быть доработаны на базе одной карты, которая сохранит название "новые производственные технологии", но объединит все элементы жизненного цикла. Внутри этой карты есть базовая технология компьютерного моделирования, и она является ключом к результатам. Оператором, я надеюсь, останется Санкт-Петербургский политехнический университет Петра Великого (СПбПУ), так как у него, как держателя технологий, сегодня, так уж вышло, нет альтернативы в стране. Хотя мы очень много работаем над тем, чтобы такие альтернативы появились.

Аналогично в четырех "дорожных картах" сквозным образом в качестве субтехнологии были выделены нейротехнологии, которые и так достаточно успешно разрабатываются в рамках рынка "Нейронет" Национальной технологической инициативы (НТИ). Пусть они и дальше там разрабатываются, хотя пока внутри не появилось такого крупного игрока, как, например, Сбербанк. По искусственному интеллекту Центр компетенций НТИ был создан на базе МФТИ. Он собрал необходимую аналитику, консорциум участников, но, чтобы двигаться дальше, опять же нужны крупные игроки. В модели НТИ изначально нет крупных игроков. Там нет Сбербанка, "Ростеха", "Росатома". В искусственном интеллекте формируется именно эта связь - крупные игроки добавляются в рамках "дорожной карты". И в этом смысле Центр компетенций НТИ уже входит в большую, зрелую программу по цифровой экономике. Наша задача - подтягивать под те заделы, которые созданы по сквозным технологиям, крупных игроков.

- На доработку была отправлена карта по квантовым технологиям, с чем это связано?

- Главная претензия к ней состояла в недостаточной амбициозности. Сейчас там три больших группы, которые конкурируют друг с другом, - Российский квантовый центр, центры на базе ИТМО и МГУ. Появились и крупные корпорации, которые берут на себя ответственность за отдельные решения в рамках карты. К примеру, за квантовые коммуникации будет отвечать **РЖД**. Логика очень простая: если мы делаем сеть связи, которую невозможно взломать, то она должна быть трансконтинентальной и опираться на действующую инфраструктуру оптоволоконной, а у **РЖД** есть "Транстелеком", есть логистика, которую нужно обслуживать. В квантовом компьютеринге другая логика, ответственность за эту часть возьмет на себя "Росатом", за квантовую сенсорику -



"Ростех". Но зрелые решения по квантовым коммуникациям есть и у "Ростелекома". Мы ожидаем появления консорциумов крупных игроков, кооперации неизбежно появятся.

- Как госкомпании будут работать друг с другом в рамках "дорожных карт"?

- "Дорожных карт" для этого недостаточно, будет отдельный инструмент в виде формы открытых консорциумов, в которых будут участвовать лидирующие компании и те, кто в них будут входить с определенными компетенциями. Список госкомпаний будет расширяться, пока он охватывает не все сквозные технологии, которые есть в цифровой экономике и НТИ.

## **ТАСС; 2019.06.10; ИГОРЬ ШУВАЛОВ: НАЦИОНАЛЬНЫЕ ПРИОРИТЕТЫ - ЭТО НЕ КАК ПОТРАТИТЬ ДЕНЬГИ, А КАК ЖИТЬ ПО-НОВОМУ**

Больше года назад вышел майский указ президента, который обозначил национальные цели развития России. Для достижения этих целей правительство разработало национальные проекты, на финансирование которых планируется потратить триллионы бюджетных рублей. Но реализовать задуманное невозможно без участия частных инвесторов - работа по нацпроектам должна объединить все уровни власти и частный сектор. О том, какую роль ВЭБ.РФ будет играть в реализации нацпроектов, с какими банками планирует сотрудничать и не видит ли конкуренции с Российским фондом прямых инвестиций (РФПИ), в интервью порталу "Будущее России. Национальные проекты" и информационному агентству ТАСС рассказал председатель государственной корпорации развития ВЭБ.РФ Игорь Шувалов на полях **Петербургского международного экономического форума (ПМЭФ)**.

- Роль институтов развития в системе национальных проектов. Какие функции вы готовы на себя брать? Как проявится ваша координирующая роль?

- Я вижу, что национальные приоритеты, национальные проекты все люди понимают по-разному. Складывается ощущение, что для многих национальные приоритеты - это найти триллионы рублей, которые нужно потратить по различным сферам. Это совсем не так. Национальные приоритеты - компетенция президента. Идя на выборы, президент обратился с посланием, с ежегодным посланием, в нем и было все сказано, а затем принято в виде указа. То есть это цели, которые президент берет на себя как политическую ответственность и обязывает правительство, всех участников, включая региональные власти, добиться этих целей. Чтобы этих целей добиться, для этого нужно понять, что нужно сделать и сколько для этого дать денег. Но добиться этих целей только бюджетными деньгами невозможно, необходимы консолидация общества, развитие микро-, малого, среднего и крупного бизнеса, когда будут вовлечены широкие массы людей и капитал разного уровня. Бюджет выполняет функцию главного спонсора по тем проектам, где без бюджетных средств добиться цели невозможно. И в совокупности к этому должно быть привлечено значительное количество частных предпринимателей, которые должны быть вовлечены во всю эту огромную программу. То есть это не то, что президент дал поручение правительству, правительство дало поручение регионам, а они - спустили на муниципалитеты. Это вовлечение всех, чтобы научиться жить, как сегодня говорит президент.

- Это, собственно говоря, самое главное. Качество жизни.

- Это уже задача правительства. А мы [ВЭБ.РФ] как инструмент правительства должны сделать так, чтобы обеспечить общее взаимодействие, тогда создастся новое качество жизни, это касается и жилья, и современного города. Как раз тема, которая мне близка, которую я развиваю под руководством правительства, - это современная городская среда, современные города, где появляется другое качество жизни. Основная наша работа, 99% всех проектов, - это когда капитал предоставляется инвесторам или создается государственно-частное партнерство на принципах возвратности и платности капитала. Поэтому в ВЭБе сейчас есть группы, которые работают по созданию социальных объектов, кампусов. Кстати, в рамках питерского **форума** было подписано соглашение по кампусам. И мы работаем только с теми проектами, где есть возвратная инвестиция. Мы подписали несколько соглашений с губернаторами. Сейчас попытаемся войти в Тверь с большой программой по модернизации всего городского транспорта. Год-полтора работы,



и полностью меняется облик города, качество жизни. Но это все возвратная инвестиция. Мы при этом берем на себя обязательства предоставить капитал и лизинговую схему, мы договариваемся с субъектом, с муниципалитетом и с инвестором.

- А вы уже посчитали, какой объем этих возвратных инвестиций вы готовы в эти проекты вложить?

- В нашей новой бизнес-модели мы должны работать в консорциуме с другими кредитными организациями. Мы не единственный банк и не единственная корпорация, которая финансирует проекты. Мы должны научиться работать и с ВТБ, и со Сбербанком, Газпромбанком, крупнейшими региональными банками, чтобы создать комфорт для них, чтобы они инвестировали в эти проекты. По нашей бизнес-модели мы должны до 2024 года инвестировать около 3 трлн рублей.

- То есть это плюс еще к тем 25 трлн рублей, которые государство из бюджета собирается направить на национальные проекты?

- Конечно, мы к проектам, где участвует государство, в ряде случаев не будем иметь никакого отношения. Только если государство не захочет, чтобы мы добавили ресурс. Например, если будет принято решение вместо прямого бюджетного расхода на какой-то объект инфраструктуры предусмотреть частно-государственное партнерство, и государство примет решение о выдаче субсидий. Это может быть. А так, где прямые и только бюджетные расходы, бюджетные инвестиции - не наша тема.

- Вы чувствуете готовность банков работать по этим проектам?

- Да, чувствуем. Сначала по-разному было, каждый любит работать на выделенном участке, а теперь есть понимание, что необходимо координироваться, кооперироваться.

- Всегда сложно.

