



Ежедневный мониторинг СМИ

13 ФЕВРАЛЯ 2019

ПУБЛИКАЦИИ

РБК; ТИМОФЕЙ ДЗЯДКО, ПЕТР КАНАЕВ; 2019.02.12; МАКСИМ АКИМОВ – РБК: «НАДО МЕНЯТЬ СТРУКТУРУ РЫНКА, А НЕ МОНОПОЛИЗИРОВАТЬ»

Вице-премьер **Максим Акимов** уверен, что переход на «цифру» изменит экономику и госуправление, инфраструктурным проектам больше некуда дорожать, а законопроект о суверенном Рунете не помешает ходить на митинги

- Как вы оцениваете качество нацпроектов? Вы увидели в них прорыв?

- Правительство завершило формирование паспортов нацпроектов – проекции того, что предстоит сделать в ближайшие годы, и приступает к реализации. Если все удастся, будет прорыв.

- Среди целей по цифровой экономике такие, про которые можно сказать, что это и так должно было быть сделано. Например, подключить объекты Росгвардии к интернету или подключить школы к интернету со скоростью 100 Мб/сек. Сейчас к интернету с такой скоростью подключают квартиры. Это точно прорыв или по ряду направлений скорее фиксация технологического отставания?

- Об отставании речи не идет. Немного стран в мире, где есть технологии беспилотного транспорта или национальный поисковик. В России люди вовлечены в цифровое взаимодействие, и когда едут в страны, которые считаются лидерами, утыкаются носом в дремучую цифровую незрелость. Значит ли это, что задачи решены? Конечно, нет. В Южной Корее к интернету подключены 99% домохозяйств, а в России только $\frac{3}{4}$. Это же касается социальных объектов, у нас из 40 тыс. школ и учреждений среднего профессионального образования широкополосный доступ имеют только 6 тыс. А взаимодействие с цифровым миром не может обрываться на МКАД. Поэтому инфраструктура – не решенная задача, не фиксация отсталости. Это шаг вперед.

В программе много сюжетов и кроме инфраструктуры. Это подготовка людей, которые смогут работать, когда цифровой трансформации подвергнется вся экономика. Это искусственный интеллект, дополненные реальности, развитие государственных сервисов, кибербезопасность.

- Для большинства людей «цифровая экономика» – абстрактное понятие. У вас есть понимание, какой будет экономика, если эти задачи удастся решить? Что изменится?

- Миллионы людей перестанут при получении базовых услуг – при рождении ребенка, оформлении ДТП и так далее – посещать бесчисленное количество учреждений. Снизятся издержки на доставку товаров из-за бесшовного цифрового перемещения на основе единого электронного документа при трансграничных перевозках. Не нужно будет носить с собой ворох медицинских документов, имея круглосуточный доступ к своим данным. И речь не о будущем, а о том, что надо было делать буквально вчера. Можно приводить много примеров. Нет ничего сверхтехнологичного, чтобы онлайн оформлять страховой случай в ДТП без тяжелых последствий. Результаты ЕГЭ существуют в цифровом виде – непонятно, чем подача документов в вуз технически отличается от бронирования отеля. Десятки тысяч людей могут не бегать с документами.

- Скоро смогут не бегать?

- Да, довольно скоро. Это горизонт года-двух.

- Премьер Дмитрий Медведев сказал, что будет оценивать работу вице-премьеров по КРІ. Какой КРІ у вас?

- Сложно предвосхищать КРІ, которые будут утверждены. Если образно говорить, мой КРІ такой: если где-нибудь, далеко за пределами нашей страны кто-то на испанском или английском языке задастся вопросом, где лучшая инфраструктура или лучшие практики цифровой трансформации, чтобы ответ звучал так: «Поедем к русским. У них лучше всего». Если так будут отвечать часто, значит ели мы свой хлеб не зря. А если мы в индексе эффективности логистики, который считает Всемирный банк, будем болтаться на 82-м или на 86-м месте, значит, мы ошиблись либо в планировании, либо в ресурсах, либо в людях.

- Сколько лет вы отводите на это?

– Я думаю, можно вести речь об этом политическом цикле.

– Выполнение вашего КРІ регулярно будут проверять?

– Да, там довольно жесткая методология. И для любого из моих коллег это вопрос профессиональной чести. В этом плане, кстати, нацпроекты хорошо сконструированы. Потому что изначально была сделана ставка не только на алгоритм мероприятий, но и на то, чтобы результаты можно было предъявить.

– Но нацпроекты именно за статистическую ненаблюдаемость результатов критиковал глава Счетной палаты Алексей Кудрин?

– Проблемы не в ненаблюдаемости, а в расхождении между методиками статистики и тем, что написано в самих паспортах нацпроектов.

– Методики будут сближаться?

– Конечно. Но это большая работа. Потому что у нас в статистическом наблюдении существует внешний партнер. Мы методологии согласовываем с ОЭСР, ООН и другими международными организациями. Каждый раз, когда мы говорим о национальных целях, мы эту проблему встречаем. Одна из моих задач состоит в том, чтобы нацпроекты измерять не бумажными отчетами, а потоком данных «снизу», из объективного наблюдения.

– Санкции помешают работать над нацпроектами?

- Это неприятное системное явление, не повод для бравады. Нет смысла говорить, что нам море по колено. Вопрос в другом – у нас есть способность ответить на запросы (возникающие на фоне усиления санкционного давления. – РБК), в том числе те, которые еще не прозвучали. Мы больше внимания стали обращать на собственную уязвимость в цифровом мире. Нам надо гигантские административные усилия инвестировать не только в импортозамещение, которое скорее вынужденная стратегия там, где выхода нет, но и в рост национальных компетенций.

Раньше мы думали – вот счастливое глобальное братство, где каждый друг другу равен, брат и друг. Вот сообщество свободных обменов, где можно получить технологии, компетенции, специалистов. И никакого второго дна нет. Но это не так. К сожалению. Теперь мы это увидели и перешли к действиям. Потому что есть уязвимости, которые касаются нашего безопасного существования, как государства и как национального сообщества.

«Дорожные камеры не должны зарабатывать, иначе они не там стоят»

– Нацпроект «Безопасные качественные автодороги» содержит задачи по снижению смертности на дорогах. Что изменится для водителей?

– Не только для водителей, но и для пешеходов и пассажиров. Мы должны в четыре раза снизить смертность на дорогах, и сделаем все, что от нас зависит, даже если будут для кого-то неприятные последствия. Мы разделим барьерным ограждением встречные полосы на всех магистралях. Уже вычислили места, где есть проблемы с освещенностью, где нет карманов, разъездов, одноуровневые тяжелые развязки. Туда будем направлять инвестиции. Но базово – это скорость и разделение встречных потоков, плюс средства

фиксации нарушений. Сейчас камера – это средство коммерциализации. А камеры не должны зарабатывать, иначе они не там стоят.

– Но камеры на треногах стоят именно там, где можно зарабатывать.

– Все эти государственно-частные партнерства в такой сфере мне тоже очень не нравятся. Мы будем придушивать серые схемы, которые рождались от того, что во многих головах господствует идея, что такие спорные формы ГЧП – это решение бюджетных проблем. Нет, это продажа будущих свобод в рассрочку. В случае с камерами государство должно было напрямую вкладываться и на федеральных, и на региональных, и на муниципальных трассах.

- Вы инициируете пересмотр существующей схемы концессий, которые позволяют частным компаниям устанавливать «треноги с камерами на дорогах»?

– Да, мы будем инициировать пересмотр, но мы внимательно будем смотреть на интересы концессионеров, потому что это гражданско-правовые отношения. Вынуть меч из ножен и рубить – нехорошая политика. Но ветер изменится, станет более колючим в отношении этих проектов.

– Частники останутся в этом секторе?

– Пока да.

- Но конечная цель – полностью передать систему видеофиксации нарушений правил дорожного движения государству?

– Там, где государство использует принуждение и наказание, я против частных проектов. Это аморально и неэффективно. Мы подменяем главный мотив – добиваться, чтобы на этом участке никто не нарушал. А сейчас мотив – добиваться, чтобы нарушали как можно чаще, потому что денежный поток становится главным мерилем. Меня можно спросить – где интересы частного бизнеса? Слушайте, у нас интересы бизнеса в других местах часто нарушаются. А там, где государство должно обеспечивать базовые права граждан, оно должно присутствовать, невзирая на расходы.

– Когда эта система станет полностью государственной?

– Я думаю, речь можно вести о пяти-шести годах. Надо инфраструктуру осторожно, но системно передавать. Не разрачивать этот сектор, но медленно и системно передавать в руки публичной власти.

– Будете ли пересматривать действующие скоростные режимы?

– Это вопрос дискуссионный. Сейчас порог превышения скорости – 20 км/ч. Но в условиях городского вождения 80 км/ч – это угроза гибели и пешеходов, и пассажиров. На магистральной трассе на 80 км/ч есть пространство увернуться.

– То есть на магистралях предлагаете поднять допустимую скорость?

– С магистралями можно переходить к более либеральной – страховой – модели. Зашивать ответственность в повышенную страховку, но не связывать жестко с ограничениями скорости. Какой смысл на трассе, которая может при современном уровне техники давать 130 км/ч разрешенной скорости, ограничивать ее 110 км/ч? Все равно никто это не соблюдает.

- Ориентир 120 км/ч?

– Такие варианты мы смотрим. Но надо двигаться в двух направлениях, на хорошей магистрали – отпускать, а в городских условиях – ужесточать. Окончательных решений еще нет. Им должна предшествовать всесторонняя проработка этого вопроса.

«Подход: «Ура, побежали! Нам все понятно! Мужики, потом разберемся!» – это самое страшное»

– Комплексный план развития инфраструктуры оценивается примерно в 6 трлн руб. Но инфраструктурные проекты обычно дорожают. Есть потолок, выше которого расходы по плану расти не будут?

- Никто дополнительных денег не даст. Возможна только переброска средств внутри плана. Задача – получить принципиально другое качество строительства. Это bim-

технологии, «цифровые двойники», онлайн-взаимодействие между поставщиком, подрядчиком, субподрядчиком и казначейством. У нас есть лидерские вещи. АЭС – это самый большой и сложный строительный объект в мире. Но в «Росатоме» научились управлять его стоимостью. Мы хотим их опыт забрать в инфраструктурную стройку. Другой пример – Крымский мост, у строителей есть его «цифровой двойник» – цифровая модель, которой они управляют.

Кроме того, мы обсуждаем создание независимой структуры, которая бы осуществляла мониторинг технологий и сроков в каждом проекте комплексного плана. Это будет штаб, как по Олимпиаде и по чемпионату мира по футболу.

– Частные компании готовы участвовать в реализации этого плана? Во что трансформировалась идея помощника президента Андрея Белоусова по привлечению бизнеса к решению государственных задач?

– Вменение в обязанность и привлечение – это разные вещи, а комплексный план – предмет взаимного интереса. Финансовые институты заинтересованы в концессиях и в лизинге. Это 90% частных средств, которые мы прописали в плане. Что касается просто инвестирования, то я не очень понимаю, как это возможно. Другой вопрос, что там огромное количество другой работы для бизнеса. Высокоскоростные магистрали – это гигантская энергетика, металлургия, общестроительные работы, цифровые технологии, сложные системы управления. Российское машиностроение ждет не дождется старта проекта.

- Дождется?

– Дождется. Мы готовим доклад руководству страны. Протестированы даже самые пессимистичные модели проекта ВСМ Москва – Казань с точки зрения пассажиропотока.

- Это окупаемый проект?

– Он при среднеоптимистичных предпосылках окупаем даже с точки зрения капитальных вложений. В операционной модели проект точно безубыточен и не будет требовать субсидий. Все эксперты подтвердили, что модель летающая.

- Помимо ВСМ Москва – Казань в комплексном плане есть и автодорога по этому направлению. Целесообразно создавать два дублирующих маршрута?

– В отношении дороги мы размышляем, с Минфином идет дискуссия. Невозможно запланировать будущее в деталях. Что, запись в документе нам запретит думать? Нет, не запретит. Мы на каждом этапе будем думать. Более того, существует нормальная практика остановки проектов: когда мы понимаем, что ужасный конец – это лучше, чем ужас без конца. Поэтому задваивание инфраструктуры обсуждается, но дискуссия ведется и вокруг того, что задваивания, возможно, никакого нет. Потому что трасса примет по большей части транзитный грузопоток.

- По расширению Пулково и ВСМ в Петербург похожая ситуация?

– Идея ВСМ в Питер мне представляется привлекательной. Высокоскоростное движение между Москвой и Петербургом позволит решить проблему с загруженностью неба над Москвой. Но эта инициатива не должна откладывать реализацию проекта Москва – Казань. Здесь мы готовы стартовать, а по линии Москва – Питер нет ни страницы готовых документов, даже ТЭО. Я за то, чтобы оба проекта запускать, и сейчас же начинать проектирование линии Москва – Санкт-Петербург. Вот о чем надо вести речь. А не о том, что Москва – Санкт-Петербург – это повод отложить Москву – Казань.

– Еще один проект из комплексного плана – это мост на Сахалин стоимостью почти 540 млрд руб. Как он попал в план, если пока нет подтвержденного грузопотока?

– Он попал в план как гипотеза. И статус этого проекта сейчас ровно такой – это гипотеза.

- Действительно ли любые работы по нему заморожены с бюрократической формулировкой «до принятия высокого политического решения»? Что стоит за этой формулировкой? Решение по Курильским островам?

– Со своей не очень высокой жердочки я могу оценивать только грузовую базу. Когда у нас вся база в стране – это уголь, то предьявляя очередной уголь в качестве грузовой базы, стоит десять раз подумать. Потому что уголь – груз хороший, но волатильный, сегодня есть, а завтра нет. И вообще, стоит ли тратить 1 трлн, чтобы вывозить уголь? Мы (и без моста. – РБК) обеспечим намеченные объемы транспортировки – 195 млн т годового объема угля в восточном направлении. Дальше двигать эту инфраструктуру решения нет.

- Если спрос на уголь снизится, а мы обеспечим 195 млн т, как обезопасить РЖД от того, что мощности будут не востребованы?

– Значительная часть средств в этих инвестициях нацелена на то, чтобы инфраструктура была задействована и для внутренней логистики, и для транзита. Поэтому капиталовложения с точки зрения в том числе транзитных контейнерных перевозок некупаемыми не останутся.

- По проекту Северного морского пути тоже возникает вопрос нехватки грузов?

– Ситуация не раз изменится за пять лет. Чудес не будет, вряд ли нам удастся заключить твердые договоры на транспортировку. Но целевой ориентир для нас пока остается прежним. Мы создаем инфраструктуру, способную перевезти 80 млн т. Что касается грузооборота, то это задача прежде всего не транспортного комплекса. Грузовую базу обеспечивают компании-грузоотправители.

- По Северному широтному ходу (проект строительства ж/д линии на Ямале) заключено концессионное соглашение. Но к концу прошлого года выяснилось, что в бюджете нет средств на выкуп земли под начало строительство ветки. Решена ли эта задача?

- Я рассчитываю, что мы в ходе весенних поправок бюджета должны этот вопрос решить. У нас существуют обязательства, подписанные соглашения, и мы обязательства должны исполнить. Мы проводили глубокую экспертизу проекта. Эффективность подтверждена.

- Линия от месторождения «Газпрома» Бованенково до порта Саббета НОВАТЭКа будет построена?

– Мы изучаем вопрос так называемого Северного широтного хода – 2. Привлекательный проект, но пока груза не видим.

- То, что есть у «Газпрома», нет смысла отправлять к порту НОВАТЭКа?

– Есть проблемы, связанные с совместимостью терминальной инфраструктуры, стоимостью, размером затрат, и все это довольно непросто стыкуется.

- Какими будут последствия передачи Счетной палатой материалов в правоохранительные органы по ЦКАД? Реально ли завершить строительство в мае 2021 года?

– Правоохранительные органы должны оценить эти материалы. С моей точки зрения, в управлении этим проектом были допущены серьезные пробелы, но они во многом носили не субъективный, а объективный характер.

– Где ошиблись?

– 60% ошибок было допущено не на фазе имплементации, а в фазе подготовки. Подход «Ура, побежали! Нам все понятно! Мужики, потом разберемся!» – это самое страшное. Не «ура, побежали», а где 70 переходов магистральных коммуникаций? Мы как законодательно будем стыковать интересы владельцев инфраструктуры и концессионеров? Как мы будем запускать готовые участки, не сдавая весь объект в эксплуатацию? Эти вопросы просто продуманы не были. Не был создан полноценный штаб. Недостаток штабной культуры – это еще процентов 20 из 100. Ну, и процентов 20, наверное, – это какие-то злодеяния, и, может, чья-то недобросовестность, нечистоплотность. Но процентов 80 – это два больших блока ошибок и некомпетентности.

– Существование «Автодора» оправдано?

– Пока да. У компании портфель концессионных проектов. Посмотрим, как эта модель дальше будет работать. Сейчас будет переноситься акцент с финансово-контрактной работы, на которой было сосредоточено предыдущее руководство, на строительнотехнологическую работу.

- Отставка Сергея Кельбаха – это следствие проверки Счетной палаты?
- Это следствие проблем, а они стали понятны задолго до проверки Счетной палаты. Все видели, что проект не летает. Точно не контрольные органы открыли нам глаза на то, что проект находится, мягко говоря, в спорном состоянии.
- В авиаотрасли высокие цены на керосин привели к снижению прибыли перевозчиков. Было предложение **Минтранса** компенсировать как минимум половину роста стоимости авиакеросина. Как вы видите решение этой проблемы? Будут ли компенсации выплачены?
- В правительстве внимательно за этой ситуацией наблюдают. Вместе с перевозчиками, эксплуатантами инфраструктуры и топливными компаниями посмотрим, что мы здесь сможем сделать.
- Возможно ли распространить на авиатопливо соглашение с нефтяниками о заморозке цен на бензин?
- Какой-то механизм нужен, иначе получится так: не добрали там, доберем в другом месте. Для меня как куратора отрасли это недопустимая модель.
- Какие вы видите варианты решения проблемы с компанией Utair? Господдержка или банкротство?
- Второй вариант – самый худший – неуместен по многим причинам, не только потому, что это крайне болезненная процедура, у компании есть большой вертолетный парк, или потому, что бренд сам по себе дорог. Нам дорога структура рынка. Мы не можем все время отрезать. Это приводит к тому, что у нас остается одна компания, которая приходит и говорит: «Вы знаете, а у меня теперь тоже дела очень плохи, субсидию дайте». Это тупик. Поэтому наша задача – расширять конкуренцию. Я жду доклада **Минтранса**, в чем заключается новая системная модель бизнеса Utair. Подход «давайте дольем денег сейчас, но через два года мы к вам снова придем» меня не устроит. Если для этого надо вступить в переговоры с собственником, поменять менеджмент, привлечь новых акционеров, это открытые возможности.
- Привлечение новых акционеров рассматривается?
- Я думаю, что да.
- То есть вариант банкротства остается как самый худший?
- Такой вариант всегда остается в жизнедеятельности любого бизнеса. Но он крайне болезненный. Мы рассматриваем варианты системного решения. Еще раз хочу сказать: жесткое решение лучше, чем несистемное. Самое страшное решение – несистемное, ситуативное.
- Вам нравится идея Сбербанка и ВТБ по созданию нового регионального перевозчика?
- Мне нравится идея по созданию нового регионального перевозчика. Кто там участвовать будет, это вопрос к бизнесу.
- Рассматривается ли возможность сделать его на базе находящегося в лизинге парка Utair?
- Я поддерживаю идею, что нам нужен новый перевозчик, а не идею участия в этом госбанков. Хотя если коллеги согласятся, поймут, что им это интересно, я точно не буду препятствовать, а буду помогать. Ценность этой идеи не в том, что я хочу помочь Авену, Грефу, Костину, Задорнову или кому-нибудь еще, а в том, что я хочу конкуренции с понятной моделью, драйвом и блеском в глазах менеджеров. Оформленной идеи от госбанков я не видел. Не то что документа, даже захода такого не было.
- «Суровость графика обуславливается ссылками на невозможность его исполнения»
- Правительство готово вернуться к обсуждению большой приватизации в транспорте и связи? Например, к подготовке к продаже пакетов акций «Аэрофлота» и «Ростелекома», тестовой продаже небольшого пакета РЖД?
- Я за обсуждение всех вариантов, если они что-то добавляют транспортному комплексу и телекоммуникационной отрасли. Но пока мы монопольные и квазимонопольные функции сосредотачивали в компаниях, а потом приватизировали. Так нельзя. Давайте сначала

изменим структуру рынка, не будем дальше монополизировать. А не наберем на основе квази-ГЧП монопольных функций в компанию, а потом ее продадим. Да, она стоит будет дороже, нас запишут в либералы и дадут приз где-нибудь в Вашингтоне за то, что мы очередной пакет продали. Но это будет нехорошо. Это нечестная игра. Проблема не в структуре капитала, а в структуре рынков.

С другой стороны, есть пакеты, которые вообще не нужно держать в секторах, где полная конкуренция. Классический пример – зачем «Трансконтейнер» РЖД? Чем владение платформами отличается от владения вагонами? Мы выпустили вагоны в рынок. Он волатильный, неприятный, но это рынок. А платформа ничем не отличается от вагона.

- А почему решение о продаже «Трансконтейнера» до сих пор не принято?

– Принято. Вышло мое поручение с графиком подготовки сделки. В течение года мы планируем ее закрыть. Там довольно суровый график. Но у нас, как всегда, суровость графика обуславливается ссылками на невозможность его исполнения. Я считаю, что умеренно оптимистичный прогноз на закрытие сделки – осень.

- Есть несколько претендентов, не только «Енисей капитал» Романа Абрамовича и Александра Абрамова, которым принадлежит около 25% «Трансконтейнера»?

– Интерес есть не у одного игрока. Принципиально для нас – обеспечить недискриминационный доступ к этой процедуре, открытые аукционные торги, так, чтобы люди поторговались и предложили лучшую цену. Для меня фиаско будет, если потом кто-то скажет: «Ну, понятно, всех убрали, одному отдали. Понятно, почему ему».

«Акимов, в этом кресле кто-то сидел до тебя. Это значит, что кто-то будет сидеть после»

- Вы долго работали в аппарате правительства вне публичной политики, вам сложно даются решения на посту вице-премьера?

– Мой управленческий стиль в том, что я не мыслю неделями и месяцами. Я мыслю конкретными датами. Для меня «на следующей неделе» не значит ничего. В течение месяца сделаем – не значит ничего. Важны обязательства, которые принимают на себя люди, в 80% случаях я даю людям самим назвать срок, но после этого – либо чтобы срок был исполнен, либо будет серьезный разговор с человеком, который в срок не уложился. Я не понимаю, когда задача поручена двоим. Who is Mr. Problem и who is Mr. Decision? («Кто господин Проблема» и «Кто господин Решение». – РБК). Важно понимать, кто головой отвечает за результат. В силу своего хозяйственного прошлого я не люблю совещания в формате «давайте еще подумаем». Оно либо не готово, либо оно космически высокого уровня.

- Разве так не заканчиваются почти все совещания?

– Что это за поручение «проработать вопрос» или «дополнительно проработать вопрос»? А зачем тогда собирались? Надо так – модель утвердили, приняли решение, расставили ответственных, назвали срок. Но это не всегда возможно. Половина совещаний сырые. Люди приходят, что-то промямлили вроде: «А мы не знаем, куда идти, ни вправо, ни влево». Это странная логика.

- С людьми, которые отвечают головой, может быть, как с Кельбахом?

– Если совсем плохо, то всегда такой риск есть. Но все, кто меня знает, относят меня – и в этом мой недостаток – к гуманистам. Я не любитель рубить головы. Могу попылеть, как эмоциональный человек, могу поругаться, пошуметь. Пыль осядет. Но по людям ходить я не готов. Даже если они ошиблись и оступились, я готов им дать им шанс все исправить.

– Проникновение цифровых технологий в госуправление изменит ситуацию?

– Экспертная поддержка с помощью искусственного интеллекта изменит управленческую реальность. Самое главное, что очень многие коллеги, включая меня, увидят мир другим, потому что вместо абстрактных предположений появятся данные. Очень многие процессы внутри себя поменяются. И бизнес-процессы поменяются. Но нужна колоссальная воля, чтобы из многих процессов убрать чиновника.

– Из каких вы предлагаете убрать?

– У нас долгий перечень из более 200 сервисов, которые предоставляют федеральные и муниципальные органы. Остается вопрос готовности ведомственных систем. Выдача справок физического контакта не требует. Если у вас процесс построен на реестровой модели, это просто запрос к машине.

- Концепция «цифрового профиля» человека может трансформироваться в «социальные рейтинги» по примеру Китая?

– Профиль не дает возможность выстроить рейтинг, потому что основан на вашем разрешении управлять собственными данными. Сейчас эти данные на вас собираются, но вы не знаете, где они хранятся и кто получает разрешение на их использование. Профиль позволяет собрать цифровую идентичность человека, перевязав записи о нем в разных системах. Так, чтобы человек увидел, какие записи о нем хранятся, и мог предоставлять к ним доступ для разных сервисов.

– Не получится так, что я ограничиваю доступ, а потом на «Горбушке» нахожу максимально полное досье на самого себя?

