



Ежедневный мониторинг СМИ

18 ФЕВРАЛЯ 2019

ПУБЛИКАЦИИ

ИЗВЕСТИЯ; АЛЕКСАНДР ВОЛОБУЕВ; 2019.02.18; ДОЕХАТЬ ДО ЧАСТНИКА: ВЛАСТЬ ИЩЕТ ИНВЕСТОРОВ В КРУПНЫЕ ИНФРАСТРУКТУРНЫЕ ПРОЕКТЫ; СРЕДСТВА ИЗ БЮДЖЕТА ВЫДЕЛЯТ С ОРИЕНТИРОМ НА ИНТЕРЕС ЧАСТНОГО БИЗНЕСА

Государство намерено финансировать крупные инфраструктурные проекты, ориентируясь на интерес к ним частных инвесторов. С учетом этого принципа будут вносить изменения в комплексный план развития транспортной инфраструктуры до 2024 года и выделять средства из казны, заявил глава **Минтранса** Евгений **Дитрих** на Российском инвестиционном форуме (РИФ-2019) в Сочи. На частные средства уже строятся автомобильные и железные дороги. Однако необходимы механизмы, позволяющие заинтересовать бизнес в долгосрочных проектах, а также ускорить взаимодействие органов власти и инвесторов.

Комплексный план модернизации магистральной инфраструктуры в России будет пересматриваться с учетом интереса бизнеса к отдельным проектам. Об этом заявил глава **Минтранса** Евгений **Дитрих**, выступая на площадке РИФ-2019.

- Одним из важных критериев отбора для включения новых проектов в комплексный план и прохождения процедуры ранжирования будет привлечение частных, заемных инвестиций в их реализацию, – подчеркнул Евгений **Дитрих** на сессии «Транспорт России».

Министр уточнил, что на развитие магистральной транспортной инфраструктуры направят четверть всех средств, которые предусмотрены в рамках исполнения нацпроектов. Размер финансирования до 2024 года составит примерно 6,35 трлн рублей: 3 трлн рублей – из казны, 3,3 трлн рублей – частные инвестиции, около 59 млрд – региональные бюджеты.

То есть в значительной мере успешность инфраструктурного развития будет зависеть от частных денег, условий их привлечения в масштабные стройки: автомобильные и железные дороги, авиационную инфраструктуру, морские и речные порты.

В рамках стратегического плана модернизации утверждены девять приоритетных направлений, включая транспортный коридор Европа – Западный Китай, Северный морской путь, высокоскоростные железные дороги (ВСМ), развитие морских портов.

При отборе конкретных проектов в магистральный план применяется методика ранжирования.

- Какие-то из проектов, ранее запланированные на 2020–2022 годы, будут из этого списка выбывать, какие-то проекты, которые сегодня «в подвале», будут в плане появляться. Это работа, которая будет проводиться постоянно, – отметил Евгений **Дитрих**.

Премьер-министр Дмитрий Медведев заявлял на РИФ, что общий объем инвестиционных заявок для участия в реализации национальных проектов (в разных сферах) уже составил 12 трлн рублей.

Вложились в дороги

Государственно-частное партнерство (ГЧП) активно развивается при модернизации дорожной инфраструктуры. В России 53 тыс. км дорог федерального значения, включая платные трассы. Наиболее знаковыми ГЧП-проектами можно считать «Западный

скоростной диаметр» в Санкт-Петербурге, амбициозный проект Центральной кольцевой автодороги (ЦКАД), трасса М-11 Москва–Петербург, транспортный обход города Одинцово и новые участки трасс М-3 и М-4.

Доля федеральных трасс в нормативном состоянии, по данным **Минтранса** на 1 января 2019 года, составляет 82,7%. Региональных дорог, соответствующих нормативам, меньше – порядка 43%. В 2019 году на ремонт и содержание федеральных трасс направят более 320 млрд рублей.

- В результате реализации нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» количество региональной и межмуниципальной дорожной сети, соответствующей нормативным требованиям, будет доведено до 50,9%. В городских агломерациях этот показатель составит 85%, – сказали «Известиям» в пресс-службе **Минтранса**.

Снизить расходы государства планируется за счет внедрения контрактов жизненного цикла, а также использования передовых технологий и материалов, системы повышения квалификации работников.

На частные рельсы

Крупнейший железнодорожный проект в сфере государственно-частного партнерства – Северный широтный ход. СШХ – железная дорога в ЯНАО протяженностью 686 км. Это стратегический проект, который обеспечит доступ промышленных предприятий Урала и Северо-Западного федерального округа к Северному морскому пути.

СШХ планируется завершить к 2023 году. Прогнозируемая загрузка железнодорожной магистрали может составить 23,9 млн т.

- Новое в программе: мы не всё берем себе на баланс, а привлекаем в рамках концессии средства частных инвесторов. Это серьезный сдвиг по привлечению частного капитала в развитие магистральной инфраструктуры, – сообщил на РИФ первый замгендиректора РЖД Вадим Михайлов.

В проекте строительства СШХ общий объем финансирования составляет 236,7 млрд рублей при вкладе государства в 12,7 млрд рублей – на 1 рубль федеральных средств привлекается 18 рублей инвестиций компаний, реализующих проект, уточнил «Известиям» замгендиректора Института проблем естественных монополий (ИПЕМ) Владимир Савчук.

В 2018 году были заключены первые крупные концессионные ГЧП-соглашения по развитию морских портов и аэропортов. Проект по строительству угольного терминала в порту Лавна (Мурманск) предусматривает инвестиции в 27 млрд рублей до 2038 года. Соглашение подписали **Росморречфлот** и принадлежащая ГТЛК компания «Морской торговый порт Лавна».

Развитие аэропорта Нового Уренгоя и столичного Шереметьево также будет происходить в рамках концессионных соглашений. В частности, в Шереметьево будут реконструированы две взлетные полосы и рулежные дорожки, в развитие аэродромной инфраструктуры вложат 61 млрд рублей.

Добавить перца

Остроту в дискуссии о развитии транспортной инфраструктуры на РИФ-2019 внес глава ВТБ Андрей Костин. Банкир предложил «добавить перца» при обсуждении темы ГЧП. Он обратил внимание, что 53% участников опроса во время пленарной сессии форума усомнились в эффективности деятельности госорганов и их менеджмента.

- Мы обсуждаем горизонт инвестиций в шесть лет – до 2024 года. Строить каждый инфраструктурный проект нужно минимум два-три года, на госсоглашение потребуется еще год-два, – сказал он. – То есть для того, чтобы успеть, нам нужно бросить всё и бежать всё это делать. У нас нет ни одного дня на проволочку. Но механизмов для такой оперативной работы – увязки федерального правительства, регионов, бизнеса – у нас нет.

Директор Института экономики транспорта и транспортной политики ВШЭ Михаил Блинкин сказал «Известиям», что вопрос не в государственных механизмах стимулирования ГЧП, а в возможностях частного капитала.

- При нормальной макроэкономической обстановке в ходе тендеров на строительство участвуют по три-четыре компании, но сейчас мы такого не наблюдаем, – сказал он. – Бизнес не станет вкладывать в проекты с окупаемостью в десятки лет, интересны будут те, которые можно реализовать в обозримом будущем.

По словам Владимира Савчука, сдерживающие факторы привлечения частного финансирования в инфраструктурные проекты – слабая проработка обоснований этих проектов, неполный учет требований инвестбанков к качеству и условиям документации, недостаточные возможности управления рисками для инвесторов.

<https://iz.ru/845850/aleksandr-volobuev/doekhat-do-chastnika-vlast-ishchet-investorov-v-krupnye-infrastrukturnye-proekty>

ЛЕНТА.РУ; 2019.02.17; МЕДВЕДЕВ НАЗВАЛ «НЕВЕРНОЙ ТРАКТОВКОЙ» ПЛАНЫ ЗАБРАТЬ У БИЗНЕСА СВЕРХДОХОДЫ

Премьер-министр России Дмитрий Медведев назвал «неверной трактовкой» сообщения о том, что государство планировало забрать у крупного бизнеса сверхдоходы. Об этом в воскресенье, 17 февраля, сообщает «Интерфакс».

Глава правительства дал интервью программе «Итоги недели» на НТВ. Во время разговора ведущая заметила, что «бизнесу сначала обещали забрать сверхдоходы, потом вовлечь в инвестиционные проекты: государство добавит денег, только инвестируйте».

«Нет, тут никто им не обещал ничего забирать», – отреагировал Медведев.

На слова ведущей о том, что такая возможность обсуждалась, премьер ответил: «Это неверная трактовка».

В августе 2018 года СМИ опубликовали письмо помощника президента Андрея Белоусова. В документе предлагалось изъять сверхдоходы свыше 500 миллиардов рублей у 14 металлургических, химических и нефтехимических компаний и направить средства на реализацию майского указа главы государства. Профильные министерства раскритиковали идею. Позже Белоусов заявил, что бизнес согласен добровольно участвовать в приоритетных для государства инвестпроектах. В октябре **министр транспорта** Евгений **Дитрих** сообщил, что компаниям из «списка Белоусова» подобрали пять транспортных проектов, в которые они смогут инвестировать.

<https://lenta.ru/news/2019/02/17/dohody/>

ТАСС; 2019.02.15; МИНТРАНС ПРЕДСТАВИТ ПРАВИТЕЛЬСТВУ К 1 МАРТА ФИНМОДЕЛЬ СТРОИТЕЛЬСТВА ПОРТА ТАМАНЬ

Минтранс РФ планирует представить правительству к 1 марта финансовую модель строительства сухогрузного морского порта Тамань. Об этом сообщил в интервью ТАСС на Российском инвестиционном форуме **министр транспорта РФ** Евгений **Дитрих**.

«По нашей просьбе курирующий вице-премьер Максим Алексеевич **Акимов** несколько передвинул (первоначальные) сроки: у нас возникла потребность переструктурировать, обновить, актуализировать состав участников этого проекта, – сказал министр. – Кроме того, поменялась физическая конфигурация порта: некоторые участки, которые раньше планировались под застройку, исключены. Это, конечно, тоже повлияло на финансовую модель и на территориальное планирование. Поэтому к 1 марта, как мы и обещали, мы эту картинку выстроим, представим ее в правительство».

По словам **Дитриха**, **Минтранс** ожидает актуальную проектно-сметную документацию по строительству порта в мае 2019 года.

Ранее в интервью РБК вице-премьер **Максим Акимов** сообщал, что **Минтранс** сорвал установленный на 15 января срок по подготовке финансовой модели сухогрузного

морского порта Тамань. Позже представитель **Акимова** уточнил ТАСС, что теперь **Минтранс** должен представить в правительство эти предложения в первом квартале. В конце декабря 2018 года газета РБК сообщала со ссылкой на источник, что «Российские железные дороги» (РЖД) планируют выступить якорным инвестором сухогрузного морского порта Тамань в Краснодарском крае, получив долю в управляющей компании проекта «РМП-Тамань». Предполагается, что «РМП-Тамань» возьмет на себя строительство основной инфраструктуры порта. РЖД тогда не комментировали ситуацию. В 2017 году было решено строить порт Тамань на частные средства. Контроль в «РМП-Тамань» планировали приобрести группа «Сумма» Зиявудина Магомедова и «Транснефть», вместе контролировавшие 50,1% Новороссийского морского торгового порта (НМТП). Однако в марте 2018 года Магомедов был арестован по обвинению в организации преступного сообщества, а в октябре он продал «Транснефти» долю в НМТП.

<http://tass.ru/ekonomika/6121811>

ТАСС; 2019.02.15; МИНТРАНС НАДЕЕТСЯ НА РОСТ ДОЛИ РЕГИОНАЛЬНЫХ РЕЙСОВ В 2019 ГОДУ ДО 39%

Минтранс рассчитывает, что доля региональных рейсов в обход Москвы к концу 2019 года увеличится до 39%, а в 2020 году – до 42%. Об этом в интервью ТАСС в рамках Российского инвестиционного форума рассказал **министр транспорта РФ Евгений Дитрих**.

«Рассчитываем, что в 2019 году увеличим показатель региональных рейсов в обход Москвы до 39%, в 2020-м – до 42%», – сказал он.

По его словам, достичь этих показателей планируется за счет развития системы региональных аэропортов, стимулирования программы субсидирования авиарейсов, с 2020 года – мер поддержки по лизинговым ставкам на поставки российских самолетов.

<http://tass.ru/ekonomika/6121807>

ТАСС; МАРИЯ АМИРДЖАНЫН; 2019.02.15; ДИТРИХ: НЕДОСТАТКА ИНВЕСТОРОВ В НАЦПРОЕКТЫ МЫ НЕ ИСПЫТЫВАЕМ

Выполнение Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры до 2024 года и национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» – приоритетные задачи **Минтранса**. О том, как планируется выполнить эти задачи, кто станет инвестором части проектов, в интервью ТАСС в рамках Российского инвестиционного форума в Сочи рассказал **министр транспорта РФ Евгений Дитрих**.

– Евгений Иванович, давайте начнем с самой нашей главной сейчас задачи – реализации Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры и национальных проектов. Есть ли уверенность, что все транспортные проекты будут выполнены в срок, какие задачи кажутся вам наиболее важными и какие у нас приоритеты и цели в 2019 году?

– И для комплексного плана, и для национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» (БКАД) очень важно правильно начать работу.

Мы сейчас находимся в той стадии, когда все необходимые для реализации наших планов решения приняты. Теперь, что называется – делать, делать и делать

Сейчас важно, чтобы понимание о последовательности дальнейших действий (по реализации нацпроектов – прим. ТАСС) появилось у каждого губернатора, который участвует в реализации проектов, у каждого руководителя федерального проекта, исполнителя, чтобы каждый ответственный за выполнение нацпроектов человек понимал последовательность своих шагов, всю цепочку действий на весь 2019 год. Сейчас очень

важно не потерять момент, важно начать все объекты, по которым нужно разворачивать работы в этом году, начать как можно скорее.

– И главная задача – побыстрее закончить подготовительную работу и собственно приступить к реализации?

– Быстрее закончить подготовительную работу, торги по выбору подрядчиков, заключить с ними госконтракты, выйти на площадку и приступить к работам. Этот год будет очень важным и с той точки зрения, что мы должны показать свое умение работать, и что проектный метод, который мы активно использовали в прошлом и сейчас начинаем обкатывать на национальном проекте, действительно работает.

– Вы в рамках форума высказали интересную мысль: согласно системе ранжирования в комплексный план будут приоритетно включаться те проекты, у которых есть инвестор. У какой части проектов уже есть инвестор?

– Для каждой отрасли по-своему. Например, в портовой отрасли традиционно изначально все усилия государства и бизнеса синхронизируются на основании деклараций, которые частный инвестор подает в желании развивать те или иные портовые мощности. В дорожной отрасли – мы планировали государственно-частное партнерство заранее, примерно себе представляли, в какой конфигурации оно может быть.

В частности, автомобильная дорога Москва – Казань, которую мы должны построить, предполагает часть бюджетного финансирования, часть привлеченного, часть инвестиционного. Собственные средства и привлеченные в него вкладывает инвестор. Там эти соотношения есть, финансовая модель посчитана. Вопрос выбора инвестора – это традиционный конкурс.

Часть объектов включена в план без какого-либо частного финансирования. Это, как правило, государственные контракты на строительство, ремонт дорог, взлетно-посадочных полос в тех или иных терминалах. Но там тоже возможно привлечение частных инвесторов, например, коллеги по воронежскому аэропорту сейчас ведут активную работу. Они не попали в силу ранжирования в комплексный план, но у них есть серьезные планы по развитию. Эти планы требуют развития федеральной инфраструктуры, взлетно-посадочной полосы и других федеральных объектов. По аналогии с Шереметьево, где заключено концессионное соглашение, можно так же подойти и к аэропорту Волгограда – заключить концессионное соглашение. Это даст источник финансирования для развития федеральной инфраструктуры.

– Инвестор может быть только российским или иностранным тоже?

– Любым. Вчера на транспортной сессии форума участвовал и ВТБ как российский банк, и РФПИ, который традиционно вкладывается в проекты совместно с иностранными инвесторами. Сейчас по ряду проектов у нас есть, вы знаете, работа с турецкими строительными компаниями, которые выступают, помимо прочего, еще и инвесторами в ряде наших проектов. Более того, наши предварительные переговоры с ними выявили их интерес и к объектам комплексного плана. Они и на будущее говорят о том, что готовы вкладывать собственные деньги. Поработали здесь, у нас, понимают наши условия и порядки, они их устраивают – готовы вкладывать средства. Что касается инвесторов – недостатка в них мы не испытываем.

– Немного отойдем от темы комплексного плана. Недавно вице-премьер **Максим Акимов** сообщил, что **Минтранс** не представил в срок предложения по финмодели строительства порта Тамань. Когда вы готовы их внести?

– По нашей просьбе курирующий вице-премьер Максим Алексеевич **Акимов** несколько передвинул эти сроки: у нас возникла потребность переструктурировать, обновить, актуализировать состав участников этого проекта. Там есть набор якорных инвесторов, которые создают инфраструктуру. Некоторые из тех, с кем раньше велись переговоры и они подтверждали участие в создании терминалов, сейчас сказали, что

заинтересованность отпала и они уходят в другие порты и там инвестируют. Появились свободные места. Теперь мы должны, конечно, несколько поменять модель.

Кроме того, поменялась физическая конфигурация порта: некоторые участки, которые раньше планировались под застройку, исключены. Это, конечно, тоже повлияло на финансовую модель и на территориальное планирование. Поэтому к 1 марта, как мы и обещали, мы эту картинку выстроим, представим ее в правительство.

– Есть уже полная оценка проекта?

– Она требует уточнения. Проект, в общем, достаточно старый. Сейчас компания «РМП-Тамань» на основе контракта с Ространсmodernизацией, подведомственным **Минтранс**у учреждением, проводит актуализацию проектно-сметной документации по этому порту. Сроки, которые они в связи с этим нам обозначают, – май 2019 года.

Мы ожидаем, что срыва срока этого контракта не будет и под инвесторов мы получим в мае проектную конфигурацию, под причальные стенки. С учетом того, что два участка, входившие ранее в состав порта, исключены, чтобы сохранить те же площади и экономическую эффективность, придется вкладываться в дополнительные намывные территории.

– Накануне на пленарном заседании форума премьер-министр Дмитрий Медведев сказал, что строители высокоскоростных ж/д магистралей могут получить некие налоговые льготы. О каких именно льготах идет речь?

– Мы очень благодарны за внимание, которое руководство страны уделяет этому несомненно важному и значимому проекту. На встречах с губернаторами, которые состоялись у меня на полях форума, и на пленарной дискуссии, и на собственно нашей сессии по транспорту вопрос строительства высокоскоростных магистралей поднимался достаточно часто.

Нам необходимо сейчас обосновать операционную эффективность проекта ВСМ Москва – Нижний Новгород, возможно, в последующем как составляющей трассы ВСМ Москва – Казань, и в целом большой трассы Евразия для обеспечения сообщения с Китаем

Уже этот участок до Нижнего Новгорода показывает операционную эффективность, и мы надеемся представить его на суд руководства страны в самое ближайшее время.

Сейчас по поручению председателя правительства мы вместе с Минфином прорабатываем дополнительные налоговые льготы, которые может получить проект. Они, конечно, добавят операционной эффективности проекту, ускорят сроки его окупаемости. В том числе РЖД как одному из инвесторов налоговые льготы позволят быстрее окупить свои инвестиции и быстрее продолжить, если будет принято решение о начале этого грандиозного проекта, строительство ВСМ и дальше.

– А в какой срок вы планируете проработать вопрос предоставления налоговых льгот?

– Поручения у нас по этому поводу были, сроки установлены – это март, возможно, апрель.

– Возвращаясь к теме комплексного плана и конкретно – увеличения к 2024 году доли региональных авиаперевозок до более чем 50%, минуя Москву, какие цели на 2019-2020 годы? Как вырастет этот показатель?

– Рассчитываем, что в 2019 году увеличим показатель региональных рейсов в обход Москвы до 39%, в 2020-м – до 42%.

– За счет чего планируете достичь этих показателей?

– В этом году мы начинаем реконструкцию ряда региональных аэропортов.

Мы планировали в этом году окончательно закончить и ввести в строй ряд региональных аэродромов. Например, аэродром в Улан-Удэ

При этом самое главное, что должно стимулировать рост региональных авиаперевозок, – это наши проекты по субсидированию. В первую очередь это дальнемагистральные рейсы на Дальний Восток, а также перелеты в Крым и Калининград. На них приходится существенная доля субсидий, и она будет увеличена.

Кроме того, уже в 2020 году должны заработать меры поддержки лизинговых ставок для поставки российских воздушных судов. Вчера на круглом столе ряд иностранных авиакомпаний предлагали посмотреть дополнительные условия по облегчению входа на рынок и еще раз оценить потребности в воздушных судах, которые они могли бы поставить в дополнение к нашим мощностям. Мы тоже на эти вопросы внимательно посмотрим.

<http://tass.ru/opinions/interviews/6121212>

ТАСС; 2019.02.15; СБОРНАЯ ПРАВИТЕЛЬСТВА РФ ПОБЕДИЛА В ХОККЕЙНОМ МАТЧЕ В РАМКАХ РОССИЙСКОГО ИНВЕСТФОРУМА

Политики и бизнесмены, участвующие в Российском инвестиционном форуме, сыграли в гала-матче по хоккею на Красной поляне в пятницу. Победителем стала сборная правительства России, сообщила пресс-служба президента Татарстана Рустама Минниханова, который был капитаном команды.

Сборная правительства РФ играла под названием «Феникс», сборная бизнесменов – под названием «РИФ». Капитаном команды «Феникс» стал Минниханов, капитаном команды «РИФ» – заместитель председателя правления ПАО «Газпром» Александр Медведев. За «Феникс» играли **министр транспорта России Евгений Дитрих**, министр РФ по развитию Дальнего Востока Александр Козлов, заместитель министра цифрового развития, связи и массовых коммуникаций РФ Алексей Соколов и др.

«Победителем гала-матча стала команда «Феникс», выигравшая со счетом 7:4. Капитан команды Рустам Минниханов, выступавший под традиционным номером «99», оформил дубль. Первая пятерка «Феникса», которую участники прозвали «татарской», стала самой результативной во время матча», – информирует пресс-служба президента Татарстана.

Российский инвестиционный форум проходит в Сочи 14-15 февраля. Главная тема форума в этом году – реализация национальных проектов. Организатор – фонд «Росконгресс». ТАСС – генеральный информационный партнер и фотохост-агентство форума.

<http://tass.ru/sport/6121614>

На ту же тему:

<https://www.business-gazeta.ru/news/413564>

<https://www.ntv.ru/novosti/2156003/>

КОММЕРСАНТ; ИВАН БУРАНОВ; 2019.02.18; У «ПОМОЩНИКА МОСКВЫ» ПРОБЛЕМЫ С ЗАКОНОМ; МЭРИЯ ПРОСИТ МВД ДОРАБОТАТЬ ЗАКОНОПРОЕКТ ОБ ИСПОЛЬЗОВАНИИ СМАРТФОНОВ ДЛЯ ОТЛОВА НАРУШИТЕЛЕЙ

Столичные власти, как выяснил “Ъ”, пытаются изменить законопроект о мобильном приложении для фиксации нарушений ПДД с помощью смартфонов. Текущая его редакция фактически парализует работу московской программы «Помощник Москвы», следует из письма в МВД, написанного вице-мэром столицы Максимом Ликсутовым. Приложение, работающее с 2015 года, уже позволило оштрафовать более 800 тыс. нарушителей. В зоне риска может оказаться и мобильное приложение «Народный инспектор», действующее в Татарстане. В МВД, по сведениям “Ъ”, пообещали «принять во внимание» просьбы столичных властей, в Госдуме к ним отнеслись скептически.

Предложения о доработке изменений к КоАП вице-мэр Москвы Максим Ликсутов направил в МВД, **Минтранс** и Минкомсвязь (“Ъ” удалось ознакомиться с содержанием письма). Законопроект, напомним, разработан МВД несколько лет назад и в начале февраля 2019 года принят Госдумой в первом чтении. Предполагается, что МВД и Минкомсвязь за 2,7 млрд руб. разработают специальный софт, чтобы пользователи портала госуслуг (их сейчас более 65 млн) могли скачать приложение и фиксировать нарушения ПДД на видео. Материалы будут пересылаться в ГИБДД для анализа и

вынесения штрафных постановлений. Штраф будет оформляться без вызова нарушителя и составления протокола, как это уже происходит при работе стационарных камер.

В двух регионах подобные приложения, но с ограниченным функционалом работают уже несколько лет. В Татарстане с 2014 года доступна программа «Народный инспектор» (иногда будущее федеральное приложение называют так же, но официального названия оно еще не имеет): можно фотографировать машины на тротуаре и на газоне, снимать видео, как транспорт не уступает дорогу пешеходам; многие автовладельцы уже получают штрафы. В Москве с 2015 года доступен «Помощник Москвы» – с его помощью фотографируют, как правило, нарушения, связанные со стоянкой машин, включая неоплату парковки. За три года с помощью «Помощника» вынесено более 800 тыс. штрафов, только в 2018 году – на общую сумму почти 1 млрд руб. Практика использования этой программы вызывает неоднозначную реакцию со стороны жителей: мэрия применяет систему поощрения и рейтингов для охотников за нарушителями, которые получают за успешную работу баллы, конвертируя их в покупки (чехлы для смартфонов, рюкзаки, футболки) или пополняя счет парковки. В МВД работу приложений называют апробацией.

Текущая редакция законопроекта фактически сделает работу «Помощника Москвы» невозможной, следует из текста письма Максима Ликсутова. Во-первых, список нарушений, которые можно будет фиксировать на камеру, сейчас состоит из прописанных в КоАП РФ (проезд на красный свет, нарушение правил маневрирования и т. д.), а стоянка на газоне и неоплаченная парковка – это нарушения КоАП Москвы. Еще одна проблема, пишет господин Ликсутов, в том, что будущее приложение «Народный инспектор» будет доступно только для пользователей федерального портала gosuslugi.ru, в то время как «Помощник Москвы» работает с московским порталом mos.ru. Кроме того, нужно добавить в законопроект возможность фотосъемки нарушения (в текущей его редакции речь идет только о видео), считает Максим Ликсутов. Избыточной чиновник называет норму, согласно которой «Помощник Москвы» и «Народный инспектор» должны будут соответствовать единым требованиям, которые установит правительство России. В конце письма господин Ликсутов отмечает, что правительство Москвы получает запросы из других регионов «с просьбой рассмотреть» возможность внедрения «Помощника Москвы» на их территории.

Судьба предложенных столичных властей пока непонятна. Власти Татарстана, в отличие от Москвы, законопроект в текущей редакции поддерживают: соответствующий отзыв Госсовета Республики Татарстан размещен на сайте Госдумы. В ноябре 2018 года вице-премьер **Максим Акимов** поручил МВД разработать поправки к законопроекту о мобильном приложении с учетом «предложений и опыта Москвы» по применению «Помощника Москвы». В МВД пообещали (у “Ъ” есть соответствующий ответ из полиции в правительство) «принять во внимание» идеи столичных властей при доработке законопроекта ко второму чтению.

Какие-либо предложения по доработке законопроекта могут быть рассмотрены лишь «в установленном порядке», заявил “Ъ” первый зампред комитета Госдумы по госстроительству Вячеслав Лысаков: Мосгордума может внести свои предложения в Госдуму в виде законопроекта, либо это сделает один из депутатов, представляющих Москву в Госдуме (всего их 24). При этом депутат считает, что региональные приложения после запуска единого федерального должны прекратить свое существование. «Москва и Татарстан сейчас работают вне правового поля, поскольку необходимые для их работы изменения к КоАП только нами разрабатываются», - отмечает он. Судебная практика на этот счет противоречивая: в Татарстане ряд автомобилистов полученные с помощью «Народного инспектора» штрафы сумели оспорить в судах, доказав, что смартфон нельзя приравнивать к автоматической камере, но массовыми такие обращения не стали. В

Москве же предпринято 20 безуспешных попыток оспорить штрафы, вынесенные с помощью «Помощника Москвы».