- Очень сложно. То есть это должна быть совокупность крупнейших игроков, которые подхватывают проекты, помогают друг другу. Здесь устраивать конкуренцию по принципу "кто круче" - глупость. Нужно выстраивать конкуренцию, кто быстрее принесет на общий стол хорошую сделку, и дать возможность в этой сделке участвовать другим.

- А есть ли то необходимое количество проектов в стране, которые проработаны, которые обеспечат возвратность средств и качество жизни людей?

- Хороший вопрос. Банкиры все время жалуются, что таких проектов нет. Но я вам скажу: если так все время говорить, их и не будет. Захотим - сделаем проект.

- Можно уточнить, какая роль ВЭБа во всем этом? Кроме как того посредника, который существует между бизнесом...

- Мы не посредник. Мы, с одной стороны, организатор сделок, структура, которая создает комфорт для других банков в плане инвестирования. Но мы все-таки хотим занять такое место, чтобы давать сигналы рынку о том, как стоило бы продвигать экономику в целом. Мы хотим быть экспертами и работать с экспертами из других стран.

- То есть вы консолидатор?

- Мы получили функцию координатора. Наше влияние должно заключаться в том, чтобы все время подталкивать к новому, к объединению капитала, формированию и достижению новых стандартов.

- Правильно я понимаю, что на этой платформе объединяются все институты развития?

- Нет, только четыре: ВЭБ, ДОМ.РФ, РЭЦ и МСП.

- Как вы будете тогда координироваться с РФПИ, который тоже имеет амбиции работать и с национальными проектами, и на **международном** рынке?

- Мы здесь никаким образом друг другу не мешаем, мы помогаем. РФПИ покупает капитал, а мы не хотим покупать капитал. Скорее, когда мы покупаем капитал, мы выполняем указания. В принципе, мы договорились с Кириллом Дмитриевым (глава РФПИ - прим. ТАСС), что мы научимся доверять друг другу. Если они принесут нам интересный проект, мы поверим их экспертизе, дадим кредит. А им надо научиться принимать нашу экспертизу так, чтобы мы могли прийти и сказать: "Мы посмотрели хороший проект, но не хватает капитала. Дадите?". Правда, им надо попасть в свои принципы доходности. У них очень жесткая модель по доходности. И если они в эту доходность не вписываются, мы договорились так, что они будут давать свою экспертизу и говорить: "Хороший проект, нам по доходности не подходит". Поэтому мы вместе толкаться не будем. На самом деле, мы должны в исключительных случаях уходить в

капитал, лучше, если Кирилл Александрович (Дмитриев - прим. ТАСС) будет сам эти акции покупать. А нам надо работать больше с кредитами и с гарантиями. Но мы не исключаем, что когда нужно - будем входить в капитал.

- Как быть с теми активами, которые у вас уже накопились в ВЭБе за предыдущие годы?

- Мы работаем с ними. Когда я выходил в ВЭБ, были слухи о том, что в банке были проблемы, что очень много токсичных активов. Мы провели независимые проверки, Счетная палата и Минфин, специалисты Банка России смотрели, что у нас есть в портфеле. Ситуация оказалась не такая жесткая, как ее описывали в том числе в СМИ. Мы, кстати, на последнем наблюдательном совете утвердили реестр активов, то есть мы сделали абсолютно прозрачным все, что есть на балансе: акции, доли и все остальное. И по тем потерям, которые реально существуют в связи с переходом на новые правила отчетности. Мы получили субсидию в размере 600 млрд рублей по внешним долгам на несколько лет. То есть у нас наш баланс полностью закрыт. И поэтому, сколько мы теперь выручим от этих активов, настолько больше мы прокредитуем новые проекты.

- Один из ваших активов Связь-банк, что с ним?

- Связь-банк передаем правительству для докапитализации Промсвязьбанка.

- Вы уже договорились с ЦБ по условиям передачи?

- Это разговор между министерством финансов и ЦБ, там должна быть поставлена точка. Мы ждали, что это случится неделю назад, но все готовились к питерскому **форуму**. Надеюсь, что в ближайшие дни будет окончательно объявлено такое решение. Но есть условия, что мы передаем Связь-банк уже докапитализированным, чтобы "дыры" не было. Передача банка не повлечет для нас ухудшение баланса.

- Про Фабрику проектного финансирования. Как вы относитесь к этому инструменту, насколько он перспективен?

- Я считаю, что перспективен, это хорошая была придумка, некая форма синдиката.

- Коммерческие банки в нем заинтересовались?

- В первую очередь заинтересованность была со стороны Газпромбанка, потом ВТБ подключился, сейчас интерес уже проявляет Сбербанк. Это такая своеобразная форма синдиката, но чем она важна - там есть гарантии правительства.

- Вы год отработали в ВЭБе, довольны ли вы этим годом? И что вы считаете своим самым большим достижением, а что вам не удалось из того, что вы за этот год хотели сделать?

- Самое тяжелое за этот год было пройти двойную реорганизацию. В ВЭБ была такая отчетность, что считалась только головная организация, а дочерние общества, которые составляли большую численность, выходила за баланс.

Мы договорились, что проведем реорганизацию в два этапа. Сейчас закончился второй этап, и теперь мы считаем в отчетности не только сотрудников в головной организации, но и в дочерних обществах. У нас также произошло значительное сокращение людей, это самая болезненная вещь. Когда по живому резать и людям предлагать покинуть организацию - это тяжело. Делали это мы при помощи **международных** консультантов. Мы изменили всю структуру и одновременно еще один консультант тестировал людей. Высший менеджмент прошел длинные интервью, двухэтапные. В итоге мы протестировали каждого сотрудника и даже вышли на штатную численность меньше, чем нам поставил как КРІ наблюдательный совет. Это, с одной стороны, была самая тяжелая работа, а с другой - получился первоклассный, профессиональный коллектив. Но нам еще нужно много что сделать, нам предстоит пройти путь по построению единой корпоративной культуры. Но то, что это люди порядочные, хорошо образованные, профессионалы и желают работать - это без сомнения. Я в этом смысле считаю, что это большое достижение.

Второе большое достижение - удалось юридически закрепить обязательства всех сторон по долгам, которые у нас есть. Мы создали комфортные условия для наших кредиторов и для нашего аудитора. То "дыры", про которую нередко говорили, у нас ее нет.

И третье - у нас прозрачный статус. Никто нас теперь не упрекнет, что что-то припрятано. У нас есть реестр активов, мы работаем с кредиторами, правительство и Минфин с нами обсуждают новые формы получения ликвидности. И они видят, как быстро мы обслуживаем их интересы и предоставляем экспертизу, либо работаем как их агент. Нам стали давать больше и больше работы, что для меня хороший сигнал. Работа идет к тем,

кто исполняет ее хорошо. Если ты ее делаешь плохо, к тебе работа не придет. У нас пошли сделки. А для нас самое главное - сделки, хорошие сделки. Главное дойти до выдачи, как говорят банкиры.

- Какая у вас за этот год самая лучшая сделка, которой вы гордитесь?

- Это не сделка, которую я совершил, но это сделка, которую я вместе с нашими специалистами закрыл. Например, еще два-три месяца назад у нас было опасение, что мы при закрытии заводов Ford Sollers потеряем большую долю выданных денежных средств. В итоге в результате нашей совместной работы - а надо сказать, что Ford вел себя в высшей степени ответственно - мы закрыли сделку, не потеряв ни одной копейки.

- А что вам принес этот питерский **форум** с точки зрения сделок? Можете посчитать?

- Я так не люблю считать, это было бы так залихватски. Я вам скажу, что мы здесь приняли решений на несколько миллиардов долларов, но это же **форум**. Понимаете, **форум**, с одной стороны, хорош тем, что вы общаетесь с большим количеством людей, вы производите обновление информации, перезагружаете какие-то свои собственные программы - это все здорово. Но когда здесь говорят, на какие триллионы люди заключили сделок, я всегда улыбаюсь. Важно после **форума** посмотреть, какой будет выход. Тут же много подписывается протоколов о намерениях, соглашений о сотрудничестве - это все здорово, это все нужно. Но когда цифры объявляют: "А мы заключили сделок на такую сумму", - я бы воздержался. Могу сказать, что мы объявили о серьезных сделках, но по многим из них мы не подписали окончательные документы. Я надеюсь, что это все закончится, конечно, принятием решений наблюдательным советом и выдачей денежных средств. Там все сделки, которые значительно развивают экономику страны.