- Вы и сейчас без цифрового профиля на «Горбушке», к сожалению, можете найти многое. Это вопросы безопасности и контроля контура систем. И они в современном мире решаются. Сейчас у нас зоопарк информационных систем и нет общих политик безопасности. Но происходит эволюция, мы поумнели и поняли, что ключевая вещь – это данные. Поэтому, когда мне преподносят историю с монополизацией данных, я болезненно реагирую. Это одна из ключевых угроз.

- В 2024 году я уже не смогу купить данные про себя на «Горбушке»? Или они будут сильно устаревшими?

– Я приложу все силы. Запишите это мне в КРІ.

- Какими целями оправданы расходы на концепцию суверенного Рунета?

– В основе этого законопроекта лежат две вещи. Во-первых, возможность предотвращать оборот запрещенного контента. Почему-то здесь все сразу вспоминают разного рода политиков, блоги и сайты. Но 95% такого контента – это детская порнография, продажа оружия и другой криминал. Все об этом забывают и говорят, что мы душители свобод, побежали их блокировать, а они на митинг хотят. Я всегда привожу такой пример в отношении митингов. В 1989 году, помнится мне, я был участником этих событий, миллион человек вышли в Москве на демонстрацию. Миллион. У нас не то что интернета, у нас связи не было.

– Вы на митинги ходили?

- Я был участником, да. Это было бурное время, много разных интересных событий. Поэтому когда говорят, что это полицейское решение для манипулирования обществом... Слушайте, обществом нельзя манипулировать, это глупо. Это можно только на какое-то время. А манипулятивная стратегия – тупиковая. Все это прекрасно понимают.

Второй вопрос – безопасное функционирование сети в случае недружественного вмешательства. Именно на этот случай, подчеркиваю. Недаром мы просили уточнить перечень таких случаев. Если системы управления Сетью нет, а вмешательство есть, то рассуждать о том, нужна она нам была или нет, будет поздно. Вы просто не зайдете ни на один сайт. У нас лягут целые системы управления производствами, которые сейчас висят на общедоступной Сети. Вот о чем идет речь. Но об этом что-то мало говорят.

- В России приняли несколько законов, регулирующих интернет-компании, но Facebook и Twitter до сих пор не хранят персональные данные российских пользователей в России. У Google регулярно возникают споры с властями. Какая у вас позиция? Нужно ли такие сайты, которые не выполняют все требования законодательства, блокировать?

– Позиция простая – надо исполнять закон. Если в законе написано, что данные надо хранить в России, значит, мы в конце концов добьемся этого. Если для этого надо будут неприятные вещи задействовать, будем задействовать. Но правоприменение – тонкий инструмент, и мы его тонко применяем. Там, где нет прямого конфликта, где мы слышим

желание диалога, желание дать технологические горизонты для исполнения требований законодательства, никто не достает дубину и не бьет. Если такого диалога нет, можно дубиной.

– Как вы оцениваете эффективность работы Роскомнадзора, который всю вторую половину прошлого года блокировал Telegram?

– Эффективность очевидна: это довольно незрелые технические решения. И это само по себе вызов. Мне бы, конечно, хотелось, чтобы сценарий решения этой проблемы был другой. Но он не по вине государства перешел в эскалирующую фазу.

- Правительство с самого начала своей работы принимает непопулярные решения. Подняло пенсионный возраст и НДС, начало мусорную реформу, столкнулось с ростом цен на бензин, теперь – суверенный интернет. Как вы считаете, политический ресурс этого правительства может быть исчерпан до официального завершения срока полномочий?

- Мне ужасно интересно работать, просто дико интересно. Поэтому я рассчитываю, что мне будет отведено достаточно времени политическим циклом для того, чтобы планы, о которых я говорил в начале интервью, реализовать. Я точно не строю ни ежедневную, ни годовую стратегию на том, что вдруг нас завтра всех отсюда погонят. Но в политическом мире бывает все. Я всегда, когда в новый кабинет захожу, а у меня их было много, говорю себе: «**Акимов**, в этом кресле кто-то сидел до тебя. Это значит, что кто-то будет сидеть после. И вопрос не в том, сколько ты здесь просидишь, вопрос – как и с каким результатом?» Это меня волнует больше всего.

<https://www.rbc.ru/interview/economics/12/02/2019/5c627c629a7947cc28d6c666>

На ту же тему:

<https://www.rbc.ru/economics/12/02/2019/5c62b0c59a7947e2cd1ce03d>

https://www.rbc.ru/business/12/02/2019/5c61a5939a794794ae7cc2c0?from=materials_on_subject

<https://www.rbc.ru/business/12/02/2019/5c627c529a7947cbba11ea56>

<https://www.rbc.ru/business/12/02/2019/5c61a41b9a7947944eb07325>

<https://tass.ru/ekonomika/6105030>

<https://tass.ru/ekonomika/6105023>

<https://tass.ru/ekonomika/6104002>

<https://rg.ru/2019/02/12/maksim-akimov-rasskazal-o-videofiksacii-na-dorogah-i-suverennom-runete.html>

ТВ:

<https://360tv.ru/news/tekst/prosto-zarabatyvajut-na-dorozhnyh/>

РБК ТВ # ГЛАВНЫЕ НОВОСТИ; 2019.02.12; ЦЕНЫ НА АВИАКЕРОСИН

В: Регулирование властями цен на авиакеросин бесперспективно и не обсуждается, заявил представитель вице-преьера Дмитрия Козака Илья Джус. Тем не менее, во вторник Козак проведет совещание с представителями авиакомпаний и нефтяников, на нем обсудят возможные меры по стабилизации цен на авиационное топливо. Ранее **министр транспорта Евгений Дитрих** говорил, что подорожание керосина в 2018-ом обойдется авиакомпаниям в 50 миллиардов рублей дополнительных расходов. И это существенно повлияет на стоимость билетов. После этого президент Владимир Путин поручил правительству до 1 марта 2019 года представить предложения о компенсациях авиакомпаниям.

ИНТЕРФАКС; 2019.02.12; МЕРАМИ ПОДДЕРЖКИ АВИАКОМПАНИЙ РФ ЗАЙМЕТСЯ НОВАЯ МЕЖВЕДОМСТВЕННАЯ РАБОЧАЯ ГРУППА

Выработкой мер поддержки авиакомпаний займется специально созданная межведомственная рабочая группа, сообщил журналистам представитель курирующего

транспорт вице-премьера РФ **Максима Акимова** по итогам совещания о мерах по стабилизации цен на авиакеросин.

«По итогам совещания участников авиационного рынка и регуляторов отрасли принято решение о создании межведомственной рабочей группы по выработке дополнительных системных мер поддержки и стабилизации рынка внутренних авиаперевозок и авиакомпаний, которые специализируются в этом сегменте», – сказал он.

Он уточнил, что в группу войдут представители **Минтранса**, ФАС, Минэкономразвития, Минфина, Минэнерго и АЭВТ.

Пресс-секретарь вице-премьера РФ Дмитрия Козака Илья Джус сообщил журналистам, что по итогам совещания не будет приниматься решений по регулированию этого сегмента топливного рынка и компенсации части расходов авиакомпаний, связанных с топливной составляющей.

По его словам, создаваемая рабочая группа сосредоточится на вопросах развития внутренних авиаперевозок без увязки с регулированием топливного рынка.

«Позиция Д.Козака не поменялась», – подчеркнул И. Джус.

На ту же тему:

<https://rns.online/transport/V-pravitelstve-dogovorilis-o-sozdanii-komissii-dlya-stabilizatsii-rinka-aviaperevozok-2019-02-12/>

<https://www.rbc.ru/business/12/02/2019/5c62d8e39a7947f3e6db540d>

<https://www.vedomosti.ru/business/news/2019/02/12/793956-pravitelstvo>

<https://www.kommersant.ru/doc/3882050?query=минтранс>

<https://rg.ru/2019/02/12/v-rossii-sozdana-rabochaia-gruppa-po-podderzhke-aviarynka.html>

ИЗВЕСТИЯ; АЛЕКСАНДР ВОЛОБУЕВ, НИКОЛАЙ ХРЕНКОВ; 2019.02.13; КЕРОСИНОВАЯ ЗАВИСИМОСТЬ: АВИАКОМПАНИИ ОСТАВИЛИ БЕЗ СУБСИДИЙ; ПЕРЕВОЗЧИКАМ ПРЕДЛАГАЮТ ЭКОНОМИТЬ, ПОКУПАЯ ТОПЛИВО НА БИРЖЕ

Расходы авиакомпаний из-за подорожания топлива в прошлом году выросли на 90 млрд рублей. Но государство не будет компенсировать перевозчикам затраты в связи с резким ростом цен. Такое решение принято по итогам совещания вице-премьеров **Максима Акимова** и Дмитрия Козака с участниками рынка. Для обсуждения дополнительных мер поддержки авиакомпаний создана межведомственная рабочая группа. Например, в Федеральной антимонопольной службе (ФАС) считают, что стабилизировать ситуацию с ценами можно за счет рыночных механизмов – в частности, перевозчикам предлагают покупать топливо на бирже. Тем временем авиабилеты на внутренних линиях уже начали дорожать.

Дорогой керосин не аргумент

Правительство не будет регулировать цены на авиакеросин и компенсировать расходы перевозчикам. Такие заявления были сделаны по итогам совещания вице-премьеров **Максима Акимова** и Дмитрия Козака с нефтяниками и представителями авиаотрасли.

- Не было принято никаких решений по регулированию этого сегмента топливного рынка и компенсации части расходов авиакомпаний, связанных с топливной составляющей, – сообщил «Известиям» представитель Дмитрия Козака Илья Джус.

Позиция Дмитрия Козака не поменялась: ранее во вторник он отмечал, что считает регулирование цен на авиакеросин бесперспективным.

Представитель **Максима Акимова** сказал «Известиям», что для обсуждения дополнительных мер поддержки авиакомпаний и стабилизации цен будет создана межведомственная рабочая группа с участием **Минтранса**, Минэкономразвития, Минфина, Минэнерго, ФАС и Ассоциации эксплуатантов воздушного транспорта (АЭВТ). Речь идет о стабилизации рынка внутренних авиаперевозок.

Дополнительные расходы авиакомпаний в прошлом году из-за подорожания топлива, по предварительным данным, составляют около 90 млрд рублей. Об этом сообщили «Известиям» в ГосНИИ гражданской авиации.

В 2018-м **Минтранс** неоднократно обращал внимание на проблему подорожания топлива. В частности, в декабре ведомство направило в ФАС предложение увеличить объем возмещения авиакомпаниям акциза на авиакеросин в 2019 году. Также предлагалось выплатить им разовую компенсацию 22,5 млрд рублей.

В ноябре АЭВТ направила письмо **Максиму Акимову**, в котором просила рассмотреть возможность увеличить налоговый вычет из акциза на топливо с 3024 рублей до 7000 рублей за тонну. Операционные убытки российских авиакомпаний по итогам прошлого года, в том числе на фоне скачка цен на авиакеросин, заместитель исполнительного директора АЭВТ Борис Шокуров оценивал в 37-39 млрд рублей.

В пресс-службах Минэнерго и Минэкономразвития на момент публикации на запросы «Известий» не ответили. Замглавы ФАС Анатолий Голомолзин заявил «Известиям», что не видит убедительных аргументов для увеличения объема возмещения акциза. Вместо этого в антимонопольной службе предлагают сдерживать рост стоимости топлива для авиакомпаний рыночными методами: перевозчикам предлагают участвовать в биржевых торгах, где из-за высокой конкуренции цены на авиатопливо ниже.

- В 2019 году ФАС совместно с участниками рынка авиатоплива – авиакомпаниями и нефтяниками – будут реализованы меры по увеличению ликвидности биржевых торгов для формирования репрезентативного индикатора рыночной цены, – сказал он.

Самолеты не летят на биржу

По словам вице-президента Санкт-Петербургской международной товарно-сырьевой биржи (СПбМТСБ) Антона Карпова, торги авиатопливом уже сейчас достаточно ликвидны, через биржу в прошлом году было продано более 1,8 млн т. При этом всего поставки авиакеросина на внутренний рынок, по данным Минэнерго, в прошлом году составили 9,7 млн т, то есть через биржу проходит порядка 20%. Но пока авиакомпании не очень активны на торгах, добавил он.

Как уточнил «Известиям» Анатолий Голомолзин, на бирже керосин в основном покупают не авиаперевозчики, а промышленные предприятия, использующие его в качестве сырья.

В авиакомпаниях «Уральские авиалинии» и «Нордавиа» считают работу с биржей неудобной.

- По топливному вопросу мы работаем с поставщиками авиакеросина и ГСМ в аэропортах присутствия. Переход на прямые закупки топлива на бирже приведет к дополнительным расходам, отвлечению человеческих ресурсов, – сказал «Известиям» официальный представитель «Нордавиа».

В «Уральских авиалиниях» свое нежелание выходить на биржу объяснили проблемами с логистикой (необходимость заключения договоров на вагоны и цистерны), отсутствием емкостей для хранения и собственных лабораторий для контроля качества топлива.

Однако по словам Антона Карпова, вопрос доставки купленного на бирже авиатоплива – задача поставщика. Авиакомпания, приобретая керосин на торгах, получает от него обязательство поставить топливо в любой московский аэропорт.

Источник в одной из вертикально интегрированных нефтяных компаний сказал «Известиям», что компания поставляет на биржу более 10% произведенного керосина, но основная его доля направляется авиаперевозчикам в рамках прямых контрактов (без непроизводительных посредников), по формуле цены, изначально предлагаемой авиакомпаниями. В качестве формулы цены перевозчики могут либо выбрать котировки Санкт-Петербургской биржи, либо использовать индекс Platts. Источник отметил, что те компании, которые выбрали в прошлом году рассчитанные в долларах котировки Platts, прогадали в связи со снижением курса рубля относительно американской валюты, поэтому керосин им обошелся дороже, что стало дополнительным поводом для жалоб.

Спор о ценах

В ФАС не разделяют аргумент о сильном удорожании керосина в прошлом году, обращая внимание, что цены в течение 2018 года менялись «разнонаправленно»: в начале года снижались, в апреле-мае выросли, с лета по октябрь стабилизировались, а с ноября по декабрь снова снижались. В антимонопольном ведомстве ссылаются на данные СПбМТСБ о том, что с 1 ноября 2018-го по 4 февраля 2019-го биржевая цена авиатоплива упала на 20%.

- В январе 2019 года действительно наблюдалось небольшое снижение цен на авиакеросин в российских аэропортах, – сообщили «Известиям» в группе S7. – Но снижение происходит с рекордно высокого уровня для отрасли, рост за 2017-2018 годы составил 45%.

Нагрузка на авиакомпании остается крайне высокой, «перевозчики нуждаются в дополнительной помощи со стороны государства в виде повышения уровня возмещения акциза на авиакеросин», уверены в S7.

По данным агентства Argus Media, средние цены на авиакеросин в топливозаправочных комплексах московского авиаузла (МАУ) в 2017 году составили 36,3 тыс. рублей за тонну, а в 2018-м – 45,5 тыс. рублей. То есть рост в прошлом году составил более 25%.

Исполнительный директор «Авиапорта» Олег Пантелеев отмечает, что финансовые резервы у российских авиакомпаний для сдерживания стоимости билетов и работы в убыток практически исчерпаны.

- Крупные игроки, такие как «Аэрофлот», могут себе позволить так работать какое-то время, но большинство перевозчиков – нет, – отметил он. – По оценкам билетных агрегаторов, постепенный рост цен на внутрироссийских линиях уже начался. В частности, улучшить финпоказатели за счет пересмотра тарифной политики смогла авиакомпания «ЮТэйр».

По словам эксперта, если перевозчики переживут сложный период низкого спроса – февраль-март – коллапса на рынке не будет.

<https://iz.ru/844987/aleksandr-volobuev-nikolai-khrenkov/kerosinovaia-zavisimost-aviakompanii-ostavili-bez-subsidii>

На ту же тему:

<https://rg.ru/2019/02/12/kabmin-ne-budet-regulirovat-ceny-na-aviakerosin.html>

ИНТЕРФАКС; 2019.02.12; КОЗАК ПО-ПРЕЖНЕМУ ПРОТИВ ГОСРЕГУЛИРОВАНИЯ ЦЕН В ОТДЕЛЬНЫХ СЕГМЕНТАХ, В ТОМ ЧИСЛЕ НА АВИАТОПЛИВО

Вице-премьер РФ Дмитрий Козак, курирующий ТЭК, по-прежнему считает, что вводить госрегулирование цен на топливо, в том числе для авиации, нецелесообразно.

Во вторник Д.Козак и **Максим Акимов**, вице-премьер, курирующий транспорт, проведут совещание о мерах по стабилизации цен на авиакеросин.

«Наши договоренности с нефтяными компаниями касались сугубо сегмента потребительской розницы: двух видов бензина и дизельного топлива, и никогда речь не шла о регулировании рынка топлива в других отраслях и сегментах (промышленности – ИФ), хотя вопрос цен на авиакеросин, судовое топливо и стоимости топлива для сельхозпроизводителей периодически поднимается. Позиция Дмитрия Козака состоит в том, что попытка тотального госрегулирования топливного рынка бесперспективна», – сказал журналистам пресс-секретарь Д.Козака Илья Джус.

В январе Д.Козак заявлял, что не видит необходимости госрегулирования цен и для сельхозпроизводителей. «Считаю, что нет необходимости государственного регулирования цен. Мы от этого отказались. Иначе будет цепная реакция, если мы установим отдельные цены. Нефтяная отрасль тогда потребует государственной поддержки», – говорил он. «Я не вижу основания для введения государственного

регулирования цен на ГСМ для отдельных категорий потребителей, в том числе для сельхозпроизводителей», – подчеркивал Д.Козак.

На ту же тему:

<https://rns.online/transport/Kozak-schitaet-regulirovanie-tsen-na-aviatoplivo-besperspektivnim-2019-02-12/>

РБК ТВ # ГЛАВНЫЕ НОВОСТИ; 2019.02.12; КРИЗИС UTAIR

В: Авиакомпания Utair начнет погашение задолженности по семилетним кредитам, все благодаря результатам от программы бизнес-оптимизации. Тем временем, как рассказал РБК курирующий транспортную отрасль вице-премьер **Максим Акимов**, правительство рассматривает варианты вывода компании Utair из кризиса. Среди них переговоры с собственником, смена менеджмента и привлечение новых акционеров. Банкротство, по словам чиновника, худший вариант. **Акимов** отметил: отрасли важно сохранить структуру рынка и конкуренцию, убирать игроков нельзя. Некоторые эксперты уверены: планы по спасению компании вполне реальны.

РОМАН ЗАХАРОВ, ЭКСПЕРТ В ОБЛАСТИ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ: Конечно, было бы самое желательное привлечь новых акционеров, объяснить, в чем там ситуация, сложно. Дело в том, что мы привыкли, что за Utair стоит Сургутнефтегаз, но он стоял опосредованно, через свой негосударственный пенсионный фонд, сейчас этот негосударственный пенсионный фонд фактически отошел от Сургутнефтегаза, ну, там сложная схема, но смысл в том, что Сургутнефтегаз, насколько я понимаю, сейчас не готов вкладываться деньгами.

В: Долгов у компании много: 17 миллиардов рублей Сбербанку, есть также два синдицированных кредита на 15 миллиардов с погашением в 2022 году и почти 24 миллиарда с погашением в 2027. В декабре компания допустила технический дефолт, не выплатила проценты почти на миллиард рублей. Utair в прошлом году перевезла почти 8 миллионов человек, это четвертый результат после Аэрофлота, S7 и «Уральских авиалиний».

РОССИЯ 1 ВЕСТИ; ДМИТРИЙ МЕЛЬНИКОВ И ИВАН МАЛЫШЕВ; 2019.02.12; «ПЛАТОН» ГОТОВИТСЯ К ПОКОРЕНИЮ ИНДИЙСКИХ ДОРОГ

В: «Платон» готовится к покорению индийских дорог. Уже скоро отечественная система заработает на одной из крупнейших автомагистралей Нью-Дели Мумбай, а после будет внедрена на всех трассах страны. Именно наша система взимания платежей с большегрузов победила в открытом конкурсе. Теперь она избавит дороги Индии от огромных пробок и повысит скорость доставки товаров. Репортаж Дмитрия Мельникова.

КОР: Вторая по протяженности дорожная сеть в мире почти шесть миллионов километров хайвеев, локальных трасс, сельских и лесных дорог. Сделать 2% скоростных трасс платными власти решили еще в начале 2000-х, но запас пропускной способности иссяк уже в прошлом году.

Трасса Дели Мумбай протяженностью полтора тысячи километров одно из самых загруженных шоссе в Индии. Ежедневно только через этот пропускной пункт проходят более ста тысяч автомобилей. И каждый год поток автотранспорта здесь увеличивается в среднем на три процента.

На открытом конкурсе по цифровизации пунктов взимания платы победил российский проект, тот самый известный у нас под именем «Платон». Решения, предложенные на конкурсе европейцами, просто не могли охватить индийские масштабы.

АНАНД ШЕНОЙ (СОВЕТНИК НАЦИОНАЛЬНОГО АГЕНТСТВА АВТОМОБИЛЬНЫХ МАГИСТРАЛЕЙ ИНДИИ): Ежедневно через пункты сбора платы по всей стране проходят от четырех до пяти миллионов грузовиков. Это приводит к заторам и потере времени. Российская система обеспечивает безостановочное взимание платы.

КОР: Эти 15 секунд на оплату выливаются в десятки тысяч потерянных часов, а это 14 миллиардов долларов убытка в год, а еще загрязнение и без того проблемного воздуха Индии во время простоя в очередях. Первые пять тысяч грузовиков оснастят изготовленными в России бортовыми транспондерами системы «ГЛОНАСС», а сами пропускные пункты считывающими устройствами.

РАВИШ ПХААНГАТ (ВИЦЕ-ПРЕЗИДЕНТ КОМПАНИИ-ОПЕРАТОРА СИСТЕМЫ ВЗИМАНИЯ ПЛАТЫ): Все нынешние способы оплаты, даже электронные создают заторы. Мы планируем ввести одну пробную полосу для грузовиков с российской системой, где считывание будет происходить по ходу движения. Автомобилю не надо будет даже снижать скорость, чтобы деньги списались со счета владельца.

КОР: Для России это первый большой контракт и крупный успех экспорта так называемой транспортно телематики, технологии, потребность в которой во всем мире очевидна, а четырехлетний опыт применения на российских просторах делает ее по-своему уникальной.

ЕВГЕНИЙ ДИТРИХ (МИНИСТР ТРАНСПОРТА РФ): Экспорт транспортных услуг уже превысил 17 миллиардов долларов по итогам прошлого года. И это даже выше, чем экспорт вооружений. То есть мы имеем возможность играть на этом рынке. Мы умеем строить объекты в других странах. Мы умеем осуществлять перевозки в других странах, управлять транспортным комплексом.

КОР: Российским инженерам предстоит адаптировать «Платон» под индийские реалии. Во-первых, загрузить подробнейшие карты всех дорог, во-вторых, каким-то образом учесть особенности местного вождения, которые подчиняются не столько писаным правилам, сколько неведомым силам стихии.

<https://www.vesti.ru/videos/show/vid/788229/#>

РБК; СВЕТЛАНА БУРМИСТРОВА; 2019.02.12; ВЛАСТИ ОБСУДЯТ ВОЗМОЖНОСТЬ КОМПЕНСАЦИЙ БИЗНЕСУ ИЗ-ЗА ОТМЕНЫ КОНТРСАНКЦИЙ; В ПРАВИТЕЛЬСТВЕ СОГЛАСИЛИСЬ УЧЕСТЬ РИСКИ ДЛЯ УЧАСТВУЮЩЕГО В РЕАЛИЗАЦИИ НАЦПРОЕКТОВ БИЗНЕСА ОТ ВВЕДЕНИЯ ИЛИ ОТМЕНЫ РОССИЕЙ САНКЦИЙ В ОТНОШЕНИИ ДРУГИХ СТРАН. ВНЕСТИ ТАКОЕ УСЛОВИЕ В ЗАКОНОПРОЕКТ ПО ПООЩРЕНИЮ ИНВЕСТИЦИЙ ПРОСИЛ БИЗНЕС

Рабочая группа по содействию реализации новых инвестпроектов согласилась предусмотреть распространение «стабилизационной оговорки» на риски введения или отмены Россией санкций в отношении других государств. Об этом сообщил РБК источник, знакомый с доработкой законопроекта «О защите и поощрении капиталовложений и развитии инвестиционной деятельности», и официально подтвердили в Минфине.

Одним из механизмов защиты прав инвесторов, размещающих капитал в России, станет стабилизационная оговорка – юридическая норма, обеспечивающая гарантию неизменности ведения условий бизнеса для предпринимателей, подписавших соответствующее соглашение об инвестициях с государством. То есть в соглашениях с инвесторами будет прописано обязательство правительства компенсировать их убытки в случае ухудшения условий реализации проекта.

Какие санкции вводила Россия

Президент России Владимир Путин 6 августа 2014 года подписал указ, запрещающий ввоз в Россию некоторых видов продовольствия из стран Европейского союза, а также из США, Австралии, Канады и Норвегии. Под запрет попали поставки говядины, свинины, мяса птицы, рыбы, морепродуктов, сыров, молока, фруктов, овощей, а также некоторых других категорий продуктов.