<https://www.kommersant.ru/doc/3888322?query=минтранс>

КОММЕРСАНТ; НАДЕЖДА КРАСНУШКИНА; 2019.02.15; ЧИНОВНИКОВ НАУЧАТ ЦИФРОВОЙ ТРАНСФОРМАЦИИ

Центр подготовки руководителей цифровой трансформации создан на базе Высшей школы государственного управления (ВШГУ) РАНХиГС. Инициатором создания центра, который будет готовить чиновников-цифровизаторов (Chief Digital Transformation Officer, CDTO) выступило Минкомсвязи.

Программа повышения квалификации для государственных и муниципальных служащих, ответственных за цифровое развитие и преобразование в рамках нацпроекта «Цифровая экономика», охватывает data science и госуправление. Помимо непосредственного обучения и разработки образовательных программ центр займется также подготовкой и публикацией аналитических и методических материалов. Привлекать к процессу планируется специалистов по цифровой трансформации и работе с данными из АНО «Цифровая экономика», Сбербанка, Центра перспективных управленческих решений, Центра стратегических разработок, Gartner, BSG, «Сибура» и Газпромбанка. В 2018 году переобучение по программе ВШГУ прошли 273 чиновника.

Напомним, по инициативе Минкомсвязи и вице-премьера **Максима Акимова**, курирующего цифровой нацпроект, «агенты цифровых изменений» в статусе замминистра должны появиться в восьми ключевых министерствах (включая Минстрой, Минобрнауки, Минздрав, Минэнерго и **Минтранс**), собственный цифровой заместитель должен появиться и у каждого губернатора. Предполагается также, что собственные стратегии цифровой трансформации и курирующий их руководитель появятся в госкорпорациях – соответствующий пилотный проект инициировало Минэкономки.

<https://www.kommersant.ru/doc/3886796>

КОММЕРСАНТ; GERMAN КОСТРИНСКИЙ; 2019.02.18; АВИАЦИОННЫЕ ВЫБРОСЫ НЕКОМУ ПРИНЯТЬ; КОМПАНИЯМ НЕКУДА СДАВАТЬ ОТЧЕТЫ ПО CO2

Промедление властей РФ в создании национальной системы мониторинга авиационных выбросов CO2 грозит убытками для авиакомпаний. Уже с этого года российские перевозчики должны начать сбор данных о своих выбросах при зарубежных перелетах для международного регулятора ICAO. Но **Минтранс** не назначил ответственный за это орган и не утвердил порядок аккредитации компаний, которые будут заниматься проверкой отчетов. На рынке опасаются, что промедление российских властей приведет к росту выплат авиаторов и теоретически даже к запрету для них международных полетов с 2027 года.

Российские авиакомпании подготовили план мониторинга выбросов углекислого газа в атмосферу, рассказали источники “Ъ” на рынке. По требованию Международной организации гражданской авиации (ICAO) планы мониторинга в рамках системы сокращения выбросов CORSIA должны быть предоставлены в уполномоченный орган к 28 февраля. Но направить документ некуда: **Минтранс** до сих пор не назначил ответственный за внедрение системы орган. Кроме того, спустя год после начала работы над законопроектом о системе обязательной углеродной отчетности он до сих пор не принят. Также **Минтранс** не определил порядок аккредитации компаний-верификаторов, которые будут вести аудит предоставляемых перевозчиками отчетов. Это обязательное условие для признания документов в ICAO.

Согласно CORSIA, уровень выбросов за 2019–2020 годы будет учитываться ICAO как базовый как по каждой авиакомпании, так и по отрасли в целом. А с 2027 года авиакомпании РФ должны будут заплатить за каждую тонну CO₂-эквивалента сверх этого уровня. Первые отчеты по результатам 2019 года должны поступить в ICAO в начале 2020 года. Если данные от РФ не поступят вовремя, базовый уровень выбросов для российских перевозчиков за 2019 год может быть определен как нулевой. Тогда компаниям придется платить компенсацию за весь вырабатываемый на международных рейсах CO₂. По словам собеседников “Ъ”, вероятность столь жесткого варианта низка, но она существует. Более вероятен вариант, при котором базовый уровень при отсутствии данных будет определен существенно ниже фактического. «В Минтрансе, видимо, еще не поняли, что введение CORSIA – свершившийся факт, и вести дискуссии о целесообразности исполнения новых требований излишне», – говорит один из собеседников “Ъ” на авиационном рынке.

По информации “Ъ”, план мониторинга, в частности, подготовил «Аэрофлот». По словам собеседников “Ъ”, компании, подготовившие такие планы, собираются направить их вместе с сопроводительным письмом в адрес заместителя главы Минтранса Александра Юрчика и главы Росавиации Александра Нерадько. В Минтрансе не прокомментировали ситуацию. В Росавиации говорят, что работа по реализации функций в части внедрения CORSIA ведется. В ICAO не ответили на вопросы “Ъ”.

Объем будущих платежей авиакомпаний за выбросы CO₂ точно неизвестен. Компании должны будут компенсировать свои выбросы, купив лимиты углеродных сокращений на открытом рынке. Он еще не сформирован, но, по оценкам перевозчиков, плата за 1 тонну CO₂-эквивалента будет колебаться в пределах \$25–75. По словам источника “Ъ” в отрасли, в год чартерная компания с парком из десяти самолетов тратит на международных рейсах около 150–200 тыс. тонн авиакеросина. Каждая тонна керосина превращается примерно в 3,16 тонны CO₂. Исходя из текущего объема международных авиаперевозок из РФ, все нынешние выбросы можно оценить примерно в \$0,4–1 млрд в зависимости от цены CO₂. Если международные авиаперевозки будут расти на 4–5% в год, плата за выбросы CO₂ в целом по отрасли будет ежегодно увеличиваться на \$20–40 млн, хотя рост топливной эффективности самолетов может снизить эту цифру.

«Выбросы CO₂ будут расти, сдержать их можно только закупкой новых экономичных двигателей и обновлением парка, что не компенсирует рост выхлопов, но сделает этот скачок более плавным», – говорит собеседник “Ъ” на рынке.

Игнорирование требований ICAO несет существенные риски, организация может наложить штрафы на авиакомпании, говорит гендиректор Центра экологических инвестиций и глава рабочей группы по изменению климата экологического комитета РСПП Михаил Юлкин. В худшем случае ICAO может запретить авиаперевозчикам летать международными рейсами с 2027 года. Источники “Ъ” на рынке отмечают, что ICAO уже запрещало отдельным компаниям, нарушающим общие требования, полеты над ЕС, однако применение таких мер ко всей российской авиаотрасли считают маловероятным.

<https://www.kommersant.ru/doc/3888324>

МОРСКИЕ НОВОСТИ; 2019.02.15; ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР ФГУП «РОСМОРПОРТ» УЧАСТВУЕТ В РАБОТЕ РОССИЙСКОГО ИНВЕСТИЦИОННОГО ФОРУМА

14 февраля 2019 года в Сочи стартовала программа работы Российского инвестиционного форума, который является традиционным мероприятием для презентации инвестиционных возможностей российских регионов и содержательной дискуссии по вопросам регионального развития.

В форуме принимают участие практически все регионы страны и крупнейшие российские компании, что позволяет вести прямой диалог бизнеса и власти.

Ключевым событием первого дня работы форума стало пленарное заседание «Факторы успеха: идеи, кадры, компетенции», в котором принял участие Председатель Правительства России Дмитрий Медведев.

В ходе своего выступления премьер-министр заявил, что рассматривает нацпроекты как инвестиционный инструмент, который позволяет направлять на приоритетные цели ресурсы из разных источников. Реализация нацпроектов требует высокого уровня подготовки управленцев. По мнению главы правительства современный представитель госсектора и бизнеса должен обладать «проектным методом, быть способным создавать работоспособную, эффективную команду на всех уровнях, ускоренно осваивать цифровые технологии».

На полях форума Генеральный директор ФГУП «Росморпорт» Андрей Лаврищев провел деловые встречи с представителями органов власти и бизнес-сообщества, обсудил актуальные вопросы текущей деятельности предприятия, а также перспективы взаимодействия государства и бизнеса.

Важным мероприятием для представителей транспортной отрасли стала сессия «Транспорт России: обеспечение развития магистральной инфраструктуры как основы роста экономики» с участием **Министра транспорта** России Евгения **Дитриха**, руководителей субъектов Федерации, представителей отраслевых предприятий.

Участники дискуссии обсудили текущее состояние и потребности транспортной магистральной инфраструктуры России. В ходе мероприятия представители органов власти и бизнес-сообщества отметили необходимость кардинального ускорения развития транспортной инфраструктуры, а также налаживания коммуникации между центрами экономического роста.

Насыщенная программа инвестиционного форума позволяет не только обсуждать актуальные вопросы социально-экономического развития России, но и достигать важных договоренностей, заключать взаимовыгодные контракты.

15 февраля 2019 года в рамках форума в присутствии Генерального директора ФГУП «Росморпорт» Андрея Лаврищева состоялась церемония подписания Соглашения о сотрудничестве между ООО «Черноморские круизы» и государственной компанией «Абхазское морское пароходство».

Целью Соглашения является организация в 2020 году регулярного круизного сообщения на Черном море между морскими портами России и Республики Абхазия. Подписантами выступили генеральный директор ООО «Черноморские круизы» Виктор Глуховщенко и генеральный директор государственной компании «Абхазское морское пароходство» Даур Ардзинба.

<http://morvesti.ru/detail.php?ID=77186>

EXPERT ONLINE; 2019.02.18; ОПУБЛИКОВАНЫ ОСНОВНЫЕ ВЫВОДЫ РОССИЙСКОГО ИНВЕСТИЦИОННОГО ФОРУМА

Информационно-аналитическая система Фонда «Росконгресс» представила новый продукт – основные выводы по итогам публичных дискуссий Российского инвестиционного форума.

Материал, подготовленный информационным партнером проекта ТАСС, опубликован на официальном сайте Форума. Таким образом, пользователи получили возможность в доступной и лаконичной форме узнать об основных тезисах, выдвинутых докладчиками в ходе Форума.

Дискуссии Российского информационного форума были посвящены трем основным темам: стимулированию развития бизнеса, улучшению качества жизни и совершенствованию управления. Документ содержит описание обсуждаемых тем, актуальные проблемы и пути их решения.

Информационно-аналитическая система «Росконгресс» была впервые представлена на Российском инвестиционном форуме 13 февраля 2018 года. Сегодня интерактивная библиотека знаний включает описание 734 сессий по 153 темам повестки развития страны, обсуждаемым на мероприятиях Фонда «Росконгресс», а также сведения о 3730 спикерах и экспертах.

РЕКЛАМА

Удобная система поиска позволяет быстро найти необходимую информацию и сделать подборку по интересующим направлениям. Для более удобной навигации пользователь может искать по ключевым разделам портала – «Новости», «Мероприятия», «Аналитика», «Участники», «Темы». Лента новостей на портале включает главные события, анонсы деловых и культурно-спортивных программ форумов Фонда «Росконгресс».

Выводы Российского инвестиционного форума – 2018

по результатам публичных дискуссий в рамках программы Форума[1]

Российская экономика стабилизировалась, она стала менее зависимой от внешних шоков и цен на сырье, отметил на Российском инвестиционном форуме в Сочи Председатель Правительства РФ Дмитрий Медведев. Финансовая система устойчива, динамика ВВП вышла в плюс, инфляция низкая и не выходит за установленные рамки, тарифная политика прозрачна и предсказуема, бюджет сбалансирован, начинается накопление средств в суверенном фонде. Теперь задача – обеспечить условия для развития экономики. И в ее решении федеральный центр и регионы должны действовать сообща. Дискуссии на Форуме были посвящены трем важнейшим составляющим этой работы: стимулированию развития бизнеса, улучшению качества жизни и совершенствованию управления.

РАЗВИТИЕ ИНФРАСТРУКТУРЫ

Качество инфраструктуры – не просто ключевое условие для развития российской экономики, но вопрос существования страны, признали участники Форума.

По данным **Минтранса**, рубль, вложенный в транспорт, приносит в экономику 5-6 рублей.

ПРОБЛЕМЫ

Главная проблема для развития инфраструктуры – нехватка средств, как у бизнеса, так и у регионов.

Транспортной отрасли необходимо по меньшей мере 10-15 трлн рублей в течение 5-6 лет, подсчитал **Минтранс**. В 2017 году инвестиции в нее составили 1,8 трлн рублей. Это 2% от валового продукта и свыше 11% от всех инвестиций в экономику.

Регионам не хватает не только транспортной инфраструктуры. Работу бизнеса затрудняет и неразвитость банковской системы в сельской местности, у населения нет доступа к базовым банковским услугам, бизнес не может инкассировать выручку, налоговые поступления снижаются.

РЕШЕНИЯ

Инфраструктуру нужно создавать под конкретных инвесторов либо под конкретные проекты, предлагали участники Форума.

Цель – появление множества экономических центров разного масштаба, точек приложения сил для бизнеса, в том числе среднего и малого.

Увеличить финансирование можно за счет расширения государственно-частного партнерства, вовлечения средств негосударственных пенсионных фондов, страховых компаний, развития механизмов концессии, инфраструктурной ипотеки. Центральным элементом такой ипотеки может стать Фонд развития инфраструктуры.

По оценке ВТБ, фонд сможет сочетать функцию софинансирования проектов и привлечение средств через выпуск облигаций под госгарантии. Такой формат позволит привлечь на 1 рубль государственных денег 8-10 рублей инвестиций.

Источником средств могут стать и инвестиции граждан.

Дмитрий Медведев сообщил, что поручил Минфину проработать вопрос увеличения объема эмиссии ОФЗ для физических лиц в 2018 году до 100 млрд рублей с 30 млрд рублей в 2017-м. Премьер-министр предложил распространить эту практику и на региональный уровень – такой опыт уже есть у 10 регионов и даже одного муниципалитета.

РАЗВИТИЕ ПРОИЗВОДСТВА

Инвестиции в промышленность власти большинства регионов рассматривают как основной источник экономического роста.

По оценкам Strategy Partners Group, строительство машиностроительного завода способно добавить к ВВП региона 10-15% всего за год-два.

Но требования инвесторов растут, отмечали участники Форума. Необходима разработка комплексных стратегий развития регионов, формирование понятных условий для компаний, ведущих бизнес на территории субъекта.

Одно из главных условий успешного развития – поиск регионами своих конкурентных преимуществ, специализация, сошлись во мнении участники Форума.

ПРОБЛЕМЫ

Мешает несогласованность при предоставлении господдержки, что создает ненужную конкуренцию между производствами и регионами.

Проблемы создает и региональный протекционизм: часто власти субъекта ограничивают госзакупки, инвестиционные соглашения, требуя создания в регионе производства полного цикла.

РЕШЕНИЯ

Найти конкурентные преимущества регионам поможет Стратегия пространственного развития страны до 2025 года. Разработку документа планируется завершить в этом году, сообщил Дмитрий Медведев. Стратегия позволит определить экономическую специализацию каждого субъекта РФ, расставить приоритеты в развитии, создать ориентир для властей и бизнеса в принятии решений по инвестициям, решить проблему избыточной конкуренции.

Однако участники Форума отметили, что необходимость официального закрепления специализации регионов нуждается в обсуждении. С одной стороны, нужна поддержка исторически сложившихся производств, с другой – жесткое регулирование может привести также к ограничению развития и конкуренции.

Перспективный механизм – создание кластеров, промышленных и инновационных.

Минпромторг закладывает до 2020 года на создание кластеров 2,6 млрд рублей, на развитие площадок и возмещение затрат – около 9 млрд рублей.

В кластерах, по оценке Минэкономразвития, сейчас сосредоточена значительная часть жизнеспособного инновационного бизнеса, что позволяет оказывать поддержку со стороны институтов развития.

Дмитрий Медведев сообщил об утверждении программы «Фабрика проектного финансирования». На начальном этапе одобрены 6 проектов с общими инвестициями порядка 180 млрд рублей.

В программе Минэкономразвития по повышению производительности труда участвуют 6 регионов, отобраны 84 предприятия, идет работа с 14 предприятиями. Создан Федеральный центр компетенций, запущена IT-платформа, на которой каждое предприятие может комплексно проанализировать свои достижения. Пилотные предприятия могут получить заем от Фонда развития промышленности под 1% на реализацию своих мероприятий.

Внешэкономбанк видит задачу государства в создании рынка фондов прямых инвестиций в инновационные проекты, венчурных фондов.

Представители Минэкономразвития сообщили, что договорились с ЦБ о внесении поправок в законодательство, которые позволят пенсионным фондам инвестировать в инновационные проекты.

Нужно идти по пути создания межотраслевых, межведомственных кластеров, с полным циклом производства, считают участники Форума.

Во второй половине 2018 года Минпромторг намерен предложить единую схему процедур по формированию кластеров, создать общую организационно-управленческую структуру. Это позволит избежать ситуации, когда каждое ведомство создает и поддерживает исключительно собственные кластеры.

Кроме того, предлагается расширить инструментарий по поддержке инновационных кластеров.

Минэкономразвития планирует поддержать формирование научно-технологических центров вокруг крупных исследовательских университетов и научно-исследовательских организаций.

Минпромторг рассматривает возможность распространения механизмов поддержки на частные технопарки.

Госдума формирует проект «Локомотивы роста», в нем планируется выделить 15-20 перспективных направлений, для которых будут проработаны механизмы поддержки.

Кластерный механизм может придать импульс и развитию сельского хозяйства. В качестве примера приводилась программа реновации льняного комплекса: построение в кластере цепочки от выращивания сырья до выпуска продукции высокого передела сделает отрасль прибыльной. Это позволит внести вклад в рост экономики регионов Нечерноземья.

Бороться с протекционизмом предлагается также за счет развития межрегиональной и межгосударственной кооперации.

В рамках ЕАЭС заработал единый Таможенный кодекс. По данным Евразийской экономической комиссии, в странах союза уже более 3 тыс. предприятий промышленности выразили готовность к кооперации. Работает и биржа субконтрактов.

Значительную роль в развитии регионов может сыграть малый и средний бизнес. По данным МЭР, сектор растет примерно на 3% в год, основной вклад вносит микробизнес. Идет работа по расширению и систематизации мер поддержки МСП.

МСП Банк предлагает тиражировать на регионы инструмент инвестиционного лифта, объединяющего усилия РЭЦ, РФПИ и ФРП по поддержке производства и экспорта товаров. В 2017 году финансирование по этому проекту уже составило 21 млрд рублей.

Минэкономразвития сформировало трехуровневую иерархию проектов, в каждом регионе утверждены приоритетные проекты по развитию малого и среднего бизнеса.

«Корпорация «МСП» планирует в 2018 году направить на поддержку стартапов 2,5 млрд рублей.

Минэкономразвития к лету намерено представить новый сервис для предпринимателей – телефонный онлайн-диалоговый помощник с элементами искусственного интеллекта.

РАЗВИТИЕ РЫНКОВ

Особое внимание участники Форума уделили мерам, которые позволят увеличить спрос на отечественную продукцию. В первую очередь, это повышение качества товаров, облегчение доступа на внешние рынки, продвижение российских брендов. Здесь основная роль отводится федеральным ведомствам и институтам развития.

Росстандарт подготовил предложение о создании межведомственной рабочей группы в составе госкомиссии по борьбе с контрафактом, которая будет формулировать политику в этой области.

Роскачество при поддержке Минпромторга и с участием Росстандарта запускает информационный ресурс об имеющихся бизнес-практиках по управлению качеством.

РЭЦ в 2017 году зарегистрировал систему добровольной сертификации «Сделано в России», запустил электронный каталог MadeinRussia.com, через который зарубежные партнеры могут найти контакты любого производителя, связаться с ним напрямую либо через единое окно РЭЦ.

Роскачество предоставляет в РЭЦ информацию о производителях, достойных российского знака качества, чтобы РЭЦ начинал с ними работу по дальнейшему продвижению на рынках.

Также участники Форума говорили о необходимости доработки законодательной базы: создании российских стандартов процесса производства, совершенствовании субсидирования экспортной сертификации и т. д.

Внешэкономбанк предлагает создать фонд «разгона» проектов на зарубежных рынках: помогать компаниям в поисках партнеров.

Бизнес говорил о необходимости координации и продвижения российских товаров и услуг за рубежом, чтобы избежать конкуренции между ними в конкретных странах.

Требуется оказание юридической поддержки бизнесу в сфере защиты им своего бренда, интеллектуальных прав.

Значительно расширить рынок для российского малого и среднего бизнеса может развитие электронной коммерции.

«Почта России», «Магнит» и Группа ВТБ договорились о создании экосистемы электронной коммерции, которая объединит продавцов, покупателей и сервисные компании для реализации и доставки товаров как в России, так и за рубеж. Планируется, что система охватит не менее 80% населения страны.

Еще одним инструментом повышения инвестпривлекательности регионов становятся конгрессы и выставки.

Этот инструмент позволяет регионам продемонстрировать инвесторам и партнерам свои конкурентные преимущества, предложить эксклюзивные идеи. Ключевое условие – качественная проработка проектов, их доступность для международных инвесторов.

В развитии этой сферы большая роль отводится Фонду «Росконгресс» и недавно созданному Национальному конгресс-бюро. В частности, у регионов есть запрос на создание модели событийного или делового туризма.

Требуется принятие закона о конгрессной деятельности.

Туризм, в том числе деловой, может внести значительный вклад в экономику регионов.

Раскрыть потенциал поможет чемпионат мира по футболу – 2018: Ростуризм ожидает около 1,5 млн туристов из-за рубежа.

Регионам и представителям бизнеса важно научиться вместе создавать туристический продукт для разных целевых аудиторий и продвигать его.

Бизнес также может принять участие в финансировании подготовки кадров для этой сферы.

Сами же представители туристической индустрии говорят о необходимости развития транспортной инфраструктуры, льготах при создании новых турпродуктов, применения механизмов ГЧП при строительстве объектов.

РАЗВИТИЕ ЧЕЛОВЕЧЕСКОГО КАПИТАЛА

Главным фактором конкурентоспособности становится человеческий капитал, центром сосредоточения которого являются города.

По оценкам Фонда «Центр стратегических разработок», урбанизация – один из главных драйверов экономического развития страны, а крупные города способны давать 5-7% роста ежегодно.

Перед регионами стоит задача создания привлекательной для жизни среды.

Ключевой тренд – создание «умных городов», которые должны представлять собой комфортную и современную среду.

Развитие человеческого капитала также напрямую зависит от доступности жилья и развития социальной сферы – здравоохранения, образования и т. д.

ПРОБЛЕМЫ

Главные проблемы – нехватка инвестиций в программы регионального и муниципального развития, устаревшая инфраструктура, низкое качество госуправления, дефицит квалифицированных кадров, низкий уровень доходов населения, который препятствует формированию спроса на социальные инновации.

Износ коммунального оборудования на отдельных территориях доходит до 90%, во многих населенных пунктах нет доступа к широкополосному интернету и т. д.

РЕШЕНИЯ

Переход от строительства квадратных метров к созданию комфортной городской среды и жилья. Разработка программ и проектов территориального развития, создание системы обмена опытом.

На уровне правительства ведется разработка программ пространственного развития территорий.

Новая стратегия развития жилищной сферы до 2020 года, подготовленная Минстроем, предполагает современные подходы к формированию городской среды. Один из инструментов – проведение Минстроем России конкурсов на современные типовые решения в стандартном жилье с учетом энергоэффективности, цифровых технологий.

Государство через Фонд развития моногородов за 3 года выделило более 18 млрд рублей. Благодаря приоритетному проекту «Комплексное развитие моногородов» было создано 244 тыс. новых рабочих мест, 170 моногородов выполнили все пункты программы «5 шагов благоустройства», нацеленной на создание комфортной городской среды, в большинстве моногородов обновлены поликлиники.

Агентство стратегических инициатив (АСИ) оказывает поддержку муниципалитетам по реализации проектов формирования комфортной городской среды.

Создание постоянно действующей системы взаимодействия между властью, бизнесом и обществом.

Распространение на все муниципалитеты образовательных программ, в ходе которых чиновников будут учить искать инвестиции, взаимодействовать с общественными организациями.

С помощью АСИ и Фонда поддержки социальных проектов создание институтов развития на местах, которые бы аккумулировали инициативы снизу.

Развитие фондов местных сообществ, которые аккумулируют ресурсы бизнеса, власти, диаспор для инвестиций в социальную сферу и благотворительность.

В рамках программы «5 шагов благоустройства» создано несколько молодежных креативных инновационных образовательных центров, авторы программы предлагают придать этой работе системный характер.

Развитие благотворительности, волонтерства, социального предпринимательства, вовлечение в предпринимательскую среду пожилых людей и т. д.

При участии Минэкономразвития России в 22 регионах созданы центры инноваций в социальной сфере. В 2018 году будет создано еще 9 новых центров.

Закон о социальном предпринимательстве подготовлен Минтруда России и должен быть внесен в Госдуму в весеннюю сессию. Участники Форума предложили добавить в него положения, касающиеся стимулирования семейного бизнеса, или внести аналогичные поправки в закон об МСП.

Также, по мнению участников Форума, нужно проработать меры поддержки социальных предпринимателей, создавать специальные банковские продукты для них, привлекать крупный бизнес к поддержке социальных проектов. Требуется создание и продвижение мобильных образовательных сервисов для социальных и малых предпринимателей.

Необходим и пересмотр отношения представителей власти к благотворителям, чтобы она рассматривала их как полноценных партнеров, вовлекала их в решение проблем на системной основе. Нужно создание нормативной базы, которая обеспечила бы совместное, при понятных стандартах, участие бизнеса, частных организаций, государства и волонтеров в социальных проектах.

Привлечение инвестиций в социальную сферу за счет активного использования ГЧП.

Градообразующие предприятия моногородов могли бы взять на себя финансирование программ по реконструкции дорог, строительству жилья.

По данным Минздрава, в регионах реализуется 118 проектов ГЧП, а объем привлеченных инвестиций составляет 65,5 млрд рублей.

РАЗВИТИЕ УПРАВЛЕНИЯ

Одной из самых необходимых перемен признано внедрение проектного управления, этот процесс в регионах начался.

Как считают в Минфине, за последние два года с регионов в основном снят риск долгового кризиса, началось сокращение задолженности. Региональные власти теперь более заинтересованы в развитии собственной доходной базы.

Важнейшее условие развития экономики – стабильность законодательства, снижение административного давления на бизнес. Избавить предпринимателей от излишней административной опеки должна реформа контрольно-надзорной деятельности: главным показателем эффективности контроля станет профилактика нарушений.

Если законодательное обеспечение – прерогатива федеральных властей, то в правоприменении ключевая роль принадлежит регионам. Дмитрий Медведев отметил, что главы субъектов РФ должны быть координаторами проведения реформы контрольно-надзорной деятельности.

ПРОБЛЕМЫ

Одной из главных проблем и федеральный центр, и регионы считают противоречие между полномочиями и финансовыми возможностями субъектов РФ. Предписанные расходы превышают имеющиеся доходы в среднем в 1,5 раза. Нынешняя система управления эту ситуацию разрешить не может и, более того, ее воспроизводит.

В результате некачественного планирования региональных бюджетов, по данным Счетной палаты, на 1 января 2018 года количество дефицитных регионов выросло до 47, тогда как на 1 декабря 2017 года их было 25.

Дефицит современных управленцев на региональном уровне порождает несогласованность программ инфраструктурного и социального развития, тормозит привлечение в регионы инвестиций. Система госслужбы в России сохраняет свою архаичность, не отвечает задачам развития и внедрения проектного подхода к управлению, пришли к выводу участники Российского инвестиционного форума.

Есть проблемы и с внедрением цифровизации. Государство не выступает лидером этого процесса, хотя для России это ключевой фактор изменений. Одна из причин – переплетение полномочий и ответственности различных уровней власти с сохранением тенденции решать все главные вопросы в федеральном центре. Но и передать больше прав муниципальной власти пока не получается, ее нынешнее устройство недостаточно эффективно.

РЕШЕНИЯ

Необходимо закрепить принципы проектного управления на законодательном уровне, считают участники Российского инвестиционного форума. Проектный подход должен становиться более комплексным, государству следует способствовать распространению лучших практик в этой сфере.

Бюджетные проблемы представители регионов предлагают решать через внедрение модельного подхода, систематизацию полномочий всех уровней власти, создание понятной системы стимулов для увеличения налоговой базы. По их мнению, необходимо

соблюдать налоговый федерализм, в частности прекратить практику устанавливать льготы по региональным и местным налогам с федерального уровня.

Федеральный центр призывает регионы увеличивать финансовую самостоятельность и лучше контролировать инициативные расходы.

Большую роль играет подготовка управленческих команд.