- В целом как вам настроение партнеров на этом **форуме** по сравнению с предыдущими?

- Очень хорошее, даже межправсоглашение было подписано между министром экономики Германии и России, стали появляться положительные сигналы. Диалог с Востоком, мы получили супер- предложение от наших китайских партнеров. Мы создали комфорт для них и с ними работаем. Ничего такого, что пишут в газетах, когда пугают людей какими-то страшилками, нет. Они никаких для себя исключительных прав, инвестируя в Россию, не ищут. Они ищут хорошего партнера и нашли его в лице ВЭБ.РФ, в лице РФПИ, нашли хорошего партнера. В целом я вижу, что настроение у них очень хорошее: они видят, что Россия вышла к **экономическому** росту после 2014–2015 годов. Для партнеров это означает, что мы в состоянии работать.

Беседовали Максим Филимонов и Лана Самарина

<https://tass.ru/opinions/interviews/6533423>

### **ТАСС; 2019.06.10; ГЛАВА ОСК АЛЕКСЕЙ РАХМАНОВ: РЫНОК КРУИЗНОГО ТУРИЗМА ВОСТРЕБОВАН, ЕСТЬ ЗА ЧТО БОРОТЬСЯ**

О том, как достичь паритета между гражданским и военным судостроением и что входит в инвестиционную программу Объединенной судостроительной корпорации (ОСК) на ближайшие семь лет, в интервью информационному агентству ТАСС на полях **Петербургского международного экономического форума** рассказал президент ОСК Алексей Рахманов.

- Алексей Львович, расскажите, пожалуйста, как прошел **форум**? Какие соглашения подписаны?

- У нас, на самом деле, шла активная работа на **форуме**. В этом году мы подписали ряд соглашений, в том числе в нулевой день **форума**. Мы провели очень интересную беседу на борту легендарного ледокола-музея "Красин", на котором мы договорились с Министерством транспорта, а если быть точнее, с Агентством речного и морского транспорта о сотрудничестве. Кроме того, наше конструкторское бюро "Алмаз" продолжает совместную работу с Крыловским центром, что также было зафиксировано меморандумом. На самом **форуме** соглашения были уже более глобального характера - с "Газпромнефтью", например. У нас до этого сотрудничество в основном складывалось по принципу "они - заказчик, мы - исполнители", а сегодня мы, по сути, продвинулись в сторону сотрудничества в обратном направлении, если говорить о тех материалах,

которые выпускает "Газпромнефть", - смазочные материалы, масла, топливо для первой заправки наших изделий. Кроме того, мы с рядом предприятий, которые будут нашими будущими поставщиками, подписали соглашения, которые упрощают и некоторым образом сближают работу наших команд для достижения искомого результата, оптимизации затрат и повышении производительности труда.

- Если говорить о судостроении в целом, какие есть основные проблемы на российском рынке?

- Вы знаете, если мы начнем говорить про проблемы на российском рынке, нам времени не хватит для того, чтобы их все обсудить до конца. Наверное, скорее, нужно говорить о задачах, которые перед нами стоят. В первую очередь это, конечно, вопрос производства гражданской продукции. Это очень конкурентный и очень сложный рынок, на котором нам приходится, во-первых, искать формы и методы убеждения в том, что мы способны сделать те суда, которые от нас ждет заказчик. И второе, конечно, это развитие экспортных продаж, которые, по сути, станут главным ответом на вопрос, каким образом мы сможем достигнуть паритета в выручке между военной и гражданской продукцией к 2030 году. Это основные моменты.

- Что включает в себя инвестиционная программа ОСК?

- Наша инвестиционная программа базируется, прежде всего, на приведении наших активов в состояние, соответствующее современному конкурентному уровню и по степени автоматизации, и по глубине проникновения информационных технологий, "цифровизации", как это сейчас модно называть. А также на элементарном соответствии машин и механизмов тому состоянию, в котором они должны быть, для того чтобы конкурентно производить продукцию. Это первая часть.

Вторая часть - это инновационные решения и технологии, скажем, нестандартные для судостроения, которые на сегодняшний день получают свое развитие. И в первую очередь это, конечно, применение различного рода электронных, лазерных и иных систем для изготовления секций и блоков судов и кораблей в чистый размер. Это, конечно же, 3D-проектирование. Это вопросы, связанные с новыми материалами и вопросы 3D-печати из высокопрочных сталей. И этот список дальше можно продолжать.

То есть у нас есть целая программа инновационного развития, которая по каждому из этих направлений предусматривает достижение определенного рода результатов, о которых мы постепенно будем рассказывать.

- Какого объема вложений потребует реализация этой программы?

- Мы посчитали, что для того, чтобы мы могли все те задачи, о которых я вам сказал, решить, нам нужно инвестировать в год порядка 10 млрд рублей. Программа рассчитана примерно на семь лет.

- А это включает в себя докапитализацию предприятий?

- Это инвестиционная часть только. Вопрос докапитализации, по сути, может решаться автоматически, если мы сможем сбалансировать историю со старыми долгами, различными средствами, которые к нам приходят в качестве взносов в уставный капитал. И тогда уже мы сможем понять, какую часть денежных средств использовать в докапитализации, а что направлять на инвестиционную историю. Потому что, конечно, при нынешних ставках по рублю - ключевая ставка плюс традиционные 2-2,5% банковских - любые инвестиции в уставный капитал по сути невозможны. Это связано с тем, что в десятилетнем периоде - а у нас, как правило, в судостроении периодов меньше 15 лет нет - мы удваиваем стоимость актива за счет привлеченных процентов. После этого его ни продать, ни переместить по балансовой стоимости практически невозможно.

- Возвращаясь к проблемам, хотелось бы спросить, о том, почему Амурский судостроительный завод сроки сорвал сдачи судов. Удалось ли договориться об их изменениях?

- Во-первых, давайте так - Амурский завод поднимается с колен после, наверно, полутора десятилетий ничегонеделанья. Это вызов сам по себе. Второе, Амурский завод после того, как пришел нормальный директор Владимир Викторович Кулаков, сдал уже два корвета за последние 2,5 года. С паромами произошла история, которая к великому сожалению нас всегда отбрасывает назад, и это одна из регуляторных проблем. Это проведение конкурсной процедуры, которое мы хотели ускорить, а потом оказалось, что выигравшая



компания из-за санкций отказалась от поставки оборудования. Поэтому нам пришлось и оборудование менять, и проект переделывать. И каждый раз, когда мы двигались без возможности назначить какую-то из известных компаний, а не первого попавшегося, кто пришел на конкурс, мы каждый раз получаем задержки в сдаче продукта. К великому сожалению, эта работа была плохо организована и у нас в корпорации. За последние пять лет мы навели порядок. У нас сейчас существует определенная процедура аудита поставщиков. Кроме того, существует регулярное подтверждение их квалификации. При этом мы формируем панель поставщиков из числа надежных и проверенных, если хотите, авторизованных, между которыми, безусловно, сохраняется конкуренция.

- На каком уровне вы ожидаете прибыль за 2019 год?

- Вы знаете, я бы не хотел заниматься прогнозами, у нас идет планомерная работа. С учетом того, что львиная доля выручки у нас формируется в третьем и четвертом квартале, целесообразно говорить об этом как минимум в сентябре. Раньше любые цифры, они, к сожалению, весьма далеки от реальности.

- На данный момент разрабатываются эскизы круизных ледоколов - вам это направление интересно? Каковы перспективы, когда можно будет увидеть первые проекты?

- Да, конечно, интересно. Я думаю, что первые проекты мы сможем увидеть, как проект на бумаге или в модели, через год. А дальше уже все будет зависеть от заказчика. Если будет заказчик, то через 3-3,5 года можно будет ожидать изделие в металле. Законченное или незаконченное - это под знаком вопроса. Главное - заказчик. А с точки зрения рынка круизный туризм - это востребованное направление. За 2018 год он превысил \$6 млрд. Есть за что бороться.