Продовольственное эмбарго стало ответом на санкции этих стран, введенные в отношении России после присоединения Крыма. С начала 2016 года продуктовое эмбарго распространяется и на Украину. В июле прошлого года контрсанкции продлили до 31 декабря 2019 года

В 2018 году премьер-министр Дмитрий Медведев своим постановлением запретил ввоз с Украины десятков видов сельскохозяйственных и промышленных товаров, от пива и вина до тракторов и газовых турбин.

Условия для бизнеса

«Действительно, бизнес ставит вопрос о том, что введение каких-либо торговых ограничений по инициативе России либо отмена уже действующих и заложенных в бизнес-плане является обстоятельством, меняющим условия работы инвестпроекта. На уровне рабочей группы по содействию реализации новых инвестпроектов предложения бизнеса включить эту позицию в периметр стабилизационной оговорки поддержано, однако окончательное решение по этому вопросу будет принимать правительство», – заявил пресс-секретарь первого вице-премьера Антона Силуанова Андрей Лавров.

По его словам, правительство совместно с бизнесом продолжает обсуждение параметров законопроекта.

«Контур действия стабилизационной оговорки в настоящий момент определяются, они будут в ближайшее время окончательно сформулированы в проекте закона об инвестиционной деятельности», – добавил Лавров.

Начало процессу привлечения инвестиций в приоритетные проекты положил помощник президента Андрей Белоусов, который предлагал изъять более 500 млрд руб. сверхдоходов за 2017 год у 14 металлургических и нефтехимических компаний, а также у производителей удобрений (так называемый список Белоусова). Но в ходе встреч с бизнесменами на площадке РСПП план изменился: теперь речь идет об участии компаний в реализации нацпроектов. Для отбора инвестпроектов создана рабочая группа. В ее состав вошли министр финансов Антон Силуанов, помощник президента Андрей Белоусов, **министр транспорта Евгений Дитрих**, министр промышленности и торговли Денис Мантуров, глава РСПП Александр Шохин, а также другие члены правительства и представители госкорпораций и госкомпаний, администрации президента и бизнеса.

Проект закона «О защите и поощрении капиталовложений в России», который гарантирует компаниям неизменность условий ведения бизнеса и частичный возврат вложенных денег через налоги, Минфин разработал в августе.

Бизнесу ранее удалось уговорить Минфин снизить порог вхождения в проекты. Если изначально действие законопроекта распространялось на проекты общим бюджетом не менее 10 млрд руб. с собственными инвестициями бизнеса на уровне 3 млрд руб., то сейчас для агропромышленного комплекса и сферы утилизации отходов порог собственных инвестиций снижен до 1 млрд руб. Об этом рассказывал РБК замминистра финансов Андрей Иванов. По его словам, Минфин собрал предварительный пул инвестиционных инициатив почти на 60 трлн руб.

Почему это важно

Генеральный директор группы «Русагро» Максим Басов в разговоре с РБК отметил, что любое уменьшение рисков, очевидно, будет приветствоваться инвесторами, потому что ведет к улучшению окупаемости проекта. Если государство будет готово взять на себя риски и дать такие гарантии, то теоретически это может повысить интерес к инвестициям в новые проекты, хотя риск отмены санкций не единственная и не главная неопределенность при реализации новых проектов, подчеркнул он. С другой стороны, речь идет об огромных и трудно прогнозируемых расходах, отметил Басов. Если смотреть с точки зрения налогоплательщика, то нельзя быть однозначно уверенным, хорошая ли это идея и том, что государство правильно просчитает величину рисков, заключил он.

Президент группы «Кабош» (входит в пятерку крупнейших в России производителей молока и выпускает более 20 традиционных сортов сыра) Дмитрий Матвеев считает такую инициативу правильной для молочного рынка и поддерживает ее. В России сейчас реализуется много проектов в сфере молочного животноводства, поскольку есть субсидии, которые обещает государство, и риск отмены санкций, который повлечет отмену этих субсидий, негативным образом может сказаться на самих проектах, подчеркивает он. В то же время, по мнению Матвеева, нужно включить в эту инициативу обязательства инвесторов по входу в эти проекты. «Появляется очень много инвесторов, которые хотят инвестировать, ничего в этом не понимая, проекты потом проваливаются, и это негативно сказывается на рынке финансирования в целом», – говорит он.

Госкомпаниям поручили до 2021 года перейти преимущественно на российский софт – его доля должна превысить 50%. Однако управляющий директор «Росплатформы» Владимир Рубанов считает, что такая стабилизационная поправка неактуальна для ИТ-сферы. «Инвестиции в разработку софта не защитить таким способом, так как софт либо разрабатывается для спецприменений, и тогда там не было и не может быть иностранных вариантов во все времена, либо софт предназначен для открытого рынка, и тогда он должен конкурировать прежде всего соотношением цена/качество, иначе ему не выжить, какими бы протекционистскими мерами ему ни помогали», – отметил он.

<https://www.rbc.ru/business/12/02/2019/5c61b80b9a79479a46414bdd>

РИА НОВОСТИ; 2019.02.12; НА ИНВЕСТФОРУМЕ В СОЧИ ОБСУДЯТ ПРИМЕНЕНИЕ BIG DATA В ГОСУПРАВЛЕНИИ

Аналитический центр при правительстве РФ 14 февраля в рамках Российского инвестиционного форума в Сочи проведёт панельную сессию «Большие данные как новая форма государственного управления», сообщили РИА Новости в пресс-службе центра.

Участие в сессии примут вице-премьер РФ **Максим Акимов**, глава «Почты России» Николай Подгузов, руководитель Аналитического центра Владислав Онищенко, гендиректор Tele2 Сергей Эмдин, глава Федерального казначейства Роман Артюхин.

По словам организаторов сессии, в рамках дискуссии будут рассмотрены вопросы о смене моделей информационного взаимодействия власти и бизнеса, готовности регионов к коренному изменению принципов работы с данными, а также международный опыт развития на основе данных.

В Аналитическом центре напомнили, что на прошлом инвестиционном форуме премьер-министр РФ Дмитрий Медведев принял решение о создании Национальной системы управления данными, которая призвана устранить дубликаты в реестрах и базах данных органов власти и предоставить доступ к информации бизнесу и гражданам.

Российский инвестиционный форум проходит в Сочи 14-15 февраля. МИА «Россия сегодня» выступает генеральным информационным партнером форума.

<https://ria.ru/20190212/1550718406.html>

ИНТЕРФАКС; 2019.02.12; ПЕРВЫЙ ЗАММИНИСТРА ТРАНСПОРТА АЛАФИНОВ ВОШЕЛ В СОВЕТ ДИРЕКТОРОВ ГТЛК

Минтранс РФ, единственный акционер ПАО «Государственная транспортная лизинговая компания» (ГТЛК), принял решение досрочно прекратить полномочия совета директоров ГТЛК и сформировать его новый состав, следует из сообщения компании.

Так, в состав совета директоров вошел первый заместитель **министра транспорта** РФ **Иннокентий Алафинов** и в качестве независимого директора – начальник управления автономной некоммерческой организации «Аналитический центр при правительстве РФ» **Любовь Нисенбойм**.

При этом прекращены полномочия главного эксперта Института транспорта и транспортной политики Высшей школы экономики **Федора Борисова** (независимый

директор) и бывшего статс-секретаря **Минтранса** Сергея Аристова. Согласно сообщению **Минтранса** РФ, С.Аристов 30 декабря 2018 года скончался после тяжелой болезни.

В совете директоров остались вице-премьер РФ **Максим Акимов**, гендиректор ГТЛК Сергей Храмагин, гендиректор АО «Вертолеты России» Андрей Богинский, глава совета директоров АО «Санкт-Петербургская международная товарно-сырьевая биржа» Юрий Медведев, замминистра промышленности и торговли РФ Олег Бочаров, а также в качестве независимых директоров – советник президента ПАО «Объединенная авиастроительная корпорация» (МОЕХ: UNAC) Валерий Окулов и экс-глава АО «Федеральная грузовая компания», советник гендиректора ОАО «РЖД» Алексей Тайчер.

«Государственная транспортная лизинговая компания» поставляет в лизинг технику и оборудование для авиационных, транспортных компаний и других отраслей.

ТАСС; 2019.02.12; УЧАСТНИКИ РОССИЙСКОГО ИНВЕСТИЦИОННОГО ФОРУМА ОБСУДЯТ В СОЧИ НАЦПРОЕКТЫ

Российский инвестиционный форум пройдет в Сочи 14-15 февраля, на его площадке представители власти, бизнеса, экспертного сообщества обсудят различные аспекты реализации национальных проектов. Раскрывать тему участники мероприятия будут не только в ходе деловой программы, площадка форума в этом году вмещает кейс-зону, где будет вестись обсуждение актуальных вопросов в интерактивных форматах, также пройдет День молодежного предпринимательства и форум «Здоровое общество». Гостей традиционно ждет и обширная культурная и спортивная программа.

Председатель правительства Дмитрий Медведев примет участие в форуме 14 февраля.

«Нацпроекты – это инструмент достижения национальных целей. Для этих целей у нас есть и программные документы, и основные направления работы правительства Российской Федерации. По каждой национальной цели есть свой план, подготовленный в правительстве. В процессе реализации нацпроектов появится система мониторинга, которая позволит своевременно вносить необходимые коррективы», – отмечал ранее первый вице-премьер, министр финансов Антон Силуанов.

Главные вопросы в начале пути

Форум в Сочи традиционно является площадкой для презентации инвестиционного и экономического потенциала России и собирает порядка 8-9 тыс. специалистов более чем из 40 стран мира. На форуме ежегодно заключаются несколько сотен контрактов и соглашений на общую сумму в \$5-10 млрд. Организатор – фонд «Росконгресс». ТАСС – генеральный информационный партнер и фотохост-агентство форума.

Уже сейчас в Сочи полным ходом идет подготовка к проведению мероприятия и встрече гостей. Для размещения участников инвестфорума забронировано около 4 тыс. номеров в отелях прибрежной зоны и горного кластера курорта.

Деловая программа Российского инвестиционного форума в 2019 году включает три основных блока – «Деловой климат в России», «Региональная политика» и «Новая социальная повестка». Обсуждение делового климата начнется с питч-сессии «Национальные чемпионы», которую откроет министр экономического развития Максим Орешкин. С 2016 года конкурентоспособные, быстроразвивающиеся инновационные компании, имеющие потенциал увеличить масштабы своего бизнеса на национальном и глобальном рынке, включаются в приоритетный проект Минэкономразвития России «Поддержка частных высокотехнологических компаний-лидеров» («Национальные чемпионы»). В настоящее время в проект отобрано уже 62 компании.

На сессии «Цифровая трансформация» главы регионов, Федеральная налоговая служба и «Ростелеком» вместе с главой Сбербанка Германом Грефом в качестве модератора обсудят общемировые тренды цифровой трансформации, а также пути достижения мирового лидерства в этом процессе и возможности занять высокие позиции в рейтинге качества жизни.

В рамках деловой программы форума состоится сессия «Экспортный акселератор. Учимся торговать глобально» при поддержке АО «Российский экспортный центр», на которой ожидается участие Силуанова. В ходе сессии эксперты обсудят, как использовать практику существующих российских и международных акселераторов и какие инструменты и стимулы необходимы для вывода российских компаний на экспорт. В числе вопросов на повестке – использование современных технологий, эффективность государственной поддержки, взаимодействие федеральных и региональных институтов развития и другие.

Теме эффективности государственной поддержки и проблем привлечения инвестиций для развития особых территорий будет посвящена сессия «Перезагрузка» инструментов развития территорий». Перспективы развития инвестиционного кредитования в России обсудят на сессии «Роль финансовых рынков в инвестиционном процессе». К сдерживающим факторам развития этого вида кредитования эксперты относят ужесточение требований банков к потенциальным заемщикам, дефицит долгосрочных пассивов, неопределенность в отношении реального срока окупаемости проекта, существующие нормативные требования регулятора.

Моногорода: комфорт и преобразования

Представители почти из всех регионов России собираются на форум в Сочи, большинство делегаций возглавят губернаторы. Помимо участия в дискуссионной программе, регионы планируют представить свои инвестплощадки, провести переговоры с потенциальными инвесторами и представителями институтов развития, презентовать перспективные и крупные проекты, а также подписать соглашения с бизнесом и другими регионами.

Например, власти Ленинградской области планируют заключить на форуме в Сочи около 20 соглашений на сумму свыше 100 млрд рублей, самые крупные контракты будут касаться развития портовой инфраструктуры в Приморске и Усть-Луге. Делегация Ингушетии рассчитывает подписать шесть инвестсоглашений на общую сумму 7,2 млрд рублей, в том числе на строительство двух тепличных комплексов.

Дагестан намерен подписать на форуме соглашение с РЖД о запуске скоростного поезда между Дербентом и Минеральными водами, который существенно улучшит транспортное сообщение между регионами и повысит туристическую привлекательность одного из древнейших городов России.

Министерство РФ по делам Северного Кавказа совместно с компаниями «Корпорация развития Северного Кавказа» и «Курорты Северного Кавказа» представят потенциал всех семи регионов округа на едином выставочном стенде. Кроме того, на объединенном стенде будет организована выставка «Сделано на Кавказе», где представят традиционные продукты и продукцию производителей СКФО, а также будет проведена дегустация национальных блюд.

Покажут регионы и свои достижения в образовании и науке. Так, Рязанская область презентует электронный университет правительства, центр опережающей профессиональной подготовки для IT-отрасли, а также проект «Дети учат», в рамках которого школьники объясняют пенсионерам принципы работы с гаджетами и онлайн-приложениями. Новосибирская область расскажет о развитии научного центра «Академгородок 2.0», который реализуется по поручению президента РФ Владимира Путина и предполагает создание новых кластеров для объединения образования, науки и производства.

Краснодарский край – хозяин форума – расскажет о семи экономических зонах, на которые был поделен регион в соответствии со стратегией развития края до 2030 года. По информации пресс-службы администрации Краснодарского края, регион планирует привлечь не менее 600 млрд инвестиций по итогам 2019 года.

Также в первый день форума в рамках деловой программы пройдет сессия ВЭБ.РФ «Экономика городского комфорта». На сессии будут представлены пять управленческих

«кейсов», посвященных опыту преобразования моногородов, обустройству общественных пространств, созданию высокотехнологичной промышленности, взаимодействию крупного бизнеса с городами присутствия, экономическим и социальным эффектам развития инфраструктуры. Спикеры поделятся своим опытом реализации проектов городского развития и обсудят возможность их тиражирования в других регионах. Модератором сессии выступит председатель ВЭБ.РФ Игорь Шувалов.

Молодые предприниматели и социально ответственное поколение

13 февраля 2019 года в Главном медиацентре Олимпийского парка Сочи в рамках Российского инвестиционного форума состоится День молодежного предпринимательства. Студенты, лидеры и представители общественных организаций обсудят ключевые экономические и политические вопросы с лидерами международного и российского бизнес-сообщества, а также получат мотивацию на дальнейшее профессиональное развитие. На тематических площадках будут затронуты вопросы создания благоприятной среды для молодежного предпринимательства, развития трансграничных деловых связей и государственной поддержки малого и среднего бизнеса. В рамках дискуссионной панели «Развитие социально ориентированного образования в вузах России» эксперты и представители вузов обсудят, как сформировать новое социально ответственное поколение – от работников социальной сферы до бизнесменов и госслужащих. Кроме того, будут затронуты такие вопросы, как вовлечение предпринимателей в развитие социально-экономического потенциала страны. Равный доступ всех граждан к качественному социальному обеспечению и вовлечение в эту сферу предпринимателей станут темой сессии «Социальное предпринимательство как фактор развития благополучия страны».

В целом обсуждению национальных проектов в социальной сфере будет посвящен целый ряд дискуссий. Так, участники форума обменяются мнениями о поставленных в нацпроекте «Образование» задачах в отношении кадрового потенциала страны, который будет способствовать повышению уровня развития субъектов РФ, достижению международной конкурентоспособности российской экономики. С докладом выступит министр просвещения РФ Ольга Васильева.

Оздоровительная программа

Гости форума смогут стать участниками ряда познавательных интерактивных мероприятий, которые подготовила Общероссийская общественная организация «Лига здоровья нации» под руководством директора ФГБУ «Национальный медицинский исследовательский центр сердечно-сосудистой хирургии им. А.Н. Бакулева» Минздрава России Лео Бокерии.

Помимо деловой программы, которая посвящена трем основным темам: «Демография на пороге перемен в обществе», «Вклад здравоохранения в качество жизни» и «Инфраструктура здоровой жизни», в рамках выставки «Здоровое общество» будет работать «Кабинет здорового образа жизни», где под руководством опытных инструкторов каждый желающий сможет узнать о своем состоянии здоровья, провести скрининг организма и получить индивидуальные рекомендации на основе проведенных исследований.

В зоне Лаборатории социальных инвестиций состоится презентация Всероссийской образовательной программы «Сохрани свое здоровье», во время которой эксперты расскажут, как оставаться здоровым и работоспособным в современном активном мире.

Запланирован ряд спортивных мероприятий: традиционный забег по трассе «Формулы-1» и пешая прогулка «10000 шагов к жизни» вместе с Лео Бокерией, шахматный турнир и гала-матч по хоккею.

Культурная жизнь форума

Вечером 14 февраля гости форума могут побывать на гала-концерте Всероссийского юношеского симфонического оркестра под управлением Юрия Башмета, который пройдет

в Зимнем театре. Для тех же, кто хочет проверить свои знания в истории, в этот вечер состоится интеллектуальная «Большая игра» с Александром Друзем и Михаилом Скипским. Вопросы затронут как исторический контекст, так и особенности современного развития регионов.

На следующий день можно посетить концерт «Такая большая любовь» арт-проекта «ТенорА XXI века» в Медиацентре, где прозвучат мелодии из репертуара великих теноров – Марио Ланца, Джузеппе ди Стефано, Лучано Паваротти, Хосе Каррераса и Пласидо Доминго. А вечером в Зимнем театре состоится показ спектакля «Не покидай свою планету» по мотивам произведения Антуана де Сент-Экзюпери «Маленький принц». В спектакле примут участие актер Константин Хабенский и камерный ансамбль «Солисты Москвы».

Также в культурную программу форума вошел гала-концерт открытия Зимнего международного фестиваля искусств – его программу организаторы описывают как «Диалоги сквозь время и пространство. Для гостей прозвучат произведения Гайдна, Моцарта, Вебера и других композиторов.

Кроме того, в рамках форума откроется арт-проект – выставка картин художников с особенностями развития «Неотчуждаемое». Выставку откроет вице-премьер Татьяна Голикова. Проект направлен на то, чтобы пробудить интерес российской аудитории к искусству художников с ментальными особенностями как к культурному феномену и открыть широкой публике имена наиболее талантливых авторов. Экспозиция из 29 картин положит начало серии групповых и персональных выставок российских художников с особенностями развития, которые пройдут в различных городах России и мира.

ТАСС в формате 360°

Агентство ТАСС выступает генеральным информационным партнером и официальным фотохост-агентством форума. Журналисты агентства расскажут о самых значимых новостях форума. Ознакомиться с ключевыми событиями, заявлениями и интервью спикеров и участников можно будет на Единой новостной и тематических лентах агентства, а также в специальном разделе на сайте tass.ru и официальных аккаунтах в соцсетях. Фоторепортажи с мероприятий деловой, культурной и спортивных программ форума будут доступны к просмотру и бесплатному скачиванию в фотобанке.

Наряду с этим ТАСС представит на форуме свой первый проект в формате видео 360° «Люди, которых возьмут в будущее», созданный агентством совместно с Третьяковской галереей. Партнером показа выступил фонд «Росконгресс». Спецпроект посвящен выставке художников-концептуалистов Эмили и Ильи Кабаковых, проходившей с сентября 2018 года по январь 2019 года в Москве. Виртуальный тур ТАСС позволяет увидеть 13 эпизодов ретроспективы. В их числе – первая тотальная инсталляция Кабакова «Человек, который улетел в космос из своей комнаты», самая дорогая его картина «Жук», а также работа «В будущее возьмут не всех», давшая идею названия самой выставке.

Центральной частью спецпроекта стала видеоэкскурсия в формате 360° гендиректора Третьяковской галереи Зельфиры Трегуловой. Ее комментарии помогут лучше понять творчество Ильи Кабакова и оценить тот вклад, который он внес в отечественное и мировое искусство. Помимо видеоэкскурсии, посетители стенда ТАСС смогут также в деталях рассмотреть отдельные экспонаты выставки.

Участники и гости форума смогут также воспользоваться Summary – информационным сервисом ТАСС и Фонда «Росконгресс», содержащим краткое аналитическое описание большинства содержательных дискуссий форума за прошедший день. Сервис будет доступен на сайте инвестфорума с 13 февраля.

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/6107909>

ТАСС; 2019.02.12; ПУТИН ПОДДЕРЖАЛ ИДЕЮ БОЛЕЕ АКТИВНОГО ПРИВЛЕЧЕНИЯ СТУДЕНТОВ К РЕАЛИЗАЦИИ НАЦПРОЕКТОВ

Президент России Владимир Путин поддержал идею более активного привлечения студентов и молодых специалистов к реализации национальных проектов. Во время общения с представителями общественности по вопросам реализации нацпроект «Жилье и городская среда» одна из участниц встречи, директор института архитектуры и дизайна Казанского архитектурно-строительного института, предложила организовать системную работу по привлечению профильных вузов к реализации нацпроектов.

«Хорошо, надо посмотреть, куда это упаковать, – либо ближе к нацпроекту «Наука и образование», либо частично в проект «Жилье и городская среда». Посмотрим. Но у вас же все получается» – отметил Путин.

Глава государства поинтересовался, с какими проблемами в этой сфере сталкиваются специалисты. Участница встречи отметила, что главная сложность в том, что многие вопросы решаются не системно, а в ручном режиме. «Хорошо. Посмотрим», – резюмировал президент, отметив важность «расширения возможности привлечения молодых специалистов [к реализации нацпроектов] еще со студенческой скамьи».

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/6106779>

ТАСС; 2019.02.12; ПУТИН ОБЪЯВИЛ О НАЧАЛЕ СЕРИИ СОВЕЩАНИЙ С ОБЩЕСТВЕННОСТЬЮ ПО РЕАЛИЗАЦИИ НАЦПРОЕКТОВ

Президент России Владимир Путин заявил о начале серии совещаний с общественностью по реализации нацпроектов. Глава государства рассказал об этом на первой такой встрече, посвященной нацпроекту «Жилье и городская среда», которую он проводит в Казани с представителями общественности.

НА ЭТУ ТЕМУ

Национальные проекты в рамках майского указа 2018 года. Главное

«Сегодняшними мероприятиями в Казани я хочу начать целую серию подобных встреч, совещаний и обсуждений [тематики нацпроектов]», – отметил он, открывая мероприятие.

По словам президента, уже утверждены сами нацпроекты, источники их финансирования, «но нужно, чтобы это все заработало, как хорошие часы: чтобы были слажены механизмы, инструменты достижения поставленных целей». «Самый большой объем денег выделяется Федерацией, а основной объем работы в субъектах РФ должен быть реализован, – напомнил он. – Поэтому крайне важно наладить совместную работу между федеральным центром, регионами и муниципальным уровнем, а также теми, кто непосредственно задействован в реализации этих проектов: это общественные организации, бизнес, профессиональное сообщество». «Нам нужно всем объединять усилия», – подчеркнул Путин.

Во вторник в Казани президент проведет заседание президиума Госсовета по нацпроекту «Жилье и городская среда».

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/6106376>

РИА НОВОСТИ; 2019.02.12; СОВФЕД ПОДКЛЮЧИТСЯ К РЕАЛИЗАЦИИ НАЦПРОЕКТОВ

Совет Федерации планирует подключиться к реализации нацпроектов, участвуя в мониторинге их выполнения и анализируя возникающие проблемы в регионах, сообщила спикер Совфеда Валентина Матвиенко на встрече с председателем правительства Дмитрием Медведевым.

«Мы хотим также участвовать в реализации национальных проектов, в первую очередь на региональном уровне, мониторить ситуацию, выявлять проблемы, доносить до сведения правительства. Мы будем участниками этих процессов, чтобы добиться по каждому региону реализации целевых показателей, которые определены в указе», – сказала она.

Спикер считает, что ряда целевых показателей добиться не удастся по всем субъектам федерации.

«Например, по средней продолжительности жизни – в каких-то регионах получится выше, где-то ниже», – отметила Матвиенко.

<https://ria.ru/20190212/1550741555.html>

На ту же тему:

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/6105961>

ИНТЕРФАКС; 2019.02.12; МЕДВЕДЕВ ПОРУЧИЛ ПРОРАБОТАТЬ ВОПРОС ОБ УКРУПНЕНИИ ГОСЗАКУПОК В РАМКАХ НАЦПРОЕКТОВ

Премьер РФ Дмитрий Медведев поручил министерствам, курирующим соответствующие национальные проекты, решить вопрос об укрупнении госзакупок оборудования для получения оптовых скидок.