Губернаторы и мэры городов подтвердили высокую эффективность программ обучения. Качество проектов – инвестиционных, благоустройства, социальных – после подготовки управленческих команд значительно растет, а вместе с этим и объем привлеченных инвестиций.

Участники Форума отметили необходимость непрерывного повышения квалификации, а также вовлечения в образовательные программы муниципальных служащих. Было предложено сопровождать обязательным обучением выделение любых грантов и субвенций из федерального бюджета, а также проводить форумы для обмена лучшим опытом.

ЦИФРОВИЗАЦИЯ

Значительное внимание организаторы и участники Форума уделили вопросам цифровизации, ее внедрению во все сферы экономики и госуправления.

Дмитрий Медведев призвал максимально «оцифровать» взаимодействие бизнеса и государства. Это даст возможность снизить административную нагрузку на бизнес, модернизировать управление на всех уровнях власти.

Внедрение системы контрольно-кассовой техники уже позволило лучше администрировать налоги и избавиться от дублирования, перейдя от сбора отчетности к доступу к первичной информации.

«Открытое правительство» планирует в ближайшие 5 лет обеспечить бизнесу единое цифровое окно для взаимодействия с надзорными органами всех уровней.

ПФР активно поддерживает информатизацию в своей работе. Среди основных направлений – оцифровка пенсионных дел россиян, внедрение искусственного интеллекта при назначении пенсий, чтобы запросы направлял не сотрудник фонда, а машина.

Среди субъектов-лидеров по цифровизации – Татарстан, где, по данным региональной власти, 79% населения пользуются электронными услугами хотя бы раз в год. При среднероссийском показателе 51,3% есть регионы, где он не превышает 30%. Участники Форума подчеркнули, что к обсуждению вопросов развития цифровой экономики необходимо регулярно привлекать представителей регионов.

Бизнес более инертен в применении цифровых технологий. Лидерами здесь выступают крупные компании: Сбербанк, Росатом, Роснефть. Но постепенно интерес к цифровизации растет.

Умение работать с большими данными создает новые возможности для маркетинга.

Значительную поддержку бизнесу может оказать открытие доступа к массивам данных, накопленным в министерствах, они позволят изучать динамику рынка, потребительских предпочтений, понимать, какие ниши не заняты. Сейчас в правительстве эта работа ведется.

Представители малого бизнеса предложили на базе РЭЦ сделать единый центр данных для экспорта.

Цифровые технологии создают новые возможности для привлечения инвестиций, особенно в МСП.

По данным Минэкономразвития, в России уже насчитывается несколько десятков краудфандинговых платформ, которые позволяют быстро привлечь инвестиции в стартапы. Стоит задача регулирования этой сферы, чтобы сделать инструмент более привлекательным и безопасным для участников.

По мнению членов дискуссии, необходимо стимулировать конкуренцию между участниками цифрового рынка, что позволит существенно снизить цены и избежать появления монополистов в этой сфере.

По планам правительства, нормативная база цифровизации будет готова в течение двух ближайших лет.

Участники Российского инвестиционного форума сошлись на том, что ее необходимо готовить вместе с бизнесом. Властям следует сокращать бюрократические издержки и создавать удобные цифровые платформы, учитывать различную степень готовности регионов к переходу в цифру, поддерживать развитие IT-отрасли.

До лета текущего года правительство планирует подготовить так называемую концепцию управления изменениями, которая поможет модернизировать действующее законодательство для эффективного перехода к цифровой экономике.

Минэкономразвития также предложило разработать и принять рамочный документ по регулированию цифровой экономики на уровне ЕАЭС, по аналогии с европейскими странами.

Обсуждался и вопрос влияния цифровизации экономики на рынок труда. Эксперты подчеркнули растущую потребность компаний в специалистах с дополнительными навыками в сфере IT и Big Data и отметили, что страхи по поводу вытеснения ручного труда из экономики и массового высвобождения рабочей силы

[1] Материал подготовлен информационным партнером ТАСС

Фонд «Росконгресс» – крупнейший организатор конгрессно-выставочных мероприятий.

Фонд «Росконгресс» учрежден в 2007 году с целью содействия развитию экономического потенциала и укрепления имиджа России посредством организации и проведения конгрессных, выставочных и общественных мероприятий. Фонд формирует их содержательную часть, оказывает консалтинговую, информационную и экспертную поддержку компаниям и организациям, а также всесторонне изучает, анализирует и освещает вопросы российской и глобальной экономической повестки. Фонд обеспечивает администрирование и содействует продвижению бизнес-проектов и привлечению инвестиций, в том числе в рамках государственно-частного партнерства.

Сегодня годовая программа Фонда включает мероприятия от Монтевидео до Владивостока, что позволяет собирать на одной площадке лидеров мирового бизнеса, экспертов, СМИ, представителей власти, создавать лучшие условия для обсуждения и продвижения новых идей и проектов, а также оказывать содействие в формировании социального предпринимательства и благотворительных проектов.

<http://expert.ru/2018/04/10/opublikovanyi-osnovnyie-vyivodyi-rossijskogo-investitsionnogo-foruma/>

ИЗВЕСТИЯ; ИРИНА ЦЫРУЛЕВА ИННА ГРИГОРЬЕВА; 2019.02.18; РАЗГОВОР НА ТРИЛЛИОН: НА РОССИЙСКОМ ИНВЕСТИЦИОННОМ ФОРУМЕ ЗАКЛЮЧЕНЫ СОГЛАШЕНИЯ НА РЕКОРДНУЮ СУММУ; В СОЧИ БЫЛО ПОДПИСАНО 567 ДОГОВОРОВ

На Российском инвестиционном форуме (РИФ) в Сочи 13–15 февраля было заключено 567 новых соглашений на 968 млрд рублей. Это на 106 млрд больше, чем в прошлом году. Форум проходил на фоне возможного введения новых санкций США в отношении РФ. Но эта тема не получила широкого резонанса и фигурировала разве что в личных беседах участников площадки. Основной идеей обсуждений стали нацпроекты: тема поднималась как в панельных дискуссиях, так и на встречах премьер-министра Дмитрия Медведева с губернаторами и бизнесом.

Больше, выше, сильнее

Как отметил вице-премьер Дмитрий Козак, «по общей оценке участников, в целом форум прошел успешно», интерес к нему и к российской экономике растет. В РИФе, по его

словам, приняли участие более 8 тыс. делегатов, что на 30% больше, чем в прошлом году. «Это существенное продвижение», – сказал вице-премьер.

Среди наиболее важных соглашений, заключенных на инвестплощадке, – 16 проектов. Так, Хабаровский край и «Русская медная компания» (РМК) подписали соглашение по освоению Малмыжского месторождения на сумму 115 млрд рублей. Ленинградская область и «Приморский универсально-перегрузочный комплекс» договорились об инвестициях в 90 млрд рублей – в создание универсального многопрофильного глубоководного портового комплекса с инвестициями. Курская область и «Мираторг» подписали соглашение, предусматривающее увеличение производственного потенциала предприятий агрохолдинга в регионе на сумму 90 млрд рублей. А Российский фонд прямых инвестиций (РФПИ) и британский инвестиционный холдинг United Green Group договорились о совместной реализации проекта по строительству завода по производству детских молочных смесей на 10 млрд рублей.

Самые многочисленные делегации форума – официальные лица и представители бизнеса – прибыли из США (115 человек), Швейцарии (49), Великобритании (38), Франции (36), Германии (35), Италии (25), Китая (25), Нидерландов (20), Японии (16).

О возможных новых санкциях США против России говорили, но акцента на них никто не делал. Участники форума разве что упоминали их в общении с журналистами.

Основной же темой форума стали национальные проекты. С нее начал свое выступление на пленарном заседании премьер-министр Дмитрий Медведев. Он подчеркнул: «Национальные проекты – это единая матрица, в которую мы постарались уложить жизнь всей страны». По его словам, никогда за историю современной России не ставилось таких сложных, масштабных, амбициозных задач.

- Всё, что нам предстоит сделать для улучшения жизни людей, для обеспечения стратегического роста и развития страны в ближайшие шесть лет, сведено в показатели национальных проектов, – сказал премьер-министр.

В течение шести лет на 12 национальных проектов будет направлена беспрецедентная сумма – 25,7 трлн рублей.

Предугадать риски

Помешать реализации нацпроектов могут две вещи: плохое качество госуправления и отсутствие квалифицированных кадров как на федеральном, так и на региональном уровне. Это показали результаты опроса, который прошел на пленарном заседании с участием премьер-министра Дмитрия Медведева. Председатель правительства согласился с тем, что такие риски действительно есть.

- Качество (госуправления. – «Известия») никого из нас удовлетворить не может. Это очевидно. Это не банальное госуправление, а управление всеми процессами, проектами, которые мы сейчас задумали, – заявил Дмитрий Медведев, комментируя итоги опроса.

Премьер добавил, что для выполнения задач необходимо переобучить около 1 млн госслужащих на всех уровнях власти. Он подчеркнул, что современный управленец должен обладать навыком работы по проектному методу, быть способным создать эффективную команду, а также ускоренно осваивать цифровые технологии.

Вопросу подготовки кадров для реализации национальных проектов была посвящена отдельная сессия на РИФе с участием замминистра экономического развития Вадима Живулина и зампреда ВЭБа Ирины Макиевой. Резюме дискуссии – для успешной конкуренции на международном уровне необходимо развитие сообщества управленцев, объединенных общим видением, пониманием целей и задач, а также общими ценностями.

Ирина Макиева подчеркнула, что для реализации важных проектов все-таки лучше обучать действующих сотрудников, чем переманивать новых. Глава Агентства стратегических инициатив Светлана Чупшева заявила, что без человеческого капитала невозможен технологический прорыв.

- Когда смотришь на структуру финансирования: 26 трлн рублей на 12 национальных проектов, но на развитие человеческого капитала у нас меньше всего. По-моему, 4,5 трлн. Мы опять сознательно недофинансируем систему образования... Мы в два-три раза больше тратим на инфраструктуру, – посетовала она.

Действующую систему госуправления неоднократно критиковал и глава Счетной палаты Алексей Кудрин. Он отмечал, что улучшить качество госуправления позволит цифровизация. По ее итогам может быть сокращено до 30% чиновников.

Выставочные технологии

Помимо пленарных дискуссий тема цифровизации также была отражена в экспозиционной зоне форума. Гостям и участникам продемонстрировали стенды 43 экспонентов. В интерактивной презентационной зоне с помощью современных цифровых технологий (мультимедийные пилоны, 3D-голограммы, инвесткалькуляторы) можно было получить информацию об инвестиционном потенциале того или иного региона, динамике экономического роста, инфраструктуре, социальных и промышленных объектах.

На интерактивном стенде Москвы показали инфраструктурные и финансовые возможности города для инвесторов: развитая городская среда, механизмы государственно-частного партнерства, новые площадки для локализации бизнеса, промплощадки и технопарки для создания высокотехнологичных производств.

На стенде Корпорации развития Северного Кавказа (ее участниками являются Дагестан, Ингушетия, Северная Осетия – Алания, Кабардино-Балкария, Карачаево-Черкесия и Чечня, Ставропольский край) можно было ознакомиться с экономическим потенциалом и курортами Северо-Кавказского федерального округа, посмотреть презентацию национальной канатной дороги.

Традиционно самый масштабный региональный стенд был у Краснодарского края. На нем представили концепцию «Умный город»: цифровизация в жизни городов». По словам главы субъекта Вениамина Кондратьева, стенд региона «стал наиболее высокотехнологичным за всю историю проведения форумов в Сочи».

Губернаторам дан наказ

В последний день форума состоялась традиционная встреча Дмитрия Медведева с губернаторами, на которой обсуждались в основном уже социальные аспекты нацпроектов, в частности вопросы бедности. Премьер предложил создать социальный портрет граждан, чьи доходы ниже прожиточного минимума, чтобы сделать поддержку более индивидуальной.

Он также проинформировал: было подписано постановление правительства о создании 14 территорий опережающего социально-экономического развития: 11 – в моногородах, три – в закрытых административно-территориальных образованиях (ЗАТО).

- Это особенно важно сейчас, когда мы с вами начинаем работу по национальным проектам, – подчеркнул Дмитрий Медведев.

Встреча премьера с губернаторами проводилась 15 февраля – в этот день истек срок, отведенный регионам для заключения соглашений в рамках нацпроектов. В рамках таких соглашений они берут на себя обязательства по выполнению показателей национальных проектов в обмен на субсидии из федерального центра. Пока среди отстающих – Дагестан, Камчатка, Севастополь и Ставропольский край. Премьер отметил, что нужно ликвидировать оставшиеся проблемы и подписать документы.

<https://iz.ru/846549/irina-tyruleva-inna-grigoreva/razgovor-na-trillion-na-rossiiskom-investitsionnom-forume-zakliucheny-soglasheniia-na-rekordnuu>

На ту же тему:

<https://tass.ru/ekonomika/6125721>

ИЗВЕСТИЯ; ДМИТРИЙ ГРИНКЕВИЧ ИННА ГРИГОРЬЕВА; 2019.02.18; ПО МИРУ ПОЙДУТ: ИНОСТРАНЦАМ ПРЕДЛОЖАТ ПРОЕКТЫ ИЗ СПИСКА БЕЛОУСОВА

БОЛЕЕ ЧЕМ НА 900 МЛРД РУБЛЕЙ; ПРЕДВАРИТЕЛЬНО ОТОБРАНО 15 ПРОЕКТОВ

В ближайшие месяцы РФПИ начнет переговоры с зарубежными инвесторами по приоритетным для российской экономики проектам из списка рабочей группы Силуанова–Шохина, сказал «Известиям» глава фонда Кирилл Дмитриев. Предварительно для иностранцев отобрано около 15 проектов в сферах нефтехимии, логистики и транспортной инфраструктуры. Сопредседатель рабочей группы и глава РСПП Александр Шохин предполагает, что наиболее привлекательные проекты могут спровоцировать конкуренцию между иностранным и российским бизнесом. Несмотря на возможный конфликт интересов, участие зарубежных инвесторов крайне важно, полагают эксперты. Благодаря этому в России могут быть локализованы современные технологии и решены проблемы с импортными составляющими.

Вкусные проекты

Предварительно для иностранцев отобрано около 15 проектов общей стоимостью 906 млрд рублей из сфер нефтехимии, логистики и транспортной инфраструктуры.

- Предлагаем инвесторам из Китая, Японии, Франции, Италии и арабских стран, – сказал «Известиям» Кирилл Дмитриев. – В рамках работы над реализацией национальных проектов РФПИ проанализировано более 400 проектов.

Какие конкретно проекты РФПИ будет обсуждать с иностранными партнерами, глава фонда не уточнил. В его пресс-службе также не предоставили более детальную информацию.

Представителей РФПИ и ВЭБа специально пригласили в рабочую группу Силуанова–Шохина для фильтрации предложений по инвестициям под рыночные требования. Как ранее говорил «Известиям» сопредседатель рабочей группы и глава Российского союза промышленников и предпринимателей (РСПП) Александр Шохин, ключевым ориентиром для отбора проектов служат условия, на которых РФПИ привлекает иностранных инвесторов. Главным образом речь идет о минимальной доходности. Она должна составлять не менее 15%. Это рыночный уровень прибыли хороших проектов с невысоким уровнем риска.

Александр Шохин считает, что благодаря такому фильтру проекты государства, изначально формировавшиеся преимущественно для российского бизнеса, действительно будут интересны и иностранцам. Однако, с другой стороны, это может спровоцировать конкуренцию за участие в наиболее «вкусных» проектах, добавил он.

- В определенных ситуациях для российских инвесторов может быть предусмотрено преимущественное перед иностранцами право инвестиций в стратегические проекты, предлагает Александр Шохин.

СПРАВКА «ИЗВЕСТИЙ»

Рабочая группа Силуанова–Шохина возникла в ответ на публикацию так называемого списка Белоусова. Она занимается отбором проектов под совместную реализацию государством и частными компаниями.

За чужой счет

Привлечь зарубежных инвесторов к реализации приоритетных для экономики проектов – критически важная задача, считает профессор РАНХиГС Александр Аршавский. Российская продукция стратегического значения, например транспорт, до сих пор производится в значительной степени из импортных комплектующих. Участие иностранцев позволит освоить современные технологии и компетенции и ослабить зависимость от импорта, пояснил эксперт.

Впрочем, международные инвесторы неохотно делятся своими технологиями, добавил генеральный директор компании «Спутник – Управление капиталом» Александр Лосев. Доступ к основным компетенциям, без которых невозможно производство продукта, как правило, партнеры по совместным проектам не получают.

Тем не менее приток зарубежных инвестиций в российскую экономику позволит снизить политические риски, добавил он. Денежные потоки иностранцев будут больше зависеть от России, следовательно, играть против нашей страны другим государствам будет невыгодно.

Несмотря на привлекательность российской экономики, в ближайшие годы будет проблематично добиться резкого увеличения притока капитала из-за границы, считает эксперт компании «Международный финансовый центр» Владимир Рожанковский. Он напомнил, что хоть в отношениях России и ряда европейских государств и есть прогресс, американский запрет на инвестиции в стратегические отрасли на срок более 90 дней сохраняется. Исходя из этого, будет сложно привлечь деньги западных компаний в какие-либо новые крупные проекты, констатировал эксперт. Кроме этого, довольно высока вероятность новых санкций, что также усложнит привлечение иностранных инвесторов.

Одна из главных задач РФПИ на ближайшие годы – увеличить инвестиции в технологии до 25% портфеля фонда, говорил ранее «Известиям» глава фонда Кирилл Дмитриев. В целом он рассчитывал привлечь \$40 млрд от иностранного бизнеса и фондов в ближайшие пять-семь лет. В основном капитал придет от инвестиционных корпораций из Китая и Кореи, суверенных фондов Саудовской Аравии и Катара, а также портового оператора из Объединенных Арабских Эмиратов.

<https://iz.ru/846229/dmitrii-grinkevich-inna-grigoreva/po-miru-poidut-inostrantcam-predlozhat-proekty-iz-spiska-belousova-boleechem-na-900-mlrd-rublei>

ИЗВЕСТИЯ; ИННА ГРИГОРЬЕВ; 2019.02.18; «НЕ НАДО БОЯТЬСЯ ГОВОРИТЬ О ПРОБЛЕМАХ»; УЧАСТНИКИ РИФ-2019 – О ТОМ, КАК ИЗМЕНИЛСЯ СОЧИНСКИЙ ИНВЕСТИЦИОННЫЙ ФОРУМ

Центральная тема прошедшего Российского инвестиционного форума в Сочи – реализация нацпроектов – позволила сделать его программу максимально насыщенной и содержательной. Это отметили участники РИФ-2019, опрошенные «Известиями». Они рассказали, как изменился форум в этом году, и подчеркнули необходимость такого формата для организации прямого диалога между бизнесом и властью.

Вадим Живулин, замминистра экономического развития:

- Впечатления от форума – самые положительные. Центральные дискуссии, посвященные нацпроектам и их реализации, получились очень интересными. Была хорошая возможность пообщаться с коллегами на полях и обсудить множество вопросов.

Мы много говорили о формировании новой системы координат для достижения национальных целей. Задавались вопросом, что здесь должно стать определяющим фактором, и практически каждый выделил такую категорию, как кадры и повышение их квалификации. В целом два дня работы оказались результативными и полезными.

Стоит отметить, что форум меняется. С каждым годом он становится более насыщенным, интересным и интенсивным, программа формируется таким образом, чтобы соответствовать самым актуальным вопросам развития нашей страны. Мне кажется, что в этом году РИФ проходил в очень содержательном ключе.

Андрей Слепнев, генеральный директор Российского экспортного центра:

- Для нас РИФ прошел успешно. В первый день с экспертами, бизнесом и представителями министерств, деловых ассоциаций обсудили аспекты экспортной акселерации. Здесь у нас сразу несколько интересных программ – со Сбербанком, Министерством экономического развития, Сколково. Все эти программы направлены на поддержку экспортеров сектора малого и среднего предпринимательства. Предусмотрен комплекс образовательных, финансовых и нефинансовых мер поддержки. Всё это доступно в режиме онлайн, каждая компания получит индивидуальную помощь.

В этом году основное внимание на форуме уделялось реализации национальных проектов. Это масштабные задачи, которые требуют тесного взаимодействия ведомств, институтов

развития, деловых кругов. Поэтому поиск точек соприкосновения, межведомственное проектное управление сегодня актуальны как никогда.

Еще один важный аспект – инструменты реализации. Процессы цифровизации, акселерации приобретают ключевое значение. В этом году акцент был также сделан на качественном изменении городской среды. Этой теме была посвящена отдельная сессия ВЭБ.РФ, в которой мы принимали участие. РЭЦ, в частности, развивает экспорт услуг, а это позитивно влияет на городскую экономику и местный бизнес.

Александр Ивлев, управляющий партнер Ernst&Young по России:

- Мне кажется, на РИФ российская повестка должна быть именно в том качестве, в котором она сейчас и представлена. И такие дискуссии, как на форуме, нужно проводить регулярно. Что касается главной темы, национальных проектов, важны все аспекты их осуществления: начиная от финансирования и заканчивая кадровой политикой. На форуме уделялось значительное внимание подбору персонала как на федеральном и региональном уровнях власти, так и в бизнесе.

Результаты голосования на пленарном заседании с премьер-министром показали, что есть сложности в подборе кадров для реализации нацпроектов. Так и есть. Не надо бояться говорить о проблемах, обсуждать сложные темы. Именно на таких форумах, как этот, проблемы и решаются.

Наш ресурс – это люди. Потому что кадры решают всё. Мы должны инвестировать в людей, которые будут совершать реформы. Государство должно вкладываться в то, чтобы сотрудники федеральных и региональных органов исполнительной власти работали эффективно.

Каждый форум имеет специфику, но РИФ всегда был содержателен и интересен. Подчеркну, Сочинский форум – это площадка российских регионов, российского бизнеса. Думаю, такой формат будет иметь продолжение, развиваться дальше, и сюда будут приезжать, чтобы говорить о нашей стране.

Владислав Онищенко, руководитель Аналитического центра при правительстве:

- Российский инвестиционный форум – это площадка, на которой говорят о проблемах развития страны. С моей точки зрения, РИФ изменился. Стало больше конкретных дискуссий, связанных с текущей повесткой. Меньше разговоров о планах и далеком будущем.

Не могу сказать, что на нынешнем форуме много говорили про санкции. Ни на официальных сессиях, ни в кулуарах за чашечкой кофе это не обсуждалось. Санкции есть, да, это реальность, но их не касались во время дискуссий.

<https://iz.ru/846282/inna-grigoreva/ne-nado-boiatsia-govorit-o-problemakh>

ИЗВЕСТИЯ; ИРИНА ЦЫРУЛЕВА СВЕТЛАНА ВОЛОХИНА; 2019.02.18; «ТОЧКА НЕВОЗВРАТА УЖЕ ПРОЙДЕНА»; ЗАМГЛАВЫ МИНСТРОЯ АНДРЕЙ ЧИБИС – О НОВЫХ РЕШЕНИЯХ ДЛЯ КОМФОРТНОЙ ГОРОДСКОЙ СРЕДЫ

Уровень цифровизации российских городов постепенно растет. В процесс вовлекаются не только субъекты РФ, но и госкорпорации и частный бизнес. Сегодня стоит задача создавать уже не отдельные услуги, а формировать и претворять в жизнь концепцию «Умного города» – города будущего. О новых технологических решениях, таких как распознавание лиц и ситуаций, бронирование парковок и сокращение сроков отключения горячей воды, а также участия бизнеса в этих проектах рассказал «Известиям» в ходе Российского инвестиционного форума в Сочи заместитель министра строительства и ЖКХ Андрей Чибис.

— Технология распознавания лиц, которая войдет в стандарт «Умного города», уже у многих на слуху. Какие новые цифровые «фишки» могут войти в этот стандарт? В каких городах планируется его внедрить?

— Тема безопасности всегда актуальна и здесь масса технологий, то же распознавание может быть не только лиц, но и распознавание ситуаций. Быстрое движение, неадекватное поведение, скопление людей, оставленные предметы. С помощью видеоаналитики возможно реагировать на ситуации, по сути, в полуавтоматическом режиме, когда не диспетчер смотрит за тысячами камер, а ему выводится на экран конкретная ситуация как проблемная. В ближайшее время у нас будет встреча с концерном «Калашников». Оказывается, у коллег есть целый набор решений «Умного города», которые они в рамках конверсии готовы предлагать для городского хозяйства. Например, видеоанализатор, который они уже предлагают, позволяет в совокупности даже оценить поведение человека, его реакцию и с высокой долей вероятности выявить, с оружием человек идет или без него – как бы его ни прятали. Когда простой человек, не полицейский, идет с оружием, у него другое поведение. Появится возможность выявлять таких людей с помощью новых технологий.

— Какие еще технологические решения могут применяться в городской среде?

— Например, технологии умного освещения уже применяются в регионах. Речь идет не только о замене ламп на энергоэффективные, но и об адекватном времени включения и выключения света в зависимости от фактической освещенности – при тумане, в дождь, а не по алгоритмам, как мы привыкли. Сегодня в городах часто видим, что еще светло, но лампочки уже горят, потому что так заложено в нормативах – свет горит с такого-то по такое-то время. По тем кейсам, которые мы видим, более точная настройка времени включения сразу дала эффект – 17% экономии электроэнергии. И это без замены ламп.

Также есть интересный пример «умных остановок» в Нижнем Новгороде. На остановке не только показано, когда придет транспорт, есть кнопка экстренного вызова, Wi-Fi и возможность зарядить телефон. Этот проект – один из победителей конкурса ГЧП в номинации «Городской среды».

Стоит отметить «умные светофоры». Эту технологию мы отпilotировали в Воронеже год назад вместе с японскими компаниями. Сегодня российская технология тестируется «Мегафоном» и еще одной нашей компанией в Новосибирске.

...

— Вкладывается ли бизнес в этот технологический процесс? Сколько средств уже выделили компании?

— Мы сейчас считаем, сколько потребуется для модернизации наших городов, – анализируем планы коллег в регионах, оцениваем необходимый объем инвестиций. Часть денег уже сейчас готов вкладывать бизнес – тему активно поддерживал «Ростелеком», «Ростех» и «Росатом». Совместно эти компании создали национальный центр компетенций. Несколько дней назад были подписаны соглашения с «Мегафоном», концерн «Калашников» также хочет участвовать.

— В какую сумму в итоге оцениваются мероприятия проекта «Умный город» из всех источников: ведомственного проекта Минстроя, паспортов проектов «Информационная инфраструктура» и «Формирование комфортной городской среды»?

— До конца марта мы должны получить уже утвержденные региональные программы, где будут отражены мероприятия «Умного города» и объем финансирования. Цифра общего объема будет понятна нам в начале апреля. Со своей стороны будем поддерживать субъекты, выделяем большие средства на «Городскую среду», по 2024 год включительно на эти цели уже предусмотрено 269 млрд рублей. Это большие деньги, и условием реализации проекта является факт выполнения мероприятий «Умного города» – не просто благоустройство и конкретные территории, но и мероприятия по цифровизации.

Первым шагом все субъекты Федерации должны будут внедрить платформы вовлечения людей в процессы управления городом. Прежде всего это рейтинговое голосование по объектам городской среды, возможность обратиться с проблемой, с инициативой. Это платформы по аналогии с «Доброделом», «Нашим городом», «Активным гражданином», с

«Управляем вместе» в Перми. На эти платформы мы разрешим тратить часть субсидии на «Городскую среду». Всё должно быть автоматизировано – жалоба не должна быть просто жалобой, а сигналом управленческих действий для конкретной службы в городском хозяйстве. На это мы и дадим деньги.

— Какие санкции будут применяться к регионам, которые не справились с заданием?

— Штрафы, снижение финансирования на последующие годы.

— Когда будут утверждены критерии IQ городов? Не могли бы привести их основные примеры?

— Мы над этим работаем, срок – июль. Думаю, к этому месяцу всё будет подготовлено. Что касается примеров, то сейчас идут дискуссии. Мы хотим сделать такой IQ, который позволял бы оценивать, например, не количество установленных камер, а эффект от этого. Например, количество школьников, добирающихся до школ самостоятельно. Дело в том, что определения, что такое «умный город», в мире нет. Мы формировали собственное представление, изучая весь зарубежный опыт – западный, азиатский, а также российские примеры. А главное – ожидания людей. В итоге подготовили базовые и дополнительные требования к тому, что это такое для России. То же самое будет с IQ.