- В каких конкурсах Вы планируете участвовать в ближайшее время? Какие заказы для Вас приоритетны?

- Вы знаете, у нас очень большая программа и по военному кораблестроению, и по гражданке. Так что мы понимаем, что для нас это такая, ежедневная работа.

- Вы упомянули, что хотите достичь паритета между гражданской и военной продукцией к 2030 году. За счет производства какой продукции?

- Первый и главный аспект для нас - это внутренние водные пути. Второй - это пассажирский транспорт. Третий - ледокольная тематика. Четвертый - экспорт.

- На экспорт, например, какая продукция лучше будет продаваться?

- Начиная от катамаранов для перевозки пассажиров между греческими островами и кончая поставкой исследовательских судов для высокотехнологичных работ большим заказчикам в любую точку мира.

Беседовала Мария Бородаевская

<https://tass.ru/opinions/interviews/6535175>

На ту же тему:

<https://tass.ru/ekonomika/6535444>

## **КОММЕРСАНТЪ; ИВАН БУРАНОВ; 2019.06.11; ШТРАФЫ ДЕРЖАТ СКОРОСТЬ 20 КМ/Ч; ОТМЕНА НЕШТРАФУЕМОГО ПОРОГА ПРЕВЫШЕНИЯ СКОРОСТИ В 20 КМ/Ч ОТЛОЖЕНА НА НЕОПРЕДЕЛЕННЫЙ СРОК**

Комитеты Госдумы по транспорту и госстроительству рекомендовали правительству РФ не отменять так называемый нештрафуемый порог превышения скорости в 20 км/ч: сначала необходимо проверить дорожные знаки на трассах и региональные системы фиксации нарушений. К проверкам депутаты предлагают подключить Генпрокуратуру и Счетную палату. На неопределенный срок отложено введение и еще одной инициативы, вызвавшей общественную дискуссию, - по введению в городах зон, куда запрещено въезжать автомобилям с неэкологичным выхлопом.

Совместные рекомендации думских комитетов по госстроительству и транспорту, которые будут направлены в правительство, регионы и органы исполнительной власти, обнародовал вчера депутат Вячеслав Лысаков. Документ подготовлен по итогам общественных слушаний в парламенте, которые были посвящены главным образом планам по ограничению скоростного режима.



Речь идет об инициативе ввести штраф за превышение скоростного лимита на величину более 10 км/ч. Еще в 2014 году ГИБДД подготовила первый законопроект на эту тему, но до парламента он так и не дошел. В конце 2018 года лоббировать ужесточение стал вице-мэр Москвы Максим Ликсутов, в итоге правительственная комиссия по безопасности движения (ее возглавляет вице-премьер **Максим Акимов**) снова поручила этот вопрос проработать. В апреле 2019 года ГИБДД предложила ввести штраф 1,5 тыс. руб. за превышение скорости на 10-20 км/ч, 3 тыс. руб. - за превышение на 20-40 км/ч. Законопроект уже готовится в МВД, но не факт, что в таком виде он поступит в Госдуму. **Максим Акимов** заявил, что "молниеносных" и не прошедших "проверку" решений приниматься не будет.

Штрафы за превышение скорости, напомним, закреплены в КоАП. Из рекомендаций комитетов и пояснений Вячеслава Лысакова следует, что вопрос уменьшения скоростного порога отложен на дальнюю перспективу. Правительству советуют провести сначала "ревизию улично-дорожной сети". Господин Лысаков уверен, что ограничения лимита на ряде магистралей носят немотивированный характер. Генпрокуратуре и Счетной палате депутаты предлагают проверить действующие региональные системы фотовидеофиксации, созданные в том числе с участием частного капитала. Регионам рекомендуется "принять меры по недопущению" использования дорожных камер, не соответствующих ГОСТам, Росстандарту - создать отдельный реестр дорожных камер. "Позиция комитетов и в целом фракции "Единая Россия" такая: пока держим оборону против отмены 20 км/ч, - подытожил господин Лысаков. - Статистики о том, что аварийность растет из-за превышения на 10 км/ч, нет. Давайте на дорогах порядок наведем, уберем разные "кормушки" и только потом будем обсуждать эту тему".

Туманны перспективы и другой вызвавшей дискуссии инициативы, призванной усложнить жизнь водителям: ввести в Москве и Санкт-Петербурге экологические зоны, куда запрещен въезд машинам с двигателями стандарта "Евро-2" или ниже. В конце 2018 года господин Акимов поручал Минтрансу, Минприроды и региональным властям проработать "дорожную карту" по введению таких зон, но работа затянулась. 8 июня вице-премьер заявил, что тема эта не стоит "в повестке дня". "Это не вопрос сегодняшнего дня, не надо по этому поводу беспокоиться и создавать разговоры и дискуссий", - подтвердил вчера Максим Ликсутов, выступая в эфире "Эхо Москвы". Отметим, что возможность вводить такие зоны у региональных властей есть с 30 декабря 2018 года, когда вступил в силу закон "Об организации дорожного движения" (отдельных поручений правительства не нужно), но этим правом пока никто не воспользовался.

Предложенных Госдумой мер в области фиксации нарушений недостаточно, считает эксперт по дорожным камерам Григорий Шухман: "Нужны аттестованные методики исследования фотоматериалов и уход от принципа "нет оснований не доверять комплексу", исходя из которого сегодня выносятся большинство постановлений". "Странно, что власти отложили решение по экологическим зонам, - говорит координатор движения "Синие ведерки" Петр Шкуматов. - Мы проводили опрос, который показал, что большинство жителей крупных городов такую меру, как ни странно, поддерживают. Общественный запрос на это есть. Людей не устраивает грязный воздух, переполненные свалки".

<https://www.kommersant.ru/doc/3998536>

## **КОММЕРСАНТЬ; КРИСТИНА ЖУКОВА; 2019.06.10; «ПЛАТОН» ВЫСАЖИВАЮТ ИЗ АВТОБУСА; ИНИЦИАТИВА ПО РАСШИРЕНИЮ СИСТЕМЫ ВСТРЕТИЛА КРИТИКУ**

Законопроект Минтранса, предполагающий подключение к системе «Платон» пассажирских автобусов и грузового транспорта, не нашел поддержки в рабочей группе Национальной технологической инициативы (НТИ) «Автонет». НП ГЛОНАСС увидело в нем атаку на уже существующий рынок аппаратуры спутниковой навигации (АСН), а также риски дополнительных расходов со стороны государства и предпринимателей. В Минтрансе настаивают, что дополнительных расходов не предвидится, а установка «Платона» повысит безопасность пассажиров.

Рабочая группа НТИ «Автонет» рекомендовала Минтрансу доработать законопроект об установке на грузовики и автобусы бортовых устройств для передачи данных в систему «Платон», следует из протокола заседания 15 мая (есть у “Ъ”). Инфраструктурный центр рабочей группы, функции которого исполняет НП ГЛОНАСС, провел правовую экспертизу, по результатам которой «выявил ряд существенных недочетов» в проекте.

Проект поправок к закону «О навигационной деятельности» Минтранса предусматривает обязательную передачу навигационной информации от «многофункциональных бортовых устройств» в контрольно-надзорные органы через систему взимания платы с грузовиков «Платон». Интегрировать с ней предлагается пассажирские автобусы и грузовой транспорт. Оператором «Платона» выступает компания «РТ-Инвест Транспортные системы» (РТИТС). По данным ЕГРЮЛ, 50% компании принадлежит «РТ-Инвесту» (входит в «Ростех»), 23,5% — Игорю Ротенбергу, 19% — Андрею Шипелову, 7,5% — Антону Замкову.

Реализация проекта потребует доработки системы «Платон», что может потребовать расходов со стороны государства в рамках концессионного соглашения с РТИТС, указывает НП ГЛОНАСС. «Значительные финансовые затраты» грозят и предпринимателям, которым придется оборудовать транспорт новыми устройствами, говорится в отзыве. Наконец, расходы потребуются на доработку информационных систем самих госорганов и оснащение муниципального транспорта.