Перечень поручений главы правительства, призванный оптимизировать выполнение однотипных задач, содержащихся в различных национальных и федеральных проектах, размещен во вторник на сайте кабинета министров.

В нем, в частности, до 1 марта поручается министерствам по национальным проектам «проработать вопросы о целесообразности укрупнения закупок оборудования, инструментов, инвентаря с целью получения оптовых скидок от производителей и дистрибьюторов, а также о формировании реестров референтных цен накупаемое оборудование».

Поручение направлено на повышение эффективности расходования средств федерального бюджета.

ИНТЕРФАКС; 2019.02.12; СЧЁТНАЯ ПАЛАТА ЗАПУСТИЛА СЕРВИС ДЛЯ МОНИТОРИНГА ДОСТИЖЕНИЯ НАЦИОНАЛЬНЫХ ЦЕЛЕЙ

Счетная палата предлагает новый сервис, который позволит отслеживать выполнение национальных целей, поставленных президентом перед правительством в майском указе 2018 года, сообщил журналистам стратегический аудитор СП Дмитрий Зайцев во вторник.

«Главная идея информационной панели – как раз в информировании общества о том, как идет продвижение, как вся страна и правительство в том числе работают на достижение поставленных национальных целей», – сказал Д.Зайцев.

Информационная панель «Мониторинг достижения национальных целей» предоставляет информацию по каждой из них. Всего их девять и все они размещены на главной странице вместе с ключевыми показателями, их текущими и целевыми значениями, а также комментариями к ним.

Часть показателей текущего состояния, например, отрицательный прирост населения или уровень бедности в России, которые в рамках достижения наццелей необходимо улучшить, написаны красным цветом, так как по мнению Счетной палаты возможность их преобразования уже вызывает вопросы.

«Когда к показателю (наццели – ИФ) есть какие-то вопросы, мы выделяем его красным цветом и даем некий комментарий по поводу рисков, который в некоторых случаях интуитивно понятен, а в некоторых случаях требует разъяснения», – пояснил Д.Зайцев.

Кроме того, в панели можно найти данные об ответственных за каждую национальную цель вице-премьерах, а также о национальных проектах и государственных программах, которые влияют на достижение поставленных целей.

Список сформирован на основе информации, которая размещена в Основных направлениях деятельности правительства, уточнил аудитор.

Он добавил, что в настоящее время данные, которые заложены в основу мониторинга, то есть являются стартовыми, также взяты из соответствующих документов правительства.

По словам Д.Зайцева, панель позволит проследить динамику по показателям национальных проектов и диагностировать возможные отклонения.

В дальнейшем Счетная палата намерена дополнить информационную панель данными по всем госпрограммам и федеральным проектам, которые в настоящее время просто не утверждены.

«В настоящее время также прорабатывается вопрос о возможности комментирования как от простых россиян, так и от чиновников, экспертного сообщества. Мы обязательно поставим на промышленную отработку этих комментариев и будем отвечать, как обычно мы это делаем профессионально и с аргументацией, на все заданные вопросы», - пообещал аудитор.

Панель рассчитана на широкий круг пользователей, а не только экспертов или профессионалов, отметил Д.Зайцев.

«Думаю, интерес к этой панели будет не только у простых граждан, но её будут смотреть и министерства хотя бы для того, чтобы проверять элементы операционного риска», - сказал аудитор.

Аудитор подчеркнул, что информационная панель – это только одно из мероприятий, предусмотренных Счетной палатой для достижения мониторинга национальных целей.

Чтобы перейти к информационной панели, необходимо пройти по адресу: ng.ach.gov.ru или через специальный баннер на главной странице Счетной палаты.

На ту же тему:

<https://ria.ru/20190212/1550724937.html>

ИНТЕРФАКС; 2019.02.12; ГОСДУМА УПРОСТИЛА ДЛЯ ИНОСТРАННЫХ БОЛЕЛЬЩИКОВ ПОЕЗДКИ НА ЕВРОПЕЙСКИЕ ИГРЫ В МИНСК

Госдума во вторник ратифицировала межправительственное соглашение от 29 мая 2018 года с Белоруссией, облегчающее въезд иностранцев и лиц без гражданства на международные спортивные мероприятия.

«С 1 июня 2018 года началось его временное применение», – сообщил, представляя депутатам документ, замминистра иностранных дел РФ Григорий Карасин.

По его словам, это соглашение требовалось для полноценного выполнения Россией своих обязательств как организатора чемпионата мира по футболу FIFA 2018 года.

Представитель МИД РФ уточнил, что «была создана возможность для пересечения российско-белорусской границы обладателями паспортов болельщика, а также водителями транспортных средств, перевозивших гостей мирового чемпионата».

Как рассказал замминистра, в рамках реализации соглашения был организован информационный обмен между компетентными органами России и Белоруссии.

Г.Карасин отметил, что соглашение сыграло «весьма положительную роль в проведении чемпионата, болельщики следовали в Россию с белорусского направления беспрепятственно».

Он обратил внимание на то, что российская сторона будет пропускать через российско-белорусскую границу гостей вторых Европейский игр, которые пройдут в Минске в этом году с 21 по 30 июня.

Г.Карасин сообщил о наличии договоренности с Минском, согласно которой российской стороне будут переданы полная информация о порядке въезда иностранцев на игры, а также предложения по порядку взаимодействия компетентных органов.

«Соответствующая информация поступила от белоруссов 6 февраля нынешнего года», – сказал представитель МИДа.

ИНТЕРФАКС; 2019.02.12; ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНАЯ ЧАСТЬ МОСТА В КРЫМ ПОЛУЧИТ ШУМОЗАЩИТНОЕ ОГРАЖДЕНИЕ

Акустические экраны для защиты окружающей среды от шума поездов устанавливаются вдоль строящейся железной дороги Крымского моста, сообщил во вторник информационный центр проекта.

«Панели высотой три метра монтируются на первом и восьмом участках, ближайших к берегам Керченского пролива (с 1-й по 14-ю и с 286-й по 307-ю опоры)», – говорится в пресс-релизе.

Аналогичная работа ранее проведена на участках сопряжения моста с железнодорожными подходами. «Готовы сплошные шумопоглощающие стенки длиной 410 и 480 метров со стороны Керчи и Тамани, соответственно. Они выполнены из специальных трехслойных панелей с плитами из минеральной ваты», – сообщил инфоцентр «Крымский мост».

Тип шумовой защиты выбран исходя из расчетной интенсивности движения железнодорожного транспорта. Учтены также параметры движения воздушных масс, рассеивания звука и его преломления от близлежащих строений.

Параллельно на первом участке строительства моста идет монтаж стоек освещения. На железнодорожной части моста установят около 2,5 тыс. стоек со светильниками, у них высокий показатель освещенности и при этом низкое энергопотребление. Наружное освещение будет включаться и выключаться автоматически. При необходимости возможна корректировка в ручном или дистанционном режиме.

Крымский мост протяженностью 19 км является самым длинным в России. Движение легковых автомобилей и автобусов по нему открыли 16 мая 2018 года, грузовики поехали 1 октября. Ввод железнодорожной части моста в эксплуатацию намечен на декабрь 2019 года. Стоимость моста, генподрядчиком строительства которого является компания «Стройгазмонтаж» Аркадия Ротенберга, составляет порядка 228 млрд рублей.

АГЕНТСТВО МОСКВА; 2019.02.12; ТОЧНОСТЬ ВЫПОЛНЕНИЯ ГРАФИКА ДВИЖЕНИЯ АЭРОЭКСПРЕССОВ СОСТАВИЛА В 2018 Г. 99,8%

Точность выполнения графика движения поездов компании «Аэроэкспресс» в 2018 г. в совокупности составила 99,8%. Об этом сообщили в пресс-службе компании-перевозчика. «Компания «Аэроэкспресс» подвела итоги выполнения графика движения поездов в 2018 г. – точность следования аэроэкспрессов по всем маршрутам в совокупности составила 99,8%», – говорится в сообщении.

Уточняется, что всего в течение 2018 г. поезда компании совершили 72 тыс. 243 рейса. Из них 72 тыс. 79 рейсов были выполнены строго по расписанию.

«Незначительные задержки в пути следования, как правило, происходили по независящим от компании причинам», – добавили в пресс-службе.

В компании напомнили, что ежедневно поезда «Аэроэкспресса» выполняют по 200 рейсов. Время следования по маршрутам составляет 35 минут на Внуковском и Шереметьевском направлениях и 45 минут на Домодедовском.

«Эти показатели не изменились и после ввода в 2018 г. промежуточных остановок «Окружная» и «Верхние Котлы» на Шереметьевском и Домодедовском направлениях», – пояснили в «Аэроэкспрессе».

<https://www.mskagency.ru/materials/2862683>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; АННА СКРИПКА, АННА СКУДАЕВА; 2019.02.12; МЕТАНОВЫЙ ЭФФЕКТ; БЕЛГОРОДСКИЙ ОПЫТ ПЕРЕХОДА НА ГАЗОМОТОРНОЕ ТОПЛИВО БУДЕТ ВОСТРЕБОВАН В ДРУГИХ РЕГИОНАХ

Опыт и результаты, которые покажет Белгородская область при переходе на газомоторное топливо, будут востребованы во всех регионах страны. По словам полномочного представителя президента РФ в Центральном федеральном округе Игоря Щеголева,

переход поможет через пять лет добиться ежегодной экономии для региона порядка пяти миллиардов рублей в год.

Дышать легче

Белгородская область стала первым в Центральной России регионом, в котором простимулируют переход на газомоторное топливо не только личных авто, но и спецтранспорта – от сельскохозяйственных машин до коммунальной техники. Трансформацию просубсидируют из федеральной и областной казны: в целом на строительство новых заправочных станций и переоборудование машин выделяют пять миллиардов рублей дополнительно. Эксперты рассказали, зачем это нужно экономике и людям.

Пилотный проект развития рынка газомоторного топлива стартует в Белгородской области уже в нынешнем году. Председатель совета директоров «Газпрома» Виктор Зубков, открывая посвященное этой теме совещание, отметил, что для популяризации такого топлива уже есть все предпосылки.

- Нефть объективно будет дорожать, – начал он. – Просто потому, что цена ее добычи вырастет. А вот запасов газа в России – 40 процентов от всех мировых. И этого хватит, чтобы на долгие годы обеспечить растущие потребности в топливе по стабильной цене.

Он подчеркнул, что этот пилотный проект, для которого, помимо Белгородской, была выбрана еще и Ростовская область, учитывает международный опыт. Так, российские регионы лучше сравнивать с Италией, где на газомоторном топливе работает более миллиона автомобилей. В России – примерно 150 тысяч. Большую роль играет инфраструктура: в крошечной по площади Италии в сеть объединено 1,3 тысячи заправок, в России – лишь около 400.

Итальянские партнеры, которые решили тоже поделиться опытом, сразу ответили на вопрос, который многие в зале хотели задать: «Зачем переводить авто на газ, если можно сразу развивать рынок электромобилей?»

В той же Белгородской области таковых, к примеру, уже насчитывается до десятка и первые заправочные станции успешно работают.

Директор по развитию продаж IVECO на природном газе Дарио Лукарелли, рассказывая о преимуществах биотопливных машин, отметил:

- Электромобили – это перспективно, но ведь в России это будет очень дорого, – подчеркнул он. – Собственного сырья для производства батарей здесь нет, как и отечественных технологий. Отрасль станет слишком зависима от импорта.

Поэтому он посоветовал всем собственникам автопарков согласиться перевести машины на тот же метан.

Экологический эффект от использования газомоторного топлива просчитать сложно. И чиновники, и представители «Газпрома» отмечают: людям просто становится легче дышать, но оценить это в рублях не представляется возможным. Пока же – чтобы стимулировать переход на сравнительно новый вид топлива – на федеральном и региональном уровнях продумывают ряд преференций. С них и начали предметный разговор.

Что изменится

Первое, что намерены сделать для развития рынка, – это построить необходимую для пользователей газомоторного топлива инфраструктуру. Виктор Зубков признал: той, что работает сейчас, явно недостаточно. Пока по стране в целом строится 30-35 заправок в год.

- А в этом году нам надо построить 100 заправок, – отметил Зубков. – Это был бы первый шаг к тому, чтобы на этом рынке действительно что-то начало меняться. Но в целом задача «Газпрома» – построить 500 заправок за два-три года и выйти где-то на 1,5 тысячи заправочных станций.

Председатель совета директоров уверен: все они будут востребованы. Для того чтобы примерно спрогнозировать продажи топлива, в «Газпроме» часть собственного автопарка перевели на газ. Подсчитали, что немногим больше 40 процентов техники на новом топливе сэкономили 3,7 миллиарда рублей за пять лет.

- И мы захотели посмотреть, что можно изменить в конкретном регионе за три-пять лет, если построить достаточное количество хороших АЗС и если регион будет использовать природный газ на транспорте, в автобусах, коммунальной технике, – отметил Зубков.

Ректор Российской академии народного хозяйства и госслужбы при президенте РФ Владимир Мау, в свою очередь, заявил, что переход на газомоторное топливо к 2030 году позволит ВВП подрасти на 1,5 процента.

- В нынешних ценах это порядка 1,5 триллиона рублей, – отметил Мау. – Вы мне скажите, это много или мало? Полтора триллиона! Можно сказать, что это – как волосы: на голове – мало, а в супе – много. Но я думаю, все согласятся, что эта цифра для ВВП страны существенная.

Важная треть

Эксперты отметили, что в настоящее время у владельцев машин, работающих на бензине или дизтопливе, есть только один стимул переводить их на газ: это выгодная цена последнего. Перед совещанием чиновники и представители «Газпрома» посетили одну из газовых заправок, где как раз образовалась очередь из таксистов. Те рассказали, что вместо двух тысяч рублей теперь тратят на топливо всего 400, и это позволяет работать в прежнем режиме. Только вот само газовое оборудование для авто – дороговато: 70 тысяч рублей.

Дополнительные стимулы для перехода затронут даже рядовых владельцев авто, причем не обязательно новых машин. Система субсидирования перехода на этот вид топлива предусматривает компенсацию трети затрат для автовладельца, независимо от того, сколько лет его автомобилю.

Помимо этого, треть стоимости строительства компенсируют владельцам новых заправочных станций.

- В целом из федерального бюджета выделяется четыре миллиарда рублей, – отметил замминистра энергетики Антон Инюцын. – Порядка одного миллиарда уйдет на субсидирование переоборудования транспорта на газ, еще три – на субсидирование строительства автомобильных газонаполнительных компрессорных станций.

Уже известно, что Белгородская область получит 1,2 миллиарда рублей от этого «пирога субсидий». Еще миллиард уже заложен в региональной казне для софинансирования программы: это обязательное условие федерального центра.

Специалистов для новой отрасли будут обучать на базе одного из модернизированных ССУЗов региона

Впрочем, помимо новых рабочих мест, для белгородской экономики переход на газомоторное топливо принесет и другие выгоды. Глава региона Евгений Савченко отметил, что стоимость транспортных расходов – это один из главных факторов, влияющих на цену любого товара или тарифа на оплату услуг. С переводом транспорта на газ рост цен будет легче сдерживать. Тем более что в пилотном регионе стоимость этого вида топлива договорились заморозить на уровне 16,4 рубля на три года. В целом же в регионе ожидают выгоду в пять миллиардов рублей в год.

- И это без экологической составляющей, – отметил Савченко.

Представители агрохолдингов и коммунальных предприятий, которые тоже участвовали в обсуждении, заметили: этот вариант работы рассматривали давно. Но теперь – с появлением субсидий – процесс перевода техники на метан пойдет быстрее. Ведь, помимо федеральных субсидий, на уровне региона тоже предусмотрели ряд преференций.

Замгубернатора Олег Абрамов в их числе назвал льготную ставку по транспортному налогу для авто на метане и ставку налога на прибыль и имущество для компаний,

которые будут продавать газ. Помимо этого, на рынке общественного транспорта у перевозчиков, чьи автобусы будут использовать газомоторное топливо, появится больше шансов выиграть конкурс. Для частных авто предусмотрена бесплатная парковка при условии, что владельцы будут заправлять их сжиженным газом.

Впрочем, для работы этой сложной инфраструктуры понадобится не только сеть заправок и фирм, которые будут профессионально и грамотно устанавливать газовое оборудование на авто.

В регионе появится большой многофункциональный сервисный центр «Газпрома». Мастерские по переводу машин на газ будут создаваться и на базе официальных дилеров по продаже авто. Отдельно займутся и подготовкой кадров для новой отрасли: их будут обучать на базе одного из модернизированных вузов региона.

- Участники рынка сталкиваются с тем, что очень сложно найти специалистов, которые бы хорошо разбирались в тематике, – отметил глава Национальной газомоторной ассоциации России Василий Зинин. – Уже в этом году в регионе надо будет найти порядка 100 специалистов, и дальше цифра будет только расти.

Впрочем, все это можно будет сделать силами всех участников рынка. Однако самое сложное, по мнению президента Итальянского газомоторного консорциума Мариарозы Барони, – это не строительство заправок или подготовка кадров.

- Долгое время в Италии газомоторное топливо считалось «топливом для бедных», – поясняет она. – И это мешало рынку развиваться. Я всю жизнь хотела и делала все возможное для того, чтобы наконец газ стали называть топливом для умных. Надеюсь, в России это тоже получится.

Мнение

Сергей Терехин, член координационного совета Федерации автовладельцев России:

- Многих в России пугает недостаток газовых заправок: их, действительно, надо строить. Никто не хочет ночами стоять в очередях. Я считаю, что если бы автомобилистам после установки газового оборудования на три-пять лет отменили бы транспортный налог, тогда был бы стимул перевода автомобиля на газ. В Европе заботятся об экологичности. Неплохо бы и у нас такую систему внедрить: если машина оборудована под экологически чистое топливо, дайте гражданину льготу – отмените транспортный налог. Государство должно поддерживать автомобилистов, чтобы им было выгодно покупать машину с газовым оборудованием, – это простой экономический расчет.

<https://rg.ru/2019/02/12/reg-cfo/na-belgorodchine-protestirovali-perehod-na-gazomotornoe-toplivo.html>

ИЗВЕСТИЯ; ИРИНА БАДМАЕВА, ИННА ГРИГОРЬЕВА; 2019.02.13; ПОНИЗИТЬ КЛЮЧЕВУЮ ДОСТАВКУ: ЖИТЕЛИ РЕГИОНОВ ПОЛУЧАТ ИНТЕРНЕТ-ЗАКАЗЫ ЗА СУТКИ; В ДЕСЯТКАХ ГОРОДОВ РОССИИ ОБЕЩАЮТ ПОСТРОИТЬ ЛОГИСТИЧЕСКИЕ ЦЕНТРЫ

С 2019-2020 годов жители регионов смогут получать интернет-заказы из Москвы за 1-2 дня. Об этом «Известиям» рассказали в «Почте России». Для того чтобы сократить срок доставки, в 38 городах страны с населением свыше 500 тыс. человек будут построены логистические хабы. Предполагается, что на этих узлах смогут базироваться со своими товарами представительства онлайн-магазинов. Первые такие центры появятся уже в 2019 году – в Москве, Томске, Тюмени и Оренбурге. Однако эксперты предупреждают, что приобрести быстро любой товар всё равно не получится: интернет-магазины будут оставлять на хранении в хабах только самую популярную продукцию. На цены для потребителей возведение логистических центров повлияет незначительно.

Ставка на регионы

С 2020 года время доставки интернет-заказов из Москвы в регионы будет минимизировано, рассказали «Известиям» в «Почте России». Для этого в 38 городах

страны построят логистические хабы, где онлайн-магазины будут хранить свои товары для отправки в регионы, рассказали в почтовом операторе. Общая площадь узлов составит 400 тыс. кв. м. Объем инвестиций в строительство логистических центров достигнет 20 млрд рублей. Эти средства будут вложены пополам с ВТБ.

Активная фаза строительства логистических центров начнется уже в 2019 году, отметили в почтовом операторе. Первый появится в Москве во Внуково в марте-апреле. В настоящий момент ведется разработка типовых технологических решений. Это позволит обеспечить жителям столичного региона сервис по доставке корреспонденции и товаров из интернет-магазинов на следующий день после совершения заказа, подчеркнули в компании.

Также в этом году появятся хабы в Томске, Тюмени и Оренбурге, следует из документа по плану ввода в эксплуатацию логистических центров, с которым ознакомились «Известия». Запуск еще трех узлов ожидается в 2021-ом году – в Санкт-Петербурге, Ярославле и Екатеринбурге. Оставшиеся хабы заработают в 2020-м. В частности, в Волгограде, Ростове-на-Дону, Краснодаре, Махачкале. Таким образом, если сейчас жители удаленных от столицы регионов могут прождать свой заказ неделю, то с 2019-2020 годов они получат его за пару дней, отметили в почтовом операторе.

Впрочем, некоторые интернет-магазины не испытывают сложностей с доставкой своих товаров уже сейчас. Директор по развитию интернет-магазина Wildberries в России Вячеслав Иващенко рассказал «Известиям», что компания владеет собственной логистической службой, поэтому доставка 80% заказов осуществляется на следующий день. На вопрос «Известий» о том, планирует ли интернет-магазин открывать свои представительства в хабах «Почты России», он ответил, что компания «открыта к другим предложениям рынка».

Своя инфраструктура также есть у российского онлайн-магазина по продаже непродовольственных товаров и цифрового контента «Юлмарт» – в Северо-Западном федеральном округе и других регионах. При этом компания готова сотрудничать и с «Почтой России», рассказал «Известиям» директор бизнес-направления «Продукт» «Юлмарта» Олег Пчельников.

В пресс-службе Ozon «Известиям» рассказали, что в 2018 году компания росла не на 100%, а лишь на 70-80% из-за недостатка логистических мощностей. Создание хабов может стать дополнительным стимулом развития онлайн-торговли в регионах России, подчеркнули в компании.

Лягут мертвым грузом

Помимо быстрой доставки интернет-заказов жителям регионов, строительство логистических узлов может поспособствовать развитию малого и среднего бизнеса России, работающего в сфере интернет-торговли, отметил эксперт «Международного финансового центра» Владимир Рожанковский.

Дело в том, что сейчас, например, жители дальневосточных регионов предпочитают заказывать товары в Китае. Из Москвы посылка идет намного дольше, чем из КНР. После появления логистических хабов российские интернет-магазины смогут расширить свое присутствие на Дальнем Востоке и в Сибири.

Однако существует риск, что многие товары окажутся не востребованы покупателями и будут мертвым грузом лежать в логистических узлах, что выльется в большие потери продавцов, добавил Владимир Рожанковский. Чтобы этого не допустить, необходимо провести анализ динамики товаропотока по регионам, а также оценить платежеспособность населения в этих субъектах.

Поэтому не исключено, что интернет-магазины предпочтут оставлять на хранение в логистических центрах только самые популярные и непопортящиеся товары. Например, бытовую технику и смартфоны, спрос на которые всегда высокий. Держать весь ассортимент в удаленном хабе будет попросту экономически невыгодно, полагает первый замдиректора Института актуальной экономики Иван Антропов.

При этом, по его словам, цена товара вместе с доставкой не сильно изменится. Эксперт подчеркнул, что интернет-магазины продают в основном импортную продукцию, которую сначала нужно завести в страну. Из-за слабого развития логистических путей проще и выгоднее поставлять товары через Москву, а уже потом развезти по региональным хамам. И сейчас, и после их открытия эти расходы будут включены в цену товара, считает Иван Антропов. Выгода может быть только, если интернет-компании будут лучше планировать отправки с основного склада до регионального хама. Но она не будет превышать 1-2% от стоимости товара и растворится в курсовых колебаниях.

В моменте интернет-товары могут подорожать на 5-10%, считает доцент РАНХиГС Эмиль Мартиросян. Он объяснил это тем, что компании начнут переносить в конечную стоимость продукции расходы на логистику до хабов и их обслуживание (аренда помещений онлайн-магазинами, содержание персонала). Однако в долгосрочной перспективе их цена выровняется, уверен эксперт.

<https://iz.ru/844805/irina-badmaeva-inna-grigoreva/ponizit-kliuchevuiu-dostavku-zhiteli-regionov-poluchat-internet-zakazy-za-sutki>

КОММЕРСАНТ; ИВАН БУРАНОВ; 2019.02.13; МИНТРАНС ОЦЕНИЛ ОСТАНОВКУ; ВОДИТЕЛЯМ, ОСТАНАВЛИВАЮЩИМСЯ НА МАГИСТРАЛЯХ, УВЕЛИЧИВАЮТ ШТРАФ С ОДНОЙ ТЫСЯЧИ ДО ТРЕХ

Минтранс предложил ужесточить наказание за остановку на автомагистрали, штраф может вырасти втрое, до 3 тыс. руб. Чиновники говорят, что подобные нарушения провоцируют ДТП, число погибших в которых растет. Ранее на проблему обращала внимания Госавтоинспекция: в ведомстве говорили о нехватке мест для стоянок, в частности, на платных дорогах, из-за чего водители вынуждены останавливаться в запрещенных местах.

Предложенные **Минтрансом** поправки опубликованы на regulation.gov.ru, изменения вносятся в ч. 1 ст. 12.11 КоАП РФ «Нарушение правил движения по автомагистралям»: действующий штраф в размере 1 тыс. руб. предлагается увеличить до 3 тыс. руб.