— Когда в России заработает новая услуга «Аренда общественных пространств»? Планируется ли определить пилотные муниципалитеты?

— Мы надеемся, что в паре городов у нас получится это сделать в 2019 году не только для общественных пространств, но и пространств в соцучреждениях. Например, вам нужно провести собрание собственников или движения, и для этого вы сможете арендовать помещение, например, в школе под эту задачу, легально заплатить. Это вопрос дополнительных инвестиций в поддержание инфраструктуры. Еще один пример: вы делаете конкурс танцевального кружка и легально сможете зарезервировать, например, сцену в парке. А город вам обеспечит безопасность, охрану. Почему можно арендовать самокат, велосипед, автомобиль, но нельзя арендовать парк? Это тоже повышает качество жизни в городе, делает нас потребителями городской услуги.

— Паспорта региональных проектов «Умного города» разными субъектами уже сформированы. Есть ли примеры, которые можно тиражировать на всю Россию?

— В банке решений «Умного города» уже сейчас 212 решений, 319 городов апробировали. Эти решения, которые отработаны в таких-то городах, не фантазии. «Умные светофоры» – это Воронеж и Новосибирск. Калуга – оцифровка того, что есть в городе, включая деревья и столбы. Уфа – цифровой двойник города в части всей недвижимости и земельных ресурсов, 3D-карта. Технологии безопасного видеонаблюдения – несколько пилотов уже есть. Сейчас активно начинают делать это в Уфе, Екатеринбурге. Недавно мэр Москвы объявил, что технология распознавания лиц будет реализована в городе в 2019 году. Еще вариант – интеллектуальная транспортная модель, автоматизация парковок – это в Белгороде. Мы очень хотим попробовать протестировать технологию бронирования парковок.

— Реально ли внедрить бронирование парковок в Москве как в крупном мегаполисе?

— Мы предложим Москве тоже это сделать, в столице очень сильная и профессиональная команда, для нас важно их мнение. Мы понимаем, что в Москве сейчас задача – сократить число автомобилей в городе, а не сделать парковку более привлекательной, поэтому не факт, что для нее эта технология сейчас актуальна. Обязательно обсудим.

— Как эта технология будет выглядеть на практике? Это будет мобильное приложение? Посмотрел в смартфоне свободные парковки, забронировал, приехал?

— Да. Но пока это не так просто, потому что тот, кто ставит автомобиль на парковку без приложения, тоже должен понимать, какое место забронировано. Сложность не в том, чтобы забронировать, а в том, чтобы никто чужой на ваше место не встал, – как за минимальные деньги обеспечить информирование о том, что это место занято. И если все-таки встал, то заплатит такой же штраф, как за незаконную стоянку. Приложение создать

просто, а внедрить систему правоотношений, административной ответственности и прочее – сложней.

— Готов ли иностранный бизнес участвовать в таких проектах?

— Да, они готовы инвестировать. Предоставляют как свои решения, так и вкладываются финансово. Цифру таких инвестиций сейчас не назовем, но многие компании видят для себя Россию как долгосрочный и очень привлекательный рынок умных технологий.

— «Умный городской транспорт» подразумевает внедрение интеллектуальной транспортной модели города, учитывающей общественный транспорт, движение на улицах, проезд частного транспорта. Как это будет работать на практике?

— Транспортная модель города – это анализ потоков в реальном времени на основании данных, а не ощущений. Транспортная модель городов сейчас часто основана на данных, полученных 10, 20 или 30 лет назад. И во многих городах моментальный эффект можно достичь, если перестроить схему движения: где-то сделать одностороннее движение, изменить регулирование перекрестков, где-то даже сузить полосы. С помощью «Яндекс.Карт» и навигации, данных сотовых операторов можно получить данные о движении в городе, есть даже технология, которая фиксирует данные о количестве людей на остановках. Если в городе стоит система фото- и видеофиксации, берутся и их данные по количеству личного транспорта. В результате ты понимаешь, в какой момент и где происходят заторы, как эти движения перенаправить. Это первое, что нужно и можно сделать.

Второе – это интеллектуальное управление дорожным движением через, например, систему «умных светофоров», чтобы никакой человеческий фактор не влиял. В Воронеже это интернет вещей: светофоры сами между собой обмениваются информацией и сами настраиваются. Происходит самообучение техники, а не управление в ручном режиме.

Данные по пассажиропотоку, полученные с помощью единых проездных, как минимум также дают возможность городу понимать: здесь лучше маршрутки заменить и пустить автобус. Это будет эффективнее, правильнее.

Тема парковочных пространств – это такая же важная история, как транспортная модель. Парковки есть там, где затрудняют движение, но их нет там, где они нужны. Мы пока без цифровых технологий часто принимаем решение из градостроительных нормативов, на ощущениях. Но жизнь совсем другая. Не анализируя данные, – а чтобы анализировать, их надо собирать – тяжело выстраивать систему управления дорожным движением. От этого многие заторы и происходят, а не от того, что машин много.

— Когда мы будем жить в стране и городе, где всё будет работать как часы? Это перспектива десятилетий?

— Год назад на форуме в Сочи мы только рассуждали и обсуждали, применима ли в России идеология Smart City. Всего год спустя мы уже обсуждаем реальные кейсы. Очень надеюсь, что за пять лет мы сможем изменить качество жизни в наших городах. За эти годы, конечно, появится еще много изобретений и инноваций и будут всё новые и новые толчки развития. Но я уверен, что точка невозврата пройдена. В развитии городов заинтересован и бизнес, и крупные госкорпорации, и губернаторы и мэры, и мы с вами как люди, которые хотят другого качества жизни. Наши потребительские запросы растут с каждым днем – это хорошо. Всё это толкает нас, нашу страну вперед. И проект «Умный город» не может принести негатив. Может что-то не получится, но это значит, что останется как было. Но если получится реализовать задуманное – это будет очень круто.

<https://iz.ru/846553/irina-tcyruleva-svetlana-volokhina/tochka-nevozvrata-uzhe-proidena>

ИЗВЕСТИЯ; НИКОЛАЙ ХРЕНКОВ; 2019.02.18; ЗАГОВОР ОТ СГОВОРА: ЦБ ХОЧЕТ УСИЛИТЬ КОНТРОЛЬ НАД ТОРГОВЛЕЙ БЕНЗИНОМ; РЕГУЛЯТОРЫ ПРИНИМАЮТ ПРЕДУПРЕДИТЕЛЬНЫЕ МЕРЫ ПРОТИВ СКАЧКОВ ЦЕН НА НЕФТЕПРОДУКТЫ

Банк России предложил новый способ избежать серьезных колебаний потребительских цен на моторное топливо. Регулятор хочет предъявить дополнительные требования к трейдерам нефтепродуктов на Санкт-Петербургской товарно-сырьевой бирже (СПбМТСБ). Они должны будут раскрывать организаторам торгов финансовую отчетность, предоставлять информацию о своей деловой репутации и судебных спорах, а также хранить клиентские поручения и данные об их исполнении, включая записи телефонных звонков. Это уже второй пакет мер, направленный на пресечение сговоров и перепродажи топлива. Первый вступил в силу в январе. Эксперты объясняют активность ЦБ необходимостью подготовить рынок к 31 марта, когда закончится действие соглашения правительства и нефтяников о заморозке цен на бензин.

Кодекс трейдера

Центробанк предложил дополнительные меры рыночного регулирования, которые должны снизить вероятность манипулирования ценами на моторное топливо. Инициативы изложены в официальном письме от 10 января этого года в адрес Санкт-Петербургской международной товарно-сырьевой биржи, через которую осуществляется 99% организованных торгов нефтепродуктами. Документ есть в распоряжении «Известий».

По мнению ЦБ, существующая схема работы трейдеров создает определенную «серую зону» вокруг их клиентских операций на товарном рынке с использованием биржевых торгов. Этой практике необходимо положить конец. Регулятор предлагает повысить требования к трейдерам, допущенным на СПбМТСБ. Они должны будут вести учет клиентских поручений и информации об исполнении, хранить эти данные, в том числе записи телефонных звонков. От трейдеров также будут требовать раскрытия финансовой отчетности, предоставления информации о деловой репутации, судебных спорах, об участии в торгах на других биржах. Кроме того, ЦБ предлагает разработать кодекс этики участников торгов, куда будет включен пункт о лишении недобросовестного трейдера права торговать на бирже. Пока у СПбМТСБ такой возможности нет.

К началу марта будут разработаны соответствующие изменения в нормативные документы биржи, учитывающие рекомендации ЦБ, рассказал вице-президент СПбМТСБ Антон Карпов. Их представят на обсуждение биржевого комитета ФАС России. В него входят представители антимонопольного ведомства, налоговой службы, нефтегазовых компаний и прочих участников торгов, а также эксперты.

Чуть позднее будет разработан и кодекс, в котором пропишут возможность удаления с площадки недобросовестного трейдера.

- Очень важно, чтобы кодекс не был набором благих пожеланий, которые можно игнорировать. Это должен быть реальный документ, дисциплинирующий участников торгов, – отметил Антон Карпов.

Успеть до 1 апреля

В аппарате вице-премьера Дмитрия Козака подтвердили, что в курсе всех предлагаемых ЦБ изменений и оценивают их позитивно. В ЦБ отправку письма в СПбМТСБ не прокомментировали.

В ФАС «Известиям» напомнили, что нынешние предложения Банка России – это развитие тех требований, которые вступили в силу 9 января 2019 года. Они предусматривают штрафы за недобросовестное поведение трейдеров.

Например, в случае неисполнения биржевого договора – когда в течение 30 дней с даты заключения договора цена выросла и продавцу становится невыгодно этот договор исполнять. Еще одно нарушение – если сделка заключается на определенном базисе

поставки, а затем отменяется по договоренности. При этом цена сделки попадает в расчет биржевого индекса на товар, что, по сути, является манипулированием.

Кроме того, был введен повышающий коэффициент в качестве наказания за многократную подачу заявок в торговую систему и последующий их отзыв с целью формирования «имитации» наличия ликвидности и давления на цены.

Некоторые первоначальные требования, изложенные в письме ЦБ, были в ходе обсуждения смягчены, тем не менее курс на «повышение прозрачности» и более жесткое регулирование трейдерских операций остался неизменным, пояснил «Известиям» управляющий партнер компании «Петролеум Трейдинг» Максим Дьяченко.

Он отметил, что крупные трейдеры, в том числе и его компания, уже по многим пунктам придерживаются тех норм, которые ЦБ хочет сделать обязательными.

Активность ФАС и Банка России в этом направлении вполне объяснима, говорит заведующий сектором «Промышленность и инфраструктура» Института энергетики и финансов Сергей Кондратьев. С 1 апреля, когда перестанет действовать соглашение о заморозке розничных цен на бензин и дизель, правительство снова попытается регулировать торговлю нефтепродуктами – уже рыночными методами. СПБМТСБ станет одним из важнейших механизмов этого процесса, поэтому стоит задача совершенствования работы этой площадки. Особенно на фоне заявления ФАС по итогам проведенного расследования, что резкий подъем цен на нефтепродукты весной 2018 года мог быть спровоцирован сговором трейдеров на СПБМТСБ.

Средство от манипуляций

В ФАС считают, что новые и уже принятые изменения «дают возможность сильно минимизировать сговоры и позволят оперативно их выявлять, если они все-таки будут иметь место».

- Они позволят повысить дисциплину участников торгов и решить проблему влияния перепродажи товара не производителями на формирование индикаторов цен. Это в свою очередь обеспечит бесперебойное снабжение и снижение стоимости топлива для конечных потребителей, – сказали «Известиям» в пресс-службе ФАС.

Старший аналитик «БКС-Капитал» Сергей Суверов согласен с этим. Кроме того, он считает желательным привлечение антимонопольной службы к мониторингу торгов.

Сергей Кондратьев отметил, что усиленный контроль за чистотой заключаемых трейдерами сделок может стать хорошим противоядием против манипулирования ценами на бирже.

В свою очередь, Максим Дьяченко заявил, что в торгах на СПБМТСБ участвуют более 200 трейдеров, что обеспечивает достаточно высокий уровень конкуренции, который, по его мнению, и является главным сдерживающим фактором для завышения наценки и манипулирования ценами. Он полагает, что необходимо разработать и донести до всех участников четкие критерии того, что может квалифицироваться как «манипулирование ценами».

Замдиректора Института национальной энергетики Александр Фролов, позитивно оценив инициативы ЦБ и ФАС, в то же время отметил, что они не могут стать панацеей от роста цен на моторное топливо. По словам эксперта, стоимость бензина и дизеля зависит не только от биржевых торгов, но и от других обстоятельств: курса рубля к доллару, мировых цен на нефть и налоговой нагрузки на производителей и продавцов топлива. Он уверен, что правительству еще есть над чем работать, чтобы не допустить нового скачка весной.

<https://iz.ru/844698/nikolai-khrenkov/zagovor-ot-sgovora-tcb-khochet-usilit-kontrol-nad-torgovlei-benzinom>

На ту же тему:

<https://rg.ru/2019/02/17/cenam-na-benzin-otkazano-v-snizhenii.html>

<https://rg.ru/2019/02/15/reg-ufo/minenergo-ocenilo-rabotu-novogo-mehanizma-sglazhivaniia-cen-na-benzin.html>

ИЗВЕСТИЯ; МАРИЯ НЕДЮК; 2019.02.18; БАНК ЗНАНИЙ: В РОССИИ РАСТЕТ УРОВЕНЬ ИНВЕСТИЦИЙ В ОБРАЗОВАНИЕ; ПО КАКИМ МОДЕЛЯМ МОЖЕТ РАЗВИВАТЬСЯ ВЗАИМОДЕЙСТВИЕ ВУЗОВ И БИЗНЕСА

Сфера образования становится всё более привлекательной для инвестирования. В нынешнем году в России появится новый венчурный фонд для поддержки стартапов в этой области. Крупнейшие бизнес-игроки намерены создавать кафедры в вузах и вкладываться в развитие университетской инфраструктуры, а ВЭБ запустит проект по созданию студенческих городков. «Известия» разобрались с механизмами инвестирования в сферу образования, изучив опыт сотрудничества бизнеса и высшей школы.

Вопрос развития

В последнее время в России появилось большое количество государственных и частных организаций, которые поддерживают и развивают качественное высшее образование. Активно ведут себя и крупные бизнес-игроки – в частности, Сбербанк и ВЭБ. С 2013 года действует проект повышения конкурентоспособности ведущих российских университетов на глобальном рынке образовательных услуг и исследовательских программ – «5-100». Созданы специальные фонды для университетских проектов.

Сейчас на государственном уровне важно обеспечить равенство образовательных возможностей для каждого и подготовить условия для создания инновационных продуктов и услуг. А это невозможно без развития конкуренции, в том числе среди частных игроков, считает заместитель председателя ВЭБа Светлана Ячевская.

- Поэтому мы поддерживаем развитие новых финансовых инструментов, включая государственно-частное партнерство, социальные облигации или импакт-финансирование, – отметила она. – Наш совместный с Минобрнауки проект по строительству студенческих городков позволит организовать качественно новую образовательную среду и создаст дополнительные места для проживания студентов. Взаимодействие бизнеса и государства повысит конкурентоспособность российского образования.

Долгое время образование оставалось сегментом рынка, заметно обделенным частными инвестициями. Во многом это было связано с высокой степенью зарегулированности отрасли, большой ролью государства и ограниченным количеством допустимых бизнес-моделей, сообщил «Известиям» инвестиционный директор Российской венчурной компании (РВК), которая активно развивает сотрудничество образовательных организаций и частного бизнеса, Алексей Басов.

- Сегодня это быстрорастущий рынок, одно из ключевых направлений венчурных инвестиций, область быстрой цифровизации и появления новых технологий, – уверен он. – Этому способствует широкий спрос на образовательные продукты и готовность людей тратить деньги на развитие.

В настоящее время РВК создает фонд развития образовательных технологий для поддержки лучших решений в этой области, его размер составит 6,9 млрд рублей.

Вузы идут в бизнес

В последнее время движение в сторону усиления взаимодействия с бизнесом, создания предпринимательской среды и инновационной экосистемы вокруг себя демонстрируют и сами российские университеты, подчеркнули в пресс-службе проектного офиса «5-100». Для этого вузы всячески стремятся адаптировать потенциал науки и профессионального образования к запросам современного бизнеса.

- Благодаря сотрудничеству с крупными компаниями университеты получают ряд преимуществ. Такое взаимодействие обеспечивает развитие и совершенствование их

компетенций, предоставляет доступ к промышленному оборудованию для испытания разрабатываемых технологий, позволяет быть в курсе актуальной научно-технической повестки, – пояснили «Известиям» в представительстве «5-100».

Само же привлечение частных инвестиций в высшее образование реализуется благодаря внедрению практики государственно-частного партнерства и созданию целевых фондов, уточнили в проектно-офисе.

Удачные кадры

Помимо развития научно-технического потенциала страны в целом бизнес привлекает в образование возможность подготовки квалифицированных кадров. Компании идут в университеты, чтобы получить одновременно и передовые разработки, и команду, которая в будущем поможет развитию самого инвестора, считает проректор по инновационной деятельности Томского государственного университета (ТГУ) Алексей Беляков.

- Бизнес знает, что на молодого сотрудника, чтобы он стал компетентным работником, нужно потратить год. Предприниматели заинтересованы в создании базовых лабораторий в университетах, где студенты уже при выполнении курсовых и дипломных работ, решают задачи компании и получают нужные компетенции, – сообщил он.

Помимо компетентных кадров инвесторы получают и лояльность студенческой среды, отметил проректор по международным программам и технологическому предпринимательству МФТИ Алексей Малеев. В этом вузе реализуется большое количество совместных проектов со Сбербанком – в частности, создана собственная кафедра банковских информационных технологий.

- Это поднимает уровень HR-бренда компании, то есть ее привлекательность как работодателя, – подчеркнул он. – Понятно, что первое место работы, куда приходят молодые люди, запоминается больше всего. Это не только задачи, но и первый опыт работы в индустрии. Срок работы в таких компаниях выше среднего.

В России также активно развивается субсидирование предприятий, вкладывающих деньги в науку и образование, отметил эксперт.

<https://iz.ru/844739/mariia-nediuk/bank-znani-v-rossii-rastet-uroven-investitcii-v-obrazovanie>

РБК; МИХАИЛ ШЕСТАКОВ; 2019.02.17; ТРАВНИКОВ РАССКАЗАЛ О ВЫБОРАХ МЭРА, ОТНОШЕНИЯХ С ЛОКТЕМ И РАЗВИТИИ МЕТРО; ГУБЕРНАТОР НОВОСИБИРСКОЙ ОБЛАСТИ АНДРЕЙ ТРАВНИКОВ В ИНТЕРВЬЮ РАССКАЗАЛ О СВОЕЙ РОЛИ В ПРЕДСТОЯЩИХ ВЫБОРАХ МЭРА, А ТАКЖЕ О ПЕРСПЕКТИВАХ РАЗВИТИЯ ВАЖНЫХ ДЛЯ РЕГИОНА ПРОЕКТОВ

...

О строительстве четвертого моста

Если говорить о строительстве четвертого мостового перехода через реку Обь, я местных компаний, которые смогут выполнить этот проект, к сожалению, сегодня не вижу. Наш «Сибмост» находится не в лучшей форме, сейчас ему бы завершить те объекты, за которые он взялся. Очевидно, что такой крупный объект, по крайней мере, собственно мостовой переход, местные компании не осилят, а какая компания придет со стороны, пока загадывать сложно.

Четвертый мост через Обь собираются построить в створе улицы Ипподромская. Он соединит Южную площадь на правом берегу с площадью Труда на левом. Проект предполагает строительство транспортных развязок на обоих берегах реки для подключения моста к дорожной сети города, а также строительство тоннелей под железнодорожными путями.

Общая стоимость полуторакилометрового шестиполосного моста вместе с развязками – 47,1 млрд руб. Проезд по мосту будет платным, пока стоимость проезда оценивалась в сумме до ста рублей. Концессионер получит гарантию прибыли на 21 год. Концессионное соглашение на строительство моста подписано 6 декабря 2017 года.

О развитии метрополитена

Нам пришлось несколько изменить планы, мы надеялись в первую очередь продвигать продление Дзержинской линии метро, но, как вы знаете, там возникли серьезные проблемы с актуальностью проектно-сметной документации, которая была разработана в 2013 году, ее фактически нужно перерабатывать полностью.

Так получилось, что документация на станцию «Спортивная» оказалось готова быстрее, чем на уже существующую Дзержинскую линию. Поэтому сегодня мы будем добиваться финансирования именно этой станции, тем более что у нас для этого есть дополнительные аргументы в виде Молодежного чемпионата мира по хоккею. Потом мы вернемся к другим этапам развития метрополитена.

Ранее Анатолий Локоть объяснил отказ Москвы принять проект ветки новосибирского метро. По плану дальнейшее строительство новосибирской подземки подразумевает продление Дзержинской и Ленинской линий. Дзержинской – от станции «Золотая нива» в сторону Гусинобродского шоссе. На этом участке планируется построить станции «Гусинобродская» и «Молодежная», а также электродепо «Волочаевское».

О модернизации аэропорта Толмачево

Этот проект состоит из двух крупных разделов. Первый раздел – это реконструкция взлетно-посадочной полосы. ВВП – это объект федеральной собственности, и за него отвечают **Минтранс** России и **Росавиация**. Нам действительно удалось доказать острую необходимость реконструкции второй ВВП в федеральном бюджете, поэтому в программах **Минтранса** РФ уже запланированы средства на 2019 год на начало работ по реконструкции.

Второй раздел – это реконструкция аэровокзала (реконструкция терминала), которая является зоной ответственности оператора компании «Новаяпорт», с руководством которой мы находимся в постоянном контакте. Сегодня идет разработка проектно-сметной документации, коллеги-авиаторы планируют завершить ее к третьему кварталу 2019 года, а в третьем и четвертом кварталах 2019 года приступить к работам по реконструкции.

Первый этап этого крупного проекта мы рассчитываем выполнить до 2023 года, его стоимость – 12 млрд рублей. Он будет реализован к чемпионату мира, возможности терминала будут расширены за счет пристройки еще одного блока. После проведения чемпионата, когда мы проводим наших гостей, старое здание будет разобрано, на его месте будет пристроен второй блок нового терминала.

<https://nsk.rbc.ru/nsk/16/02/2019/5c67b8819a7947e9fc381618>

ИНТЕРФАКС; 2019.02.16; ВЛАСТИ МОСКВЫ ПЛАНИРУЮТ СОЗДАТЬ ОКОЛО 30 НОВЫХ ПЕРЕСАДОК МЕЖДУ ВИДАМИ ТРАНСПОРТА В БЛИЖАЙШИЕ ГОДЫ

В ближайшие годы в Москве планируется обустроить около 30 пересадок между различными видами транспорта, заявил в субботу журналистам заммэра Москвы по вопросам градостроительной политики и строительства Марат Хуснуллин.

«Помимо строительства новых линий метро, железнодорожных веток мы стараемся создать максимальное количество пересадок между различными видами транспорта, создать вариативность перемещения по городу. В ближайшие годы в Москве появится около 30 дополнительных пересадок между различными видами транспорта», – сказал М.Хуснуллин.

Он отметил, что за последние семь лет в Москве было создано уже более 60 дополнительных пересадочных узлов между линиями метро, железными дорогами, МЦК, а также остановками наземного городского транспорта.

«Всего у нас в работе 96 транспортно-пересадочных узлов, которые предполагают обустройство пересадочных терминалов и переходов», – добавил заммэра.

Он напомнил, что программа строительства транспортно-пересадочных узлов в Москве предполагает возведение более 250 таких комплексов, из них около 100 в виде плоскостных перехватывающих парковок и около 150 в виде капитальных комплексов.

ИНТЕРФАКС; 2019.02.15; ПРОЦЕССЫ КОНСОЛИДАЦИИ В МИРОВОМ ТРАНСПОРТНОМ МАШИНОСТРОЕНИИ НЕИЗБЕЖНЫ – ГЛАВА ТМХ

Процессы консолидации в мировом транспортном машиностроении неизбежны, считает генеральный директор и совладелец группы «Трансмашхолдинг» (ТМХ) Кирилл Липа.

«То, что не состоялась (заблокирована европейскими регуляторами – ИФ) сделка (по слиянию – ИФ) Siemens Mobility с Alstom, это ничего не значит. Те мотивы, которые преследовали главы этих двух корпораций, никуда не делись. И то, что существуют определенные вызовы, на которые надо отвечать, – тоже ничего не изменилось. И то, что мы, руководители компаний, будем искать – назовем это так – пути консолидации, это, безусловно, так», – заявил он в кулуарах Российского инвестиционного форума – 2019.

«Какие это будут договоренности, в какой момент времени, – все зависит от нюансов. Но фундаментально отрасль находится в состоянии консолидации – без всякого сомнения. И на горизонте, я бы сказал, 3-5 лет мы увидим все эти сделки – точно. В такой они будут конструкции или другой – они случатся. И в Западной Европе, и в России – неважно. Это вопрос органических процессов в индустрии», – добавил топ-менеджер, пояснив, что процессы консолидации в транспортном машиностроении продиктованы потребностью в «огромных капиталовложениях».

«Любой проект – это миллиарды долларов: инвестиции в НИОКР, строительство новых производств, развитие сервисной площадки. Что такое наше присутствие в Египте, например (компания планирует поставить в эту страну 1,3 тыс. пассажирских вагонов – ИФ)? Это не просто мы продали какое-то количество вагонов. Речь идет о строительстве производства, депо, сервисном 15-летнем контракте. Это очень много денег. Поднять такие деньги на небольшом балансе очень сложно. И это вопрос не Египта – это вопрос глобальный. Точно такая же картина и в Западной Европе, и в Латинской Америке, и в Африке», – отметил К.Липа.

Кроме того, по его словам, «универсализируются технологии», принимаются единые стандарты организации движения. «Сейчас мы работаем над российскими, которые синхронизированы с европейскими», – сказал топ-менеджер. «Поэтому мое понимание такое, что фундаментальный тренд направлен, скажем так, на переход на единую акцию. Вопрос – будет это акция ТМХ, Alstom, Siemens, Bombardier или еще кого-то – это уже коммерческие нюансы», – подчеркнул он.

Как сообщалось ранее, в 2017 г. Siemens и Alstom объявили о слиянии подразделений в сфере железнодорожного машиностроения. Siemens заявлял, что передаст Alstom предприятия по производству подвижного состава и сигнального оборудования (подразделение Mobility) в обмен на долю в расширенной компании немногим более 50%. Совместная компания с годовой выручкой около 15,3 млрд евро должна была называться Siemens Alstom, сохранить штаб-квартиру в пригороде Парижа. Гендиректор Alstom Анри Пупар-Лафарж, как предполагалось, останется на этом посту, председателя совета директоров назначит Siemens.

В 2018 г. правительственная комиссия по иностранным инвестициям в стратегические отрасли под председательством премьер-министра РФ Дмитрия Медведева одобрила смену иностранного стратега в «Трансмашхолдинге». «Siemens приобретает акции компании Alstom и замещает их в качестве миноритарных акционеров. То есть в конечном итоге вместо компании Alstom будет работать с этими заводами немецкая компания», – отмечал глава Федеральной антимонопольной службы РФ Игорь Артемьев.

На внеочередном собрании минувшим летом акционеры Alstom утвердили решения, связанные со слиянием компании с Siemens. Сделка должна была быть одобрена

антимонопольными органами, ее закрытие ожидалось в I полугодии 2019 г. Однако в начале февраля Европейская комиссия запретила сделку, сочтя предложенные компаниями уступки (включая продажу ряда активов по производству сигнального оборудования, для которых уже были найдены потенциальные покупатели) недостаточными. «Без достаточных корректирующих мер слияние привело бы к повышению цен на сигнальные системы, которые обеспечивают безопасность пассажиров, и на высокоскоростные поезда следующих поколений», – говорила член Еврокомиссии по вопросам конкуренции Маргрете Вестагер.

В РФ Siemens владеет долей в ООО «Уральские локомотивы» (г.Верхняя Пышма, Свердловская обл.) – совместном предприятии с группой «Синара» Дмитрия Пумпянского. Оно выпускает грузовые магистральные электровозы постоянного тока с коллекторным тяговым приводом 2ЭС6 «Синара» и с асинхронным 2ЭС10 «Гранит», а также электрички «Ласточка» и магистральные электровозы переменного тока 2ЭС7.