В пресс-службе НП ГЛОНАСС добавили, что еще с февраля 2018 года действуют правила передачи навигационной информации в Ространснадзор с помощью АСН для пассажирских перевозок и перевозки опасных грузов. По оценке НП ГЛОНАСС, около 50% пассажирских перевозчиков и 30% перевозчиков опасных грузов уже установили АСН. Законопроект Минтранса «фактически направлен на уничтожение открытого рынка» производителей АСН, а новое оборудование не будет функционально отличаться от действующего, уверяют в НП ГЛОНАСС.

В Минтрансе категорически возражают. Поправки не предполагают введения новых платежей, а позволяют «повысить безопасность миллионов пассажиров автобусов» и «направлены на устранение недочетов в законах». Они не обязывают устанавливать новые АСН и не предполагают дополнительных расходов из бюджета: муниципальный транспорт можно переоснастить в штатном режиме, «значительного развития функционала системы взимания платежей также не требуется», как и доработки информационных систем госорганов.

В РТИТС считают, что система, основанная на АСН, так и не заработала, сообщил в феврале сайт ВВС со ссылкой на источники. Представитель РТИТС заявил “Ъ”, что компания «не участвует в разработке нормативно-правовых актов по указанным вопросам», но отметил, что «Платон» и бортовые устройства могут обеспечить государство юридически значимыми данными о маршрутах транспортных средств.

Установка АСН для вызова экстренных служб уже обязательна для новых автомобилей, отмечает заместитель директора практики по работе с инфраструктурными и транспортными предприятиями КПМГ в России и СНГ Вадим Топоров. Примерный объем рынка таких устройств, по его оценке, составляет не менее 54 млрд руб. в год, исходя из стоимости установки устройств по цене около 30 тыс. руб. на 1,7 млн новых легковых автомобилей и 80–90 тыс. грузовых. Оценить стоимость потенциального переоснащения транспорта бортовыми устройствами с подключением к «Платону» пока сложно, отмечает эксперт, так как неизвестно, потребуется ли новое оборудование или перепрошивка старого.

<https://www.kommersant.ru/doc/3998527>

## **РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ВЛАДИМИР БАРШЕВ; 2019.06.11; ДОБРО ОБЖАЛОВАТЬ; ОСПОРИТЬ ШТРАФ ЗА НАРУШЕНИЕ ДОРОЖНЫХ ПРАВИЛ СТАНЕТ ПРОЩЕ**

Порядок обжалования штрафов за нарушения правил дорожного движения может быть упрощен. Об этом заявил первый заместитель председателя Комитета Госдумы по госстроительству и законодательству Вячеслав Лысаков.

По его словам, сейчас подготовлен проект поправок в Кодекс об административных правонарушениях, который позволит обжаловать "водительские" штрафы в электронном виде. Дело в том, что КоАП - это единственный кодекс, который не предусматривает такой возможности. Абсолютное большинство нарушений выявляется с помощью камер фотовидеофиксации, и постановления выносятся в автоматическом режиме в электронном виде в упрощенном порядке. А обжаловать такие штрафы в том же упрощенном порядке - нельзя. А если штраф вынесен в другом регионе, то для обжалования придется туда ехать. В результате большинство незаконных и несправедливых штрафов попросту не оспариваются.

Напомним, что ранее законопроект разрешающий оспаривание в электронном виде уже вносился депутатами в Госдуму. Но этот проект распространялся на все статьи КоАП, а не исключительно на 12-ю "водительскую" главу. До слушаний он так и не дошел.

Также Вячеслав Лысаков представил итоги общественных слушаний по вопросу введения ответственности за превышение скорости менее чем на 20 км/ч. Согласно подготовленному документу только при неправильной установке камеры погрешность превышает 7 км/ч. Поэтому ненаказуемый ныне порог в 20 км/ч обусловлен необходимостью учета возможной погрешности приборов.

Вячеслав Лысаков также напомнил, что местные власти увлекаются ограничениями скорости. А это не единственный способ борьбы с аварийностью. Гораздо больший эффект дает правильная организация дорожного движения. Но после того как Госавтоинспекция перестала согласовывать эти схемы, местные администрации творят на дорогах что хотят. В результате появляются абсолютно бессмысленные ограничения, которые контролируются камерами. Местным властям не выгодно, чтобы количество нарушителей сокращалось. Ведь нарушители пополняют местные бюджеты. Поэтому депутаты предлагают МВД и **минтрансу** провести ревизию дорог.

## **ТАСС; 2019.06.10; ОБХОД ГОРОДА УСОЛЬЕ-СИБИРСКОЕ В ИРКУТСКОЙ ОБЛАСТИ ПОСТРОЯТ К 2024 ГОДУ**

Обход города Усолье-Сибирское и поселка Тельма в Иркутской области, через которые по федеральной трассе Р-255 "Сибирь" ежедневно транзитом следуют около 20 тыс. автомобилей, построят к 2024 году, сообщила в понедельник пресс-служба федерального казенного учреждения Упрдор "Прибайкалье". 10 июня объявлен электронный аукцион на выполнение работ.

"Согласно утвержденному **Федеральным дорожным агентством** проекту, к 2024 году в Усольском районе планируется построить 42 км федеральной трассы Р-255 "Сибирь". Объездная дорога будет четырехполосной с несколькими путепроводами, мостами и надземными пешеходными переходами. Новый участок обеспечит "зеленый коридор" для транзитного транспорта. Сейчас по двум населенным пунктам в сутки идет около 20 тысяч машин, в том числе большегрузных. Это почти вдвое больше нормы для существующей автодороги", - говорится в сообщении.

Сейчас в часы пик, чтобы преодолеть участок федеральной трассы, проходящий через Усолье-Сибирское и поселок Тельма, автомобилистам нужно не менее часа. Новая дорога позволит вдвое сократить время в пути и увеличить пропускную способность.

В составе дороги будут пять путепроводов, пять мостов, два надземных пешеходных перехода, оборудованных подъемниками для маломобильных граждан. Безопасность дорожного движения обеспечат 28 км искусственного электроосвещения, разделительное металлическое барьерное ограждение. Источником финансирования является федеральный бюджет. Общая стоимость объекта составляет порядка 17 млрд рублей. В строительном сезоне 2019 года дорожникам предстоит выполнить работы на 600 млн рублей.

Город Усолье-Сибирское, где живет 77 тыс. человек, находится в 80 км от Иркутска. Поселок Тельма расположен под Усольем-Сибирским.

<https://tass.ru/sibir-news/6532656>

## **КОММЕРСАНТЪ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА, АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; 2019.06.11; ПОРОЖНЯКОМ ЗА УГОЛЬКОМ; ОАО РЖД НАШЛО СПОСОБ ЗАРАБОТАТЬ ДОПОЛНИТЕЛЬНО 5 МЛРД РУБЛЕЙ**

ОАО РЖД предлагает снизить тариф на порожний пробег полувагонов на расстояниях до 2,4 тыс. км на 12%, но повысить на 15% на более дальних перевозках. По оценкам операторов, это даст монополии порядка 5 млрд руб. дополнительных доходов, часть из которых пойдет на предоставление скидки в 5% на порожний пробег для участников электронной торговой площадки (ЭТП) ОАО РЖД. Участники рынка выступают жестко против предлагаемых мер, подчеркивая, в частности, что они ударят по угольщикам, у которых и так заметно ухудшилась конъюнктура.