Автомагистраль (обозначается знаком 5,1), напомним, отличается от обычных дорог тем, что проезжие части отделены разделительной полосой или ограждениями, здесь нет пересечений в одном уровне с другими авто- или железными дорогами, пешеходными или велосипедными дорожками. На автомагистралях запрещено движение пешеходов, велосипедистов и тихоходов (их скорость конструктивно ограничена 40 км/ч). На магистралях автомобилистам запрещено останавливаться вне специальных площадок.

Штраф за остановку должен применяться не только на автомагистралях, считают в **Минтрансе**, но и на трассах, обозначенных знаком 5.3 «Дорога для автомобилей» (например, МКАД). Это заложено в поправках. Такие дороги могут пересекаться в одном уровне с другими, но движение грузовиков запрещено.

В качестве аргумента **Минтранс** приводит статистику госкомпании «Автодор» (в ее ведении находится 3,1 тыс. км автомагистралей и дорог, преимущественно платных). В 2018 году на дорожной сети госкомпании погибло 388 человека, из них 59 – из-за наездов на стоящие транспортные средства (в 2017 году 39 погибших). Число погибших в таких ДТП составляет 15,2% от общего числа смертей на дорогах «Автодора». Во всех случаях остановка и стоянка транспортных средств была запрещена, а аварии произошли в темное время суток. По данным ГИБДД, в 2018 году в РФ произошло более 4,3 тыс. аварий с пострадавшими из-за наезда на стоящие транспортные средства (не только на автомагистралях), в них погибло более 500 человек, ранено более 6 тыс. граждан. В **Минтрансе** также напомнили о снижении на четверть числа наездов после увеличения в 2013 году штрафа по ст. 12.11 с 100 руб. до 1 тыс. руб. Пока законопроект не принят «Автодор» ставит дополнительные знаки 3.27 «Остановка запрещена» вдоль трасс и выявляет случаи несанкционированной стоянки силами дорожных комиссаров.

Интересно, что на обозначенную **Минтранс** проблему ГИБДД России обращала внимание еще в декабре 2018 года. Начальник управления надзорной деятельности Госавтоинспекции Олег Понарьин (8 февраля указом президента назначен заместителем начальника ГИБДД РФ), выступая на конференции по безопасности движения, говорил о дефиците стоянок на платной дороге М11 Москва-Петербург, из-за чего водителям негде остановиться отдохнуть. Он также говорил о чрезмерно узкой обочине (2,75-3 м) на скоростных дорогах, где тяжело разместиться автомобилю в случае вынужденной остановки. «Нужно разбираться, почему водитель съезжает,- говорил господин Понарьин.- Может быть, для него надо каждый километр вибрирующую разметку делать». Представители «Автодора» тогда пообещали подумать над решением, спустя полтора месяца были подготовлены поправки к КоАП.

«Наезд – следствие невнимательности, плохого освещения, погоды, размер штрафа никак не влияет на это»,- считает первый зампред комитета Госдумы по госстроительству Вячеслав Лысаков. «В сознании российских водителей сформировалась привычка, что вдоль трассы на обочине можно остановиться для отдыха,- говорит директор экспертного центра «Движение без опасности» Вадим Мельников.- И далеко не все помнят, что на автомагистралях действуют особые правила и ограничения. Более того, еще совсем недавно в России было всего несколько полноценных автомагистралей, но за последние годы их стало гораздо больше. Водители далеко не всегда осознают, на какой тип автодороги они выехали. Я бы начал именно с информирования и обучения водителей, а потом уж думал об ужесточении ответственности». Напомним, автошколам запрещено обучать вождению на автомагистралях, но ГИБДД планирует снять запрет вместе с введением объединенного экзамена вместо «площадки» и «города». Проект постановления правительства сейчас проходит согласования («Ъ» неоднократно рассказывал об этом документе).

<https://www.kommersant.ru/doc/3882066>

На ту же тему:

<https://www.rbc.ru/society/13/02/2019/5c6394379a794724146b194e?from=main>

ТАСС; 2019.02.12; ПУТИН СЧИТАЕТ ВАЖНЫМИ БЕЗБАРЬЕРНУЮ СРЕДУ ДЛЯ ИНВАЛИДОВ И ОБЩЕСТВЕННЫЙ ТРАНСПОРТ

Президент России Владимир Путин заверил, что власти продолжают программу по созданию безбарьерной среды для инвалидов, а также будут развивать транспортное машиностроение для обеспечения отечественных населенных пунктов современным общественным транспортом.

«Мы и дальше будем это делать [создавать доступную среду для людей с ограниченными возможностями] не только в Казани, но и в других местах. У нас целая программа существует «Безбарьерная среда», – сказал глава государства на встрече с представителями общественности по реализации нацпроекта «Жилье и городская среда». По его оценке, выполнение данной программы «часто недорого стоит». «Ведь если изначально при проектировании иметь это ввиду и закладывать даже небольшие деньги – пандус построить ничего не стоит на самом деле, – в процессе проектирования это не такие большие деньги, нужно просто об этом думать заранее», – отметил Путин, добавив, что перестройка уже имеющихся объектов под нужды инвалидов обходится значительно дороже.

«Будем программу «Безбарьерная среда» развивать дальше», – пообещал глава государства.

Отвечая на предложение включить в программу развития городской среды общественный транспорт, президент назвал его правильным, поскольку вопрос «относится к миллионам людей». «Мы транспортному машиностроению в последнее время уделяем немало внимания, это приводит к хорошим результатам: у нас в разы сократилось количество

импорта и увеличилось собственное производство, растет даже экспорт наших изделий транспортного машиностроения», – констатировал Путин. Он отметил, что данная тенденция будет поддерживаться государством и впредь.

«Мы будем локализовывать соответствующие иностранные производства у нас в стране, сами будем развивать», – подчеркнул глава государства. Он обратил внимание на то, что в России началось производство отечественных трамваев «лучше, чем любые импортные аналоги».

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/6107259>

ИНТЕРФАКС; 2019.02.12; ПРОФИЛЬНЫЙ КОМИТЕТ ГОСДУМЫ РЕКОМЕНДОВАЛ ПРИНЯТЬ ЗАКОНОПРОЕКТ, ПОЗВОЛЯЮЩИЙ РЕГИОНАМ УСТАНОВЛИВАТЬ ШТРАФЫ ЗА ПАРКОВКУ НА ГАЗОНАХ

Комитет Госдумы по госстроительству и законодательству рекомендовал принять в первом чтении проект закона о снятии внутренних противоречий в законодательстве, которые препятствовали региональным властям устанавливать штрафы за парковку на газонах.

Как отмечается в пояснительной записке к законопроекту, в настоящее время в городах неуклонно растет количество автотранспорта, что приводит к тому, что зачастую его оставляют на газонах, детских и спортивных площадках и на других благоустроенных территориях.

«Такие действия приобрели массовый характер и создают неудобства для проживания граждан, приводят к порче транспортными средствами зеленых насаждений и объектов благоустройства», – говорится в записке.

Региональные власти для решения этой проблемы устанавливали административную ответственность за стоянку в неположенных местах, однако судебная практика начала признавать такие региональные законы противоречащими федеральному законодательству. Так, например, в Калужской области суд по требованию прокуратуры признал установленные в регионе штрафы противоречащими федеральному законодательству и не действующими на основании решения суда.

Поправки вносятся в Кодекс РФ об административных правонарушениях и позволяют трактовать действующее законодательство таким образом, что суды не смогут оспаривать права региональных законодательных властей устанавливать штрафы за парковку на газонах и зеленых насаждениях, пояснили авторы законопроекта.

«Это ситуация со стоянками на газонах, мы ее рассматривали не один и не два раза на различных совещаниях. (...) В конце декабря прошлого года Конституционный суд поставил, на мой взгляд, точку и сказал, что субъекты Федерации вправе самостоятельно устанавливать ответственность, если нарушаются правила благоустройства при стоянке автомобиля», – сказал председатель комитета Госдумы по госстроительству и законодательству Павел Крашенинников на заседании комитета во вторник.

Он отметил, что нужно интегрировать это решение Конституционного суда в законодательство.

Законопроект был внесен на рассмотрение Госдумы в январе 2018 года группой депутатов.

ТАСС; 2019.02.12; БОЛЕЕ 1,3 ТЫС. КМ ДОРОГ ТОМСКОЙ ОБЛАСТИ ОТРЕМОНТИРУЮТ К 2024 ГОДУ ПО НАЦПРОЕКТУ

Власти Томской области направят 23 млрд рублей на ремонт 1,3 тыс. километров дорог в рамках нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» до 2024 года. Это позволит увеличить число областных дорог в нормативном состоянии с 26,6% до 50%, сообщил во вторник журналистам вице-губернатор региона Игорь Шатурный.

По его словам, всего на территории региона более 11 тыс. километров дорог, из которых 4,2 тыс. – регионального значения, 6,4 – муниципального и 35 километров федеральной трассы «Р-255». Сейчас в нормативном состоянии находятся только 1117 км, более 3 тыс. километров нуждаются в ремонте.

НА ЭТУ ТЕМУ

Что нужно знать о нацпроекте «Безопасные и качественные автодороги»

«В рамках федерального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» для Томской области мы подготовили программу и ее согласовали в **Минтрансе** и **Росавтодоре**. Выделяется порядка 23 млрд рублей. По региональным дорогам мы должны довести до нормативного состояния 50% – до 2,1 тыс. километров, то есть отремонтировать около тысячи километров региональных дорог», – сказал Шатурный.

По его словам, власти региона рассчитывают получить от федерации дополнительно – вне нацпроекта – средства на ремонт 12 км федеральной трассы Р-255 «Сибирь». Сроки получения не уточняются.

Нацпроект «Безопасные и качественные автодороги» охватит 104 города, формирующих агломерации, в 83 субъектах РФ. В частности, в рамках реализации проекта к 2024 году (по сравнению с 2017 годом) должна вырасти доля автодорог регионального значения в нормативном состоянии с 43,1% до 50,9%, требуется ликвидировать половину мест концентрации ДТП, вдвое увеличить (до 85%) долю протяженности дорог городских агломераций в нормативном состоянии и снизить на 10% долю федеральных и региональных трасс, работающих в режиме перегрузки.

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/6104636>

ТАСС; 2019.02.12; БОЛЕЕ 200 КМ ДОРОГ ОТРЕМОНТИРУЮТ В ЧЕЧНЕ В РАМКАХ НАЦИОНАЛЬНОГО ПРОЕКТА

Дорожные объекты протяженностью более 200 км отремонтируют в Чечне в рамках реализации национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги». Об этом сообщил во вторник журналистам глава министерства автомобильных дорог республики Абубакар Тумхаджиев.

«Намечено отремонтировать автомобильные дороги регионального и межмуниципального значения. Это подъезд от автодороги Р-217 Кавказ к Урус-Мартану, трасса Ищерская – Грозный, объекты городской агломерации в городах Грозный и Аргун. Общая протяженность ремонтируемых дорог составит более 200 км», – сказал Тумхаджиев.

По данным министерства, к 2024 году показатель нормативного состояния дорог общего пользования региона должен достигнуть 50%, сейчас он составляет более 45%. Предполагаемый общий объем финансирования работ с учетом федеральной поддержки составляет 2,65 млрд рублей. В комплексе проводимых работ планируются также мероприятия по снижению доли региональных трасс, работающих в режиме перегрузки.

Нацпроект «Безопасные и качественные автодороги» охватит 104 города, формирующих агломерации, в 83 субъектах РФ. В частности, в рамках реализации проекта к 2024 году (по сравнению с 2017 годом) должна вырасти доля автодорог регионального значения в нормативном состоянии с 43,1% до 50,9%, требуется ликвидировать половину мест концентрации ДТП, вдвое увеличить (до 85%) долю протяженности дорог городских агломераций в нормативном состоянии и снизить на 10% долю федеральных и региональных трасс, работающих в режиме перегрузки.

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/6107148>

ТАСС; 2019.02.12; СТРОИТЕЛЬСТВО УЧАСТКА ТРАССЫ КЕРЧЬ – СЕВАСТОПОЛЬ ПРОФИНАНСИРУЮТ ИЗ ФНБ

Премьер-министр России Дмитрий Медведев подписал распоряжение о дополнении списка проектов реконструкции и строительства дорог с государственным участием,

финансируемых в рамках федеральных целевых программ и за счет Фонда национального благосостояния (ФНБ). Соответствующий документ опубликован во вторник на сайте правительства РФ.

«Подписанным распоряжением этот список дополнен 13 проектами, которые соответствуют установленным критериям отбора. В него, в частности, включены проекты по строительству и реконструкции участков автомобильных дорог М-25 Новороссийск – Керчь (на Симферополь), А-290 Новороссийск – Керчь в Краснодарском крае, автодороги Керчь – Феодосия – Белогорск – Симферополь – Бахчисарай – Севастополь», – говорится в пояснительной записке к документу.

Кроме того, планируется строительство обхода города Калуги на участке Секиотово – Анненки с мостом через реку Оку, мостовых переходов через реку Самару с выходом на автомобильную дорогу Центр – Поволжье – Урал в Самарской области, через реку Волгу в Волгограде, через реку Белую в Республике Башкортостан.

Реализация данных проектов предусмотрена транспортной частью комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года, а также в рамках федерального проекта «Коммуникации между центрами экономического роста», согласно которому предусмотрено развитие транспортных коммуникаций между городами России.

<https://tass.ru/ekonomika/6103853>

ИНТЕРФАКС; 2019.02.12; СОЗДАНИЕ ЛОГОКОМПЛЕКСА В РАЙОНЕ МОСТА БЛАГОВЕЩЕНСК – ХЭЙХЭ ОЦЕНИВАЕТСЯ В 2 МЛРД РУБ

Власти Приамурья планируют представить на предстоящем инвестиционном форуме в Сочи проект создания транспортно-логистического комплекса в зоне трансграничного автомобильного моста Благовещенск (РФ) – Хэйхэ (КНР) через реку Амур стоимостью около 2 млрд рублей.

Минэкономразвития региона сообщает, что в настоящий момент идет поиск инвестора. Комплекс войдет в территорию опережающего развития (ТОР) «Приамурская».

«Любые международные переходы с постоянно растущим товарооборотом должны иметь склады временного хранения. Товар из-за границы требует первичного осмотра и временного размещения, перед отправкой в районы и другие регионы. Транспортно-логистический комплекс решает эту проблему», – приводятся в сообщении слова главы министерства Людмила Старковой.

Л. Старкова отметила, что проект, который планируется реализовать за два года, позволит использовать возможности приграничного сотрудничества и сформировать новый международный коридор «Амур-1».

Комплекс будет включать в себя складские помещения с погрузочно-разгрузочными площадками и прирельсовыми платформами, железнодорожный и контейнерный терминалы, открытые стоянки и центр логистики. В комплексе планируют разместить холодильные установки, экспедиции приемки, подработки и отгрузки продукции.

Для строительства комплекса предусмотрена площадка в 51,3 га. Предполагается, что годовой объем обработки контейнеров и автотранспорта составит 4 млн тонн грузов к 2025 году, также здесь будет шесть ярусов хранения и 30 тыс. паллетомест. Срок окупаемости проекта – около семи лет.

Делегация Приамурья во главе с губернатором Василием Орловым представит проект создания транспортно-логистического комплекса в числе прочих на форуме, который пройдет в Сочи 14-15 февраля.

Как сообщалось, строительство моста Благовещенск – Хэйхэ началось в конце декабря 2016 года. С российской стороны затраты составят 13,6 млрд рублей с китайской – 5,2 млрд рублей.

Компания-концессионер строит мост за свой счет и возмещает затраты за счет эксплуатации сооружения. Срок окупаемости составит 16 лет. Мощность моста рассчитана на 4 млн тонн грузов и на 2 млн пассажиров в год. Сдача объекта намечена на декабрь 2019 года.

На ту же тему:

<https://tass.ru/ekonomika/6103613>

ИНТЕРФАКС; 2019.02.12; В МОСКВЕ БОЛЕЕ 40 ПЕРЕКРЕСТКОВ С «ВАФЕЛЬНОЙ» РАЗМЕТКОЙ БУДУТ ОБОРУДОВАНЫ КАМЕРОЙ – ЦОДД

Администрирование стоянки на «вафельной» разметке, которое начнётся с 1 марта, будет осуществляться более чем на 40 перекрёстках, сообщил руководитель дирекции фотовидеофиксации Центра организации дорожного движения (ЦОДД) правительства Москвы Евгений Леглер.

«Первый перекрёсток мы запустим 1 марта, это будет пересечение Садового Кольца и Орликова переулка, это один из самых загруженных, плохо влияющих на движение в городе перекрёстков. В дальнейшем мы планируем это развивать, руководству города весной мы обещали поставить ещё 40 перекрёстков. Какие мы сообщим позже», - сказал Е. Леглер журналистам во вторник.

Представитель ведомства подчеркнул, что основное правило, которое нужно соблюдать на «вафельнице» – это нельзя выезжать на перекрёсток, если вы не можете сразу проехать без остановки.

Е. Леглер также сообщил, что доказательная база была согласована с ГИБДД.

«Комплекс, который используется для фиксации данного нарушения, сертифицирован. Доказательную базу мы согласовывали с сотрудниками полиции, доказательством служат шесть фотографий и видеоролик нарушения», – отметил он.

По его словам, камеры стоят как в попутном, и так и в поперечном направлении, чтобы видеть ситуацию целиком.

«Камеры фиксируют свет светофора, нахождение транспортного средства на перекрёстке и фиксируют, что происходит в поперечном направлении в момент, когда загорелся зелёный свет поперечного направления, и кто создал препятствие и является нарушителем. Для того, чтобы человек был привлечён к ответственности, он должен простоять не менее 5 секунд на разметке, создав преграду поперечно движущемуся транспортному средству на зелёный свет», - сказал Е. Леглер.

ИНТЕРФАКС; 2019.02.12; «КАМАЗ» В 2019Г УДВОИТ ПРОИЗВОДСТВО АВТОБУСОВ – ГЕНДИРЕКТОР

ПАО «КАМАЗ» (МОЕХ: KMAZ) в 2019 году намерено удвоить производство автобусов, заявил гендиректор предприятия Сергей Когогин.

«Могу сказать, что в стране стали происходить существенные изменения, которые выражаются в росте конкретных заказов. Вот мы в этом году удваиваем объем производства автобусов», – сказал С. Когогин во вторник в ходе встречи президента Владимира Путина с общественностью в Казани.

Он также напомнил о поставках электробусов «в рамках пилотного проекта в Москве».

В ноябре прошлого года сообщалось, что «КАМАЗ» заключил контракт с ГУП «Мосгортранс» на поставку в течение трех лет 596 низкопольных городских автобусов «НЕФАЗ» (МОЕХ: NFAZ). Первые 40 автобусов «КАМАЗ» обещал передать Москве до конца прошлого года. В 2019 г. компания должна поставить 372 машины, ещё 184 – в 2020 году. Согласно материалам закупки, общая стоимость контракта составила 7,8 млрд руб.

В январе этого года стало известно, что Москва заключила контракт жизненного цикла с ПАО «КАМАЗ» на поставку 100 электробусов и 36 ультрабыстрых зарядных станций к

ним. Электробусы начали курсировать по улицам города осенью 2018 года. В 2019-2020 годах московские власти планируют закупать по 300 электробусов в год.

КОММЕРСАНТ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2019.02.13; ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ ПОВЕЗУТ БЕЗ МОДЕЛИ; МИНТРАНС ПРЕДЛАГАЕТ ОТКАЗАТЬСЯ ОТ ЦМР

Минтранс считает, что целевые модели рынка (ЦМР) грузовых и пассажирских железнодорожных перевозок изжили себя, поскольку все необходимое уже содержится в плане по развитию конкуренции на 2018-2020 годы. Участники рынка, понимая, что долгие споры вокруг модели блокируют принятие в том числе долгосрочной программы развития (ДПР) ОАО РЖД, полагают, что отказ от ЦМР не позволит продолжить реформу железнодорожной отрасли: например, создать частных перевозчиков. Эксперты же считают, что раз консенсус найти невозможно, работу над ЦМР следует прекратить.

Минтранс подготовил проект изменений в распоряжение правительства от 29 декабря 2017 года и 1 февраля направил его в правительство (текст есть у “Ъ”). В документе предлагается исключить из перечня ключевых документов железнодорожной отрасли, которые к 15 марта 2018 года **Минтранс**, Минэкономики и ФАС совместно с ОАО РЖД и Советом его потребителей должны были внести в правительство, целевые модели рынков (ЦМР) грузовых перевозок и пассажирских перевозок в дальнейшем следовании, оставив только ДПР.

ЦМР грузовых перевозок пытаются согласовать еще с 2015 года. Проект многократно пересматривался, вопросы касались частной тяги, введения в отрасли take-or-pay и приоритетов для инвесторов в инфраструктуру и т. д. В марте 2018 года грузовая ЦМР с разногласиями была внесена в правительство (см. “Ъ” от 21 марта 2018 года). Проект пассажирской ЦМР предусматривал передачу через конкурс частным перевозчикам до 10% перевозок в дальнейшем следовании после 2021 года, против выступало ОАО РЖД (см. “Ъ” от 4 сентября 2018 года).

Однако теперь, говорится в пояснительной записке **Минтранса**, подготовлены предложения в планы мероприятий по развитию конкуренции на 2018-2020 годы в сфере железнодорожного транспорта, то есть «реализованы основные мероприятия, касающиеся преобразований в сфере грузовых и пассажирских перевозок, а также определены направления развития... в связи с чем необходимость разработки ЦМР утратила актуальность». В утвержденной 16 августа 2018 года «дорожной карте» развития конкуренции закреплены только пересмотр прейскуранта 10-01 (основного тарифного документа ОАО РЖД) с выделением в тарифе локомотивной составляющей к 2020 году, недискриминационный доступ к контейнерным терминалам и разработка межотраслевого транспортного баланса.

В **Минтрансе**, Минэкономики и аппарате вице-премьера **Максима Акимова** комментарии не дали, в ФАС не стали обсуждать чужой документ. В ОАО РЖД отмечают, что и раньше критиковали ЦМР, которые не согласованы между собой и несут риски для безопасности перевозок. «Мы подготовили свой стратегический документ – ДПР,- говорят в монополии.- Это просчитанная модель с конкретными цифрами. Его реализация на руку всем – пассажирам, грузовладельцам, машиностроителям».

Однако источник “Ъ” на рынке говорит, что отказ от ЦМР непонятен: последняя редакция документа уже не вызвала ожесточенных споров. «Документ нужен для закрепления главных принципов развития отрасли и защиты от резких изменений,- говорит он, приводя в пример запрет 2015 года на продление срока службы грузовых вагонов, приведший к массовым списаниям парка.- И уже следствием этого документа должна выступать ДПР. Существующие документы подчинены интересам развития ОАО РЖД, но не рынка. Например, ДПР не предусматривает развития конкуренции в перевозках».

«Замминистра Владимир **Токарев** подписал проект изменений, чтобы можно было принять ДПР, не дожидаясь утверждения ЦМР,- объясняет другой собеседник “Ъ”.- Но

снимать с повестки ЦМР неправильно. Ведь именно этот документ, какие бы споры он ни вызывал, подводит итог предыдущему этапу реформы железнодорожного транспорта и определяет, куда двигаться дальше. План по конкуренции – краткосрочный и нацелен конкретно на развитие этого аспекта, но рынок – это не только конкурентные отношения». «Документ необходим, если без него жить и работать невозможно,- возражает замгендиректора ИПЕМ Владимир Савчук.- Без ЦМР грузовых перевозок мы живем уже три года, и катастроф не случилось: инвестиции в отрасль идут, закупки вагонов в 2018 году превысили 60 тыс., по отдельным видам магистральных локомотивов рост составил 50%. Мероприятия по развитию конкуренции уже предусмотрены, добавит ли что-то новое ЦМР, неочевидно». И если за два года интенсивного обсуждения консенсус по ЦМР не найден, добавляет эксперт, неочевидно, что нужно тратить на ее обсуждение время и ресурсы.

<https://www.kommersant.ru/doc/3881920>

ИНТЕРФАКС; 2019.02.12; СОВЕТ ДИРЕКТОРОВ РЖД 19 ФЕВРАЛЯ ОБСУДИТ ПРОДАЖУ ДОЛИ В «РУССКОЙ ТРОЙКЕ»

Совет директоров ОАО «Российские железные дороги» на заседании 19 февраля рассмотрит вопрос «о прекращении участия РЖД в АО «Русская тройка», следует из сообщения монополии.

Предварительно он уже обсуждался советом в июне. Год назад корпоративное издание перевозчика со ссылкой на источник в департаменте управления дочерними и зависимыми обществами перевозчика сообщало, что компания планирует продать долю в «Русской тройке» как непрофильный актив.

«В настоящее время готовится необходимая документация для совета директоров. Договоренность с ДВМП (ПАО «Дальневосточное морское пароходство» (МОЕХ: FESH), головная компания группы FESCO – ИФ) о сделке уже есть, но ее закрытие может продлиться до марта 2019 г. До того времени предполагается оценка с привлечением независимых экспертов и другие процедуры», – говорил собеседник газеты.