Alstom – совладелец «Трансмашхолдинга».

Говоря о том, как отразится блокировка слияния Siemens Mobility с Alstom на структуру собственности активов «Синары» и ТМХ, К.Липа в ходе форума в Сочи заявил журналистам, что «на этот счет никаких переговоров не было». «Никаких договоренностей не существует в принципе. Эти переговоры никто и не начинал даже. Были, я бы так сказал, разговоры на эту тему», – заявил он.

«Учитывая, что сделка (Siemens Mobility и Alstom – ИФ) не случилась, способствующих факторов никаких для этого (объединения российских активов европейских ж/д концернов – ИФ) нет. Никаких факторов, стимулирующих эту договоренность, не существует. Но это не означает, что такая договоренность не может быть достигнута», – отметил топ-менеджер.

До решения о слиянии Siemens Mobility и Alstom «Трансмашхолдинг» обсуждал с последним возможность перехода на единую акцию, говорили представители российской компании. В этой связи в кулуарах форума К.Липа отметил, что соответствующего переговорного процесса сегодня не существует. В то же время, по его словам, «есть предпосылки для таких договоренностей» – именно в свете «глобальных изменений» которые «сейчас претерпевает отрасль железнодорожного машиностроения в мире».

Говоря о возможности консолидации российских компаний транспортного машиностроения, в том числе активов «Синары» и «Трансмашхолдинга», в свете соответствующего мирового тренда, К.Липа заявил: «Это перманентный процесс, мы все время что-то обсуждаем. И с «Синарой», и она с нами. Мы ищем везде всегда плюсы и минусы».

ИНТЕРФАКС; 2019.02.15; В РОССИИ БУДУТ СОЗДАНЫ ЕЩЕ 14 ТОРОВ – МЕДВЕДЕВ

Премьер Дмитрий Медведев подписал постановление правительства РФ о создании 14 территорий опережающего развития (ТОР).

«Я только что подписал постановление правительства о создании 14 – подчеркиваю, 14 – территорий опережающего социально-экономического развития: 11 в моногородах и три – в ЗАТО (закрытые административные территориальные образования – ИФ)», – сказал Д.Медведев на Российском инвестиционном форуме в пятницу.

Он перечислил создаваемые ТОРы: Ясный (Оренбургская область), Катайск (Курганская область), Нефтекамск (Башкирия), Белорецк (Башкирия), Благовещенск (Башкирия), Костомукша (Карелия), Северск (Томская область), Лесной (Свердловская область), Новоуральск (Свердловская область), Менделеевск (Татарстан), Чапаевск (Самарская область), Глазов (Удмуртия), Решетиха (Нижегородская область), Володарск (Нижегородская область).

«Действительно, интересная тема для регионов, поскольку в ТОРах действует льготное налогообложение, легче привлечь инвесторов и есть возможность использовать дополнительные инструменты», – сказал премьер.

ТОР – экономическая зона, которая пользуется особыми условиями в части налогообложения, льготных тарифных ставок социальных взносов, режима свободной таможенной территории, льгот по аренде и подключению к инфраструктуре. Кроме того, для ТОР действует упрощенный порядок землепользования и особый порядок проведения контроля и надзора. ТОР создаются для привлечения инвестиций и создания точек экономического роста в регионах России.

ТАСС; 2019.02.15; МИНТРАНС ПОДДЕРЖАЛ ВВЕДЕНИЕ ШТРАФА В 500 РУБЛЕЙ ЗА ПРЕВЫШЕНИЕ СКОРОСТИ ОТ 10 ДО 20 КМ/Ч

Минтранс России поддерживает установление административного штрафа в размере 500 рублей за превышение скорости движения на 10-20 км/ч, сообщили ТАСС в ведомстве.

Соответствующая позиция по этому вопросу направлена в МВД России, добавили в **Минтрансе**.

Ранее правительственная комиссия по безопасности дорожного движения поручила МВД и **Минтрансу** до 1 марта 2019 года представить предложения о введении штрафа за превышение скорости на 10-20 км/ч.

В настоящее время нарушение скоростного лимита до 20 км/ч не штрафуются.

<https://tass.ru/ekonomika/6123345>

На ту же тему:

<https://iz.ru/846299/2019-02-15/mintrans-podderzhal-vvedenie-shtrafa-za-prevyshenie-skorosti-v-10-20-kmch>

<https://rg.ru/2019/02/15/mintrans-predlozhit-vnushitelnyj-shtraf-za-prevyshenie-skorost-na-10-kmch.html>

ТВ:

https://tvzvezda.ru/news/vstrane_i_mire/content/201902151209-f8w2.htm

<https://www.5-tv.ru/news/240176/pravitelstvo-podderzhalo-uzestocenie-nakazania-zaprevyshenie-skorosti/>

ИЗВЕСТИЯ; 2019.02.15; ГЛАВА ВОА ОЦЕНИЛ ИДЕЮ УЖЕСТОЧИТЬ САНКЦИИ ЗА НАРУШЕНИЕ ПДД

Председатель Всероссийского общества автомобилистов Валерий Солдунов рассказал в беседе с «Известиями», как ужесточение санкций за превышение скоростного лимита скажется на трафике и аварийности.

Ранее, 15 февраля, стало известно, что **Минтранс** и МВД России представили предложения по ужесточению наказания за превышение скорости на 10–20 км/ч. За превышение скоростного лимита правительству предложили ввести штраф в 500 рублей.

При этом руководство МВД считает целесообразным вводить наказание только за нарушения, совершенные в пределах населенных пунктов.

«Данный штраф практически никак не скажется на ситуации с трафиком. Он не будет мешать ездить, он не будет мешать нормально передвигаться водителям. Не могу сказать, что этот штраф негативно повлияет на ситуацию с автомобильным движением в городах», – рассказал Солдунов.

При этом он спрогнозировал снижение аварийности в случае законодательного закрепления предложения министерств.

«Там, где снижена скорость движения в связи с пешеходными переходами, например до 40 км/ч, а люди там едут 60 км/ч, – там аварийность точно снизится. Потому что они уже не будут 60 км/ч ехать», – отметил автоэксперт.

Сейчас денежного штрафа за превышение скорости менее чем на 20 км/ч нет. Однако 27 декабря прошлого года **министр транспорта РФ Евгений Дитрих** допустил возможность снижения порога допустимого превышения скорости на дорогах с 20 км/ч до 10 км/ч к установленному ограничению. По его словам, одновременно на некоторых видах трасс можно повысить разрешенный скоростной режим, однако при этом необходимо повышать дисциплину и снижать нарушаемость.

А 24 декабря глава Госавтоинспекции России Михаил Черников призвал пересмотреть низкий размер штрафов за превышение скорости свыше 20 км/ч. По его словам, превышение на 20–40 км/ч – это одно из самых массовых нарушений правил дорожного движения. При этом тяжесть последствий такого рода автоаварий является высокой.

<https://iz.ru/846133/2019-02-15/glava-voa-otcenil-ideiu-uzhestochit-sanktcii-za-narushenie-pdd>

RNS; 2019.02.15; К ЧЕМУ ПРИВЕДУТ НОВЫЕ ШТРАФЫ ЗА ПРЕВЫШЕНИЕ СКОРОСТИ; ПЕТР ШКУМАТОВ; КООРДИНАТОР ДВИЖЕНИЯ «ОБЩЕСТВО СИНИХ ВЕДЕРОК»

Минтранс России предложил штрафовать водителей на 500 руб. за превышение скоростного лимита на 10-20 километров в час, сообщил «Коммерсант». Сейчас за превышение менее чем на 20 км/ч не штрафуют.

Начнем с того, что превышение превышению рознь. Одно дело – превышение скорости в центре Москвы, например, когда вас окружают тысячи людей, другое дело, когда вы едете на трассе через далекий населенный пункт. Если говорить о крупных городах, как Москва или Санкт-Петербург, то возможно, такая мера действительно увеличит безопасность на дорогах, но что касается большей части России – это всего лишь увеличит количество штрафов.

Дело в том, что подавляющее большинство загородных дорог и федеральных трасс имеет огромное количество совершенно безумных и необоснованных с точки зрения здравого смысла ограничений. Если вы едете, например, из Москвы во Владимир, на пути вам попадается город Лакинск, где 60 км/ч. А там сделана безсветофорная современная трасса мирового уровня, но ограничение – 60 км/ч. Естественно, люди на таких участках едут 79 км/ч, и это хоть как-то спасает ситуацию, а если надо будет ехать 69 км/ч? Камер там поставили уже очень много.

Так что я думаю, что от такого штрафа могут выиграть крупные города, а те люди, которые передвигаются на автомобиле между городами – для них наступит ад, потому что скоростной гэдп в 20 км/ч хоть как-то сглаживал правила на наших дорогах по всей стране.

<https://rns.online/opinions/K-chemu-privedut-novie-shtrafi-za-previshenie-skorosti--2019-02-15/>

ТАСС; 2019.02.15; ЭЛЕКТРОБУСЫ МОГУТ ПОЯВИТЬСЯ В КАЧЕСТВЕ ОБЩЕСТВЕННОГО ТРАНСПОРТА В СЕВАСТОПОЛЕ

Власти Севастополя рассматривают возможность приобретения электробусов для запуска на маршрутах общественного транспорта. Об этом в пятницу сообщил ТАСС губернатор Дмитрий Овсянников на полях Российского экономического форума в Сочи.

«Обсуждали поставки электробусов в Севастополь», – сказал он, добавив, что переговоры велись с одним из белорусских предприятий.

Кроме того, Севастополь планирует войти в проект Минэнерго РФ, в рамках которого в регионах будет построено около 100 автогазозаправочных станций. Это позволит повысить качество топлива и скорость заправки по сравнению с тем, что предлагают существующие сейчас станции.

«Севастополь будет одним из первых, кто будет участвовать в этой программе. Это делает участник Свободной экономической зоны. Объем инвестиций составит более 160 млн рублей, проект планируется реализовать в этом году», – уточнил Овсянников.

<https://tass.ru/ekonomika/6120642>

ИНТЕРФАКС; 2019.02.15; РОСТЕЛЕКОМ ПОДАЛ ЗАЯВКУ НА СОЗДАНИЕ АСВГК, ВСТУПИВ В БОРЬБУ ЗА КОНЦЕССИЮ С РТИТС

ПАО «Ростелеком» (МОЕХ: РТКМ) подало заявку о готовности к участию в конкурсе на заключение концессионного соглашения в целях создания автоматизированной системы весогабаритного контроля движения транспортных средств (АСВГК) на автомобильных дорогах общего пользования федерального значения.

Как сообщили «Интерфаксу» в компании, «Ростелеком» готов «просчитать возможность снижения стоимости строительства и эксплуатации автоматизированной системы весогабаритного контроля на федеральных трассах».

При этом в «Ростелекоме» отмечают, что компания уже создала и модернизировала 47 автоматизированных комплексов весогабаритного контроля в 11 субъектах РФ, из них эксплуатирует 26 комплексов.

«Используется оборудование и решения ведущих профильных отечественных компаний. В рамках управления работой системы используется программное обеспечение, обеспечивающее сбор, хранение, обработку данных, автоматизацию подготовки актов об административных правонарушениях в случае их обнаружения», – говорит представитель «Ростелекома».

По его словам, созданные компанией пункты весогабаритного контроля «на регулярной основе проходят проверку корректности работы». «Неоднократно, в том числе в ходе публичных проверок с привлечением независимых экспертов, представителей **Росавтодора** и **Минтранса** РФ подтверждена высокая точность измерений веса транспортного средства, а также работы системы в целом», – добавляют в компании.

Кроме того, по словам представителя «Ростелекома», компания как оператор инфраструктуры электронного правительства может обеспечить интеграцию государственной системы весогабаритного контроля с порталом госуслуг с поддержкой юридически значимого электронного документооборота. «А это значит, что будет возможность выполнять большинство операций, оформление заявок и др. делать дистанционно на хорошо знакомых площадках», – указывает он.

В компании отмечают, что процедура подачи и рассмотрения частной концессионной инициативы предусматривает ее публикацию. В течение 45 дней с даты размещения у иных потенциальных участников есть возможность подать собственные заявки о готовности к участию в конкурсе в целях реализации проекта (в данном случае – по 12 февраля 2019 года).

«Поступление в течение указанного 45-дневного срока как минимум одной заявки третьего лица означает, что концессионное соглашение не может быть заключено с инициатором без проведения конкурсных процедур на безальтернативной основе. Таким образом, концедент (**Минтранс** РФ) обязан провести конкурсные процедуры в целях выбора концессионера для реализации проекта. «Ростелеком» готов участвовать в конкурсной процедуре, предложить альтернативный вариант реализации проекта», – добавили в компании.

Минтранс РФ 28 декабря 2018 года сообщал о поступлении частной концессионной инициативы ООО «РТ-Инвест Транспортные Системы» (РТИТС) на создание автоматизированной системы весогабаритного контроля движения транспортных средств на федеральных трассах.

На федеральных дорогах России сегодня работают 28 пунктов весогабаритного контроля. Создание АСВГК предполагает их увеличение до 387 к 2024 году. Общий срок реализации проекта составит 11,6 лет. Согласно условиям проекта концессионного соглашения, структура затрат инвестора включает инвестиции концессионера (первоначальные и регулярные капитальные расходы), операционные расходы, затраты на обслуживание кредита, страхование, обеспечение и выплату налогов. Концедент не принимает участие в расходах на создание, модернизацию, эксплуатацию комплексов

АСВГК. Плата концессионеру-оператору системы составит 8,64 млрд руб. ежегодно (более 95 млрд руб. за весь срок концессии).

В октябре 2018 года первый заместитель **министра транспорта РФ Иннокентий Алафинов** говорил, что пилотная эксплуатация АСВГК для грузовиков может начаться в конце III – начале IV квартала 2019 года.

«На сегодняшний день в соответствии с приказом **министерства транспорта** сформирована группа, которая обсуждает предложения инициатора частной концессионной инициативы. Мы его отработываем, встречаемся на еженедельной основе, изучаем, смотрим – пока еще основные условия мы обсуждаем», – говорил он.

Стоимость создания проекта чиновник тогда не уточнил, указав, что это также обсуждается. «Все зависит от тех технических требований, которые будут предъявляться», – пояснил тогда он.

Автоматическая система весогабаритного контроля – рамки фото- и видеофиксации и весы, вмонтированные в дорожное полотно – должна дополнить стационарные пункты контроля. Изначально внедрение системы было запланировано на конец 2020 года, к этому сроку на федеральных дорогах предполагалось создать 387 пунктов весогабаритного контроля транспортных средств. Они будут оснащены автоматическими средствами фото- и видеосъемки и позволят взвешивать автомобили на дорогах без снижения скорости движения, сообщил **Минтранс**.

ТАСС; 2019.02.15; СТРОИТЕЛЬСТВА ЦКАД В РАМКАХ ГЧП ВЫПОЛНЯТ В ПОЛНОМ ОБЪЕМЕ

Проект финансирования строительства Центральной кольцевой автомобильной дороги (ЦКАД) в рамках государственно-частного партнерства (ГЧП) будет реализован по плану с привлечением частных инвестиций в полном объеме к концу 2021 года. Об этом сообщил руководитель государственной компании «Российские автомобильные дороги» (Автодор) Вячеслав **Петушенко** в интервью телеканалу РБК на Российском инвестиционном форуме в Сочи.

В частности, он ответил на вопрос, почему до сих пор не удалось реализовать проект финансирования строительства ЦКАД по ГЧП в части привлечения частных инвестиций. «[Проект] не реализован на сегодняшний день, но он будет в тех параметрах, в которых задумывался, так и будет реализован», – пояснил **Петушенко**.

«Из 313 млрд рублей на сегодняшний день частных инвестиций уже привлечено 21 млрд – это только нами зафиксировано, а еще в работе находится... такая же сумма. На реализацию этого проекта еще предусмотрено 150 млрд рублей Фонда национального благосостояния. Уже 86 млрд рублей там тоже использовали», – сказал он о текущих вложениях в проект. При этом он подчеркнул, что в настоящее время иностранных инвестиций в ЦКАД не поступало.

«К исходу 2021 года все инвестиционные составляющие будут выполнены в полном объеме», – заключил глава Автодора. По его словам, строительство ЦКАД будет завершено в срок и нет факторов, которые могли бы помешать этому. «Вопросов, которые мешали бы это сделать практически нет. Мы подготовили по ЦКАД предложение правительству Российской Федерации об этих сроках, мы о них очень внимательно размышляли, и эти сроки уже переноситься не могут», – заявил Петушенко.

Строительство ЦКАД примерно в 50 км от МКАД является одним из приоритетных государственных инфраструктурных проектов, ее возведение ведется в рамках пяти пусковых комплексов, четыре из которых представляют собой замкнутое кольцо. Проект ЦКАД был разработан в начале 2000-х годов, ее строительство началось в 2015 году. Общая протяженность составит около 530 км, суммарная стоимость строительства всех участков магистрали превышает 300 млрд рублей.

<https://tass.ru/ekonomika/6121529>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; НАДЕЖДА ТОЛСТОУХОВА; 2019.02.18; МАРШРУТ ПОСТРОЕН; ИЖЕВСКИЙ СТАРТАП ВЫПУСТИЛ ПРИБОР, ВЫВОДЯЩИЙ НАВИГАЦИЮ НА ЛОБОВОЕ СТЕКЛО АВТОМОБИЛЯ

Небольшая ИТ-компания из Ижевска выпустила прибор и приложение, позволяющие проецировать данные о скорости движения автомобиля и маршрут на лобовое стекло. Благодаря Hudway Glass водителю не приходится отрывать взгляд от дороги и отвлекаться, чтобы посмотреть на спидометр.

Прототип технологии – прицельный отражатель – был известен еще до Второй мировой войны и использовался для облегчения навигации в британских военных истребителях. В гражданское машиностроение технология переключалась много позже, в 90-е годы прошлого века, впервые появившись в качестве стационарной системы в автомобилях класса люкс.

Двадцать лет спустя технологию смогли сделать доступной каждому автолюбителю два начинающих предпринимателя – Иван Клабуков и Алексей Останин. Идея проекта родилась случайно: ночью в машине экран брошенного на приборную панель телефона отразился в лобовом стекле. Загруженная на экране карта оказалась прямо перед глазами водителя. Останин, занимавшийся раллийными гонками, понял: именно такой технологии ему и не хватало, чтобы, ведя машину по незнакомой местности, не отвлекаться от дороги. Сначала разработчики написали приложение, которое собирало данные о скорости движения автомобиля и могло отображать карты. По первоначальной задумке телефон с включенной программой следовало просто класть на приборную панель и смотреть на его отражение в лобовом стекле. Но даже аппараты с самыми яркими экранами не могли создать четкой картинку днем или в сумерках. Тогда в дополнение к софту предприниматели создали прибор, который помог бы сделать изображение более резким и контрастным.

- Само устройство – это держатель телефона на панели авто с дополнительной функцией проекции картинки на лобовое стекло. Вы кладете телефон в держатель экраном вверх и видите отражение экрана на специальном прозрачном стекле, которое вертикально расположено над телефоном. В темноте кажется, что картинка просто висит в воздухе, – рассказал «РГ» Иван Клабуков.

Усовершенствованная модель прибора Hudway Cast не только проецирует на стекло карты, но и позволяет голосом или жестами управлять телефоном – отвечать на звонки и сообщения, переключать музыку. В систему можно интегрировать и камеру ночного видения, тогда на экране будет выводиться контрастное изображение ночной дороги. Сейчас оба прибора пользуются спросом по всем миру, первый продается в 97 странах, второй – в 24.

<https://rg.ru/2019/02/17/poiavilsia-pribor-vyvodiashchij-navigaciiu-na-lobovloe-steklo-avtomobilia.html>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ОЛЬГА ТУМАНОВА; 2019.02.17; BLAVLACAR ВВЕДЕТ В РОССИИ НОВЫЕ МЕРЫ ДЛЯ ПОВЫШЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЕЗДОК

BlaBlaCar в ближайшие пару лет планирует запустить сервис онлайн-оплаты услуг в России. Вместе с идентификацией пользователей по паспорту это улучшит ситуацию с безопасностью, рассчитывают в компании.

В Германии попутчики уже могут расплачиваться с автовладельцами онлайн, а в Испании и Франции она обязательна, рассказал в интервью РБК глава BlaBlaCar Николас Брюссон. Также пользователи платят онлайн комиссию сервису. По словам Брюссона, все это позволяет отследить, что конкретный пассажир связывался с конкретным водителем. «Это один из главных запросов аудитории – знать, кто будет водителем или пассажиром», – подчеркнул Брюссон.

О необходимости повышения безопасности пользователей BlaBlaCar речь зашла после громкого убийства директора двух московских ресторанов Burger King Ирины Ахматовой, с которой расправился ее попутчик. Сервисом он воспользовался, взяв чужую фотографию, но правоохранительным органам все-таки удалось его найти. Тело 29-летней жительницы Москвы Ирины Ахматовой, пропавшей по дороге в Тулу 23 декабря, обнаружено в Серпуховском районе Московской области.

<https://rg.ru/2019/02/16/blablacar-vvedet-v-rossii-novye-mery-dlia-povysheniia-bezopasnosti-poezdok.html>

ТАСС; 2019.02.15; ПРИМОРЬЕ НАПРАВИТ ОКОЛО 700 МЛН РУБЛЕЙ НА РЕМОНТ ДОРОГ ВО ВЛАДИВОСТОКЕ

Приморье выделит из краевого бюджета около 700 млн рублей на ремонт дорог во Владивостоке, еще порядка 1 млрд рублей власти уже выделили из региональной казны на покупку новых автобусов для краевого центра. Об этом сообщил ТАСС в интервью на Российском инвестиционном форуме в Сочи глава региона Олег Кожемяко.

Ранее полномочный представитель президента на Дальнем Востоке, вице-премьер Юрий Трутнев сообщил журналистам во Владивостоке, что Владивосток как новая столица Дальневосточного федерального округа получит дополнительное финансирование из бюджета РФ на ремонт и реконструкцию улично-дорожной сети в 2019 году. Ранее Приморью на развитие социальной сферы в рамках комплексного плана социального развития центров экономического роста было выделено 5,7 млрд рублей до 2021 года.

«Вопрос качества дорожного покрытия. Мы дополнительно порядка 700 млн выделяем из краевого бюджета [на решение этой проблемы]», – сообщил Кожемяко.

Он добавил, что немаловажным вопросом для города является вопрос безопасности общественного транспорта и его соответствия техническим и экологическим требованиям.

«До июня проведем работу по анализу и сертификации тех транспортных средств, которые работают на линии, и, если они не соответствуют требованиям экологическим, они будут исключены из дальнейшей работы и убраны с маршрутов. Мы уже выделили из краевого бюджета порядка 1 млрд рублей на приобретение новых автобусов», – сообщил губернатор Приморья.

По его словам, также среди первостепенных проектов в регионе сейчас реконструкция трассы в Находку, которая является крупным портом и логистическим узлом, и восстановление мостов, которые разрушаются или уже разрушились от старости или повреждены разливами рек.

<https://tass.ru/ekonomika/6120440>

ТАСС; 2019.02.15; ОМСКАЯ ОБЛАСТЬ И СБЕРБАНК РАЗРАБОТАЮТ ПРОЕКТ МОДЕРНИЗАЦИИ ОБЩЕСТВЕННОГО ТРАНСПОРТА В ОМСКЕ

Омская область подписала со Сбербанком и управляющей компанией «Лидер» на Российском инвестиционном форуме в Сочи соглашение о сотрудничестве при разработке и реализации инвестиционного проекта по модернизации общественного транспорта в Омске, сообщается в пятницу на сайте областной администрации. Обновление транспорта призвано снизить выбросы в атмосферу Омска и повысить комфорт жителей города.

В конце августа 2018 во время визита в Омск президент РФ Владимир Путин обратил внимание занимавшего тогда должность врио губернатора Александра Буркова на необходимость усиления экологического контроля в регионе. Омск вошел в майский указ главы государства и обязан к 2024 году снизить вредные выбросы на 20%.

«Трехстороннее соглашение... подписанное в рамках национального проекта «Экология», в первую очередь будет захватывать сферу транспорта города Омска. <...> «Лидер» имеет опыт реализации транспортных проектов, с учетом этих компетенций и бизнес-подхода Сбербанка мы сможем, я думаю, реализовать в Омске новый транспортный проект, решив

несколько задач: создание комфортных условий для жителей города и улучшение экологии. Обеспечив переход на новые виды транспорта, мы действительно сможем резко снизить нагрузку на атмосферу и городскую среду Омска», – цитирует пресс-служба Буркова.

В правительстве уточнили, что стороны создадут рабочую группу для подготовки и реализации инвестиционного проекта на основе государственно-частного партнерства будет. Сбербанк и компания «Лидер» предложат региону оптимальные сценарии финансирования проекта модернизации.

По словам заместителя председателя правления Сбербанка Олега Ганеева, проект будет включать не только переход на более экологичные виды топлива, но и формирование оптимальной сети маршрутов и парковочного пространства. «Омск – первый регион, с которым мы подписываем такое трехстороннее соглашение и очень надеемся создать прецедент. Сбербанк будет выполнять не только функции финансового агента, но и организационно структурировать это направление. <...> Мы сейчас выходим на этап формирования технико-экономического обоснования и надеемся, что нам удастся сформировать «коробочное» решение, унифицированный пакет услуг, который будет востребован и в других регионах», – приводит пресс-служба слова Ганеева.

В Минприроды Омской области ТАСС сообщили, что транспорт находится на втором месте в списке загрязнителей атмосферного воздуха в Омске. В 2017 году 91,6 тыс. тонн загрязняющих веществ было выброшено в атмосферу теплоэнергетическими компаниями, 87,1 тыс. тонн – транспортом и 71,5 тыс. тонн – промышленностью.

<https://tass.ru/sibir-news/6120305>

ТАСС; 2019.02.15; ТРАМВАИ В ОТДАЛЕННЫЙ РАЙОН НОВОСИБИРСКА, ГДЕ ЖИВУТ 50 ТЫС. ЧЕЛОВЕК, ЗАПУСТЯТ В РАМКАХ ГЧП

Новая трамвайная линия в Новосибирске, которую планируют строить на основе концессионного соглашения, позволит решить проблему транспортной доступности жилмассива Плющихинский, где живут более 50 тыс. человек. Конкурс на реализацию этого проекта будет объявлен до конца года, сообщил во вторник журналистам мэр Новосибирска Анатолий Локоть.

Плющихинский жилмассив, расположенный в Октябрьском районе Новосибирска, является одним из самых крупных жилых районов города. Он начал активно застраиваться в 2005 году, и с тех пор на его территории проживают более 50 тыс. человек. До 2015 года здесь располагался крупнейший в Сибири оптовый вещевой рынок – Гусинобродский. Местные жители регулярно жалуются на пробки, которые образуются в вечернее время на пути к домам, а также на длительное ожидание общественного транспорта.

«Проект, осуществляемый в рамках концессионного соглашения, предполагает строительство трамвайной линии из Плющихинского жилмассива с выходом на сад Мичуринцев. Подсчеты наших специалистов-транспортников говорят о том, что именно электротранспорт позволит решить проблему транспортной доступности этого района», – сказал Локоть.

Ранее губернатор Новосибирской области Андрей Травников сообщал ТАСС, что к развитию трамвайной сети Новосибирска может быть привлечен частный инвестор. Мэр города подтвердил, что сейчас ведутся переговоры с несколькими компаниями, заинтересованными в реализации этого проекта. Локоть также уточнил, что концессия предполагает не только строительство трамвайной линии, но и закупку новых трамвайных вагонов и затраты на их эксплуатацию. Планируется, что до конца года конкурс на реализацию данного проекта будет объявлен.

«Задача департаменту транспорта сформулирована так, чтобы в этом году провести конкурсную процедуру», – подчеркнул мэр.

Ранее мэр Новосибирска сообщал журналистам, что износ большей части парка новосибирских трамваев превышает 50%.

<https://tass.ru/sibir-news/6120038>

ТАСС; 2019.02.15; ОБЪЕМ ИНВЕСТИЦИЙ В АВТОТРАССУ МОСКВА – КАЗАНЬ СОСТАВИТ 539 МЛРД РУБЛЕЙ

«Автодор» оценивает объем инвестиций в проект скоростной автомобильной трассы Москва – Казань в 539 млрд рублей. Об этом сообщил руководитель ГК «Российские автомобильные дороги» («Автодор») Вячеслав Петушенко в эфире телеканала «РБК».