ОАО РЖД представило в свой Совет потребителей предложения по изменению тарификации порожнего пробега полувагонов. Согласно письму замгендиректора монополии Алексея Шило от 6 июня (“Ъ” видел документ), на обсуждение вынесено снижение тарифа на порожний пробег до 12% при перевозках на расстояния менее 2,4 тыс. км и повышение до 15% при расстояниях свыше 2,4 тыс. км. Параллельно предлагается дать скидку в 5% на порожний пробег при перевозках, оформляемых через ЭТП. Как поясняется в письме, операторам «стала неинтересна схема попутной загрузки порожних вагонов». «При отправлении угля из Кузбасса в порты Петербурга возврат полувагонов происходит в основном в порожнем состоянии мимо станций погрузки строительных грузов,— сообщается в письме.—Аналогичная ситуация складывается и с Дальним Востоком, где порожние составы идут мимо руды железной и лесных грузов».

Премьер Дмитрий Медведев еще в апреле поручил министерствам и ФАС к 15 июня рассмотреть возможность повышения тарифов на порожний пробег полувагонов на дальние расстояния и ряд других мер, включая стимулирование торгов через ЭТП. Идеи ОАО РЖД направлены на повышение эффективности использования парка полувагонов и улучшение эксплуатационной обстановки на сети, поясняют в монополии, они создадут «условия для снижения стоимости предоставления полувагонов под перевозки угля для нужд энергетики, минерально-строительных грузов, железной руды и сырья цветной металлургии, а также экономические стимулы для попутной загрузки полувагонов».

Один из источников “Ъ” говорит, что исходно ОАО РЖД направило свои предложения в ФАС с грифом «коммерческая тайна», что не дало возможности службе рассмотреть инициативу в рамках предусмотренной законодательством процедуры, и документ вернули монополии. В ФАС “Ъ” подтвердили получение предложений в конце мая и невозможность их обсуждения при существующем грифе, подчеркнув, что «тарифные заявки не должны противоречить нормативным актам правительства».

В середине мая, рассказывает собеседник “Ъ”, идеи ОАО РЖД презентовали на встрече операторов с главой монополии Олегом Белозеровым. Союз операторов железнодорожного транспорта (СОЖТ) дал замечания и контрпредложения, но их не учли. В письме СОЖТ в адрес ОАО РЖД от 4 июня (“Ъ” видел текст) говорится, что попутная загрузка на основных экспортных направлениях невозможна, а повышать тарифы в условиях падения цен на уголь «несвоевременно». Как сообщалось на совещании у губернатора Кузбасса Сергея Цивилева (см. “Ъ” от 30 апреля), в конце 2018-го и первом квартале 2019 года наблюдалось устойчивое снижение цен на уголь из-за обострения конкуренции между поставщиками, избытка предложения, снижения спроса в Европе на фоне мягкой зимы и ограничений на импорт угля в Китае.

Олег Белозеров, гендиректор ОАО РЖД, в интервью «Интерфаксу» 4 июня Олег Белозеров, гендиректор ОАО РЖД, в интервью «Интерфаксу» 4 июня

Тариф четко просчитан и утвержден под инвестиции для вывоза объемов грузов тех же угольщиков

Источник, близкий к ОАО РЖД, отмечает, что эти предложения необязательно должны быть реализованы прямо сейчас — «предлагается механизм, который может быть использован, когда цены на тот же уголь стабилизируются».

По расчетам СОЖТ, реализация идей ОАО РЖД принесет монополии 4,5–5,5 млрд руб. дополнительных доходов. Средневзвешенное снижение тарифа на плечах до 2,4 тыс. км составит 10%, повышение на более дальних — 8%. На расстояниях свыше 6 тыс. км рост



стоимости порожнего пробега может достигнуть 21%. Учитывая, что попутная загрузка на дальних расстояниях либо невозможна из-за отсутствия грузовой базы, например в портах Дальнего Востока, либо нецелесообразна, идеи ОАО РЖД вызовут эффект, противоположный декларациям монополии, вплоть до общего роста стоимости предоставления полувагонов, говорит источник "Ъ" в отрасли.

«Наибольшее возмущение вызывает желание ОАО РЖД получить допдоходы около 5 млрд руб. и направить их на финансирование скидки в 5% на ЭТП,— говорит другой собеседник "Ъ".— То есть в рамках преискуранта формируется преференция для конкретной компании-оператора ЭТП, что ущемляет всех участников рынка — грузовладельцев и операторов». ЭТП ГП управляет ООО «Цифровая логистика», где 51% у ОАО РЖД, 49% у ООО «Интеллэкс», контролируемого четырьмя физлицами. При этом, по словам другого собеседника "Ъ", выход на ЭТП будет выглядеть странно для холдингов, где транспортная компания аффилирована с грузовладельцем, например, в случае заказа НЛМК вагонов у ПГК — обе подконтрольны Владимиру Лисину.

<https://www.kommersant.ru/doc/3998493>

## **РИА НОВОСТИ; 2019.06.11; РЖД РАССКАЗАЛИ, КАК ПЛАНИРУЮТ ПОКОРЯТЬ ЗАРУБЕЖНЫЕ РЫНКИ**

**РЖД** активно занимаются продвижением российских железнодорожных технологий на зарубежные рынки и планируют увеличивать выручку от такой деятельности, работая по ряду направлений, сообщил в интервью РИА Новости в рамках ПМЭФ первый заместитель гендиректора компании Александр Мишарин.

Он напомнил, что **РЖД** - крупнейший транспортно-логистический комплекс в стране и одна из ведущих транспортных компаний в мире.

"Одно из наших направлений, которым мы занимаемся в последнее время достаточно интенсивно, это продвижение российских транспортных железнодорожных технологий на зарубежные рынки", - рассказал Мишарин.

По его словам, в настоящее время выручка дочерних компаний **холдинга РЖД** от зарубежной деятельности в общем объеме составляет 20,5%.

"Мы планируем довести ее, как минимум до 30%, может быть и более. В этой части мы видим следующие направления: транспортная логистика; инжиниринг и транспортное строительство; управление железными дорогами; подготовка и обучение кадров; продвижение вместе с нашими партнерами железнодорожной техники, оборудования и т.д.", - сказал топ-менеджер.

Преимущество **холдинга РЖД**, продолжил он, заключается в возможности объединить компетенции во всех направлениях железнодорожного бизнеса под единым брендом.

"Именно эту нишу мы сегодня стараемся занять. Это не отдельные локомотивы, рельсы, вагоны - это все вместе технология, которая позволяет железным дорогам России позиционировать себя одной из эффективных, ведущих компаний в мире, которая имеет признание", - пояснил Мишарин.

<https://ria.ru/20190611/1555467384.html>

## **ТАСС; 2019.06.10; РЖД ИНВЕСТИРУЮТ 2 МЛРД РУБЛЕЙ В СТРОИТЕЛЬСТВО ИНФРАСТРУКТУРЫ ОЭЗ "ТИТАНОВАЯ ДОЛИНА"**

Инвестиции "**Российских железных дорог**" (**РЖД**) в строительство железнодорожной инфраструктуры для обеспечения деятельности особой экономической зоны (ОЭЗ) "Титановая долина" в Свердловской области составят около 2 млрд рублей, сообщил в понедельник на своей странице в Facebook генеральный директор ОЭЗ Артемий Кызласов.

"Знаковое событие для нас - соглашение с **РЖД** о строительстве железнодорожной инфраструктуры в "Титановой долине" на условиях концессии. Около 2 млрд рублей профинансируют в этот проект "**Российские железные дороги**", - написал он.

**РЖД** и руководство ОЭЗ "Титановая долина" подписали в рамках Петербургского международного экономического форума (ПМЭФ), прошедшего 6-8 июня, соглашение о



сотрудничестве, которое предполагает совместное развитие железнодорожной инфраструктуры для обеспечения деятельности особой экономической зоны.

В рамках проекта планируется построить железнодорожные пути между станцией Верхняя Салда Свердловской железной дороги и территорией особой экономической зоны, а также развить инфраструктуру в точке примыкания нового пути. Ожидается, что РЖД и правительство региона рассмотрят возможность заключения соответствующего концессионного соглашения.

ОЭЗ "Титановая долина" - одна из девяти ОЭЗ промышленно-производственного типа в России, которая включает в себя две очереди. На площадке "Верхняя Салда" располагается производство изделий из титана, строительных материалов, компонентов и оборудования для металлургии и машиностроения.