«Русская тройка» была создана «Российскими железными дорогами» и ДВМП в 2004 г. для перевозок контейнеров по железной дороге. В конце апреля представитель FESCO говорил «Интерфаксу», что транспортный холдинг выкупил у НПФ «Благосостояние» (учреждено при участии РЖД) 25% минус 1 акция «Русской тройки», увеличив долю в нем до 75% минус 1 акция. Сумму сделки он не называл. До этого, в январе, Федеральная антимонопольная служба РФ сообщала, что предварительно согласовала ходатайство ДВМП на покупку 50% акций оператора.

При этом представитель FESCO говорил агентству, что группа заинтересована в консолидации 100% акций «Русской тройки», хотя и будет ориентироваться на стоимость доли РЖД, за которую монополия будет готова продать свой пакет. «Мы заинтересованы в развитии ключевого для нас сегмента бизнеса – контейнерных перевозок, а также в повышении эффективности управления активами. У нас есть своя оценка (оператора – ИФ), на которую мы будем ориентироваться», – отмечал он.

«Сама идея создания «Русской тройки» заключалась в развитии интермодальных контейнерных перевозок по Транссибирской магистрали, и в сегодняшних условиях мы видим, что ее ресурсы можно более эффективно использовать напрямую в сервисах FESCO», – добавлял собеседник агентства.

В то же время весь парк «Русской тройки» был передан в аренду акционерам – по 819 фитинговых платформ перешли в управление ПАО «ТрансФин-М (ТФМ, подконтрольно НПФ «Благосостояние») и ДВМП. В свою очередь генеральный директор ТФМ Дмитрий Зотов отмечал, что вагоны переданы в субаренду партнерам компании. Источник корпоративного издания РЖД, знакомый со сделкой, говорил, что эти платформы переданы в управление компании «Т1» (оператор логистического терминала в Ховрино на

севере Москвы, являющегося конечной точкой контейнерного поезда FESCO Moscow Shuttle Khovrino). Менеджмент оператора был сокращен с 70 до 5 человек.

FESCO – один из крупнейших в России собственников и операторов портовой инфраструктуры с интегрированным железнодорожным и логистическим бизнесом, преимущественно сфокусированным на интермодальных перевозках контейнерных грузов. Группе «Сумма» Зиявудина Магомедова принадлежат 32,5% акций ДВМП, 23,8% – у GHP Group, 17,4% – у TPG, 4,9% – у East Capital.

ИНТЕРФАКС; 2019.02.12; Ж/Д ОПЕРАТОРЫ ИЩУТ ПУТИ НАСЫЩЕНИЯ РОССИЙСКОГО РЫНКА ВАГОННЫМИ КОЛЕСАМИ

Железнодорожные операторы РФ пытаются найти варианты насыщения российского рынка ж/д колесами.

«Наше предложение – искать дополнительные источники производства. Мы его видим – это рынок других стран», – заявил исполнительный директор Союза операторов железнодорожного транспорта (СОЖТ, объединяет средних и крупных владельцев подвижного состава) Алексей Дружинин журналистам в кулуарах конференции «Цифровизация транспортной отрасли», организованной ИД «Коммерсантъ», во вторник.

«Есть ряд идей. Нас может выручить импорт. Это и Казахстан, и другие (страны – ИФ), вплоть до Чехии. В Чехии есть производство, тысяч шесть они готовы (выпускать – ИФ). Любую зарубежную продукцию необходимо сертифицировать в России. Наш прогноз к началу лету – май-июнь – мы уже видим (возможность начала поставок продукции – ИФ). Уже идут сертификационные испытания тех колес, которые производят другие страны», – отметил он.

«Есть ряд решений внутри самой нашей «нормативки», которая позволит (увеличить – ИФ) срок живучести колеса, потому что сегодня колесо «живет» 5,5-6 лет, при том, что еще в 2011-2012 гг. оно «жило» 10-11 лет. Были приняты ряд решений внутри нормативной базы, которые существенно сузили срок действия колеса. Но надо смотреть, что решения (которые могут быть приняты – ИФ) не шли в ущерб безопасности», – сказал А. Дружинин, напомнив, что ранее эти инициативы уже были озвучены президентом АО «СГ-транс» (СГТ) Сергеем Калетиним.

Ресурс деталей колесной пары грузовых вагонов используется не полностью, отмечал топ-менеджер в конце января на встрече руководителей компаний, входящих в Союз операторов железнодорожного транспорта с генеральным директором ОАО «Российские железные дороги» Олегом Белозеровым. «Из-за нормативного ограничения срока эксплуатации литых деталей тележки и недоиспользования их ресурса в год бракуется 35 тыс. деталей, срок службы которых фактически еще не истек. А это годовой объем производства крупного сталелитейного завода», – приводил его слова СГТ.

Сейчас при выпуске грузовых вагонов из плановых видов ремонта не допускается установка деталей, срок службы которых истекает в межремонтный период самого вагона. То есть при выпуске из ремонта вагона на межремонтный пробег 160 тыс. км и срок 3 года, на вагон можно поставить только деталь, у которой до конца срока службы остается более трех лет, а все детали с меньшим остаточным сроком службы бракуются в металлолом, отмечал С. Калетин. «В связи с этим по-прежнему остается актуальной проблема с литыми деталями тележки – их дефицита и роста стоимости», – говорил он.

Президент «СГ-транса» также сообщал, что не в полном объеме реализован потенциал принятого решения о снижении минимально допустимого порога толщины гребня колесных пар грузовых вагонов в эксплуатации. «Несмотря на утверждение норматива по минимальной величине гребня в 24 мм, что сокращает дефицит колесных пар примерно на 40 тыс. в год и повышает жизненный цикл минимум на полгода, для снижения дефицита необходимо внести соответствующие изменения в инструкцию осмотра вагонов и

иные нормативные документы, регламентирующие параметры гребня при подаче вагона под погрузку с установлением параметра толщины в 25 мм», – заявлял он.

«Также необходимо внести аналогичные изменения в нормативные документы, регламентирующие толщину гребня при выпуске вагона из текущего отцепочного ремонта. Так как сейчас при выпуске вагона из ТОР (текущего отцепочного ремонта – ИФ), забракованного, например, по неисправности поглощающего аппарата или по несоответствию зазоров скользуна, требуется не только устранить неисправность, являющуюся причиной браковки, но и привести толщину гребня к величине не менее 26 мм. То есть фактически исправное для эксплуатации колесо необходимо обтачивать, значительно сокращая его ресурс», – пояснял глава СГТ.

«Следующим этапом должно стать проведение работ по пересмотру остальных геометрических параметров колесной пары. То есть совместно с профильными научными институтами и организациями пересмотреть их в сторону оптимальности и выработать такие параметры, которые позволили бы обеспечить безаварийную работу подвижного состава, и в то же время эксплуатировать колесные пары с максимальным использованием их ресурса», – заявлял С.Калетин.

Чтобы снизить дефицит колес, по мнению А.Дружинина, в период до 2021-2022 гг. можно было бы снизить антидемпинговые пошлины. «(Они – ИФ) введены в отношении «Интерпайпа», когда готовилось решение, мы все говорили о том, что это решение будет вредно. Сейчас Евразийская экономическая комиссия (ЕЭК – ИФ) уже рассылает по компаниям запросы: как это решение повлияло на рынок, что сейчас на рынке происходит. Наши производители заверяли, что цена не вырастет и что объемов их производства хватит для удовлетворения спроса. К сожалению, не хватило», – сказал он.

Исполнительный директор СОЖТ уточнил, что в январе соответствующие письма получили несколько ж/д операторов РФ, вероятно, в рамках мониторинга принятого решения, «тем более, что оно было резонансным». В 2018 г., по его словам, на российский рынок поступило 150-160 тыс. колес «Интертайпа». Он обеспечивал 14% рынка РФ (1,2 млн единиц ремонта плюс 480 тыс. – потребности вагоностроения).

В то же время, с появлением санкционного списка в конце 2018 г., куда попал владелец «Интерпайпа» Виктор Пинчук, появилась доля неопределенности. «(Хотя в список – ИФ) сама компания не попала, мы не понимаем, будут ли они работать на рынок (РФ – ИФ), учитывая, что их владелец в санкционном списке», – сказал А.Дружинин.

АГЕНТСТВО МОСКВА; 2019.02.12; СК НАЧАЛ ПРОВЕРКУ ПОСЛЕ ГИБЕЛИ В ВОСКРЕСЕНСКЕ МУЖЧИНЫ ПОД КОЛЕСАМИ ПОЕЗДА ТАШКЕНТ – МОСКВА

Доследственная проверка проводится по факту гибели мужчины под колесами поезда в Воскресенске. Об этом сообщила Агентству городских новостей «Москва» старший помощник руководителя Московского межрегионального следственного управления на транспорте Следственного комитета (СК) РФ Лариса Марковец.

«12 февраля в дневное время на платформе №2 останочного пункта «Москворецкая» Рязанского направления Московской железной дороги на пешеходном переходе, оборудованном светозвуковой сигнализацией, пассажирским поездом сообщения Ташкент – Москва смертельно травмирован неустановленный мужчина, которому на вид 60 лет. Следственными органами Московского межрегионального следственного управления на транспорте СК РФ проводится проверка по факту смертельного травмирования мужчины в Подмосковье», – рассказала Л.Марковец.

По версии следствия, мужчина переходил железнодорожные пути по переходу на красный свет светофора перед приближающимся поездом.

На место происшествия прибыл следователь Московского межрегионального следственного управления на транспорте СК РФ, в настоящее время он проводит осмотр

места происшествия. Личность погибшего пока не установлена, отметила представительница СК.

<https://www.mskagency.ru/materials/2862841>

ИНТЕРФАКС; 2019.02.12; ПАРЛАМЕНТ АЗЕРБАЙДЖАНА ЕДИНОГЛАСНО РАТИФИЦИРОВАЛ КОНВЕНЦИЮ О СТАТУСЕ КАСПИЯ

Милли Меджлис (парламент) Азербайджана на пленарном заседании во вторник утвердил Конвенцию о правовом статусе Каспийского моря, сообщает корреспондент агентства «Интерфакс-Азербайджан».

«Конвенция была подписана 12 августа 2018 года и это очень важный документ, который отвечает национальным интересам прикаспийских государств, в том числе и Азербайджана», – сказал в ходе заседания первый вице-спикер парламента Зияфат Аскеров.

«За» принятие конвенции проголосовали все 108 депутатов, участвовавших в заседании.

Кроме этого, депутаты утвердили: протоколы «О сотрудничестве в области борьбы с организованной преступностью на Каспии», «О сотрудничестве по борьбе с терроризмом на Каспии», «О сотрудничестве и взаимодействии пограничных ведомств на Каспии», прилагаемых к «Соглашению о сотрудничестве в сфере безопасности на Каспийском море» от 18 ноября 2010 года, соглашения «О сотрудничестве в транспортной сфере между прикаспийскими государствами», «О предотвращении инцидентов на Каспии», «О торгово-экономическом сотрудничестве между прикаспийскими государствами».

Конвенция «По правовому статусу Каспийского моря» была подписана «пятеркой» прикаспийских государств – Азербайджаном, Ираном, Казахстаном, Россией и Туркменистаном – в казахстанском Актау 12 августа 2018 года.

Цель документа заключается в определении и регулировании прав и обязательств сторон в отношении использования Каспийского моря, включая его воды, дно, недра, природные ресурсы и воздушное пространство.

Документ устанавливает принципы деятельности сторон на море: уважение суверенитета, территориальной целостности, независимости, суверенного равенства государств, неприменения силы или угрозы силой. Также принципы предусматривают взаимное уважение, сотрудничество, невмешательство во внутренние дела друг друга, использование Каспийского моря в мирных целях, превращение его в зону мира, добрососедства, дружбы и сотрудничества.

Согласно конвенции, деятельность сторон в Каспийском море может проводиться в целях судоходства, промысла, использования и охраны водных биоресурсов, разведки и разработки ресурсов его дна и недр.

Акватория моря разграничивается на внутренние воды, территориальные воды, не превышающие по ширине 15 морских миль, отмеряемых от исходных линий, рыболовные зоны шириной 10 морских миль, прилегающие к территориальным водам и общее водное пространство.

Каждая сторона в своей рыболовной зоне обладает исключительным правом на промысел водных биоресурсов согласно конвенции.

Конвенция фиксирует положение о недопущении присутствия на Каспии вооруженных сил внерегиональных держав. Согласно конвенции, пять прикаспийских государств несут ответственность за поддержание безопасности на море и управление его ресурсами.

Участники конвенции предоставляют судам под флагами других сторон буксировку, спасательные операции, свободный доступ в свои порты, их использование для погрузки и выгрузки грузов, посадки и высадки пассажиров, уплату корабельных сборов и использование услуг, предназначенных для судоходства.

В осуществление своего суверенитета каждая сторона имеет исключительное право регулировать, разрешать и проводить морские научные исследования в своих

территориальных водах. Суда под флагами участников конвенции могут проводить подобные исследования в водах другой стороны только с ее письменного разрешения и на установленных ею условиях.

Страны могут прокладывать подводные кабели и трубопроводы по дну Каспийского моря, обязуясь защищать и сохранять экосистему.

ИНТЕРФАКС; 2019.02.12; СУД ОТКЛОНИЛ КАССАЦИИ МИНТРАНСА И РОСМОРРЕЧФЛОТА НА РЕШЕНИЕ ПО ИСКУ НМТП

Арбитражный суд Московского округа во вторник отклонил кассационные жалобы на решение судов нижестоящих инстанций, которые частично удовлетворили иск ПАО «Новороссийский морской торговый порт» (МОЕХ: NMTP) (НМТП), следует из картотеки суда.

Жалобы подали **министерство транспорта РФ**, Федеральное агентство морского и речного флота (**Росморречфлот**) и капитан морского порта Новороссийск Евгений Тузинкевич.

Как сообщалось ранее, суд первой инстанции 16 июля 2018 года признал все действия и бездействие **Минтранса**, **Росморречфлота** и капитана порта Новороссийск, а также распоряжения капитана порта о движении и расстановке судов, в том числе связанные с танкером «Пенелопа», недействительными.

При этом суд отказал НМТП в удовлетворении требования о привлечении капитана порта к дисциплинарной ответственности, установив другие способы устранения нарушений – обязав **Минтранс** в 30-дневный срок принять меры к устранению нарушений.

В феврале 2018 года в порту Новороссийск произошли задержки в разгрузке танкеров из-за заблокировавшего отгрузку нефтепродуктов танкера «Пенелопа». ПАО «Транснефть» (МОЕХ: TRNF) обратилось в **Минтранс**, а также проинформировало ФСБ и Генпрокуратуру о ситуации, сложившейся с отгрузкой нефтепродуктов в порту. Позже **Минтранс** сообщил, что ситуация нормализовалась, задержки в разгрузке танкеров произошли из-за временного вывода причалов N26 и N27 из эксплуатации и недолжного взаимодействия операторов терминала с грузовладельцем и перевозчиком. Ситуацию осложнила штормовая погода. В начале марта танкер «Пенелопа» покинул порт Новороссийск.

НМТП 13 марта 2018 года обратился с иском в суд против **Росморречфлота**, капитана порта Новороссийск Е.Тузинкевича и **Минтранса**, однако суд вернул его в связи с техническим характером заявления. Тогда 26 марта порт подал повторный иск.

На одном из предыдущих заседаний суд подтвердил отказ капитану порта Новороссийск в передаче иска НМТП в Арбитражный суд Краснодарского края. Ходатайство о передаче спора по подсудности ранее поддержали другие ответчики и ФГБУ «Администрация морских портов Черного моря» (третье лицо).

В середине июня суд по собственной инициативе привлек к участию в деле в качестве соответчика Игоря Пушко, который был временно исполняющим обязанности (врио) капитана порта в момент его отсутствия. До этого, на заседании 1 июня, он был привлечен к участию в деле третьим лицом на стороне ответчиков.

В ходе судебных разбирательств представитель **Минтранса** заявил, что предъявленные к его ведомству требования в рамках иска являются необоснованными. Капитан, сказал он, является самостоятельным должностным лицом, что предусмотрено законодательством. Они связаны только в трудовом аспекте (назначение, освобождение).

Девятый арбитражный апелляционный суд 22 ноября оставил в силе решение суда первой инстанции, частично удовлетворившей иск НМТП.

В настоящее время 62% акций ПАО «Новороссийский морской торговый порт» контролирует «Транснефть», государство владеет 20% акций, группе «Сумма» принадлежит 2,75%, у структур РЖД 5,3% акций. Free float НМТП составляет менее 10%.

Активы «Новороссийского морского торгового порта» расположены в Новороссийске, Приморске и Балтийске.

ИНТЕРФАКС; 2019.02.12; ФАС ВЫСТУПАЕТ ЗА ОТМЕНУ ГОСРЕГУЛИРОВАНИЯ ТАРИФОВ УГОЛЬНОГО ТЕРМИНАЛА СУЭК В ВАНИНО

Федеральная антимонопольная служба (ФАС) России предлагает отменить госрегулирование тарифов АО «Дальтрансуголь» (угольный терминал близ порта «Ванино» в Хабаровском крае, входит в АО «СУЭК»), следует из проекта приказа ФАС, размещенного на портале проектов нормативных правовых актов.

ФАС предлагает включить «Дальтрансуголь» в список терминалов, в отношении которых не применяется ценовое регулирование на услуги по погрузке, выгрузке, хранению грузов и предоставлению причалов. В настоящее время это относится к ООО «Владивостокский морской торговый порт» (МОЕХ: VMTP), ОАО «Владивостокский морской рыбный порт», ОАО «Далькомхолод», ООО НПП «Владпортбункер», ОАО «Морской порт в бухте Троицы», ОАО «Славянский судоремонтный завод», ОАО «ЕВРАЗ Находкинский морской торговый порт», ЗАО «Дальмормонтаж», ЗАО «Порт Восточные ворота – Приморский завод», ОАО «Находкинский морской рыбный порт», ООО «РН-Находканефтепродукт», ОАО «Находкинский судоремонтный завод», ОАО «Восточный порт» (МОЕХ: VOPT), ООО «Восточно-Уральский терминал», ООО «Восточная стивидорная компания», ООО «Стивидорная компания «Малый порт», ОАО «Ванинский морской торговый порт» (кроме глинозема), ООО «Трансбункер-Ванино».

Независимая антикоррупционная экспертиза проекта закона завершится 14 февраля.

По данным ЗАО «Морцентр-ТЭК», перевалка угля на терминале АО «Дальтрансуголь» в 2018 году выросла на 3,2% по сравнению с 2017 годом – до 20 млн тонн.

Ранее сообщалось, что АО «СУЭК» реализует проект реконструкции угольного терминала в Ванино для увеличения мощностей перевалки до 40 млн тонн в год. В проект до 2023 года предполагается вложить 20 млрд рублей. «Дальтрансуголь» в рамках расширения мощностей угольного терминала намерен установить третий тройной вагоноопрокидыватель, который будет выгружать вагоны с нагрузкой на ось 27 тонн. В планах также строительство нового причала, дополнительного стакер-реклаймера и модернизация склада.

ИНТЕРФАКС; 2019.02.12; КОНТЕЙНЕРООБОРОТ В РОССИЙСКИХ ПОРТАХ В 2018 Г. ВЫРОС НА 9,8%, ДО 5 МЛН TEU

Контейнерооборот морских портов РФ в 2018 году составил 5,075 млн TEU, что на 9,8% больше, чем годом ранее, говорится в аналитическом обзоре ЗАО «Морцентр ТЭК».

В целом, по данным «Морцентра-ТЭК», количество гружёных контейнеров выросло на 10,3%, до 3,882 млн TEU, количество порожних – на 8,1%, до 1,191 млн TEU. В экспортном направлении было перегружено 2,103 млн TEU (+9,3%), в импорте – 2,129 млн TEU (+9,4%), в транзите – 94,9 тыс. TEU (+40,2%), в каботаже – 748 тыс. TEU (+9,4%).

В 2018 году Большой порт Санкт-Петербурга увеличил перевалку контейнеров на 11%, до 2,13 млн TEU. Рост контейнерооборота также наблюдался в Новороссийске +2,5% (755 тыс. TEU), Владивостоке +12,5% (944 тыс. TEU), Восточном +13,1% (419,2 тыс. TEU), Калининграде +15,6% (276,4 тыс. TEU) и портах Сахалина +4,1% (141,1 тыс. TEU). В порту Усть-Луга контейнерооборот сократился на 8,1% (69,1 тыс. TEU).

«В целом контейнерный рынок продолжил восстановление в 2018 на фоне роста российской экономики и основных макроиндикаторов. Конкуренция среди терминалов остается на высоком уровне, и мы видим избыток мощностей, особенно это касается Балтийского бассейна и Большого порта Санкт-Петербурга, что в свою очередь оказывает

давление на цены предоставляемых терминалами услуг», – сообщил «Интерфаксу» аналитик «Ренессанс Капитала» Артем Ямщиков.

По его мнению, темп роста контейнерного рынка в 2019 году замедлится до 4-5%. Основными факторами станут замедление роста ВВП, импорта и потребительского спроса. «Конкуренция также останется на высоком уровне, и терминалы, скорее всего, продолжат борьбу за клиента, предлагая более привлекательные цены, но также и фокусируясь на качестве предоставляемых услуг», – отмечает А.Ямщиков.

«В базовом сценарии мы ожидаем, что в 2019 году рост контейнерного рынка будет находиться на уровне показателя прошлого года. Транзит, по-видимому, останется самым быстрорастущим сегментом рынка», – считает аналитик «Уралсиба» (МОЕХ: USBN) Денис Ворчик.

«Рост контейнерооборота в российских портах в 2019 году продолжится и составит +6% (до 5,370 тыс. TEU)», – полагает аналитик «ВТБ Капитала» Иван Постевой.

Объём перевалки десяти крупнейших контейнерных терминалов в январе-декабре 2018 года:

- ЗАО «Контейнерный терминал Санкт-Петербург» (КТСП, группа UCL Port) – 722 тыс. TEU (+12,2%),

- АО «Первый контейнерный терминал» (ПКТ, группа Global Ports) – 616,8 тыс. TEU (+11,4%),

- ПАО «Владивостокский морской торговый порт» (МОЕХ: VMTP) (ВМТП, группа FESCO) – 551 тыс. TEU (+17,7%),

- ООО «Восточная стивидорная компания» (ВСК, группа Global Ports) – 419,2 тыс. TEU (+13,1%),

- АО «Петролеспорт» (ПЛП, группа Global Ports) – 246,4 тыс. TEU (+19,6%),

- ООО «Контейнерный терминал НУТЭП» (группа «Делопортс») – 332,8 тыс. TEU (+9,6%),

- АО «Новорослесэкспорт» (МОЕХ: NOLE) (НЛЭ, группа НМТП) – 230,9 тыс. TEU (-4,4%),

- ПАО «Новороссийский морской торговый порт» (МОЕХ: NMTP) (группа НМТП) – 191,2 тыс. TEU (-0,1%),

- ООО «Балтийская стивидорная компания» (БСК, Калининград, группа НМТП) – 194 тыс. TEU (+23,8%)

- ОАО «Владивостокский морской рыбный порт» – 180,9 тыс. TEU (+16,1%).

В обзоре «Морцентра-ТЭК» отмечается, что контейнерооборот ООО «Феникс» – собственника и оператора перевалочного комплекса Бронка (Санкт-Петербург) в 2018 году составил 182,9 тыс. TEU, что в 2,8 раза больше показателя 2017 года.

ТАСС; 2019.02.12; ИСПЫТАНИЯ ПАССАЖИРСКОЙ АЭРОЛОДКИ «СЕВЕР» ПРОВЕЛИ В АРХАНГЕЛЬСКЕ

Испытания пассажирской аэролодки «Север», производимой в Красноярске, провели на Северной Двине в Архангельской области. Как сказал ТАСС директор по развитию судостроительного кластера Архангельской области Глеб Плетнев, судно может быть использовано как для пассажирских перевозок на островные территории региона, так и для туристов.

«Мы пригласили наших партнеров из Красноярска, чтобы через Архангельск начать движение и по другим регионам. Для нашего региона важна связь с островными территориями: в Архангельске, в Онежском районе. Техника не требует причальных сооружений, каких-то специальных гидротехнических сооружений, в любом месте может осуществлять посадку-высадку, может использоваться как в режиме ЧС, так и для регулярного сообщения и туризма в Арктике», – сказал Плетнев.

Аэролодка может передвигаться как по воде, так и по льду, перевозить до 10 пассажиров и до 1,8 т груза. «Можно использовать для МЧС, для лоцманов. Она может подойти к борту судна и с нее можно на судно забраться», – пояснил ТАСС начальник производства компании «Мортехсервис» Андрей Дюжев.

Как отметил после испытаний руководитель агентства государственной противопожарной службы и гражданской защиты Архангельской области Александр Уваров, машина нуждается в доработке.

«Моменты, которые вызывают опасения: сейчас у нас здесь практически идеальные условия, обычно они хуже... Настораживает, что 90 литров в час расход топлива, хотя испытатели говорят, что на разных режимах может быть по-разному, надо дорабатывать под те задачи, которые есть», – пояснил Уваров.