«В комплексном плане прописана эта дорога, протяженность 729 км. Объем инвестиций – 539 млрд [рублей], из них 216 млрд – частных. У нас трасса проработана. Мы сейчас ожидаем подтверждения возможности проведения закупки по планировке территории. Сроки очень жесткие, объект мегаинтересный, мегаважный для страны», – сказал он.

«729 км мы должны построить к концу 2024 года», – добавил Петушенко.

Участок автомобильной дороги Москва – Нижний Новгород – Казань протяженностью 729 км включен в комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры до 2024 года и является частью создаваемого коридора Европа – Западный Китай.

<https://tass.ru/ekonomika/6121407>

ТАСС; 2019.02.15; ГЛАВА ЯНАО: МОСТ ЧЕРЕЗ ОБЬ В САЛЕХАРДЕ СДЕЛАЕТ ПРИПОЛЯРНЫЙ УРАЛ ДОСТУПНЕЕ ДЛЯ ТУРИСТОВ

Власти Ямало-Ненецкого автономного округа (ЯНАО) рассчитывают, что строительство моста через Обь в Салехарде сделает для туристов более доступными красоты Приполярного Урала (наиболее высокая часть Уральских гор), добраться до которых сейчас можно только с помощью паромной переправы. Об этом в пятницу сообщил ТАСС глава региона Дмитрий Артюхов в кулуарах Российского инвестиционного форума в Сочи.

Строительство моста через Обь из Лабытнанги в Салехард является одним из ключевых пунктов реализации проекта Северного широтного хода (СШХ) – проектируемой в ЯНАО железнодорожной магистрали протяженностью более 700 километров, которая пройдет по маршруту Обская – Салехард – Надым – Новый Уренгой – Коротчаево и свяжет Северную железную дорогу со Свердловской.

«Мы уверены, что, когда мы представим массовому туристу продукт, благодаря которому он может через два часа из Москвы прилететь в Арктику, посмотреть культуру народов Севера, попробовать национальную кухню и сходить в турпоход в горы, куда он сможет добраться по новому мосту за считанные минуты, это поможет привлечь еще больше туристов», – сказал Артюхов.

«Горы всегда манили людей, у них своя энергетика. Там интересные места есть – водопады, Нефритовая долина», – добавил глава региона.

<https://tass.ru/ural-news/6121802>

ИНТЕРФАКС; 2019.02.15; ГТЛК ГОТОВА СОФИНАНСИРОВАТЬ ЗАКУПКУ БОЛЕЕ 8 ТЫС. ЕДИНИЦ ГАЗОМОТОРНОЙ ТЕХНИКИ ДЛЯ РЕГИОНОВ К 2024Г

«Государственная транспортная лизинговая компания» (ГТЛК) готова софинансировать закупку более 8 тыс. единиц газомоторной техники для регионов к 2024 г., сообщил глава компании Сергей Храмагин в ходе презентации концепции программы некоммерческого лизинга газомоторной техники в рамках Российского инвестиционного форума в Сочи.

«Программа ГТЛК включает все эти виды техники и на условиях софинансирования. Компания готова обеспечить закупку более 8 тыс. единиц транспортной техники на ГМТ к 2024 году. В совокупности ГТЛК поставит более 12 тыс. единиц техники», – сказал он.

ГТЛК поставляет газомоторную технику на льготных условиях, которые учитывают 7,9% ставку за кредит и нулевой аванс. Большинство лизингополучателей ГТЛК пользуются также субсидией Минпромторга.

ГТЛК занимается развитием рынка техники на газомоторном топливе с 2014 года. На данный момент ГТЛК поставляет технику для муниципальных и коммерческих транспортных предприятий Волгоградской, Ленинградской, Свердловской, Омской областей, Республик Коми, Мордовия и т.д.

Лизинговый парк газомоторной техники ГТЛК – более 1,5 тыс. единиц, проинвестировано более 8 млрд. рублей.

ГТЛК на 100% принадлежит государству.

ИНТЕРФАКС; 2019.02.15; ГПБ ПРЕДОСТАВИТ СТРУКТУРЕ «МОСТОСТРОЯ-11» 6 МЛРД РУБ. НА СТРОИТЕЛЬСТВО МОСТА ЧЕРЕЗ Р.ПУР В ЯНАО

Газпромбанк (МОЕХ: GZPR) и ООО «Региональная инфраструктурная компания» (РИК, структура «Мостостроя-11») подписали кредитное соглашение о финансировании проекта строительства участка автомобильной дороги Коротчаево – поселок Уренгой, в том числе моста через реку Пур, говорится в сообщении банка.

Общая объем финансирования составит 9,6 млрд рублей, из них Газпромбанк предоставит 6 млрд рублей.

Подписи под документом в пятницу в рамках Российского инвестиционного форума в Сочи поставили начальник департамента инфраструктурных проектов и государственно-частного партнерства банка Павел Бруссер и гендиректор РИК Сергей Бирюков.

«ЯНАО не только является стратегическим нефтегазовым регионом России, но и стремительно становится ключевым логистическим узлом Северного морского пути – одной из самых перспективных транспортных артерий 21 века. Все это диктует необходимость интенсивного развития инфраструктуры региона, прежде всего – транспортной», – отметил П.Бруссер, слова которого приводятся в сообщении.

Проект предусматривает строительство участка автодороги Коротчаево – Уренгой протяженностью 2,46 км, в том числе моста через реку Пур длиной 1,02 км. Кроме того, планируется монтаж системы весогабаритного контроля на левом берегу реки и обустройство пункта взимания платы с грузовых автомобилей в случае принятия решения о платности.

Как сообщалось, в декабре прошлого года ЯНАО и «Региональная инфраструктурная компания» подписали концессионное соглашение сроком на 15 лет о строительстве моста через реку Пур. Продолжительность строительства составит 32 месяца. Первая свая будущего моста уже забита.

Планируется, что инвестор вернет затраты за счет платы, которая будет взиматься за проезд с грузового транспорта.

Как заявлял заместитель губернатора ЯНАО Александр Калинин в интервью «Интерфаксу», концессионер предлагал два варианта реализации соглашения, предусматривающие как платный, так и бесплатный проезд.

Если Госдума не примет поправки, позволяющие сделать проезд платным, затраты частного инвестора будут компенсированы из бюджета ЯНАО в течение нескольких лет.

Госдума РФ приняла соответствующие поправки в первом чтении.

Мост должен стать частью автодороги Уренгой-Заполярье, которая свяжет поселки Уренгой и Коротчаево. В настоящее время на этом участке действует только зимник и понтонная переправа.

Интенсивность движения по мосту прогнозируется в 2,5 тыс. автомобилей в сутки. Сметная стоимость строительства оценивалась в 6,96 млрд рублей в ценах первого квартала 2017 года.

На ту же тему:

<https://tass.ru/ural-news/6120747>

РБК; ЕКАТЕРИНА ФОМИЧЕВА; 2019.02.15; ЧИНОВНИКИ ПРИДУМАЛИ, ГДЕ ВЗЯТЬ ДЕНЬГИ НА НОВЫЕ ДОРОГИ ПОД ПЕТЕРБУРГОМ

Правительство Ленинградской области рассматривает возможность выпустить облигации на сумму до 10 млрд руб. для строительства дорог и развязок на границе с Петербургом. Об этом губернатор Ленобласти Александр Дрозденко сказал журналистам во время Российского инвестиционного форума в Сочи.

По его словам, область может выпустить облигации, если для строительства новых объектов не получит финансирование из федерального центра. «У нас остается неразвязанным кудровский узел, часть по этому узлу мы будем делать за свой счет. Мы вступили в переговоры с **Минтрансом** и **Росавтодором** с тем, чтобы они оказали нам помощь и поддержку в размере 50% затрат. Если нам дают поддержку в размере 50% затрат, тогда мы облигации выпускать не будем, у нас достаточно неплохой бюджет, мы закончили год с профицитом. Если нам не подтверждают до мая возможность софинансирования хотя бы на 2020-2023 годы, тогда мы будем выпускать облигации в сумме до 10 млрд руб.», – сказал Александр Дрозденко (цитата по ТАСС).

В пресс-службе правительства Ленобласти не смогли оперативно прокомментировать слова губернатора.

Под «кудровским узлом» Александр Дрозденко подразумевает строительство транспортно-пересадочного узла на границе Кудрово и Свердловского городского поселения, рядом с автодорогой М-18 «Кола» и гипермаркетом «Мега Дыбенко». Стоимость проекта составляет около 7,6 млрд руб., работы на объекте начнутся в 2021 году.

Для улучшения транспортной доступности новостроек на границе с Петербургом власти Ленобласти также планируют построить развязку с КАД в западном Мурино, обход Мурино в створе Гражданского проспекта и новый путепровод во Всеволожске. Федеральное финансирование запрошено на расширение Колтушского шоссе, строительство обхода Мурино в створе Пискаревского проспекта, возведение мостов через Свирь и Волхов.

Справка

По данным комитета по дорожному хозяйству Ленобласти, весь объем дорожного фонда Ленобласти на этот год составляет 8,2 млрд руб., в том числе, на содержание трасс пойдет 2,9 млрд руб., на ремонт – 2 млрд руб., на строительство и реконструкцию – 1,3 млрд руб.

https://www.rbc.ru/spb_sz/15/02/2019/5c667e979a79478eb3d1ef6c

ТЕЛЕКАНАЛ МОСКВА 24, АЛЕКСАНДР ЧАЛЬЦЕВА, ДМИТРИЙ ИВАНОВ, КСЕНИЯ ФИЛИППОВА; ВЗГЛЯД СВЕРХУ

В: По воздуху над пробками. Канатная дорога в Москве скоро станет таким же массовым общественным транспортом, как автобусы и метро. В столице согласовывают проект строительства фуникулера. Какие точки он свяжет, и дорогой ли будет поездка – выясняла моя коллега Александр Чальцева.

КОРР: Когда и МКАД, и Ленинградка стоят, из Тушино в Ховрино хоть по воздуху добираться. Мысли в час пик материальны – могут стать реальностью. От «Ховринской» к «Речному вокзалу» планируют провести канатную дорогу – 40 метров над землей.

По идее, канатная дорога будет проходить прямо у меня над головой, и соединять два берега канала имени Москвы. Ее планируют интегрировать в систему городского транспорта, так что проехать можно будет по обычным городским билетам. Ну, а как бонус – полюбоваться прекрасным видом.

Сейчас, чтобы добраться от «Сходненской» до «Речного вокзала» на общественном транспорте, приходится ехать через МКАД – тратить 45 минут. На метро – около получаса. С появлением канатки пассажиры смогут в буквальном смысле долететь от одной станции до другой за семь минут. Пока, правда, только в теории.

АЛЕКСАНДР ПРОХОРОВ (РУКОВОДИТЕЛЬ ДЕПАРТАМЕНТА ИНВЕСТИЦИОННОЙ И ПРОМЫШЛЕННОЙ ПОЛИТИКИ МОСКВЫ): Пока мы получили предложение от потенциального инвестора. С городом сделать концессионное соглашение о строительстве канатной дороги. Предварительно уже просто прорассчитали объем инвестиций – порядка трех с половиной миллиардов рублей. И в случае, если мы сейчас быстро доделаем документы, мы вывесим концессионное соглашение это на всеобщее обозрение, и надеемся, что у нас состоится конкурентная процедура, и мы реализуем этот проект.

КОРР: Окупится ли? Должна – за восемь лет с момента открытия. В немецкой девелоперской компании, разработавшей проект, уверяют, что просчитали все – и финансовые риски, и пассажиропоток. Порядка 15 тысяч человек в сутки. Над каналом имени Москвы будут курсировать шесть кабинок – каждая на 30 человек. Интервал движения планируют сделать 2-3 минуты.

ИЛЬЯ ЗАЛИВУХИН (АРХИТЕКТОР): Если не говорить о строительстве моста, очень красивого, но все же моста, который изменит этого водохранилища, то канатная дорога, действительно, наверное, единственный вариант. Потому что, скорее всего, это даже будет дешевле, чем делать или ветку метро. То есть это современная транспортная система, которая будет сделана, и очевидно, будет технологична, и будет поэтому красиво. И в такой современной, в общем-то, развивающийся район, как «Речной вокзал» и «Тушино», она, конечно, впишется.

КОРР: Фуникулер как транспорт давно используют в разных городах. Правда, обычно с гористым рельефом. Вот, например, Медельин – второй по значимости город Колумбии.

ВИДЕО (YOUTUBE.COM/ПОЛЬЗОВАТЕЛЬ EILEEN ALDIS, RIDING THE METROCABLE IN MEDELIN, COLOMB)

УЧАСТНИЦА СЮЖЕТА: Раньше, если ты живешь в отдаленном районе в горах – было очень сложно попасть в город – в магазины, в школу. Но канатная дорога полностью изменила ситуацию в городе.

КОРР: В Нью-Йорке горизонтальная канатная дорога ведет на город Рузвельт. Когда в городе случился снежный коллапс, канатка оставалась чуть ли не единственным транспортом, работавшим без перебоев. В Нижнем Новгороде при помощи канатного транспорта решили проблему с пробками на мосту через Волгу. Теперь жители противоположного берега легко добираются до города.

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ВЛАДИМИР БАРШЕВ; 2019.02.15; ПОЧЕМУ АВТОБУСЫ В РОССИИ ТАК ЧАСТО ПОПАДАЮТ В ДТП

Как раз в пятницу Госавтоинспекция опубликовала итоги аварийности с автобусами в прошлом году. Согласно им, количество погибших в ДТП по вине водителей автобусов сократилось на 17 процентов. Как сообщили в ГИБДД, работа по повышению безопасности пассажиров в течение года проводится на постоянной основе. В рейдах при сплошных проверках автобусов было пресечено более 1,8 миллиона различных нарушений.

В частности, в течение года было выявлено 160 тысяч неисправных автобусов, в том числе 5,7 тысячи с неисправностями тормозной системы или рулевого управления. Также зафиксировано более 3 тысяч нарушений режима труда и отдыха водителей, свыше 32 тысяч – правил использования тахографов, 100 тысяч – правил перевозки пассажиров, 550 тысяч – скоростного режима движения.

553 факта было связано с нарушением правил организованной перевозки групп детей. Выявлено более 2,5 тысячи водителей автобусов, находившихся в состоянии опьянения или отказавшихся от прохождения медицинского освидетельствования.

Наряду с превышением скорости, одним из наиболее распространенных нарушений ПДД среди водителей автобусов стал проезд на запрещающий сигнал светофора, – зафиксировано порядка 40 тысяч таких случаев. Кроме того, зарегистрировано 6,9 тысяч выездов на полосу встречного движения.

В конце прошлого года Госавтоинспекция провела опрос граждан по проблемам безопасности автобусных перевозок. В нем приняли участие более 35 тысяч человек.

Около трети респондентов – 31 процент – назвали главной опасностью нарушение правил водителями автобусов. 26 процентов считают, что на качестве пассажирских перевозок более всего сказывается слабый контроль перевозчиков за предрейсовой готовностью техники и водителей. Отвечая на вопрос, почему пассажиры пользуются услугами нелегальных перевозчиков, 44,5 процента опрошенных отметили, что рисковать своей безопасностью людей заставляет более низкая, чем у официальных перевозчиков, стоимость проезда.

Вместе с тем, как показали результаты опроса, финансовая составляющая далеко не всегда играет в этом вопросе решающую роль. Мнения респондентов разделились практически поровну: 40 процентов признались, что воспользовались бы услугами нелегального перевозчика, зная о его статусе, если это удобнее или выгоднее. Примерно такое же количество респондентов – 38 процентов – ответили на этот вопрос отрицательно, отдав приоритет собственной безопасности.

Отвечая на вопрос, есть ли у респондентов личный опыт пользования услугами нелегальных перевозчиков, как часто приходилось прибегать к таким услугам и насколько при этом важен статус перевозчика, по 18,5 процента опрошенных признались, что прибегать к услугам нелегалов им приходилось часто либо от случая к случаю. 34 процента не задумываются над статусом перевозчика. Около трети респондентов – 29 процентов – занимают принципиальную позицию, отметив, что услугами нелегалов не пользуются вовсе.

Около 38 процентов респондентов выразили готовность сообщать компетентным органам о признаках незаконной предпринимательской деятельности, обнаруженных при выборе перевозчика. 61 процент опрошенных признались, что делать этого не будут.

И наконец, в качестве первоочередных мер для дополнительного обеспечения безопасности пассажирских перевозок большинство опрошенных – 43 процента – назвали необходимость ужесточить борьбу с нелегалами. 35 процентов опрошенных считают, что главное здесь – не допускать к перевозкам недобросовестные организации.

В Госавтоинспекции призывают граждан, которые собираются отправиться в междугородный рейс на автобусе, серьезнее подходить к выбору перевозчика. Безопасность поездки важнее ее стоимости. Прежде всего необходимо обращать внимание на внешнее состояние автобуса, наличие договора фрахтования (в случае заказных перевозок), исправность ремней безопасности, поведение водителя, наличие у него сменщика, когда он требуется. В случае любых несоответствий следует жаловаться по телефонам автотранспортного предприятия, которые должны быть написаны на кабине водителя. Если предприятие не реагирует на жалобы, нужно обратиться в **Ространснадзор**. На официальном сайте ведомства предусмотрен специальный сервис – сообщения граждан о замеченных недостатках в работе пассажирского транспорта.

<https://rg.ru/2019/02/15/pochemu-avtobusy-v-rossii-tak-chasto-popadaiut-v-dtp.html>

ИНТЕРФАКС; 2019.02.15; БОЛЕЕ 2,5 ТЫСЯЧ ПЬЯНЫХ ВОДИТЕЛЕЙ БЫЛО ВЫЯВЛЕНО ЗА РУЛЕМ АВТОБУСОВ В 2018 ГОДУ – ГИБДД

Госавтоинспекция выявила более 2,5 тыс нетрезвых водителей автобусов за прошлый год, сообщили «Интерфаксу» в пятницу в ГИБДД РФ.

«Выявлено более 2,5 тысяч водителей автобусов, находившихся в состоянии опьянения или отказавшихся от прохождения медицинского освидетельствования», – сказали в ведомстве.

Кроме того, сотрудники ГИБДД в течение года зафиксировали 160 тысяч технически неисправных автобусов, в том числе 5,7 тысяч с неисправностями тормозной системы или рулевого управления, говорится в сообщении.

«Наряду с превышением скорости, одним из наиболее распространенных нарушений ПДД среди водителей автобусов стал проезд на запрещающий сигнал светофора, – зафиксировано порядка 40 тысяч таких фактов», – отметили в ГИБДД.

При этом, по итогам минувшего года сократилось число погибших в ДТП по вине водителей автобусов на 17%, добавили в Госавтоинспекции.

ИЗВЕСТИЯ; 2019.02.17; В РЕЗУЛЬТАТЕ ДТП С АВТОБУСОМ В КЕМЕРОВСКОЙ ОБЛАСТИ ПОГИБЛИ ДВОЕ

Два человека погибли и еще трое пострадали в ходе столкновения легкового автомобиля с пассажирским автобусом в Кемеровской области.

«Предварительно установлено, что водитель легкового автомобиля выехал на полосу встречного движения, где машина столкнулась с автобусом», – цитирует ТАСС пресс-службу местного управления МВД.

ДТП произошло на четвертом километре трассы Кемерово – Анжеро – Судженск. Водитель и пассажир легкового автомобиля Opel скончались. Травмы различной степени тяжести получили три пассажира автобуса. Они госпитализированы.

На месте происшествия работают сотрудники полиции.

Ранее двое мужчин погибли при попадании под поезд, который следовал по Павелецкому направлению Московской железной дороги.

<https://iz.ru/846632/2019-02-17/v-rezultate-dtp-s-avtobusom-v-kemerovskoi-oblasti-pogibli-dvoe>

На ту же тему:

<https://ria.ru/20190217/1550985452.html>

ИНТЕРФАКС-ПОВОЛЖЬЕ; 2019.02.15; МАРШРУТКА СТОЛКНУЛАСЬ С ГРУЗОВИКОМ В ЧУВАШИИ: ВОДИТЕЛЬ ПОГИБ, ШЕСТЕРО ПАССАЖИРОВ ТРАВМИРОВАНЫ

Дорожно-транспортное происшествие с участием маршрутного автобуса и большегрузного автомобиля произошло в Цивильском районе Чувашии в пятницу; один человек погиб, еще шестеро получили травмы, сообщает пресс-служба республиканского МВД.

Авария произошла около 16:30 мск на автодороге А-151 возле деревни Чурачики.

По предварительной информации, микроавтобус «Мерседес», следовавший по маршруту «Чебоксары-Канаш», выехал на встречную полосу, где врезался в большегрузный автомобиль «МАЗ».

«Водитель маршрутки скончался на месте происшествия, шесть его пассажиров получили различные травмы, в том числе двое детей. Обстоятельства произошедшего уточняются», – говорится в сообщении.

КОММЕРСАНТ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2019.02.18; НЕМЦЫ ОБОСНУЮТСЯ ЗА УРАЛОМ; ВСМ ЕКАТЕРИНБУРГ-ЧЕЛЯБИНСК ПОТРЕБУЕТ БОЛЕЕ 500 МЛРД РУБЛЕЙ ГОССРЕДСТВ

“Ъ” стали известны параметры проекта высокоскоростной магистрали (ВСМ) Екатеринбург-Челябинск, соглашение о реализации которого заключили Siemens, РФПИ и профильный консорциум. Стоимость строительства составит 344 млрд руб., нужен капитальный грант из федерального бюджета на 231 млрд руб., а также еще 278 млрд руб. до 2050 года из бюджетов регионов. Эксперты добавляют к факторам успеха возможность прямых заходов поездов в аэропорты и работу нескоростных участков между этим отрезком и другими крупными городами Урала и Сибири.

РФПИ, Siemens Mobility (от лица консорциума «Немецкая инициатива») и «Уральская скоростная магистраль» (УСМ) подписали на полях конференции по безопасности в Мюнхене соглашение о реализации проекта по строительству ВСМ Екатеринбург-Челябинск (см. «Ъ-Онлайн» от 15 февраля). Общий объем инвестиций превышает 300 млрд руб., уточнили в РФПИ.

Интерес к российским проектам ВСМ выражали две группы потенциальных партнеров: КНР и Германия. От выбора зависело, чьи технологии лягут в основу проекта. «Немецкая инициатива» – консорциум Siemens, Deutsche Bank, Deutsche Bahn и ряда других. Летом 2018 года там заявляли, что по ВСМ Екатеринбург-Челябинск готова обеспечить заемное финансирование с участием немецких банков, привлечь средства в капитал концессионера и выступить технологическим партнером. При подаче предложения в правительство в марте 2018 года проектная компания УСМ просила капитальный грант 180 млрд руб. Но на стадии формирования магистрального плана развития инфраструктуры в РФ, говорил в сентябре занимавший тогда должность замминистра транспорта Алан Лушников, денег на это не было.

По декабрьской версии финансовой модели проекта (есть у “Ъ”), его общий бюджет – 343,9 млрд руб. Минтранс предлагает увеличить капитальный грант до 231 млрд руб., чтобы на стадии эксплуатации федеральный бюджет расходов не нес, а перевозчик в период до 2050 года получил из бюджетов Челябинской и Свердловской областей субсидии на 62,3 млрд руб. и плату концедента 216,2 млрд руб. Перспектива капитального гранта зависит от попадания проекта в магистральный план: сейчас его там нет, но в октябре 2018 года Дмитрий Медведев поручил проработать вопрос. В Минтрансе “Ъ” уточнили, что на 15 февраля этого еще не произошло. Хотя финансовая модель показывает достаточную эффективность проекта (выход на операционную безубыточность по EBITDA на четвертый год эксплуатации, совокупная EBITDA в 2025–2050 годах – 24,3 млрд руб., маржинальность по EBITDA – 11,76%), а эффект для ВВП оценивается в 500 млрд руб., бюджетный эффект относительно невелик – 2,25 млрд руб.

Глава «Infoline-Аналитики» Михаил Бурмистров не видит на направлении Екатеринбург-Челябинск платежеспособного спроса, который мог бы переключиться на ВСМ: «Здесь ходит автобус – от 3 часов 40 минут за 500–550 руб., поезд – от 4 часов 30 минут за 1–1,2 тыс. руб. Были попытки запустить ускоренную электричку на 3 часа 30 минут с ценами от 340 руб. и прямые авиарейсы за 2,7 тыс. руб., но оба проекта свернуты из-за низкого спроса. Бизнес-пассажиры не готовы пересесть с автомобиля, который обеспечивает 2–2,5 часа в пути. Такси между городами стоит от 2,7 тыс. руб., а каршеринг – от 300–400 руб. на человека». Но, признает эксперт, если бы ВСМ собирала транзитных пассажиров из других крупных городов региона и прямо заходила в аэропорты, при партнерстве с авиакомпаниями это позволило бы создавать привлекательные логистические схемы, за которые «люди безоговорочно будут готовы платить».

Глава Союза пассажиров Кирилл Янков полагает, что ВСМ будет востребована, поскольку сегодня железнодорожное сообщение между городами организовано неудобно. По его мнению, пассажиропоток будет достаточным, чтобы обеспечить пять-шесть пар поездов в

сутки, а если они продолжат путь с обычными скоростями до Перми, Нижнего Тагила, Кургана и других крупных городов региона, то и восемь-десять пар. Самым большим недостатком проекта эксперт также считает отсутствие захода непосредственно в аэропорты Кольцово и Баландино: соответствующие вокзалы по проекту находятся в нескольких километрах от аэропортов и подразумевают автобусный трансфер.

<https://www.kommersant.ru/doc/3888284>

На ту же тему:

<https://www.rbc.ru/business/15/02/2019/5c64285b9a7947591e83c87e>

<https://www.vedomosti.ru/economics/news/2019/02/15/794301-siemens>

КОММЕРСАНТ САНКТ-ПЕТЕРБУРГ; ЯНА ВОЙЦЕХОВСКАЯ; 2019.02.17; СЛЕДУЮЩАЯ ОСТАНОВКА – «ЛАХТА-ЦЕНТР»; ОАО «РЖД» ПОСТРОИТ ПЛАТФОРМУ ОКОЛО ДЕЛОВОГО ЦЕНТРА

Октябрьская железная дорога в этом году начнет строительство железнодорожной платформы у делового комплекса «Лахта-центр» ПАО «Газпром». По словам аналитиков, возвести платформу можно за три-четыре месяца, а ее стоимость составит несколько миллионов. По предварительным данным, заселение «Лахта-центра» планируется в конце 2019 года. Другие транспортные проекты Смольного в Приморском районе пока ждут либо федерального софинансирования, либо инвесторов.

Октябрьская железная дорога (ОЖД, филиал РЖД) сообщила о планах строительства новой пассажирской платформы Новая Лахта рядом с деловым комплексом «Газпрома» в 2019 году. Как сообщал в интервью «Ъ» глава комитета по развитию транспортной инфраструктуры (КРТИ) Сергей Харлашкин, заселение сотрудников «Газпрома» планируется только к осени 2019 года. Директор «Лахта-центра» Александр Бобков отмечал, что заезд основных жителей башни состоится в конце 2019 года, передавало ранее ТАСС. В «Газпроме» на запрос «Ъ» о сроках заезда сотрудников не ответили.

В «Лахта-центре» расположится штаб-квартира «Газпрома». Строительство башни (высота – 462 м, количество этажей – 87) в Приморском районе Петербурга ведется с 2012 года. На февраль 2019 года завершены основные строительные работы, получено разрешение на ввод комплекса в эксплуатацию, сейчас ведутся внутренние отделочные и монтажные работы. Финансирование строительства небоскреба обошлось «Газпрому» в 120,7 млрд рублей.

В ОЖД и РЖД отказались комментировать детали проекта. В комитете по транспорту на запрос «Ъ» не ответили.

Эксперт Ассоциации транспортных инженеров Владимир Валдин говорит, что сроки строительства платформы Новая Лахта зависят от проекта станции, но объект можно построить за три-четыре месяца. Он отмечает, что в среднем станции обходятся в несколько миллионов рублей. Сейчас интервал движения поездов с Финляндского вокзала до Сестрорецка (с остановкой на станции Лахта) неравномерный: промежуток между электричками иногда достигает 2,5 часов. Кроме этого, отмечает господин Валдин, поезд находится в пути 55 минут при расстоянии участка 34 км, то есть средняя скорость составляет около 30 км/ч. Это делает маршрутки на этом направлении популярными: они ходят быстрее и чаще (интервал 15-30 минут).