<https://tass.ru/ural-news/6535025>

## **РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; СВЕТЛАНА БАТОВА; 2019.06.11; КАК БУДУТ ВЫГЛЯДЕТЬ НОВЫЕ СТАНЦИИ МОСКОВСКИХ ЦЕНТРАЛЬНЫХ ДИАМЕТРОВ**

Первые два Московских центральных диаметра, движение по которым должны запустить в конце этого - начале следующего года из теоретических разговоров и обещаний "построить альтернативное метро", начинают обретать конкретные черты. Вдоль обоих диаметров развернулось строительство новых и реконструкция старых станций и дополнительных путей, а также официально опубликован рендер будущей станции Лобня с новыми платформами и конкурсом над ними, с эскалаторами и лифтами - примерно такими будут все ключевые станции диаметров. "РГ" выясняла подробности.

Лобня - одна из основных точек первых двух диаметров, конечная и начальная станция. Здесь, по данным МЖД, появится парк из четырех тупиковых путей для отстоя и обслуживания "Иволг" - именно они будут ходить на МЦД. Сейчас железнодорожники, как рассказали "РГ" в пресс-службе МЖД, готовят землю под новые пути.

Ориентировочно в июле-августе здесь откроют новый временный пешеходный мост, старый снесут - это нужно для строительства того самого красивого конкурса с опубликованного рендера.

Всего сейчас в работе на двух направлениях в той или иной стадии около десятка будущих станций. На Одинцовско-Лобненском МЦД меньше месяца назад запустили Инновационный центр - с нуля построенную станцию, с которой можно попасть в Сколково. В десятке километров от Инноцентра кипит стройка Славянского бульвара - с него по подземному переходу можно будет попасть на одноименную станцию Арбатско-Покровской линии метро - она должна заработать уже в 2019-2020 годах. В 2020-2021 годах на линии МЦД-1 добавятся новые станции: Петровско-Разумовская, Дмитровская и Илимская, сообщает пресс-служба РЖД.

В Нахабине - конечной и начальной станции Нахабинско-Подольского диаметра - тожестроительные работы в самом разгаре. Уже строят временные деревянные платформы, начали заливать колонны будущего конкурса.

Кипит работа и по соседству в Опалихе - здесь две береговые платформы, к тому же еще и разнесенные друг от друга, заменит островная, на которую тоже можно будет очень удобно попадать по мосту с эскалаторами и лифтами.

Вообще почти все Рижско-Курское направление в стройках будущих станций Московских центральных диаметров - чуть ближе к мосту между Павшино и Трикотажной готовы две стройплощадки под станции Пенягино (ей будут пользоваться жители Павшинской поймы) и Волоколамская - с нее можно будет пересаживаться на одноименную станцию Арбатско-Покровской ветки метро.

Ближе к центру уже собирается техника для строительства станции Щукинская - с нее планируется пересадка на Таганско-Краснопресненскую ветку метро. Дальше уже построена и открылась в прошлом году Ленинградская (она сменила старую Ленинградскую, новая на 300 метров ближе к МЦК, на станцию Стрешнево уже скоро можно будет пересаживаться через крытый переход). На Курской "половине" будущего МЦД-2 с прошлого года работает Новохоловская, через нее можно пересесть с пригородных поездов на МЦК на юго-востоке. А около Подольска достраивают

Остафьево, которую сдадут в 2019-2020 годах. Перестраивают и саму станцию Подольск - здесь конкурса не будет, поскольку платформы связаны подземным туннелем, выходы из него также оснастят эскалаторами и лифтами.

Следующим этапом в 2020 -2021 годах на МЦД-2 добавят еще Марьину Рошу, Печатники, Котляково.

В окончательном виде, отмечают в РЖД, МЦД-1 и 2 мы увидим в 2024 году.

<https://rg.ru/2019/06/10/reg-cfo/kak-budut-vygliadet-novye-stancii-moskovskih-centralnyh-diametrov.html>

## **КОММЕРСАНТЪ; СЕРГЕЙ КАЛАШНИКОВ, GERMAN КОСТРИНСКИЙ; 2019.06.11; ВОРОНЕЖ ВЗЯЛИ ПОД КРЫЛО; МЕСТНЫЙ АЭРОПОРТ ПЕРЕХОДИТ К РОМАНУ ТРОЦЕНКО**

Холдинг «Новаяпорт» Романа Троценко расширяется не только в Средней Азии, но и в России. Под контроль ООО «Профи», которое на рынке связывают с группой AEON Романа Троценко, перешел аэропорт Воронежа: новый владелец выкупил его управляющую компанию «Авиакапитал-Сервис» у ФК «Аксиома» экс-депутата Госдумы Сергея Журавлева. Актив оценивается в 1,5–3 млрд руб., инвестор также построит новый терминал стоимостью около 4 млрд руб. Аэропорт невелик и, по мнению экспертов, завершил период активного роста. Следующим новым приобретением «Новаяпорта» может стать аэропорт Пензы.

ФК «Аксиома» экс-депутата Госдумы Сергея Журавлева продала ООО «Управляющая компания "Авиасервис"» (оператор Международного аэропорта Воронеж) московскому ООО «Профи». Об этом «Ъ» рассказали в «Аксиоме» и подтвердили в «Профи». Совладелец ООО Светлана Ершова, которой согласно kartoteka.ru принадлежит 99,01% компании, в 2012 году занимала пост вице-президента корпорации AEON Романа Троценко.

На рынке «Профи» связывают с аэропортовым холдингом «Новаяпорт», совладельцами которого выступают AEON и казахский инвестфонд Meridian Capital. «Новаяпорт» управляет 16 аэропортами в России. Его крупнейший актив — новосибирский аэропорт Толмачево, один из базовых для S7.

В 2011 году бывший совладелец аэропорта Воронежа Анатолий Карпов уже планировал продать актив «Новаяпорту», но через год инвестор отказался от сделки. «Мы уточнили финмодель, согласно которой в этом аэропорту заработать что-то почти невозможно, потому что требуются очень большие вложения», — пояснили в аэропортовом холдинге. Тогда объект получила «Аксиома».

Аэропорт Чертовицкое (теперь имени Петра Первого) обслуживает рейсы по 12 международным и девяти внутренним направлениями. В 2018 году пассажиропоток вырос на 28,4%, до 770 тыс. человек, это 37-е место среди аэропортов РФ. ООО «УК "Авиасервис"» в 2017 году получило 11,48 млн руб. убытка при выручке 433,79 млн руб.

В «Аксиоме» ожидают, что по итогам 2019 года аэропорт Воронежа обслужит уже около 1 млн человек. Компания планировала в 2020 году начать строительство нового терминала пропускной способностью 3 млн человек в год и стоимостью около 4 млрд руб. Там обещают передать покупателю документацию по проекту, в том числе архитектурные планы и «дорогостоящую инженерную экспертизу».

В «Профи» подтвердили, что сделка предполагает строительство «аэровокзала с телескопическими трапами площадью не менее 12 тыс. кв. м» в 2021–2022 годах. Также в компании ожидают удвоения пассажиропотока к 2025 году.

Роман Троценко уточнил «Ъ», что на данный момент ООО «Профи» не входит в AEON, сделку по слиянию планируется закрыть в течение ближайших двух месяцев. По его словам, говорить о том, что воронежский аэропорт перешел под контроль AEON, преждевременно. Бизнесмен также подтвердил планы по строительству в Воронеже нового терминала в течение трех лет, период окупаемости составит 10–12 лет: «Это длинный и тяжелый проект».

Сумму сделки с «Аксиомой» господин Троценко назвать отказался. Собеседники «Ъ» на рынке говорят, что обычно при покупке аэропортовых активов один пассажир

оценивается в 2–2,5 тыс. руб. Таким образом, актив стоит 1,54–2 млрд руб. Управляющий партнер Veta Илья Жарский полагает, что сумма сделки «с учетом стоимости сервисных компаний» могла быть выше, в пределах 2,7–3 млрд руб.