По его словам, у правительства Архангельской области сейчас главная задача – обеспечить транспортную доступность островных территорий и такие аэролодки могут рассматриваться как один из вариантов.

Представитель губернатора Архангельской области по развитию Арктики Лев Левит пояснил ТАСС, что важно, чтобы в Архангельске испытывалась техника для арктических условий. «Архангельск является плацдармом для освоения и изучения Арктики, чтобы исследовать новые технологии, если эксперты убедятся, что их можно использовать, вопрос к коммерческим операторам, насколько они готовы их использовать. Хорошо, если бы Архангельск продолжал традицию площадки для испытаний арктической техники», – сказал Левит.

<https://tass.ru/v-strane/6102805>

РГ-СИМФЕРОПОЛЬ; СЕРГЕЙ ВИННИК; 2019.02.12; КЕРЧЕНСКОЙ ПАРОМНОЙ ПЕРЕПРАВЕ ДАЛИ ВТОРУЮ ЖИЗНЬ

Керченская переправа возобновила работу на регулярной основе. Пока на линии работает один авто-пассажирский паром «Нина Малкова» (судовладелец – «Восток Трансгрупп»).

Помимо перевозки в обычном режиме автомобилей и людей, судно будет доставлять опасные грузы. В дальнейшем возможно увеличение количества паромов до двух.

- На следующем этапе, с ростом грузо-пассажиропотока через переправу, на этой линии также планируется работа парома-старожила «Керченский-2», судовладельцем которого являются «Крымские морские порты», – сообщил генеральный директор предприятия Алексей Волков.

Главная задача возрожденной переправы – обеспечить транспортировку грузов, которые нельзя везти по Крымскому мосту, включая крупногабаритные, тяжеловесные и опасные грузы.

Основными клиентами переправы станут пассажиры, проживающие в прилегающих районах Крыма и Краснодарского края, работники организаций, находящихся в порту «Кавказ», а также военнослужащие, сопровождающие эшелоны военной техники.

За первые четыре дня работы паром на линии порт «Кавказ» – порт «Крым» совершил 22 рейса: перевезено 17 грузовых авто, три легковушки, три машины с опасным грузом и 30 пассажиров. Причем, стоимость перевозки легковых автомобилей сейчас значительно снизилась – до 500 рублей.

Напомним, после запуска движения легкового автотранспорта через Крымский мост трафик перевозок паромной переправой резко снизился. До 1 октября 2018 переправа оставалась основным каналом связи с полуостровом для машин грузоподъемностью выше трех тонн. После снятия ограничений за первые восемь часов по мосту проехали 700 фур. С 1 октября паромная линия почти остановилась.

<https://rg.ru/2019/02/12/reg-ufo/kerchenskoj-paromnoj-pereprave-dali-vtoruiu-zhizn.html>

ИНТЕРФАКС; 2019.02.12; СТОИМОСТЬ ВОССТАНОВЛЕНИЯ АВАРИЙНОГО УЧАСТКА КАНАЛА ИМ. МОСКВЫ ОЦЕНИВАЕТСЯ В 0,5 МЛРД РУБЛЕЙ

Максимальная стоимость восстановительных работ аварийного участка канала им. Москвы над Тушинским тоннелем в Москве может составить 500 млн руб., заявил руководитель ФГБУ «Канал имени Москвы» Герман Елянюшкин.

«Максимальная стоимость проведения работ – порядка 500 млн рублей», – сказал он журналистам, отметив, что это предварительная экспертная оценка.

«Мы планируем закончить работы к 15 апреля – если не будет выявлено возникновения ряда процессов над другими участками, над тремя тоннелями (под каналом – ИФ). Если это локальная ошибка, локальное место возникновения угрозы, – это одно: быстро сделаем, начнем навигацию. А если негативные процессы будут выявлены в другом месте, тогда будем принимать решение, каким образом осуществлять деятельность на этом участке», – добавил он.

По словам Г.Елянюшкина, причины аварии устанавливает **Ространснадзор**, пока предварительно рассматриваются несколько версий аварии – это ошибки при эксплуатации канала, ошибки проектирования и строительства тоннеля под ним, либо совокупность всех факторов.

Как сообщалось, 10 января в Тушинском тоннеле на Волоколамском шоссе произошел провал грунта на площади 75 кв. метров и вынос части воды на автомобильную дорогу. Движение по тоннелю было временно остановлено.

Авария на канале им. Москвы не повлияет на плановое возобновление навигации в апреле, сообщил ранее Г.Елянюшкин. «До первых чисел февраля проведём обследование, изыскательские работы, до 15 февраля будут выработанные технические решения и до 1 апреля должны быть завершены строительно-монтажные работы, чтобы не допустить срыва сроков открытия навигации. Открытие навигации зависит от погодных условий – как правило, это в 20-х числах апреля», – заявлял он.

Тушинский тоннель располагается на участке между гидроузлами №7 и №8. По данным ФГБУ «Канал имени Москвы», ситуация с размывом грунта произошла под земляной насыпной дамбой в районе стыка автомобильного тоннеля, построенного в начале 2000-х годов, – между грунтом и шпунтовой стенкой.

На ту же тему:

<https://www.m24.ru/news/gorod/12022019/65388>

ИНТЕРФАКС; 2019.02.12; ВЫРАВНИВАНИЕ АЭРОПОРТОВЫХ СБОРОВ С РОССИЙСКИХ И ИНОСТРАННЫХ АВИАКОМПАНИЙ МОЖЕТ ПРИВЕСТИ К УДОРОЖАНИЮ БИЛЕТОВ – МИНТРАНС

Выравнивание аэропортовых сборов с российских и иностранных авиакомпаний может привести к удорожанию билетов, считают в **Минтрансе** РФ.

«Инициатива о выравнивании тарифов на аэропортовые услуги для российских и зарубежных авиаперевозчиков вызывает опасения, связанные с возможным ростом цен на авиабилеты. Расходы авиакомпаний не должны перекладываться на пассажиров», – заявили в пресс-службе **Минтранса**.

Накануне газета «Известия» сообщила, что Федеральная антимонопольная служба России поддержала инициативу Ассоциации европейского бизнеса уравнивать в 2019 году стоимость аэропортовых сборов для российских и иностранных авиакомпаний на международных маршрутах. Сейчас тарифы для иностранцев значительно (в 3-3,5 раза) превышают сборы для российских перевозчиков.

Заместитель начальника управления регулирования транспорта ФАС Андрей Иванов уточнял, что резкого роста или снижения тарифов ожидать не стоит, «балансирование ставок будет осуществляться планомерно при установлении тарифов на очередной период регулирования».

«Необходимо внимательно изучить это предложение для принятия взвешенного решения, особенно в условиях роста цен на авиакеросин», – отметили между тем в **Минтрансе**.

На ту же тему:

<https://www.kommersant.ru/doc/3881688?query=минтранс>

ИНТЕРФАКС; 2019.02.12; ПУТИН ВНОВЬ ПРИЗВАЛ ПОДУМАТЬ НАД СОЗДАНИЕМ СВЕРХЗВУКОВОГО ПАССАЖИРСКОГО САМОЛЕТА

Президент РФ Владимир Путин вновь призвал подумать над идеей создания сверхзвукового пассажирского самолета.

«Мы сейчас в Казани (на Казанском авиационном заводе – ИФ) реализовали блестящий проект: фактически создали новую машину Ту-160 для вооруженных сил – сверхзвуковой боевой ракетносец. И не только сам носитель, но и оружие к нему доработали. Работает все как часы. Почему не создать и сверхзвуковой пассажирский самолет?» – сказал В.Путин во вторник на встрече с представителями общественности в Казани.

«Единственное, на что хотел бы обратить внимание... Бывшего председателя Совета министров СССР Алексея Николаевича Косыгина как-то спросили: сколько стоит Ту-144 (советский сверхзвуковой пассажирский самолет – ИФ)? Он подумал и сказал: это знаю только я, но я никому не скажу. Я к чему это говорю – чтобы и реализация проекта была в рамках здравого смысла», – сказал В.Путин.

Ранее глава государства уже высказывался за создание гражданского сверхзвукового самолета на базе Ту-160. Понаблюдав за полетом стратегического ракетносеца в январе прошлого года в Казани, В.Путин заявил: «Надо сделать гражданскую версию». Глава ПАО «Объединенная авиастроительная корпорация» (МОЕХ: UNAC) Юрий Слюсарь тогда ответил президенту, что у корпорации уже есть проект подобного лайнера.

На ту же тему:

<https://tass.ru/ekonomika/6106669>

<https://rns.online/transport/Putin-predlozhit-vernutsya-k-sozdaniyu-sverhzhukovogo-passazhirsogo-transporta-2019-02-12/>

RNS; 2019.02.12; МНЕНИЕ: ОЛЕГ ПАНТЕЛЕЕВ, ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР АГЕНТСТВА «АВИАПОРТ»

Президент Владимир Путин предложил вернуться к созданию сверхзвукового пассажирского транспорта. Об этом он сказал на встрече с представителями общественности по вопросам реализации нацпроекта «Жилье и городская среда» в Иннополисе.

У СССР были большие практические наработки по созданию сверхзвукового пассажирского самолета, имеется в виду Ту-144, а также совместный проект с американцами – летающая лаборатория на базе Ту-144, а также опыт создания ракетносецев. Это дало большой опыт знаний и опыта проектирования, этот опыт бесценен. Используя определенные наработки по ранее созданным машинам, можно создать самолет с меньшими затратами времени и сил, однако предстоит решить две фундаментальные проблемы.

Первая – экологическая: обеспечение приемлемого уровня шума на местности. Преодоление звукового барьера приводит к очень серьезному шуму на местности. Ученые сильно продвинулись за последние десятилетия, отработано большое количество аэродинамических компоновок. Сегодня наука готова предложить конструкторам серьезные наработки по «тихому» сверхзвуковому самолету.

Вторая – экономика: сверхзвуковой полет никогда не будет обходиться дешевле, чем обычный. Очень важно отдавать себе отчет, что ориентироваться на такой полет должны люди, для которых время это деньги, и ставка должна быть на первом этапе должна быть

сделана на бизнес-джеты: самолеты умеренной вместимости, большой дальности и высокой скорости.

Если говорить о временных рамках, то в следующем десятилетии вполне может появиться несколько прототипов. Не берусь судить, сколько времени могут занять сертификационные испытания, так как международных требований к таким испытаниям не сформировано. Однако первые самолеты могут появиться уже в следующем десятилетии. Если мы говорим о том, когда простой смертный сможет сесть на сверхзвуковой самолет, то это может произойти только в 2030-е годы.

Дальнейший рост скоростей был бы связан с использованием наработок по криогенному топливу, жидкому водороду, где у России есть серьезные наработки.

Про стоимость разработок ничего сказать не могу. Сейчас сами авиапроизводители не сформировали бизнес-план. Есть один труднорешаемый вопрос: любой самолет, если он построен очень маленькой серии, будет безумно дорог и не окупится в коммерческой эксплуатации. Так было с «Конкордом» (британо-французский сверхзвуковой пассажирский самолет, производившийся с 1973 по 1980 годы), с Ту-144.

Говоря о возможности строительства сверхзвукового самолета на базе МС-21, нужно признать, что на базе дозвукового самолета делать сверхзвуковую машину это задача, которую никто и никогда ставить не будет. Отдельные наработки по салону, оборудованию, некоторым системам могут быть применены, так как по агрегатным системам МС-21 является флагманом, и не только в России. Однако на базе рейсового автобуса никто не будет делать гоночный автомобиль.

<https://rns.online/opinions/Kogda-v-Rossii-poyavyatsya-sverhzvukovie-passazhirskie-samoleti-2019-02-12/>

ИНТЕРФАКС; 2019.02.12; ПРАВИТЕЛЬСТВО РФ ВЫДЕЛИТ ДОПСУБСИДИИ НА АВИАПЕРЕВОЗКИ С ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА – МЕДВЕДЕВ

- Правительство РФ выделит дополнительные средства на субсидирование авиаперевозок между центральной частью РФ и Дальним Востоком, пообещал премьер Дмитрий Медведев.

«Правительство выделит дополнительные средства, чтобы осуществить программу субсидирования авиаперевозок на Дальний Восток в увеличенном объеме», – написал Д.Медведев на своей странице в Twitter по итогам встречи с Советом палаты Совета Федерации.

Как отметил глава правительства, дополнительные субсидии помогут «купить льготные авиабилеты для этого направления большему количеству людей».

По данным **Росавиации**, в 2019 году рейсы с Дальнего Востока и в обратном направлении субсидируются по 90 маршрутам, их выполняют восемь авиакомпаний, общий объем выделенных им субсидий – 2,9 млрд руб. Воспользоваться льготными перевозками могут граждане РФ в возрасте до 23 и старше 60 лет (для женщин – старше 55 лет), инвалиды и сопровождающие их лица, многодетные семьи.

При этом в середине января участвующий в программе «Аэрофлот» (МОЕХ: AFLT) сообщил, что распродал все льготные билеты на Дальний Восток за шесть дней. Как отмечалось, перевозчик получил на эти цели всего 793,4 млн руб. субсидий, хотя запрашивал у **Росавиации** 2,1 млрд руб. Руководство «Аэрофлота» обратилось в **Минтранс** с просьбой выделить ему всю запрошенную сумму.

Минтранс в свою очередь сообщал, что предложил правительству выделить дополнительно 5,2 млрд руб. Это, по данным ведомства, позволит перевезти в 2019 году на льготных условиях дополнительно «не менее 785 тыс. пассажиров».

ТАСС; 2019.02.12; ГЛАВА КОМИТЕТА ГД ПРЕДЛОЖИЛ ВВЕСТИ В АЭРОПОРТАХ ОБЯЗАТЕЛЬНЫЕ ОПОВЕЩЕНИЯ О НАЧАЛЕ ПОСАДКИ

Глава комитета Госдумы по транспорту и строительству Евгений Москвичев, а также член этого комитета Максим Сураев (оба – «Единая Россия») в понедельник внесли законопроект, который обязывает операторов аэропортов информировать по громкой связи пассажиров о начале и об окончании посадки на самолет. Текст документа размещен в электронной базе нижней палаты парламента.

Как отмечают авторы в пояснительных материалах, действующая редакция Воздушного кодекса РФ не обязывает компании, обслуживающие пассажиров, сообщать им о начале посадки, ее окончании и о каких-либо изменениях. Согласно предложенным поправкам, операторы должны будут информировать пассажиров посредством оповещений по громкой связи и визуальных уведомлений. Это же будет касаться сообщений о задержке или отмене рейса, а также о причинах этого.

В Воздушном кодексе РФ также предлагается прописать, что оператор аэропорта обязан информировать пассажиров о маршрутах проезда до ближайшего населенного пункта, другого аэропорта, о сообщении между терминалами и о порядке проведения досмотров багажа и ручной клади.

<https://tass.ru/obschestvo/6102698>

ТАСС; 2019.02.12; ФАС: ДИНАМИКА ЦЕН НА АВИАБИЛЕТЫ БЛИЗКА К ИНФЛЯЦИИ, НЕСМОТЯ НА РОСТ РАСХОДОВ ПЕРЕВОЗЧИКОВ

Федеральная антимонопольная служба (ФАС) России не фиксирует роста цен на авиабилеты, несмотря на увеличение издержек авиакомпаний из-за удорожания авиатоплива. Текущая динамика цен на билеты близка к темпам инфляции, сообщил журналистам замглавы ФАС Анатолий Голомолзин.

«Стоимость билетов зависит все же в большей степени от условий конкуренции и сезонного спроса. А топливо влияет на общее финансово-экономическое состояние компании. Поэтому сейчас низкий сезон, поэтому билеты находятся в привычном измерении, – сказал он. – У нас цены на билеты не регулируются. Динамика цен близка к темпам инфляции».

По словам Голомолзина, состояние рынка авиатоплива не такое критичное, как раньше. «В худшие времена, когда у нас был топливный кризис, топливо в структуре расходов авиакомпаний составляло где-то от 30% до 35%. Сейчас ориентировочно 24-25%. В этом смысле расходы на топливо – это одна из значительных статей расходов, но она примерно такая же, как, например, на лизинг воздушных судов», – отметил замглавы ФАС.

<https://tass.ru/ekonomika/6106579>

ТАСС; 2019.02.12; ЧИСЛО ЗАДЕРЖАННЫХ В МОСКОВСКОМ РЕГИОНЕ АВИАРЕЙСОВ ВОЗРОСЛО В ДВА РАЗА ЗА ДВА ГОДА

Количество задержанных рейсов в аэропортах Московского региона выросло в два раза за два года. Об этом ТАСС сообщила представитель Московской межрегиональной транспортной прокуратуры (ММТП) Екатерина Короткова, отвечая на запрос ТАСС.

Она отметила, что вопрос соблюдения требований закона при задержках и отменах рейсов не утратил свою актуальность. «В 2018 году авиакомпаниями, поднадзорными Московской межрегиональной транспортной прокуратуре, допущены задержки 4188 рейсов, в 2017 году задержано 4080 рейсов», – сказала Короткова.

Как отмечала ранее представитель ММТП, за 11 месяцев 2016 года поднадзорными ММТП авиакомпаниями были задержаны 1779 рейсов. По ее словам, основными причинами задержек являются длительное техническое обслуживание, позднее прибытие воздушного судна, ненадлежащие погодные условия в аэропортах вылета и прилета, а

также сбой в расписании использования взлетно-посадочной полосы аэропорта. При этом треть всех задержек произошла по вине авиаперевозчиков.

Короткова добавила, что за задержки рейсов в 2018 году в Москве оштрафованы семь авиакомпаний.

«В 2018 году по результатам рассмотрения судами дел об административных правонарушениях по ч. 3 ст. 14.1.2 КоАП РФ («Осуществление предпринимательской деятельности в области транспорта с нарушением условий, предусмотренных лицензией») оштрафованы на сумму более 2 млн 220 тыс. рублей авиакомпании I fly, «Северный ветер», «Аэрофлот», «Победа», «Газпром авиа», «Ред вингс» и «Руслайн», – сообщила Короткова, отвечая на запрос агентства.

Санкция данной статьи предусматривает административный штраф для должностных лиц в размере 20 тыс. рублей, для юридических лиц – 100 тыс. рублей. По словам Коротковой, самыми распространенными нарушениями со стороны авиакомпаний являются именно задержки и отмены рейсов, а также непредоставление резервного воздушного судна в таких случаях. Нарушения со стороны московских авиакомпаний выявлены при задержках 350 рейсов в прошлом году. Представитель ММТП отметила, что больше всего нарушений, за которые привлекали авиаперевозчиков, пришлось на период новогодних праздников и сезон летних отпусков.

По результатам проверки задержек авиарейсов в Московском регионе в 2017 году возбуждено более 50 дел об административных правонарушениях, что на 15 дел больше, чем в 2016 году. По результатам их рассмотрения в 2017 году столичные авиакомпании, среди которых «Аэрофлот», «Победа», «Северный ветер», Royal Flight, Red Wings, «Руслайн» и «Газпром авиа», были оштрафованы на сумму более 10 млн рублей. За весь 2016 год таких дел было более 20.

<https://tass.ru/moskva/6103827>

ТАСС; 2019.02.12; ВЛАСТИ УЛЬЯНОВСКОЙ ОБЛАСТИ ПОПРОСИЛИ СЕНАТОРОВ ПОДДЕРЖАТЬ ЗАЯВКУ НА МОДЕРНИЗАЦИЮ АЭРОПОРТА

Власти Ульяновской области, на территории которой создана портовая особая экономическая зона (ПОЭЗ) авиационного профиля, обратились к сенаторам с просьбой поддержать их заявку на получение федеральных средств для модернизации аэропорта Ульяновск-Восточный. О соответствующем предложении сказал в Совете Федерации во вторник губернатор региона Сергей Морозов.

«В 2019-2021 годах на территории ПОЭЗ планируется развернуть центр кастомизации ближних и среднемагистральных воздушных судов – это все, что касается интерьеров, покраски, технического обслуживания <...> Существующий воздушный пункт пропуска через границу не отвечает современным стандартам, таким образом модернизация пункта пропуска становится основным условием реализации намеченных нами планов <...> В настоящее время, уважаемые сенаторы, мы прорабатываем вопрос о привлечении федерального финансирования для модернизации инфраструктуры аэропорта, и мы будем просить у вас оказать содействие для того, чтобы поддержать нашу заявку, и чтобы правительство отнеслось к этому с пониманием», – сказал он.

Морозов также обратил внимание на несколько проблемных точек, связанных с правовыми аспектами деятельности ПОЭЗ. Одна из проблем, по словам губернатора, заключается в том, что резиденты обязаны предоставлять в таможенный орган обеспечение уплаты таможенных пошлин в размере от 2,5 млн рублей, что становится непреодолимым барьером для малых предпринимателей.

«Она [ПОЭЗ] представляет резидентам наиболее выгодный налоговый режим, позволяющий экономить не менее 35% затрат от общего объема расходов, предусмотренных бизнес-планом проекта. На сегодняшний день на территории ПОЭЗ

зарегистрирован уже 21 инвестор, а общий объем инвестиций достигает 100 млрд рублей», – добавил губернатор.

Портовая особая экономическая зона «Ульяновск» образована в 2009 году в Чердаклинском районе Ульяновской области вблизи международного аэропорта Ульяновск-Восточный. Территория, изначально составлявшая 120 га, была увеличена до 324,7 га. Резиденты могут создавать предприятия в области авиастроения и технического обслуживания авиатехники, электроники и приборостроения, композиционных материалов, энергетики и машиностроения.

<https://tass.ru/ekonomika/6105717>

ИНТЕРФАКС; 2019.02.12; ЮТЭЙР ПРЕДСТАВИТ КРЕДИТОРАМ НОВУЮ ФИНАНСОВУЮ МОДЕЛЬ В КОНЦЕ ФЕВРАЛЯ, ВЫЙДЕТ «С КОНСТРУКТИВНЫМ ПРЕДЛОЖЕНИЕМ»

«ЮТэйр» (МОЕХ: UTAR) планирует представить кредиторам новую финансовую модель компании в конце февраля, заявил гендиректор «ЮТэйр» Андрей Мартиросов.

«Сейчас важная вещь – предоставление кредиторам новой финансовой модели. По планам работы нашей это должно произойти в конце февраля», – сказал А.Мартиросов.

По его словам, сейчас самое главное – какие ресурсы компания сможет предложить кредиторам для обслуживания долга. «В принципе то, что мы видим в начале 2019 года, придает определенный оптимизм, потому что положительный денежный поток некий будет сформирован. Мы с конструктивным предложением выйдем к кредиторам», – сказал топ-менеджер.

По данным пресс-службы «ЮТэйр», «несмотря на негативное давление внешних факторов на себестоимость услуг, главный из которых – рост цен на топливо (+10%)», в январе 2019 года финансовый результат компании сохранился на уровне января прошлого года. Нивелировать негативный эффект роста расходов удалось за счет мер по оптимизации парка и маршрутной сети.

«Данный факт совместно с позитивными результатами от программы бизнес-оптимизации дает Utair возможность до конца февраля 2019 г. направить часть высвобождающихся финансовых ресурсов на частичное погашение просроченной задолженности по синдицированному кредиту и прочим 7-летним обязательствам, в том числе перед Сбербанком (МОЕХ: SBER) России. Данные платежи, а также полная уплата купонов являются частью плана комплексной реструктуризации финансовой задолженности Utair», – отметили в компании.

«ЮТэйр», входящая в пятерку крупнейших авиакомпаний РФ, в настоящее время испытывает финансовые трудности. По двум синдицированным кредитам 11 банков, выданным в 2015 году (крупнейшие – «Траст», «Россия», Сбербанк), перевозчик должен 38,6 млрд руб. По одному из кредитов – на 18,9 млрд руб. – «ЮТэйр» допустила дефолт и сейчас пытается договориться о реструктуризации. На площадке **Минтранса** ведутся переговоры с участием представителей авиакомпании и кредиторов.

«Приоритетом Utair является безопасность и регулярность перевозок. На текущий момент у авиакомпании отсутствует просроченная задолженность перед персоналом, государством (по налогам и сборам) и коммерческими контрагентами (по оплате топлива, аэропортовых услуг и пр.). Utair полностью и своевременно обслуживает лизинговый портфель, программа пассажирских перевозок выполняется в полном объеме» – заявил А.Мартиросов, которого цитирует пресс-служба.

Руководитель управления по работе с крупными компаниями, управляющий директор Райффайзенбанка (консультант авиакомпании по реструктуризации) Дмитрий Средин в свою очередь отметил: «Utair продолжает реструктуризацию долговых обязательств, которую планирует завершить к середине 2019 года. Компания смогла изыскать финансовые ресурсы на обслуживание облигационных займов в полном объеме, хотя и с

временной просрочкой исполнения, а также на частичное погашение просроченной задолженности перед кредиторами. Переговоры с банками носят конструктивный, рабочий характер, что создает благоприятную почву для дальнейшего совместного поиска оптимальных путей выхода из сложившейся ситуации».