Ранее сообщалось, что Смольный и РЖД ведут переговоры по поводу строительства второго пути на участке от железнодорожной станции Старая Деревня до станции Белоостров. Власти Петербурга считают, что новый участок дороги улучшит транспортную доступность «Лахта-центра» и активно застраиваемого Приморского района. Стоимость проекта, по последним данным (справка есть в распоряжении «Ъ»), составляет около 18 млрд рублей. Срок реализации – 2048 год. Если РЖД откажется от реализации этого проекта, заявлял ранее глава КРТИ Сергей Харлашкин, то у города есть альтернативное предложение: Смольный будет настаивать на передаче уже

существующего пути вместе с землей для реализации проекта скоростного трамвая по маршруту.

Кроме этого комитет по транспорту представил РЖД предложения по реконструкции участка железнодорожной линии от станции Новая Деревня до станции Белоостров, в рамках которых и предполагалось строить остановочные пункты, в том числе Новую Лахту. Стоимость этих инициатив – 21 млрд рублей, срок – до 2024 года.

Рядом с деловым центром «Газпрома» власти также планировали ввести станцию метро «Лахта», но ее строительство, согласно отраслевой схеме развития метро, отнесено на период «после 2030 года».

Помимо железнодорожной станции, около будущего МФЦ, по планам чиновников, должна появиться трасса М-49, которая соединит Приморское шоссе с развязкой на Западном скоростном диаметре (ЗСД). КРТИ также анонсировал реконструкцию Приморского шоссе (выезд от «Лахта-центра» с примыкающих улиц). Кроме этого город обещал построить подземный пешеходный переход к железнодорожной станции «Лахта» (расходы на этот проект не предусмотрены в адресно-инвестиционной программе КРТИ на 2019 год). Выделить средства на ряд проектов около «Лахта-центра» может федеральный бюджет: комитет подал заявку на софинансирование. Часть средств (около 3 млрд рублей для создания эстакадных выездов от «Лахта-центра» на Приморское шоссе и улицу Савушкина) также может быть привлечена от «Газпрома», заявляли в Смольном.

Однако на последнем заседании координационного совета по развитию инфраструктуры Петербурга и Ленобласти во главе с министром транспорта Евгением Дитрихом никаких конкретных решений о выделении средств принято не было. Господин Дитрих отметил, что правительству Петербурга и Ленобласти надо согласовать перечень первоочередных проектов в течение полутора месяцев, чтобы успеть к весенним поправкам в бюджет. Всего КРТИ просил выделить до 2024 года 88 млрд рублей на 15 проектов, в том числе строительство Восточного скоростного диаметра. По этому проекту Смольному посоветовали «на Федерацию надеяться, а самим не плошать».

<https://www.kommersant.ru/doc/3888305>

РБК; ТИМОФЕЙ ДЗЯДКО; 2019.02.15; В ПРАВИТЕЛЬСТВЕ НЕ УВИДЕЛИ НЕОБХОДИМОСТИ В ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ КОЛЕСАХ ИЗ КНР; ПО СЛОВАМ ЗАМГЛАВЫ МИНПРОМТОРГА ВИКТОРА ЕВТУХОВА, БОЛЬШОГО ДЕФИЦИТА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ КОЛЕС В РОССИИ НЕТ, А ЦЕНА НА КОЛЕСА ИЗ КИТАЯ БУДЕТ ВЫШЕ, ЧЕМ НА ТАКИЕ ЖЕ, НО РОССИЙСКОГО ПРОИЗВОДСТВА

Статс-секретарь – заместитель министра промышленности Виктор Евтухов рассказал РБК, что в правительство действительно поступало обращение по поводу импорта железнодорожных колес из Китая. По его словам, особой необходимости в этом нет.

«Было обращение: можно ли везти из Китая? Но, для того чтобы везти из Китая, нужно провести сертификацию РЖД. Для этого китайские предприятия должны получить нашу конструкторскую документацию и производить соответствующие качеству колеса. В принципе наши предприятия готовы предоставить такую документацию. Но могу сказать, что цена на колеса из Китая будет дороже, чем на наши. Мы это уже просчитывали», – рассказал Евтухов корреспонденту РБК в кулуарах инвестиционного форума в Сочи.

Замминистра отметил, что «никакого большого дефицита» железнодорожных колес в России нет.

«У нас был пик, потому что долгое время не было замен. Потом было принято решение, что нужно срочно провести замену. Произошел пиковый спрос, появился небольшой дефицит. Сейчас те наши предприятия, которые производят колеса, удовлетворяют все необходимые потребности», – пояснил Евтухов.

В то же время замминистра добавил, что в случае необходимости закупки у китайских предприятий возможны, так как «Китай – наш ведущий международный торговый партнер».

Накануне, 14 февраля, стало известно, что вагоностроители в условиях дефицита железнодорожных колес в России готовятся начать закупать их в Китае. Двое участников совещания у замминистра промышленности и торговли Александра Морозова и замглавы Минтранса Владимира Токарева, состоявшегося в декабре прошлого года, сообщили РБК, что на двух китайских предприятиях проведут сертификационные испытания и в случае успеха каждому разрешат поставку в Россию по 400 тыс. колес в течение трех лет.

<https://www.rbc.ru/economics/15/02/2019/5c6690629a7947956377bf79>

ИНТЕРФАКС; 2019.02.15; ЗАКАЗЫ НА ГРУЗОВЫЕ ВАГОНЫ НА 2019 Г. НА ЗАВОДАХ РФ НЕМНОГИМ МЕНЬШЕ ПОКАЗАТЕЛЯ 2018 Г. – 62 ТЫС.

Текущий объем заказов на грузовые вагоны на 2019 год на заводах РФ немногим ниже показателя 2018 г.

«В настоящий момент в части грузового железнодорожного подвижного состава на 2019 г. на вагоностроительных предприятиях размещен заказ более чем на 62 тыс. вагонов», – заявил глава министерства промышленности и торговли (Минпромторг) РФ Денис Мантуров, слова которого ведомство приводит в своем сообщении.

В прошлом году, отечественные заводы отрасли выпустили 68,9 тыс. грузовых вагонов, напомнил он.

ИНТЕРФАКС; 2019.02.15; «ДОЧКА» РЖД К 2021Г ПОСТРОИТ В КРАСНОДАРСКОМ КРАЕ ВАГОНРЕМОНТНЫЙ ЗАВОД ЗА 6,7 МЛРД РУБЛЕЙ

АО «Вагонная ремонтная компания-1» (ВРК-1, 100%-ная «дочка» ОАО «РЖД») построит в Крымском районе Краснодарского края вагоноремонтный завод, сообщила пресс-служба администрации региона.

Соглашение о намерениях по реализации инвестпроекта подписали губернатор Краснодарского края Вениамин Кондратьев и генеральный директор ВРК-1 Василий Гладких в ходе Российского инвестиционного форума в Сочи.

Стоимость проекта – 6,7 млрд рублей.

«Строительство завода – это новый этап развития промышленности не только Крымского района, но и всего региона. Предприятие может стать градообразующим. Это налоги, рабочие места, высокая зарплата, повышение производительности труда. Край готов максимально поддержать этот проект», – сказал глава региона на церемонии подписания.

Согласно сообщению, на выбор площадки для строительства предприятия повлияло географическое расположение Крымского района – здесь расположена одна из крупнейших в ЮФО железнодорожных развязок.

Предприятие будет запущено в 2020 году. В результате реализации проекта будет создано 300 рабочих мест.

Накануне сообщалось, что ВРК-1 подписала аналогичное соглашение с Ленинградской областью: компания построит в Гатчинском районе вагонное ремонтное депо за 6,8 млрд рублей. Реализация проекта запланирована на 2019-2021 годы.

АО «ВРК-1» учреждено в июле 2011 года на базе предприятий, входивших в Центральную дирекцию по ремонту грузовых вагонов – филиала ОАО «РЖД». Компания оказывает комплекс услуг в области ремонта различных видов грузовых вагонов и запасных частей, включает в себя 40 предприятий по всей сети железных дорог Российской Федерации.

ИНТЕРФАКС; 2019.02.15; «РЖДСТРОЙ» ТРЕБУЕТ В СУДЕ С «МКЖД» 12,6 МЛРД РУБЛЕЙ

АО «РЖДстрой («дочка» монополии) подало в Арбитражный суд Москвы иск к АО «Московская кольцевая железная дорога» («МКЖД») о взыскании 12,6 млрд рублей, следует из картотеки суда.

Причина подачи иска не поясняется, он пока к производству не принят.

Иск поступил в суд 13 февраля.

АО «РЖДстрой» создано в январе 2006 года, 99,99% акций находится в собственности «РЖД». В состав компании входят 16 строительно-монтажных трестов. По данным аналитической системы «СПАРК-Интерфакс» выручка АО за 2017 год выросла на 18,5% по сравнению с показателем 2016 года – до 119,9 млрд рублей. В результате компания получила чистую прибыль в размере 302,9 млн рублей против 4,05 млрд чистого убытка годом ранее.

«МКЖД» реализует комплексный инвестиционный проект реконструкции Московской кольцевой железной дороги (Московского центрального кольца), сообщается на сайте компании.

ИНТЕРФАКС; 2019.02.15; «РЖД ЛОГИСТИКА» ОБСУЖДАЕТ УЧАСТИЕ В ПРОЕКТАХ НА ЮГЕ ЕВРОПЕЙСКОЙ ЧАСТИ РФ

«Дочка» ОАО «Российские железные дороги» – АО «РЖД Логистика» (РЖДЛ) – обсуждает с регионами юга европейской части РФ участие в терминально-логистических проектах.

«Мы договорились (с Ростовской областью – ИФ), что совместно изучим, посмотрим, «погрузимся» (в проект – ИФ). Губернатор сказал, что в районе «Платова» (новый аэропорт Ростова-на-Дону – ИФ) планируется сделать большой транспортный хаб. Если мы слышим слово «хаб», то, конечно, заинтересованы как логисты в его или загрузке, или совместном использовании», – заявил журналистам генеральный директор РЖД Вячеслав Валентик в кулуарах Сочинского инвестиционного форума-2019 в пятницу.

О возможных мощностях терминала топ-менеджер говорить затруднился. «Не могу сказать, пока я не знаю. Мы только обозначили «большими мазками», что есть (планы – ИФ). Посмотрим», – сказал он, добавив, что хаб в «Платове» – не единственная площадка, где могут быть реализованы подобные проекты. «Если мы говорим конкретно про Ростовскую область, будем смотреть массу площадок, потому что не только сельскохозяйственные грузы имеем в виду, но и любые грузы с высокой добавленной стоимостью», – отметил В.Валентик.

Аналогичные проекты, по его словам, компания рассматривает не только в Ростовской области. «Например, мы вчера (в четверг – ИФ) провели переговоры с (Валерием – ИФ) Радаевым, губернатором Саратовской области, примерно в том же ключе. Географию пока сказать не могу. В Ростовской области губернатор обозначил, что есть «Платов», посмотрите на него, присоединяйтесь, а в Саратовской области мы еще будем погружаться (в вопрос – ИФ)», – сказал глава РЖДЛ.

«Мы посмотрим на существующую инфраструктуру, которая есть в области, и каким образом мы могли бы здесь поучаствовать как логистическая компания. Готовы смотреть, потому что понимаем, что перед областью – вообще перед регионами – сейчас стоит задача в рамках национального проекта «Международная кооперация и экспорт», в частности с экспортом несырьевых неэнергетических грузов. Поэтому мы как логистическая компания предлагаем себя как уже выстроенный коридор для производителей продуктов в регионе – и железная дорога, и автотранспорт, все виды транспорта», – добавил топ-менеджер.

Рассматриваются и другие регионы, добавил В.Валентик. «Сейчас, я бы сказал, что это прединвестиционная стадия, и там, где региональные власти общаются с инвесторами, там

мы стараемся уже с самого начала присутствовать как минимум как консультант, перед которым стоят задачи внутри холдинга РЖД, и мы выполняем их», – отметил он, подчеркнув, что все проекты будут предварительно проходить согласование с «Российскими железными дорогами».

Оптимальным вариантом, по словам главы «РЖД Логистики», является привязка к разным видам транспорта. «Нам важно, чтобы присутствовало вообще понятие логистики. Логистика в нашей стране занимает очень большую часть ВВП и не заканчивается исключительно на железнодорожной станции, потому что до нее груз еще нужно довести», – подчеркнул В.Валентик.

«РЖД Логистика» обеспечивает перевозку, хранение и экспедирование грузов, занимается комплексным логистическим обслуживанием промышленных предприятий, а также перевозками мелких партий груза. Имеет более чем три десятка филиалов и обособленных подразделений, пять «дочек» и совместных предприятий в Европе и Азии. Входит в группу РЖД.

На ту же тему:

<https://tass.ru/ekonomika/6119737>

ИНТЕРФАКС; 2019.02.15; КУЗБАССКАЯ СТРУКТУРА ЮГК ВЛОЖИТ 2 МЛРД РУБ. В СТРОИТЕЛЬСТВО Ж/Д ВЕТКИ ДЛЯ СВОЕГО НОВОГО РАЗРЕЗА

ООО «МелТЭК» (подконтрольно АО «Южуралзолото группа компаний», ЮГК, Челябинская область) намерено вложить 2 млрд рублей в строительство ж/д ветки и углепогрузочной станции для разреза, который планирует создать на приобретенном в 2016 году участке «Кушеяковский Новый», сообщил гендиректор «МелТЭКа» Андрей Звягинцев журналистам в пятницу.

Протяженность ветки составит около 20 км, мощность станции – 3,3 млн тонн угля в год, планируемая годовая мощность разреза – порядка 3 млн тонн.

Построить железнодорогу планируется за 26 месяцев. В 2019 году «МелТЭК» намерен получить техусловия на присоединение к сети РЖД (станция Курегеш) и выполнить проектные работы для строительства железнодороги. «Надо сначала построить (железную – ИФ) дорогу, потом разрез», – отметил А.Звягинцев.

Говоря о развитии ж/д инфраструктуры, он добавил, что в 2019 году компания планирует направить около 100 млн рублей на расширение путей на станциях Абагур-Лесной для своего разреза «Степановский»

ТАСС; 2019.02.16; СКОРЫЙ ПОЕЗД СБИЛ ДВУХ МУЖЧИН НА СТАНЦИИ «ВИДНОЕ» ПАВЕЛЕЦКОГО НАПРАВЛЕНИЯ

Двое мужчин погибли под колесами поезда дальнего следования Москва – Тамбов на станции «Видное» Павелецкого направления. Об этом ТАСС сообщили в пресс-службе Управления на транспорте МВД по Центральному федеральному округу.

«Инцидент произошел на станции «Видное». Скорый поезд Москва – Тамбов сбил двоих мужчин, в результате чего оба скончались. На месте работают сотрудники полиции, устанавливаются все обстоятельства инцидента», – сказали в полиции.

По предварительным данным, погибшие переходили железнодорожные пути в неположенном месте, отметил источник ТАСС в правоохранительных органах. «Возбуждено уголовное дело. Его расследуют работники СК», – сказал собеседник агентства.

<https://tass.ru/moskva/6124864>

ИА REGNUM;2019.02.17; БОЛЬШЕ 50% ВОДНЫХ ПУТЕЙ ВОЛЖСКОГО БАССЕЙНА ОСТАЮТСЯ НЕВОСТРЕБОВАННЫМИ

Больше половины внутренних водных путей в 2018 году осталось невостребованной судовладельцами, осуществляющими экономическую деятельность в Волжском бассейне, сообщает 15 февраля пресс-служба **Росморречфлота** со ссылкой на заместителя руководителя по водным путям и персоналу ФБУ «Администрация Волжского бассейна» Сергея Булашова.

«Из общей протяженности ВВП для судоходства были востребованы 45%», – говорится в сообщении ведомства.

Подведение итогов работы в Волжском бассейне прошло на заседании руководства и Общественного совета ФБУ «Администрация Волжского бассейна» с судовладельцами. В рамках мероприятия, в частности, был отмечен рост перевозок грузов по таким направлениям, как зерновые и лесные грузы. На уровне навигации 2017 года в минувшем году остались перевозки пассажиров. На учете в Волжском бассейне состоит 4266 судов, из которых 369 маломерных судов осуществляли коммерческую деятельность.

Больше 50% водных путей Волжского бассейна остаются невостребованными

<https://regnum.ru/news/2573534.html>

ИНТЕРФАКС; 2019.02.15; ВЛАСТИ ПОДМОСКОВЬЯ ОТМЕНИЛИ РЕГИОНАЛЬНЫЕ ПРАВИЛА ПОЛЬЗОВАНИЯ АЭРОПОРТАМИ ПО ТРЕБОВАНИЮ ПРОКУРАТУРЫ

Прокуратура добилась отмены принятых правительством Подмосковья в прошлом году «Правил пользования аэровокзальными комплексами, аэропортами» как противоречащих федеральному законодательству, сообщили «Интерфаксу» в Московской межрегиональной транспортной прокуратуре (ММТП) в пятницу.

«По результатам проведенной ММТП проверки установлено, что утвержденные постановлением правительства Московской области «Правила пользования аэровокзальными комплексами, аэропортами, расположенными на территории Московской области, и поведения физических лиц на указанных территориях» вошли в противоречие с требованиями федерального законодательства в области государственного регулирования развития авиации», – отметили в ММТП.

Данный нормативный правовой акт, пояснили в ведомстве, принят региональным правительством в отсутствие предусмотренных Воздушным кодексом РФ, федеральным законом «Об общих принципах организации законодательных (представительных) и исполнительных органов государственной власти субъектов РФ» и иными правовыми актами полномочий.

Московской межрегиональной транспортной прокуратурой на него был принесен протест, по результатам рассмотрения которого правительством Московской области незаконный нормативный правовой акт отменён, говорится в документе.

Новые правила пользования аэровокзальными комплексами, аэропортами, расположенными на территории Московской области, и поведения физических лиц на указанных территориях были приняты в Подмосковье весной прошлого года. Документ, в частности, запрещал на территории аэровокзального комплекса приставать к гражданам с предложениями по предоставлению услуг, связанных с осуществлением предпринимательской и иной деятельности (в том числе по предоставлению гостиничных услуг и осуществлению перевозки пассажиров и багажа легковым такси), купли-продажи, обмена или приобретения вещей иным способом, в целях гадания.

За их нарушение был установлен административный штраф: на граждан – от 100 до 500 рублей, на должностных лиц – от 1000 до 2000 рублей, на юридических лиц – от 2000 до 4000 рублей. Соответствующие поправки в областной Кодекс об административных нарушениях внесла Московская областная Дума.

На ту же тему:

<https://rg.ru/2019/02/15/reg-cfo/v-aeroportah-stolicy-opiat-razreshili-lezhat-i-vstrechat-druzej-s-sharami.html>

<https://ria.ru/20190215/1550944563.html>

ИНТЕРФАКС; 2019.02.15; МАНТУРОВ ПОДТВЕРДИЛ НАЧАЛО РАЗРАБОТКИ ПАССАЖИРСКОГО СВЕРХЗВУКОВОГО САМОЛЁТА

В России идёт научно-исследовательская работа по разработке пассажирского сверхзвукового самолёта, заявил глава Минпромторга Денис Мантуров.

«Ведётся НИР, научно-исследовательская работа», – сказал Д.Мантуров журналистам, отвечая на вопрос «Интерфакса».

12 февраля президент РФ Владимир Путин вновь призвал подумать над созданием сверхзвукового пассажирского самолёта. «Почему не создать и сверхзвуковой пассажирский самолёт?» – сказал В.Путин 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 самолёт – 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», – добавил президент.

Ранее глава государства уже высказывался за создание гражданского сверхзвукового самолёта на базе Ту-160. Понаблюдав за полетом стратегического ракетносца в январе прошлого года в Казани, В.Путин заявил: «Надо сделать гражданскую версию». Глава ОАК Юрий Слюсарь тогда ответил президенту, что у корпорации уже есть проект подобного лайнера.

В конце января 2019 года первый замначальника ПКЦ «Технические проекты» компании «Туполев» Михаил Никулочкин сообщил, что стоимость научно-исследовательских и экспериментальных работ, включающих создание самолёта-демонстратора, составит более 42 млрд рублей, стоимость опытно-конструкторских работ (ОКР) – 57 млрд рублей, а строительство серийного СДС обойдётся примерно в 6 млрд рублей.

По предварительным расчётам цена билета бизнес-класса Москва-Хабаровск для получения прибыли авиакомпанией должна составить более 150 тыс. рублей, сказал М.Никулочкин.

«Реализация проекта предполагается в два этапа. Первый этап – разработка самолёта-демонстратора, первый вылет которого запланирован на 2024 год. Второй этап – разработка опытного образца – первый вылет запланирован на 2027 год», – заявил он.

На данный момент в компании разработаны два варианта облика сверхзвукового делового самолёта (СДС) – с фиксированной и изменяемой геометрией крыла, а также определены его предварительные характеристики: скорость полёта должна составлять 1,8 – 2,0 Маха, дальность – 7,5 тыс км. В салоне может быть размещено 14 пассажирских мест бизнес-класса или 30 мест эконом-класса.

31 января глава Минпромторга РФ Денис Мантуров сообщил «Интерфаксу», что с 2022 по 2026 может быть начато эскизное, а затем и рабочее проектирование нового сверхзвукового самолёта – этими работами будет заниматься ОАК с привлечением входящих в её структуру конструкторских бюро и институтов авиационной промышленности.

Глава Минпромторга отметил, что в России отсутствует необходимая для создания такого самолёта маршевая силовая установка – серийно производимый НК-32 (двигатель стратегического ракетносца Ту-160 – ИФ) не сможет отвечать современным требованиям гражданских эксплуатантов.

В настоящее время по контракту между Минпромторгом и ЦАГИ ведутся исследовательские работы, направленные на создание демонстратора сверхзвукового гражданского самолёта – их стоимость в период с 2017 по 2019 год составляет 1,37 млрд рублей. Исследования проводятся специалистами ведущих научных организаций страны – ЦАГИ, МАИ, ЦИАМ, ГосНИИ ГА, а также входящих в ОАК компаний «Гражданские самолёты Сухого» и «ЛИИ им. Громова».

Ранее Д.Мантуров отметил, что «создание нового коммерчески эффективного сверхзвукового гражданского самолёта – самый большой вызов для современной мировой гражданской авиации».

Глава ведомства считает, что сверхзвуковой авиалайнер не станет массовым продуктом на рынке. «Учитывая существующие нормативные ограничения на эксплуатацию сверхзвуковых пассажирских самолётов, потенциальная рыночная ниша для таких самолётов представляется довольно небольшой», – сказал министр.

ТАСС; 2019.02.15; ИРКУТСКИЕ ВЛАСТИ ГОТОВЫ ПРИНЯТЬ В ОБЛАСТНУЮ СОБСТВЕННОСТЬ АЭРОПОРТ БРАТСКА

Правительство Иркутской области готово принять в собственность региона аэропорт города Братска, который сейчас принадлежит авиакомпании «ВИМ-Авиа» (Татарстан), находящейся в процедуре банкротства. Об этом ТАСС сообщил губернатор региона Сергей Левченко на полях Российского инвестиционного форума в Сочи.

«В Братске аэропорт вполне в рабочем состоянии. Другое дело, что он в прошлые времена попал в собственность авиакомпании, которую банкротят, и соответственно в конкурсную массу. Поэтому нам в первую очередь надо решить вопрос, чтобы аэропорт перешел в аэропортовое хозяйство Иркутской области, тогда мы будем иметь полное право заниматься его модернизацией. Мы сейчас с [банкротом и кредиторами] работаем, чтобы взять аэропорт в областную собственность», – сказал Левченко.

В министерстве жилищной политики, энергетики и транспорта Иркутской области ТАСС сообщили, что аэропорт Братска включен в госпрограмму «Развитие транспортной системы», по которой с 2019 по 2021 год предусмотрено финансирование из федерального бюджета в размере 1,2 млрд рублей на разработку проектно-сметной документации для модернизации, на реконструкцию перрона, мест стоянки воздушных судов, рулежных дорожек, системы электроснабжения и других мероприятий.

Как сообщал ТАСС, международный аэропорт Братска перешел в собственность авиакомпании «ВИМ-Авиа» в апреле 2017 года. Он расположен на северо-западе Иркутской области, в 8 км от Братска – одного из крупнейших промышленных центров Восточной Сибири. Взлетно-посадочная полоса позволяет принимать воздушные суда без ограничений по максимальной взлетной массе.

Авиакомпания «ВИМ-Авиа» создана в 2002 году, 25 сентября 2017 года заявила о прекращении полетов из-за нехватки оборотных средств и долгов перед контрагентами. Этому предшествовала серия задержек рейсов из российских и зарубежных аэропортов. Спустя месяц Росавиация приостановила сертификат эксплуатанта авиаперевозчика, дающий право на выполнение полетов. Решением Арбитражного суда Республики Татарстан ООО «Авиакомпания «ВИМ-Авиа» признано несостоятельным (банкротом), в отношении него открыто конкурсное производство.

<https://tass.ru/ekonomika/6119561>

ТАСС; 2019.02.15; КРАСНОЯРСКИЙ КРАЙ ПЕРЕДАСТ 5 АЭРОПОРТОВ В ФЕДЕРАЛЬНУЮ СОБСТВЕННОСТЬ В ТЕЧЕНИЕ ДВУХ МЕСЯЦЕВ

Процедура передачи пяти малых аэропортов Красноярского края в состав федерального казенного предприятия (ФКП) «Аэропорты Красноярья» должна завершиться в течение

двух месяцев. Об этом в пятницу сообщил ТАСС губернатор региона Александр Усс на полях Российского инвестиционного форума в Сочи.

Ранее сообщалось, что край передаст ФКП пять северных аэропортов: Байкита, Ванавары, Енисейска, Туры и Хатанги. Они нуждаются в значительных средствах на реконструкцию. До весны 2018 года аэропорты находились на балансе краевого предприятия «Красавиапорт», которое было в состоянии поддерживать лишь их текущую деятельность. «Думаю, что где-то в течение двух месяцев мы закончим эту процедуру <...>. Федеральный бюджет выделяет на этот год порядка 600 млн рублей на те аэропорты, которые мы передаем», – сказал Усс.

Он оценил стоимость строительства здания нового аэровокзала в Хатанге до 150 млн рублей. На взлетно- посадочную полосу этого аэропорта могут садиться большие самолеты. В прошлом Хатанга была одной из площадок для туристических полетов на Северный полюс. По словам губернатора, в регионе работают над возрождением этого туристического направления.

В 2012 году было создано ФКП «Аэропорты Красноярья», в которое были переданы аэропорты Козьмодемьянска, Мотыгино, Северо- Енисейска, Туруханска и Подкаменной Тунгуски. Вторым этапом в состав ФКП планировалось передать аэропорты Туры, Байкита, Ванавары, Хатанги, Диксона и Енисейска, однако в 2018 году был передан только Диксон.

<https://tass.ru/sibir-news/6120002>

ТАСС; 2019.02.15; ВЛАСТИ РОСТОВСКОЙ ОБЛАСТИ НАМЕРЕНЫ РАЗВИВАТЬ РЕГИОНАЛЬНУЮ АВИАЦИЮ

Губернатор Ростовской области Василий Голубев не исключил возможности возрождения аэропорта Волгодонска, который сейчас не эксплуатируется. Как сообщил он в интервью ТАСС на Российском инвестиционном форуме в Сочи, власти намерены развивать региональную авиацию.

«Потребность с учетом развития этой части Ростовской области – Волгодонск и почти 500 тыс. проживающих в этой зоне на востоке области – она, очевидно, существует. И мы должны будем эту тему [возрождения аэропорта Волгодонска] рассматривать, но с точки зрения создания условия для развития региональной авиации. Без федерального центра это будет сделать весьма сложно. Мы над этим постоянно задумываемся, ищем какие-то новые решения, возможно, это государственно-частное партнерство, возможно участие, в том числе, федеральных структур», – сказал он, уточнив, что аэропорт Волгодонска находится в федеральной собственности.

Что касается аэропорта Таганрог-Южный, эксплуатантом которого является Таганрогский авиационный научно-технический комплекс им. Бериева (ТАНТК), то его развивают «по программе оборонного комплекса», добавил Голубев. По его словам, площадка останется аэродромом для экспериментальной авиации.