В последние месяцы «Новпорт» объявил об интересе к целому ряду активов, в первую очередь в Средней Азии: казахстанским аэропортам Актобе и Астаны, узбекским аэропортам в Самарканде, Намангане и Ургенче. Холдинг также планирует приобрести контрольный пакет аэропорта Пензы (74-е место в РФ, 150 тыс. человек в 2018 году), где обещает построить новый аэровокзал.

Старший научный сотрудник Института экономики транспорта и транспортной политики НИУ ВШЭ Андрей Крамаренко считает, что аэропорт Воронежа, пассажиропоток которого удвоился за последние пять лет, уже прошел фазу активного. «Основную часть новых пассажиров дали "Аэрофлот" и S7, открывшие рейсы в Воронеж из Москвы и за последние несколько лет вытеснившие конкурентов,— поясняет эксперт.— На сегодня источники экстенсивного роста исчерпаны. Транзитного пассажиропотока в Воронеже нет, в области нет крупного бизнеса, а на московском направлении серьезную конкуренцию составляет железная дорога». В то же время ожидания Романа Троценко он считает излишне пессимистичными, отмечая, что «сегодня нормальный срок окупаемости для аэропорта составляет шесть-восемь лет».

<https://www.kommersant.ru/doc/3998496>

## **ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2019.06.11; БОЛЕЕ ПОЛОВИНЫ ПАРКА РОССИЙСКИХ АВИАКОМПАНИЙ В ГРУППЕ РИСКА; ОКОЛО 400 ЛАЙНЕРОВ НЕ ОТВЕЧАЮТ НОВЫМ ТРЕБОВАНИЯМ РОСАВИАЦИИ И ГЕНПРОКУРАТУРЫ, 10 ИЗ НИХ УЖЕ ПРЕКРАТИЛИ ПОЛЕТЫ**

**Росавиация** зимой - весной этого года начала требовать от российских авиакомпаний сертифицировать в России изменения в конструкции иностранных самолетов, зарегистрированных в иностранных реестрах, в основном на Бермудских островах. Об этом рассказали "Ведомостям" два близких к Минтрансу человека и сотрудники пяти авиакомпаний. Такие изменения перевозчики вносят "под себя" в бывшие в употреблении лайнеры, которые берутся в лизинг на вторичном рынке. Чаще всего происходит перекомпоновка салона, например уменьшается количество мест в бизнес-классе и увеличивается вместимость эконом-класса, сокращается количество кухонь, может измениться количество радиостанций.

Согласно приложению 83-bis к Чикагской конвенции (Россия к ней присоединилась), такие изменения сертифицирует и отвечает за летную годность лайнера страна его регистрации, т. е. Бермуды или, реже, Ирландия, продолжают собеседники "Ведомостей". На такие изменения страна регистрации выдает самолету дополнительный сертификат типа. Но **Росавиация**, которая с 2015 г. получила от правительства полномочия по сертификации, в этом году стала требовать, чтобы изменения были сертифицированы в России. Из-за отсутствия российских допсертификатов ведомство уже запретило полеты 10 иностранных самолетов российских авиакомпаний, говорят собеседники, близкие к Минтрансу.

Все собеседники "Ведомостей" утверждают, что **Росавиация** выдвинула такие требования после проверки Генпрокуратуры. Надзорное ведомство считает, что Чикагская конвенция здесь не действует и за летную годность этих судов и безопасность сделанных изменений должна отвечать именно **Росавиация**, сказал топ-менеджер российской авиакомпании, знающий этот аргумент от чиновников. По данным Генпрокуратуры, изменения внесены примерно в 400 иностранных судов российских авиакомпаний, говорят три собеседника "Ведомостей". Всего у них более 600 средне- или дальнемагистральных лайнеров зарубежного производства.

По идее, надо или останавливать все эти самолеты, или признать, что требование Генпрокуратуры и **Росавиации** избыточно, - а сейчас получается, что "кошмарят" отдельные авиакомпании, возмущен собеседник в одной из авиакомпаний.

Представитель Генпрокуратуры в течение нескольких дней не ответил на запрос "Ведомостей". "Требования основаны на нормах Воздушного кодекса, согласно которому

иностранные суда проходят сертификацию и должны получать дополнительные сертификаты на изменения", - говорит представитель **Росавиации**. Чикагская конвенция, как международное соглашение, имеет приоритет над национальным законом. И по ней изменения в конструкцию сертифицирует страна регистрации, сказал близкий к Минтрансу человек. **Росавиация** же отвечает только за суда в российском реестре - это часть лайнеров отечественного производства SSJ100 и советские Ту-154 и Ту-204/214.

Из-за требований **Росавиации** встали четыре самолета авиакомпании Nordwind, лайнер Azur Air, в зоне риска три Boeing 777 перевозчика Royal Flight, знают собеседники в четырех авиакомпаниях. Это авиакомпании, аффилированные с турецкими туроператорами. Наиболее значительным перекомпоновкам подвергаются как раз возрастные дальнемагистральные лайнеры, которые и используют чартерные авиакомпании, вздыхает топ-менеджер одной из них.

Представители всех трех авиакомпаний отказались от комментариев.

Azur Air сумела решить вопрос и ее лайнер летает, уверяет собеседник в компании. Royal Flight только ожидает прихода трех Boeing 777, которые раньше эксплуатировала Emirates. Сейчас они как раз в Гонконге проходят перекомпоновку, говорит собеседник в Royal Flight. Но авиавласти требуют доказательств, что изменения лайнеров, сделанные еще под Emirates, были проведены с согласия Boeing и сертифицированными компаниями. На это может уйти до полугода, но **Росавиация** идет навстречу - ведомство обещало допустить лайнеры к полетам, пока оформляются российские сертификаты, говорит собеседник в авиакомпании.

Несколько судов на приколе в разгар сезона - серьезная проблема даже для крупной авиакомпании, признает сотрудник Nordwind.

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2019/06/10/803932-rossiiskih-aviakompanii>

## **ТАСС; 2019.06.10; РОССИЙСКИЕ АВИАКОМПАНИИ В МАЕ УВЕЛИЧИЛИ ПЕРЕВОЗКИ ПАССАЖИРОВ НА 11,5%**

Российские авиакомпании в мае 2019 года увеличили перевозки пассажиров на 11,5%, до 10,54 млн по сравнению с показателем годом ранее, следует из оперативных данных **Росавиации**.

"По оперативным данным, в мае российские перевозчики обслужили 10,54 млн пассажиров, превысив показатели аналогичного периода прошлого года на 11,5%", - говорится в сообщении.

В частности, "Аэрофлот" нарастил пассажироток на 6,2%, до почти 3 млн пассажиров, S7 - на 24% (до 1,16 млн пассажиров), "Россия" - на 9,8% (до почти 1 млн пассажиров), "Победа" - на 43,9% (до 861 тыс. пассажиров), "Уральские авиалинии" - на 11,4% (до 820 тыс. пассажиров).

<https://tass.ru/ekonomika/6535506>

## **1 КАНАЛ # ВРЕМЯ, 10.06.2019 21:36; "АЭРОФЛОТ" ПОБЕДИЛ СРАЗУ В ТРЕХ НОМИНАЦИЯХ ПРЕСТИЖНОЙ ПРЕМИИ WORLD TRAVEL AWARDS**

ВЕДУЩАЯ: "Аэрофлот" победил сразу в трех номинациях престижной премии World Travel Awards. Второй год подряд российский авиаперевозчик подтверждает свое лидерство. Церемония, которую называют "туристическим Оскаром", прошла на португальском острове Мадейра. "Аэрофлот" признан "Лидирующим авиационным брендом Европы", "Компанией с лучшим бизнес-классом на континенте", а также "Лучшим перевозчиком для путешествий в Азию". Высокая оценка основана на мнении пассажиров со всей планеты. В течение года сотни тысяч специалистов и миллионы туристов голосовали на специальном сайте и выбрали российскую компанию. Также, по данным **Росавиации**, в мае у "Аэрофлота" заметно увеличилось число пассажиров, выбравших компанию для своих путешествий.