На ту же тему:

<https://tass.ru/ekonomika/6104465>

ИНТЕРФАКС; 2019.02.12; ЮТЭЙР ОТКРОЕТ РЕЙС ЕКАТЕРИНБУРГ-НИЖНЕВАРТОВСК, УВЕЛИЧИТ ЧАСТОТУ ПОЛЕТОВ ИЗ ЕКАТЕРИНБУРГА В ХАНТЫ-МАНСКИЙСК

Авиакомпания «ЮТэйр» (МОЕХ: UTAR) со 2 марта открывает рейс по маршруту Екатеринбург – Нижневартовск, сообщает пресс-служба екатеринбургского аэропорта «Кольцово».

Полеты будут осуществляться четыре раза в неделю, по понедельникам, средам, пятницам и воскресеньям. Время в пути составит менее трех часов.

Кроме того, с 16 февраля «ЮТэйр» с двух до трех в неделю увеличивает количество рейсов Екатеринбург – Ханты-Мансийск. К вылетам по вторникам и четвергам добавится субботний рейс. Время в пути составит два часа.

Полеты по обоим маршрутам будут совершаться на самолетах ATR-72-500 вместимостью 70 человек.

По данным аэропорта «Кольцово», Нижневартовск и Ханты-Мансийск являются популярными региональными направлениями полетов, в 2018 году ими воспользовались более 12 тыс. пассажиров. В настоящее время рейсы в Нижневартовск не осуществляются, в прошлом году полеты в этом направлении выполняла авиакомпания «РусЛайн».

«ЮТэйр» входит в топ-5 крупнейших авиакомпаний РФ. В парке перевозчика 50 магистральных судов Boeing и 15 региональных ATR-72. Крупнейшие акционеры – созданная структурами «Сургутнефтегаза» (МОЕХ: SNGS) компания «АК-инвест» (50,1%), Ханты-Мансийский автономный округ (38,8%) и Тюменская область (8,4%).

Международный аэропорт «Кольцово» (входит в холдинг «Аэропорты регионов» группы «Ренова») сотрудничает примерно с 70 зарубежными и российскими авиакомпаниями, которые выполняют полеты примерно по 110 направлениям.

ИНТЕРФАКС; 2019.02.12; ЮТЭЙР ВВЕЛА В КОММЕРЧЕСКУЮ ЭКСПЛУАТАЦИЮ ВЕРТОЛЕТ МИ-171А2

АО «ЮТэйр – Вертолетные услуги» начало коммерческую эксплуатацию вертолета Ми-171А2, сообщил корреспондент «Интерфакса» присутствовавший на мероприятие в честь первого коммерческого полета.

Согласно пресс-релизу компании, Ми-171А2 является модификацией вертолетов типа Ми-8/17. Воздушное судно оснащено новыми двигателями с цифровой системой управления, а также эффективной несущей системой с композитными лопастями и усовершенствованным аэродинамическим профилем.

«В результате модернизации существенно увеличился запас мощности, показатели крейсерской и максимальной скорости Ми-171А2 относительно серийно выпускаемых вертолетов типа Ми-8/17 возросли на 10%. Вертолет может эффективно применяться днем и ночью, в условиях высокогорья, при низких и высоких температурах, повышенной влажности и над водной поверхностью», – отмечается в сообщении.

АО «ЮТэйр – Вертолетные услуги» получило вертолет Ми-171А2 производства холдинга «Вертолеты России» в мае 2018 года в рамках выставки HeliRussia-2018. После проведенных подготовительных мероприятий авиакомпания получила соответствующее разрешение **Росавиации** на коммерческую эксплуатацию вертолета.

Заказчиком новейшего вертолета стало ООО «РН-Уватнефтегаз» («дочка» «Роснефти» (МОЕХ: ROSN)). Предполагается, что Ми-171А2 будет перевозить сотрудников компании из Тюмени и Тобольска для работы на нефтяных месторождениях Уватской группы.

«ЮТэйр – Вертолетные услуги» входит в состав и является основным вертолетным оператором группы «ЮТэйр» (МОЕХ: UTAR), в которой эксплуатируется парк более чем из 330 вертолетов разных типов – преимущественно семейства «Миль» и Airbus Helicopters.

ПАО «Авиакомпания «ЮТэйр» входит в топ-5 крупнейших авиакомпаний РФ. Крупнейшие акционеры компании – созданная структурами «Сургутнефтегаза» (МОЕХ: SNGS) компания «АК-инвест» (50,1%), Ханты-Мансийский автономный округ (38,8%) и Тюменская область (8,4%).

ИНТЕРФАКС; 2019.02.12; «НОРДАВИА» В 2019Г ХОЧЕТ УВЕЛИЧИТЬ ПЕРЕВОЗКИ И ВЫРУЧКУ БОЛЕЕ ЧЕМ НА 80%

Авиакомпания «Нордавиа» в 2019 году планирует увеличить пассажиропоток на 85% относительно показателя прошлого года, до 2,2 млн человек, сообщил перевозчик.

Выручка компании, как ожидается, вырастет на 82%. По итогам прошлого года показатель достиг 8 млрд руб., тогда как менеджмент прогнозировал его на уровне 11 млрд руб.

Операционная прибыль «Нордавиа» в прошлом году выросла на 27%, составив 78 млн руб. Показатель чистой прибыли/убытка за 2018 год в сообщении не приводится. Менеджмент «Нордавиа» прогнозировал, что компания закончит год с чистой прибылью.

«Показатели были достигнуты, несмотря на некоторые отрицательные факторы на рынке воздушных перевозок России. Так, стоимость авиационного керосина и горюче-смазочных материалов в 2018 году выросла на 30%, а обменный курс рубля по отношению к доллару поднялся в среднем на 8%. На 4% увеличились и расходы авиакомпании по обслуживанию в аэропортах», – отмечается в сообщении. При этом средний тариф «Нордавиа» в прошлом году, по данным компании, вырос не более чем на 8%.

В 2019 году «Нордавиа» по-прежнему планирует провести ребрендинг, говорится в сообщении. Ранее менеджмент компании анонсировал, что это произойдет к весне.

«Нордавиа» базируется в аэропортах Архангельска, Санкт-Петербурга и Москвы, в самолетном парке – 11 среднемагистральных Boeing-737. По итогам 2018 года она перевезла почти 1,2 млн пассажиров, заняв 16-е место среди крупнейших авиакомпаний РФ. Бенефициаром компании является бизнесмен Сергей Кузнецов (через холдинг Sky Invest), часть акций – у менеджеров перевозчика. «Нордавиа» работает в альянсе с авиакомпанией Red Wings (на 100% принадлежит лизинговой «Ильюшин Финанс Ко»): у них единая маршрутная сеть и самолетный парк.

ИНТЕРФАКС; 2019.02.12; S7 УВЕЛИЧИЛА ЧАСТОТУ РЕЙСОВ НОВОСИБИРСК – УЛАН-УДЭ, В МАЕ НАЧНЕТ ЛЕТАТЬ ИЗ НОВОСИБИРСКА В АСТАНУ

Группа S7, объединяющая авиакомпании «Сибирь» и «Глобус» (летают под брендом S7 Airlines), увеличила частоту выполнения регулярных рейсов из Новосибирска (аэропорт «Толмачево») в Улан-Удэ (аэропорт «Байкал») до пяти в неделю, говорится в сообщении «Толмачево».

Ранее полеты по маршруту Новосибирск – Улан-Удэ выполнялись три раза в неделю (во вторник, четверг и воскресенье). Теперь к ним добавились рейс в понедельник и второй рейс во вторник.

«С июня текущего года на данном направлении планируется ещё две частоты полётов», – говорится в сообщении.

Таким образом, авиасообщение между городами будет осуществляться семь раз в неделю на самолетах Embraer-170 и A320.

«Рейс в Новосибирск открывает перед жителями Бурятии большие возможности путешествий не только внутри России, но и за её пределами, используя в качестве стыковочного хаба не аэропорты Московского авиационного узла, а более близкий и географически удобно расположенный аэропорт», – цитируется в сообщении генеральный директор АО «Аэропорт Толмачево» (МОЕХ: ATLM) Евгений Янкилевич.

Группа S7 сообщила, что с 28 мая открывает прямые регулярные рейсы из Новосибирска в столицу Казахстана – Астану.

Полеты будут выполняться три раза в неделю – по вторникам, четвергам и субботам – на самолетах Embraer-170, рассчитанных на перевозку 78 пассажиров в салоне экономического класса.

Вылет из Новосибирска – в 15:35, прилет в Астану в 16:35 по местному времени. Обратный самолет вылетает в 17:25 и прилетает в Новосибирск в 20:20.

«Мы отмечаем высокий стабильный спрос на полеты в Казахстан среди жителей сибирского региона. (. . .) С каждым годом столица Казахстана укрепляет свое положение как важный деловой центр», – приводятся в сообщении группы слова коммерческого директора S7 Group Игоря Веретенникова.

Как сообщили «Интерфаксу» в пресс-службе S7, в настоящее время группа выполняет прямые регулярные рейсы из Новосибирска в пять городов Казахстана – Алма-Ату, Караганду, Павлодар, Усть-Каменогорск и Чимкент.

Аэропорт «Толмачево» входит в холдинг «Новпорт», в 2018 году увеличил пассажиропоток на 18% по сравнению с 2017 годом – до 5,9 млн человек.

Число трансферных пассажиров в 2018 году увеличилось до 1,4 млн человек, что на 35% больше, чем в 2017 году. Их доля в общем пассажиропотоке возросла до 23%.

ТАСС; 2019.02.12; РЕКОНСТРУКЦИЯ МЕЖДУНАРОДНОГО АЭРОПОРТА В ТОМСКЕ НАЧНЕТСЯ В 2019 ГОДУ

Министерство транспорта РФ утвердило проект реконструкции аэропорта Томска, а также его взлетно-посадочной полосы (ВПП), которая по последним оценкам не соответствует современным нормам и требованиям. Об этом сообщил ТАСС губернатор Томской области Сергей Жвачкин.

«В этом году мы начинаем масштабную реконструкцию международного аэропорта «Томск». Мы добились включения этого проекта в комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года, который утвердило правительство. Разработали проект реконструкции томского аэропорта, который утвердили в Министерстве транспорта и вот теперь на уровне правительства. Стоимость реконструкции составляет почти 3 млрд рублей, и все эти средства выделяет федеральный бюджет», – сказал Жвачкин.

Ранее сообщалось, что Томская область планировала получить из федерального бюджета 3 млрд рублей на 2019-2021 годы на реконструкцию аэропортового комплекса томского аэропорта. В рамках реконструкции планируется оснастить ВПП новым искусственным покрытием и водосточно-дренажной системой, построить очистные сооружения, аварийную поисково-спасательную станцию и ограждение аэропорта с техническими средствами охраны, а также улучшить инфраструктуру аэровокзала.

По словам губернатора, нагрузку на инфраструктуру аэропорта, которую испытывает воздушный порт сейчас, даже близко нельзя сравнивать с той, что была еще 10 лет назад. По итогам последних технических обследований многие элемент инфраструктуры, начиная с взлетно-посадочной полосы, не соответствуют современным нормам и требованиям.

«Наш регион активно развивает программу межрегиональной и внутрирегиональной авиации. После перерыва в четверть века возобновили регулярные авиарейсы из Томска на север области – в Каргасок и Новый Васюган. Вместе с президентом Татарстана

Рустамом Миннихановым добились субсидирования маршрута Томск – Казань. Сегодня из Томска регулярными рейсами, помимо столицы, можно летать в Новосибирск, в Алтайский и Красноярский края, в Иркутск, Абакан, Екатеринбург, в Югру, на курорты Кубани, Крыма, а также в столицу томских нефтяников Стрежевой», – отметил Жвачкин. Длина ВПП аэропорта Томска – 2,5 км, ширина – 50 м. Последний раз ее модернизировали в конце 1990-х – начале 2000-х годов. Полоса находится в федеральной собственности. Вопрос реконструкции обсуждается последние несколько лет. На поддержание ВПП в рабочем состоянии в год тратится около 5 млн рублей.

<https://tass.ru/sibir-news/6103751>

РИА НОВОСТИ; 2019.02.12; МАКАРЫЧ, ПРИНИМАЙ АППАРАТ: КАК ОБСЛУЖИВАЮТ ВЕРТОЛЕТЫ МОСКОВСКОЙ АВИАЦИИ

Вертолет пилоту друг, а инженеру – детище, за которым нужен глаз да глаз. Именно авиационные техники ежедневно следят за состоянием медицинских и пожарных бортов, работающих на территории Москвы, готовят их к полетам и первыми встречают после заданий. На аэродроме «Остафьево» бойцы невидимого авиационного фронта рассказали корреспонденту РИА Новости, как обслуживают вертолеты и зачем глядят их по носу перед вылетом.

Теневые герои

В ангаре на территории аэродрома «Остафьево» на удивление тихо, только блестят начищенными боками санитарные вертолеты ВК117С-2, да изредка раздается лязг инструментов. У одного из бортов в неторопливой спешке работают инженеры в темно-синих комбинезонах – полным ходом идет предполетная подготовка одного из 10 вертолетов Московского авиационного центра.

Заместитель командира второй авиационной эскадрильи Вячеслав Каленов, наблюдая за ходом работ, с улыбкой называет техников «макарычами» – в честь одноименного героя культового советского фильма в «Бой идут одни старики».

«Яркий образ, созданными авторами этой кинокартины, очень правдив. Гражданская авиация – это не только пилоты, но и технический персонал. Да, они остаются в тени, но их работа очень важна, это серьезный и кропотливый труд», – говорит Каленов. За его спиной техники ловкими движениями снимают с борта часть обшивки, открывая сплетение проводов, к которому неподготовленному человеку и прикоснуться страшно.

Инженера технического обслуживания авиационной техники Егора Жигарева, впрочем, «внутренности» санитарного вертолета не пугают. Ежедневная проверка радиоэлектронного оборудования – его прямая обязанность и личная ответственность.

«Предполетная подготовка проводится перед каждым вылетом, ее проводят два инженера: специалист по радиоэлектронному оборудованию и специалист по планеру», – объясняет Жигарев, ловко пробираясь под хвостом вертолета. «Я проверяю связь, индикацию, локацию – все, что непосредственно связано с источником тока. Напарник отвечает за состояние двигателя, фюзеляжа, узлов и агрегатов, не имеющих отношения к электронике».

В 2018 году воздушному флоту России исполняется 85 лет. Московскому авиационному центру стукнуло меньше – только 15, но на его счету уже сотни потушенных пожаров и спасенных жизней. Каково огнеборцам работать в условиях меняющегося мегаполиса и как безопасно посадить вертолет ночью, «летающие» спасатели рассказали «РИА Недвижимость».

Системные ошибки, отмечает Жигарев, в работе вертолетов МАЦ недопустимы – воздушные суда вылетают на пожары, ДТП и медицинские вызовы по Москве и области. От качества их обслуживания зависит не только техническое состояние авиапарка, но и человеческие жизни. Если в ходе предполетной подготовки инженеры выявляют незначительное повреждение, его устраняют в течение 15 минут.

«В случае необходимости серьезного вмешательства на заявку вылетает второй борт, резервный, а первый отправляется на глобальный ремонт. После каждого полета мы выслушиваем замечания летчиков, если такие есть, жалобы, принимаем все во внимание», – говорит Жигарев.

Дополнительную ответственность на работу инженеров накладывают и нововведения в работе МАЦ – с 2018 года санитарные вертолеты центра приступили к регулярным ночным дежурствам. Для посадки после захода солнца в Москве уже оборудовано шесть освещенных площадок при больницах, еще шесть – в ТиНАО, а санитарные экипажи спасли жизни более 70 москвичей в ночное время.

Грелка для вертолета

Параллельно с медицинским вертолетом на северной стоянке «Остафьево» к вылету готовят еще один борт – пожарный Ка-32А. На продуваемой ветром открытой площадке от холода не ежится только вертолет, его кабину обогревают с помощью специального передвижного устройства, которое через рукава подает разогретый до 60-70 градусов воздух.

Сушка вертолета, объясняет инженер по обслуживанию планера и двигателя Николай Сушков, необходимая в зимнее время процедура. Без нее, как и без заправки воздушного судна, не обходится ни одна предполетная подготовка.

«Зимой возможно обледенение кабины, вот как сегодня – идет снег, образуется наледь, а с ней категорически запрещено летать. В холодное время года за вертолетами особый контроль, есть своя погодная специфика», – объясняет Сушков.

С вертолетами инженер работает уже 11 лет, самостоятельно летал на бортах морского флота на Дальнем Востоке, затем служил бортовым техником. Несмотря на технический прогресс и всеобщую компьютеризацию, без человека во время предполетной подготовки не обойтись – грамотно оценить состояние вертолета способен только специалист.

«Мы все делаем максимально быстро, все действия отработаны до автоматизма. Во время обогрева параллельно проверяем электрооборудование с помощью аэродромного источника питания, после этого заправляем топливо», – рассказывает Сушков.

Подготовка борта для инженера не обходится и без еще одного небольшого ритуала. После всех процедур Сушков обязательно по-отечески гладит выпускаемый на задание вертолет по носу, как наездник верного скакуна, и мысленно желает ему благополучного вылета.

Чистая полоса

Маленькие суеверия есть не только у инженеров, но и у пилотов. Например, командир авиационного звена Артур Шелешков, летающий на самом большом вертолете в мире МИ-26, обязательно здоровается со своим воздушным любимцем.

«Когда много летаешь, воспринимаешь вертолет не только как машину, а как своего друга – только так и не иначе», – с улыбкой говорит Шелешков, поднимаясь по трапу на борт.

«Тем более МИ-26 всегда участвует в самых масштабных и опасных операциях, связанных с городскими происшествиями».

Так, вспоминает Шелешков, вертолет был незаменимым помощником департамента гражданской обороны столицы во время торфяных пожаров в 2010 году. Он же принимал участие в тушении Москвы-Сити в 2012 году. Операция стала уникальной в практике московских пожарных: пилоты работали на высоте до 300 метров в ночное время и уже с первого пролива сумели погасить очаг возгорания, сбросив с МИ-26 15 тонн воды.

«Большой мегаполис – всегда зона повышенного риска, здесь огромное количество людей, плотная застройка. В Москве необходимо работать по-настоящему ювелирно. Сейчас медицинским экипажам МАЦ стало немного легче – между домами постепенно пропадают воздушные кабели, растяжки, реклама, улучшилась видимость», – рассказывает Шелешков.

В зимнее время МИ-26 нечасто поднимается в воздух, но техперсонал «Остафьево» тщательно следит за его рабочим состоянием и готовит к теплому сезону. Не меньше внимания уделяют и территории самого аэродрома: здесь работает автоколонна более чем из 60 единиц специальной техники, которая ежедневно очищает снег и наледь со взлетных полос и вертолетных площадок.

По словам заместителя директора МАЦ по организации летной работы Олега Катальшева, слаженная работа технического персонала и пилотов – гарантия безопасности населения Москвы в случае происшествий, где без вертолетов не обойтись.

«В большом городе все должно быть на высшем уровне, включая состояние техники и подготовку пилотов. Мы проделали и продолжаем делать большую работу и готовы прийти на помощь круглые сутки», – заключает Катальшев.

<https://ria.ru/20190212/1550722750.html>

ИНТЕРФАКС; 2019.02.12; «АЭРОФЛОТ» ОТМЕНЯЕТ В СРЕДУ БОЛЕЕ 70 РЕЙСОВ, ССЫЛАЕТСЯ НА ПОГОДУ

«Аэрофлот» (МОЕХ: AFLT) отменяет в среду, 13 февраля, 76 рейсов из московского аэропорта «Шереметьево» и обратно, сообщается на сайте перевозчика.

Отменяются как внутренние, так и международные рейсы. Также «Аэрофлот» изменит время отправления 24 рейсов из/в Москву.

Решение принято «в связи с прогнозом неблагоприятных метеоусловий в аэропорту «Шереметьево», указывает перевозчик.

«Оповещение пассажиров проводится через центр информации и бронирования. Прибывшие на регистрацию будут обеспечены всем необходимым в соответствии с Федеральными авиационными правилами и стандартами «Аэрофлота», – говорится в сообщении.

Как сообщалось, 26 и 27 января «Аэрофлот», также ссылаясь на погоду, отменил более 130 вылетов из/в «Шереметьево».

На ту же тему:

<https://tass.ru/ekonomika/6106911>

ИНТЕРФАКС; 2019.02.12; ПРОКУРАТУРА ПРОВЕРИТ, КАК СОБЛЮДАЮТСЯ ПРАВА ПассажиРОВ В УСЛОВИЯХ МАССОВОЙ ОТМЕНЫ И ЗАДЕРЖКИ РЕЙСОВ «АЭРОФЛОТА» В ШЕРЕМЕТЬЕВО

Московская межрегиональная транспортная прокуратура (ММТП) организовала проверки в связи с сообщением «Аэрофлота» (МОЕХ: AFLT) о массовой отмене и задержке авиарейсов, сообщили в пресс-службе ведомства.

Ранее во вторник авиакомпания сообщила, что 13 февраля 2019 года в московском аэропорту Шереметьево будут отменены и задержаны около 100 авиарейсов по причине неблагоприятных погодных условий.

«В настоящее время Московская прокуратура по надзору за исполнением законов на воздушном и водном транспорте проводит проверку по установлению причин задержек и отмены рейсов, соблюдения при этом прав пассажиров и предоставления им соответствующих услуг при ожидании рейсов», – говорится в сообщении.

Отмечается, что «в случае выявления нарушений будут приняты меры прокурорского реагирования».

В ММТП пояснили, что в связи с сообщением ПАО «Аэрофлот – Российские авиалинии» о массовой отмене авиарейсов контролирует соблюдение прав пассажиров (потребителей).

ИНТЕРФАКС; 2019.02.12; АЭРОПОРТ БАРНАУЛА САМ ОПЛАТИТ ЛЕЧЕНИЕ И ПЕРЕЛЕТ ПОСТРАДАВШИМ ПРИ ПАДЕНИИ С ТРАПА

АО «Авиапредприятие «Алтай» (управляет аэропортом Барнаула, входит в холдинг «Новпорт») планирует самостоятельно возместить ущерб пассажирам, которые при посадке в самолет пострадали из-за обрушения верхней площадки автотрапа, сообщили «Интерфаксу» в пресс-службе авиапредприятия.

«У нас застрахованы только особо опасные объекты, связанные, к примеру, с ГСМ. Перрон не входит в зону страхования», – сказал «Интерфаксу» представитель авиапредприятия. По его словам, управляющая компания аэропорта планирует оплатить пострадавшим пассажирам лечение и «неиспользованный участок полета».

Как сообщалось ранее, 12 февраля при посадке пассажиров рейса N652 Барнаул-Москва на борт воздушного судна А320 авиакомпании «Уральские авиалинии» произошло обрушение верхней площадки автотрапа. По данным транспортной прокуратуры, в результате инцидента 6 человек при падении получили повреждения, из них четверо были госпитализированы в городскую больницу N1 Барнаула. Остальные пассажиры отправлены к месту назначения.

«Была ли страховка от несчастных случаев у самих (пострадавших – ИФ) пассажиров, мы не в курсе», – сообщил «Интерфаксу» первый замгендиректора авиапредприятия «Алтай» Виктор Пацар, отметив, что пассажиров «страхует авиакомпания, когда они непосредственно находятся в самолете».

Эту информацию «Интерфаксу» подтвердил и президент – председатель правления Российской национальной перестраховочной компании (РНПК) Николай Галушин.

«Происшествие не связано с самолетом и перевозкой. Соответственно, отвечать должен аэропорт. У многих аэропортов – «Шереметьево», «Внуково», «Домодедово», «Пулково», аэропортов, входящих в группу «Аэропорты Регионов», аэропортов «Базэл Аэро» – имеются действующие договоры страхования ответственности перед третьими лицами. Основным риском, безусловно, рассматривается риск, связанный с повреждением воздушных судов. Но и на граждан покрытие распространяется», – отметил глава РНПК.

В среду представители авиапредприятия «Алтай» планируют навестить остающихся в больнице пострадавших, если получат на то разрешение Минздрава Алтайского края.

«На данный момент в больнице остаются два взрослых пассажира, один из которых с переломами», – сказали в пресс-службе.

Между тем, **Минтранс** Алтайского края сообщил о пяти пострадавших, в том числе трех госпитализированных.

Отмечалось также, что сломавшийся трап проходил проверку согласно регламенту в октябре 2018 года – и замечаний тогда выявлено не было.

В пресс-службе «Уральских авиалиний» «Интерфаксу» ранее уточняли, что трап принадлежит аэропорту и обслуживается им, авиакомпания не имеет отношения к данному инциденту.

«По предварительным данным, причиной падения стало нарушение конструкции площадки самоходного трапа. В аэропорту Барнаула проводится расследование для установления обстоятельств происшествия», – отметили в пресс-службе авиакомпании.

Аэропорт Барнаула им. Г.С.Титова располагает взлетно-посадочной полосой класса «В».

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

На ту же тему:

<https://tass.ru/obschestvo/6102472>

<https://www.rbc.ru/rbcfreenews/5c627fe29a7947cd44e0724b>

<https://www.kommersant.ru/doc/3881851?query=минтранс>

<https://rg.ru/2019/02/12/reg-sibfo/pri-obrushenii-trapa-v-barnaulskom-aeroportu-postradali-shest-passazhirov.html>