Аэропорт Волгодонска расположен в Цимлянском районе Ростовской области. Авиасообщение было налажено в 1970-е годы. В 2002 году полеты прекратились.

<https://tass.ru/ekonomika/6119711>

ТАСС; 2019.02.15; ВЛАСТИ СЕВАСТОПОЛЯ ПРОСЯТ, ЧТОБЫ АЭРОПОРТ БЕЛЬБЕК СТАЛ МЕЖДУНАРОДНЫМ

Правительство Севастополя обратилось в Минтранс РФ с просьбой организовать международный пункт пропуска в строящейся гражданской части аэропорта Бельбек, сообщил в интервью ТАСС губернатор Дмитрий Овсянников на полях Российского экономического форума в Сочи.

Бельбек является аэродромом двойного назначения: после строительства необходимой инфраструктуры он будет принимать и гражданские самолеты. Планируется, что сюда

будут прибывать малые борты деловой авиации. Аэропорт является структурой АО «Международный аэропорт «Симферополь», доля в уставном капитале принадлежит правительству Севастополя.

«Позицию о необходимости закладывать [международный пункт пропуска] мы высказали в адрес **Министерства транспорта РФ**. Пока решения нет», – сказал Овсянников. Он уточнил, что аэропорт, как и сообщалось ранее, будет ориентирован на деловую авиацию и чартерные рейсы. Пассажиропоток составит до 10 тыс. человек в год.

Губернатор пояснил, что сейчас, когда завершено обновление основных элементов аэродрома, идет подготовка к строительству гражданской инфраструктуры.

«[Гражданская составляющая] является зоной ответственности непосредственно АО «Международный аэропорт «Симферополь». Они пока находятся в стадии подготовки и проектирования гражданского аэровокзального комплекса», – добавил Овсянников.

<https://tass.ru/ekonomika/6119628>

ТАСС; 2019.02.15; ГЛАВА ЯКУТИИ ИСКЛЮЧИЛ СЛИЯНИЕ АВИАКОМПАНИЙ «ЯКУТИЯ» И «ПОЛЯРНЫЕ АВИАЛИНИИ»

Глава Якутии Айсен Николаев исключил слияние авиакомпаний «Якутия» и «Полярные авиалинии», принадлежащих правительству республики. Ранее местные власти неоднократно рассматривали такой вариант создания единого регионального авиаперевозчика.

«Они будут действовать отдельно. «Полярные авиалинии» будут действовать на внутриреспубликанских и социально значимых направлениях. «Якутия» – это магистральные и межрегиональные рейсы», – сообщил ТАСС Николаев в кулуарах Российского инвестиционного форума в Сочи.

А/к «Якутия» на 100% принадлежит правительству Якутии. Воздушный парк состоит из пяти самолетов Boeing 737-800, шести Ан-24РВ, трех Bombardier Dash 8 Q300 и четырех SSJ-100. «Полярные авиалинии» (в собственности Якутии) осуществляют, по данным компании, порядка 40% внутрирегиональных перевозок, ежегодно перевозят свыше 120 тыс. пассажиров и более 2 тыс. тонн грузов.

Российский инвестиционный форум проходит в Сочи 14-15 февраля. Главная тема – реализация национальных проектов. Организатор – фонд «Росконгресс», ТАСС – генеральный информационный партнер и фотохост-агентство форума.

<https://tass.ru/ekonomika/6119567>

ИНТЕРФАКС; 2019.02.15; «ДОМОДЕДОВО» ОТКРЫЛ ЭСТАКАДУ У ТЕРМИНАЛА, УСТАНОВИЛ 15-МИНУТНЫЙ БЕСПЛАТНЫЙ ВЪЕЗД

Аэропорт «Домодедово» открыл перед аэровокзалом автомобильную эстакаду с зоной посадки и высадки пассажиров, расположенной в 30 метрах от терминала.

Как говорится в сообщении аэропорта, это часть будущей двухуровневой развязки, которая позволит разделить потоки автомобилей на «вылет» и «прилет».

Шестиполосная эстакада расположена сразу на территории аэропорта после съезда с трассы А-105. «Дорога проходит вдоль пассажирского терминала, где специально для посадки и высадки пассажиров построена дополнительная полоса, огибает многоуровневую парковку и спускается к выезду на федеральную трассу», – отмечают в аэропорту.

Эстакада примыкает к пешеходной зоне на участке протяженностью 300 м. В ближайшее время в терминале будет открыта новая входная группа.

Длина эстакады составляет 500 м, ширина – 30 м, пропускная способность – 28 тыс. автомобилей в сутки.

Аэропорт также внес изменения в условия пользования привокзальной площадью для автомобилистов. «Эта мера обеспечит наличие свободных мест в зоне посадки и высадки пассажиров и сделает проезд свободнее», – указывают в пресс-службе «Домодедово».

При этом въезд на привокзальную площадь останется для автомобилистов бесплатным: водители могут оставаться там до 15 минут, не оплачивая пребывание. Если же между въездом и выездом пройдет 15 минут и более, то будет взиматься оплата в размере 1 тыс. рублей в час.

«Для автомобилистов, которым требуется больше времени, «Домодедово» обеспечил комфортные условия. Сразу после въезда в зону посадки и высадки пассажиров они могут проследовать по указателям на многоуровневый паркинг P2, расположенный в непосредственной близости от терминала. Час стоянки на нем стоит 250 рублей – такой тариф ранее действовал на привокзальной площади. В ближайшее время из P2 в терминал можно будет пройти по остекленному отапливаемому пешеходному переходу», – отмечается в сообщении.

Тарифы и способы оплаты указаны на сайте, на шлагбаумах и информационных щитах, расположенных у въезда на территорию аэропорта.

ИНТЕРФАКС; 2019.02.15; ГРУППА S7 В ЯНВАРЕ УВЕЛИЧИЛА ПЕРЕВОЗКИ НА 6,7%, ДО 1,17 МЛН ЧЕЛОВЕК

Группа S7, объединяющая авиакомпании «Сибирь» и «Глобус» (летают под брендом S7 Airlines), в январе 2018 года перевезла 1,172 млн человек, что на 6,7% больше, чем в январе 2017 года, говорится в сообщении перевозчика.

На международных направлениях перевозки выросли на 13,6% – до 345 тыс. человек, на внутренних – на 4%, до 826,5 тыс. пассажиров.

Пассажирооборот группы увеличился на 10,4% – до 2,47 млрд пассажиро-километров.

«Рост пассажиропотока за прошедший месяц как на внутренних, так и на международных маршрутах соответствует нашим ожиданиям. В январе традиционно наибольшим спросом пользовались направления для активного зимнего отдыха – города северной Италии в предгорье Пьемонта и Доломитовых Альп, австрийские Зальцбург и Инсбрук и, конечно, Сочи», – сообщил коммерческий директор S7 Group Игорь Веретенников, слова которого приводятся в сообщении.

ИНТЕРФАКС; 2019.02.15; АВИАКОМПАНИЯ «АЗИМУТ» В МАРТЕ ПОЛУЧИТ ДЕВЯТЫЙ SSJ-100

Авиакомпания «Азимут» в марте 2019 года получит в эксплуатацию девятое воздушное судно Sukhoi Superjet 100 (SSJ-100), сообщается в совместном пресс-релизе авиакомпании и Государственной транспортной лизинговой компании (ГТЛК).

Договор о передаче самолета в лизинг подписали генеральный директор ГТЛК Сергей Храмагин и генеральный директор «Азимута» Павел Екжанов в рамках Российского инвестиционного форума в Сочи.

На текущий момент флот авиакомпании состоит из 8 самолетов SSJ-100, все воздушные суда были поставлены ГТЛК.

Как пояснили «Интерфаксу» в пресс-службе ГТЛК, с 2015 года компания реализует программу стимулирования продаж самолетов SSJ-100 через механизм операционного и финансового лизинга. Начиная с того времени и по 2019 год включительно инвестиции по программе запланированы в размере 89,8 млрд рублей, из которых 49% – средства федерального бюджета, 51% – внебюджетные источники, в первую очередь кредиты банков.

На текущий момент ГТЛК передала авиакомпаниям 39 воздушных судов SSJ-100, общий объем закупок по программе составит 44 единицы.

ГТЛК поставляет в лизинг воздушный, водный и железнодорожный транспорт, автомобильную и специальную технику для отечественных предприятий транспортной отрасли, а также осуществляет инвестиционную деятельность в целях развития транспортной инфраструктуры России. Единственным акционером компании является Российская Федерация в лице **министерства транспорта РФ**.

«Азимут» – региональный авиаперевозчик, базируется в ростовском аэропорту «Платов». Первый регулярный рейс выполнил в сентябре 2017 года и до конца того года перевез 72 тыс. пассажиров. В 2018 году было перевезено 700 тыс. человек. Как сообщил совладелец перевозчика Виталий Ванцев в интервью телеканалу «Россия 24» в декабре прошлого года, в 2019 году «Азимут» планирует перевезти 1,2 млн пассажиров.

По данным системы «СПАРК-Интерфакс», «Азимут» на паритетных началах принадлежит ООО «Инвесттехсервис» (82% у кипрской Wellington Investment Ltd, 12% – у совладельца московского аэропорта «Внуково» В.Ванцева) и ООО «Аэрокарго+» гражданки РФ Елены Каратаевой.

ИНТЕРФАКС; 2019.02.15; НАБСОВЕТ ЮТЭЙР 19 ФЕВРАЛЯ РАССМОТРИТ ПРЕДЛОЖЕНИЯ АКЦИОНЕРОВ ПО КАНДИДАТАМ В ОРГАНЫ УПРАВЛЕНИЯ

Наблюдательный совет авиакомпании «ЮТэйр» (МОЕХ: UTAR) 19 февраля рассмотрит поступившие от акционеров предложения по кандидатам в органы управления и контроля компании, говорится в документах авиаперевозчика.

Решение о проведении заседания наблюдательного совета, где будет рассмотрен данный вопрос, принято в пятницу.

По данным сайта «ЮТэйр», органами управления и контроля компании являются наблюдательный совет (совет директоров), правление, а также несколько комитетов и ревизионная комиссия.

«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) (МОЕХ: SBER), перевозчик должен 38,6 млрд рублей. По одному из кредитов – на 18,9 млрд рублей – «ЮТэйр» допустила дефолт и сейчас пытается договориться о реструктуризации. Как сообщалось, после этого банк «Траст» номинировал своего представителя в совет директоров «ЮТэйр».

Крупнейшие акционеры «ЮТэйр» – созданная структурами «Сургутнефтегаза» (МОЕХ: SNGS) компания «АК-инвест» (50,1%), Ханты-Мансийский автономный округ (38,8%) и Тюменская область (8,4%).

ТАСС; 2019.02.15; АКСЕНОВ НЕ ОЖИДАЕТ БОЛЬШОГО ПАССАЖИРОПОТОКА НА АВИАРЕЙСАХ МЕЖДУ СИРИЕЙ И КРЫМОМ

Глава Крыма Сергей Аксенов не ожидает большого пассажиропотока на авиарейсах между Сирией и Крымом, сообщил он в пятницу ТАСС в кулуарах Российского инвестиционного форума в Сочи.

Аксенов направил министру транспорта РФ Евгению **Дитриху** письмо с просьбой оказать поддержку в организации авиасообщения между Дамаском и Симферополем. В **Минтрансе** РФ подтвердили факт получения письма.

«Нельзя сказать, что будет огромное количество туристов. Мы понимаем, что не будет там летать, скажем, 10 тыс. человек каждый месяц. В Сирию ни одна российская авиакомпания не летает. Таких партнеров, которые бы стабильно работали и сказали, что они готовы обеспечивать перевозки, пока нет», – сказал Аксенов.

Делегация Республики Крым во главе с Аксеновым посетила Дамаск 15-16 октября 2018 года, где глава региона и министр экономики Сирии Мухаммед Самир Халиль подписали меморандум о торгово-экономическом сотрудничестве. Меморандум закрепляет

намерение Крыма и правительства Сирии развивать сотрудничество в экономической сфере, в том числе в рамках планов по созданию Крымско-сирийского торгового дома и совместной судоходной компании в целях обеспечения регулярных морских грузоперевозок между портами Латакии и полуострова.

<http://tass.ru/ekonomika/6121397>

ТАСС; 2019.02.15; НЕНЕЦКИЙ АО МОЖЕТ СТОЛКНУТЬСЯ С НЕХВАТКОЙ ПИЛОТОВ ДЛЯ АН-2

Ненецкий автономный округ (НАО) может столкнуться с нехваткой пилотов для самолетов Ан-2 из-за отсутствия подготовки таковых, сообщил в пятницу в интервью ТАСС губернатор региона Александр Цыбульский на Российском инвестиционном форуме в Сочи.

«Проблемы у нас определенного дефицита кадров: у нас летают самолеты Ан-2, которые весьма преклонного возраста, но даже при наличии тех, которые находятся в хорошем техническом состоянии, у нас большая проблема с тем, что не готовятся пилоты на Ан-2. Мы столкнемся с этим не сегодня, так завтра, мы столкнемся с этой проблемой», – сказал Цыбульский.

Он отметил, что авиaperевозки на вертолетах значительно дороже. «Конечно, перевозка пассажиров на вертолетном транспорте более традиционна для севера, но летный час вертолета значительно дороже», – добавил он.

Российский инвестиционный форум проходит в Сочи 14-15 февраля. Главная тема форума в этом году – реализация национальных проектов. Организатор – фонд «Росконгресс». ТАСС – генеральный информационный партнер и фотохост- агентство форума.

<https://tass.ru/v-strane/6122017>

ТАСС; МАРИЯ ХРЕНОВА; 2019.02.15; ВОРОНКОВ: СИСТЕМА ОТСЛЕЖИВАНИЯ ПЕРЕДВИЖЕНИЙ ТЕРРОРИСТОВ ВНЕДРЕНА В АЭРОПОРТАХ 13 СТРАН

Система отслеживания передвижений террористов на данный момент уже внедрена в аэропортах 13 стран, вскоре она начнет действовать еще в 20 государствах. Об этом сообщил в интервью ТАСС заместитель генерального секретаря ООН, глава Контртеррористического управления (КТУ) всемирной организации Владимир Воронков. Рассказывая о конкретных проектах, реализуемых КТУ, дипломат привел в качестве примера «программу по противодействию иностранным боевикам-террористам путем укрепления авиационной безопасности», которая предусматривает получение предварительной информации о пассажирах. «Это сугубо практические проекты, нацеленные на внедрение технологий, переданных правительством Нидерландов в интеллектуальную собственность КТУ ООН», – пояснил он.

«В настоящее время технология внедрена в аэропортах 13 стран, мы планируем в течение следующих двух лет реализовать ее еще в 20 государствах», – указал Воронков.

В числе других осуществляемых или планируемых программ глава КТУ назвал «поддержку жертв терроризма, предотвращение насильственного экстремизма, противодействие финансированию терроризма, включая поставки оружия, спорт – контртеррор». «Кстати, две последние темы – оружие и спорт – инициированы и продвигаются Российской Федерацией», – подчеркнул он.

21 июня 2017 года генеральный секретарь ООН Антониу Гутерриш назначил Воронкова своим заместителем, руководителем КТУ. Эта структура была создана в соответствии с резолюцией Генассамблеи ООН от 15 июня 2017 года. Занимается координацией международных усилий по борьбе с терроризмом.

<https://tass.ru/obschestvo/6121083>

ПОЧЕМУ AIRBUS 380 НЕ ВЗЛЕТЕЛ; ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2019.02.17; СТАВКА НА СВЕРХВМЕСТИТЕЛЬНЫЕ ЛАЙНЕРЫ НЕ ОПРАВДАЛАСЬ

Компания Airbus объявила, что в 2021 г. прекратит поставку модели Airbus 380. Это самый вместительный в мире гражданский лайнер. В моноклассной компоновке он может перевозить 853 пассажира, правда, не известно, чтобы какая-либо авиакомпания заказывала такой самолет в компоновке full економ. Самая распространенная – трехклассная компоновка на 525 пассажиров.

Причина закрытия программы – сокращение заказа со стороны Emirates со 162 до 123 самолетов. На конец января эта крупнейшая из ближневосточных авиакомпаний, щедро поддерживаемых своими нефтяными монархиями, уже получила 109 А380. Emirates осталось получить 14 лайнеров, у Airbus есть и другие невыполненные заказы (всего будет выпущено около 280 таких самолетов, поставка которых авиакомпаниям началась в 2007 г.), но заказ от Emirates был определяющим для всей программы А380.

Уже много лет авиакомпании отдают предпочтение двухдвигательным дальнемагистральным самолетам: они эффективнее за счет меньшего потребления топлива и меньшей вместимости, их проще заполнять в низкий сезон. У Airbus это А330 и А350, у его конкурента Boeing – В777 и В787. А четырехдвигательные огромные лайнеры – джамбоджеты А380 и В747 – не получают новых заказов. Boeing уже несколько лет не производит пассажирские В747, а программа держится на поставке единичных грузовых версий глобальным перевозчикам.

Airbus держался дольше. Два года назад на авиасалоне в Ле-Бурже французский концерн даже представил улучшенную версию лайнера, получившую название А380 plus: благодаря увеличенным закрылкам он потребляет на 4% меньше топлива, оптимизированный салон позволяет добавить до 80 кресел без ущерба для комфорта, увеличены интервалы между техническими проверками – все эти факторы повысят эффективность эксплуатации А380 plus на 13%.

Airbus также рассчитывал на то, что рост спроса на авиаперевозки и ограниченность инфраструктуры аэропортов поддержат спрос на сверхвместительные лайнеры, которые смогут перевозить больше пассажиров при одинаковом количестве взлетов-посадок. Ожидания не оправдались.

Благодаря Emirates А380 ассоциируется с полетами уровня luxury. Во времена «нефти за \$100» четыре А380 заказала «Трансаэро», тогда тоже делавшая ставку на роскошь и богатую аудиторию. А380 – это и самый дорогой пассажирский самолет. Его каталожная цена составляет \$445,6 млн, она, правда, используется только для расчета аванса и потенциальных штрафных санкций для заказчика, реальная цена примерно вдвое ниже при более или менее крупном заказе. То есть стоит такой самолет около \$230 млн.

Но Emirates в итоге сделала ставку на эффективность, заместив заказы на А380 заказами на 70 двухдвигательных А330-900 и А350-900, которые стоят, соответственно, на \$80 млн и \$60 млн дешевле каждый. «Трансаэро» эффективностью заняться не успела и бесславно обанкротилась в 2015 г.

Известный авиационный эксперт Адам Пиларски, выступая в прошлом году в России на конференции «Авиационное финансирование и лизинг», говорил, что период роста и благоденствия мировой авиационной отрасли затянулся и что он обязательно сменится спадом и, как следствие, снижением заказов на новые самолеты. И одним из признаков будущего кризиса может быть отмена и перенос заказов со стороны арабских перевозчиков.

<https://www.vedomosti.ru/opinion/articles/2019/02/17/794355-airbus-380-ne-vzletel>

ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2019.02.17; ЕДИНСТВЕННЫЙ ЕВРОПЕЙСКИЙ ЭКСПЛУАТАНТ SSJ100 ОТКАЗАЛСЯ ОТ ЭТОГО САМОЛЕТА;

ИРЛАНДСКАЯ АВИАКОМПАНИЯ CITYJET ВОЗВРАЩАЕТ СЕМЬ СУДОВ ГРУППЕ «ВЭБ.РФ»

Ирландская авиакомпания CityJet на своем сайте в разделе «Флот» перестала указывать семь самолетов SSJ100. Их она получила в лизинг в 2016–2017 гг. Теперь в разделе «Флот» значатся только иностранные региональные реактивные суда: 25 Bombardier CRJ900 и 13 Avro RJ85.

CityJet работает по модели «мокрого» лизинга: выполняет на своих судах полеты для других авиакомпаний. Все семь ее SSJ100 летали по маршрутной сети Brussels Airlines, причем четыре самолета – в ливрее последней.

Пять SSJ100 с 10 ноября 2018 г. по 7 января 2019 г. выполнили последние рейсы для брюссельской авиакомпании, а затем, по данным flightradar24, перелетели в ирландские Дублин или Шэннон и с тех пор находятся там.

Еще два самолета последний раз летали для Brussels Airlines 29 августа и 29 октября, после чего отправились в Венецию, где стоят до сих пор. В Венеции находится европейская база технического обслуживания и центр кастомизации компании «Гражданские самолеты Сухого» (ГСС), производителя SSJ100.

CityJet все-таки отказалась от SSJ100, утверждают топ-менеджеры двух лизинговых компаний. Некоторые из этих судов могут быть поставлены «ВЭБ-лизингом» авиакомпании «Азимут» для ее нового проекта корпоративных перевозок, рассказали два человека, близких к «Азимуту». Соглашение о реализации этого проекта было подписано на прошлой неделе «Азимутом», «ВЭБ-лизингом» и Объединенной авиастроительной корпорацией (материнская компания производителя SSJ100 ГСС).

«ВЭБ-лизинг» будет предлагать различные варианты самолетов для проекта, говорит близкий к «Азимуту» человек. Если «ирландские» суда будут лучше подходить с точки зрения интерьеров, то выбор может пасть на них.

Представитель ГСС от комментариев отказался. Пресс-секретарь CityJet, а также основатель и владелец авиакомпании Пэт Бирн несколько дней не отвечали на запросы «Ведомостей». Президент ГСС Александр Рубцов в декабре 2018 г. уже говорил, что CityJet может отказаться от SSJ100.

CityJet была единственным европейским эксплуатантом российского самолета. Всего с 2011 г. произведено около 180 SSJ100. Подавляющее большинство летает в России. Контракт на поставку 16 SSJ100 с опционом еще на 15 CityJet подписала в конце 2015 г. Планировалось, что российский самолет заменит в ее парке возрастные Avro RJ85, которым в среднем по 20 лет. Но Brussels Airlines отказалась дальше арендовать SSJ100, объяснив это тем, что из-за нехватки запасных частей самолеты слишком долго простаивают. По этой же причине SSJ100 и в России показывают низкий налет – 3,3 часа в сутки в среднем на каждое судно в 2017 г. против почти 10 часов у среднемагистральных Airbus и Boeing.

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2019/02/17/794351-ekspluatant-ssj100>

ИНТЕРФАКС; 2019.02.15; ПРОВЕРКА ФАС КОНКУРСА ПО ТЕРМИНАЛУ В АЭРОПОРТУ ИРКУТСКА ИНИЦИИРОВАНА КОНКУРЕНТАМИ – ГУБЕРНАТОР

Проверка ФАС на предмет возможного сговора правительства Иркутской области и структур бизнесмена Романа Троценко, участвующих в проекте развития аэропорта Иркутска, связана с недобросовестной конкуренцией со стороны других заинтересованных, считает губернатор Сергей Левченко.

«Мы получили предостережение ФАС и пожелание о том, чтобы приостановить строительство нового терминала в аэропорту Иркутск. Сначала мы приостановили (проект – ИФ), а потом ФАС организовала расследование, но оно пока ничем не закончилось – и в итоге было продлено на полгода. С юридической точки зрения мы делаем все верно и

знаем, кто инициирует (проверки ФАС – ИФ)», – сказал губернатор «Интерфаксу» в кулуарах Российского экономического форума в Сочи.

По словам С.Левченко, список компаний, которые хотели бы войти в проект модернизации иркутского аэропорта, весьма узок.

«У нас в России нетрадиционными методами привыкли бороться с конкурентами», – добавил губернатор.

Ранее в качестве потенциальных инвесторов для иркутского аэропорта назывались «Аэропорты регионов» Виктора Вексельберга и «Базовый элемент» Олега Дерипаски.

Как сообщалось, Федеральная антимонопольная служба в январе продлила до 1 августа рассмотрение дела о возможном сговоре правительства Иркутской области и структур, участвующих в проекте развития аэропорта Иркутска, в том числе принадлежащих Р.Троценко.

ФАС в конце октября 2018 года возбудила дело по признакам нарушения ст. 16 закона «О защите конкуренции» (запрещает согласованные действия между органами власти и хозяйствующими субъектами, если они приводят к ограничению конкуренции) в отношении участников проекта строительства нового терминала аэропорта Иркутска. Среди подозреваемых фигурировали: АО «Международный аэропорт Иркутск» (принадлежит региону, управляет существующим аэропортом), правительство и губернатор Иркутской области (с октября 2015 года этот пост занимает Сергей Левченко), принадлежащие Роману Троценко компании AEON и «Новаяпорт», а также московское ООО «Система управления» (в собственности у гражданки РФ Марьяны Чураковой) и его «дочка» – ООО «Рампорт безопасность» (переименовано в ООО «Терминал Иркутск»).

Месяцем позже ФАС сообщила, что подозревает «Новаяпорт» и AEON в воспрепятствовании проверке при расследовании дела: в компаниях «отключили серверы, на которых находятся документы, осмотр которых необходим для проведения проверки», утверждало ведомство.

Аэропорт Иркутска был передан из федеральной собственности в областную в 2015 году. Задачей было привлечь частные инвестиции для реконструкции действующего терминала, а в будущем – строительства нового аэропорта за пределами города.

Власти региона не проводили конкурс для выбора подрядчика модернизации иркутского авиаузла. Весной 2018 года С.Левченко сообщил, что инвестором строительства нового терминала станет АО «Рампорт аэро» – оператор подмосковного аэропорта «Жуковский», 25% которого принадлежат госкорпорации «Ростех». Он также отмечал, что в эксплуатации терминала будет участвовать «Новаяпорт».

В августе 2018 года в иркутском аэропорту состоялась официальная церемония закладки первого камня нового терминала стоимостью 7 млрд рублей, рассчитанного на обслуживание 3 млн человек в год. Новый терминал будет готов к зиме 2020 года.

ТАСС; 2019.02.15; «ПОБЕДА» ПРЕДОСТАВИЛА ЛАНОВОМУ ВОЗМОЖНОСТЬ ДО КОНЦА ГОДА БЕСПЛАТНО ЛЕТАТЬ ЕЕ РЕЙСАМИ

Компания «Победа» предоставила актеру Василию Лановому, которому ранее ее сотрудники отказали в посадке на самолет, возможность бесплатно летать рейсами лоукостера до конца 2019 года. Об этом говорится в опубликованном в пятницу сообщении авиаперевозчика.

«Авиакомпания «Победа» предоставляет народному артисту СССР Василию Лановому право бесплатно пользоваться услугами перевозчика до конца 2019 года, – отмечается в тексте. – Василий Семенович может оформить неограниченное количество билетов на любые рейсы авиакомпании в течение этого периода».

Сотрудники «Победы» 14 февраля не пропустили Ланового на борт самолета при прохождении регистрации в московском аэропорту. Причиной этого стал размер ручной клади актера.

Впоследствии глава Следственного комитета РФ Александр Бастрыкин поручил провести проверку по данному факту.

<https://tass.ru/obschestvo/6120219>

ТАСС; 2019.02.18; АЭРОПОРТ АНАДЫРЬ НА ЧУКОТКЕ ЧАСТИЧНО ВОЗОБНОВИЛ РАБОТУ, НАРУШЕННУЮ НЕПОГОДОЙ

Аэропорт Анадырь на Чукотке частично возобновил работу, прерванную в пятницу из-за непогоды, значится на электронном табло воздушной гавани.

Ранее сообщалось, что аэропорт Анадырь приостановил работу в пятницу по метеоусловиям, здесь была метель, сильный ветер и снег.

«Рейс на мыс Шмидта вылетел 18.02.2019 в 10:06 (01:06 мск)», – значится на электронном табло.

Вместе с тем на вылет из Анадыря из-за метеоусловий задержаны рейсы во Внуково и Эгвекино, самолеты по этим маршрутам должны были вылететь в пятницу. Кроме того, в Эгвекино задержан еще один самолет, который должен был вылететь в понедельник. Также по техническим причинам задерживается вылет самолета в чукотский поселок Марково. Все эти самолеты должны вылететь в пункты назначения в течение дня в понедельник.

С прилетом в Анадырь задерживаются пятничные рейсы из Эгвекинота и Внуково, они должны прибыть в течение дня в понедельник, а также самолет из Петропавловска-Камчатского. Он ожидается в аэропорту Анадырь утром во вторник.

По данным синоптиков, в Анадыре днем в понедельник пасмурно, небольшой снег, температура воздуха 6 градусов мороза.

<https://tass.ru/obschestvo/6128445>