



Ежедневный мониторинг СМИ

21 МАЯ 2019

СОДЕРЖАНИЕ

ИНТЕРФАКС; 2019.05.20; РАБОТА ПАРОМНОЙ ЛИНИИ УСТЬ-ЛУГА - БАЛТИЙСК ВОЗОБНОВЛЕНА, НО СИТУАЦИЯ НЕСТАБИЛЬНА.....	3
ИНТЕРФАКС; 2019.05.20; ПРАВИТЕЛЬСТВО РФ К СЕРЕДИНЕ ЛЕТА ПОДГОТОВИТ КОМПЛЕКСНЫЙ ПЛАН СТРОИТЕЛЬСТВА ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ КЫЗЫЛ-КУРАГИНО - ОРЕШКИН.....	4
ИНТЕРФАКС; 2019.05.20; АЭРОПОРТ В КЫЗЫЛЕ ПЛАНИРУЕТСЯ ОТКРЫТЬ ДЛЯ МЕЖДУНАРОДНЫХ РЕЙСОВ - ОРЕШКИН.....	5
ИНТЕРФАКС; 2019.05.20; КОМИТЕТ ГОСДУМЫ ПРЕДЛОЖИЛ НЕ ОГРАНИЧИВАТЬ ПРЕДЕЛЬНЫЙ СРОК ДЕЙСТВИЯ ЛЬГОТЫ ПО НДС НА АВИАПЕРЕВОЗКИ В ОБХОД МОСКВЫ.....	5
ТАСС; 2019.05.20; БЕГЛОВ ПОРУЧИЛ АКТУАЛИЗИРОВАТЬ ПРОЕКТЫ ПО РАЗВИТИЮ ДОРОГ В ПЕТЕРБУРГЕ.....	5
ВЕЧЕРНЯЯ МОСКВА; МАРИЯ ЕРМАКОВА; 2019.05.20; ФИНАЛИСТАМ КОНКУРСА «МОЯ СТРАНА – МОЯ РОССИЯ» ДОБАВЯТ 10 БАЛЛОВ ПРИ ПОСТУПЛЕНИИ В РОССИЙСКИЙ УНИВЕРСИТЕТ ТРАНСПОРТА.....	6
ИНТЕРФАКС; 2019.05.20; АЭРОФЛОТ МЕНЯЕТ РАСПИСАНИЕ РЕЙСОВ В ИТАЛИЮ 21 И 22 МАЯ ИЗ-ЗА ЗАБАСТОВКИ НАЗЕМНОГО ПЕРСОНАЛА.....	7
ИНТЕРФАКС-КАЗАХСТАН ; 2019.05.20; КАЗАХСТАН ПЛАНИРУЕТ ПРОДЛИТЬ ВРЕМЕННЫЙ ЗАПРЕТ НА ВВОЗ БЕНЗИНА ИЗ РФ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ ТРАНСПОРТОМ.....	7
ИЗВЕСТИЯ; ЭЛЬНАР БАЙНАЗАРОВ; 2019.05.21; СТРЕЛЯНАЯ ГИЗА: ВЗРЫВ В ЕГИПТЕ НЕ ПОВЛИЯЕТ НА ОТКРЫТИЕ РЕЙСОВ; В РСТ ЗАЯВИЛИ, ЧТО ТЕРАКТ У ПИРАМИД НЕ СКАЖЕТСЯ НА РЕШЕНИИ РФ ВОЗОБНОВИТЬ ПОЛЕТЫ К ОТКРЫТИЮ ТУРСЕЗОНА.....	8
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2019.05.20; ОТДЫХУ ГОТОВЯТ ДЕЛО; РОСТУРИЗМ ПОЖАЛОВАЛСЯ В ПРОКУРАТУРУ НА ПРОДАЖУ ТУРОВ В ЕГИПЕТ.....	10
ВЕДОМОСТИ; СВЕТЛАНА ЯСТРЕБОВА, ПАВЕЛ КАНТЫШЕВ; 2019.05.21; СБЕРБАНК ПРЕДЛАГАЕТ УПРОСТИТЬ ДОСТУП К ГОРОДСКИМ ДАННЫМ; С ИХ ПОМОЩЬЮ РАЗРАБОТЧИКИ ИСКУССТВЕННОГО ИНТЕЛЛЕКТА СМОГУТ ЗАРАБАТЫВАТЬ И УСИЛИВАТЬ БЕЗОПАСНОСТЬ В ГОРОДЕ.....	10
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2019.05.20; ДЕНЬГИ ЗАВИСЛИ; СЧЕТНАЯ ПАЛАТА НЕ ДОСЧИТАЛАСЬ СРЕДСТВ НА НАЦПРОЕКТЫ.....	11
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; НАДЕЖДА ТОЛСТОУХОВА; 2019.05.20; ТРУДНОСТИ ПЕРЕВОЗА; ДРАЙВЕРАМИ ЭКСПОРТА УСЛУГ СТАЛИ ТРАНСПОРТ И ТУРИЗМ.....	12
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЕЛЕНА БЕРЕЗИНА; 2019.05.20; ЛЬГОТЫ НАВЫРОСТ; ОПРЕДЕЛЕНЫ МЕРЫ ПОДДЕРЖКИ ДЛЯ ПРОЕКТОВ В АРКТИЧЕСКОЙ ЗОНЕ. 15	
ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; ДМИТРИЙ ГОНЧАРУК; 2019.05.20; В ГОСДУМЕ ПРОКОММЕНТИРОВАЛИ МЕРЫ ПО ОГРАНИЧЕНИЮ ДВИЖЕНИЯ ФУР ИЗ-ЗА ЖАРЫ.....	16
ВЕДОМОСТИ; ВЛАДИМИР ШТАНОВ; 2019.05.21; «АВТОВАЗ», RENAULT И NISSAN УСТАНОВЯТ В 2 МЛН АВТОМОБИЛЕЙ МУЛЬТИМЕДИЙНУЮ СИСТЕМУ «ЯНДЕКС.АВТО»; РАЗМЕР КОНТРАКТА СОПОСТАВИМ С ТРЕХЛЕТНИМИ ПРОДАЖАМИ ЭТИХ АВТОПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ В РОССИИ....	16

КОММЕРСАНТЪ; ИВАН БУРАНОВ; 2019.05.21; ВЫПИЛ — ВОДИ СЕБЯ ПРИЛИЧНО; МВД ПРЕДЛОЖИЛО ИЗЫМАТЬ ТРАНСПОРТ У ВЛАДЕЛЬЦЕВ, ДВАЖДЫ ПОЙМАННЫХ НА ПЬЯНОМ ВОЖДЕНИИ.....	18
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ВЛАДИМИР БАРШЕВ; 2019.05.20; ШТРАФ РАЙОННОГО МАСШТАБА; МЕСТНЫМ ВЛАСТЯМ УПРОСТЯТ ПОЛУЧЕНИЕ СВЕДЕНИЙ О ВЛАДЕЛЬЦАХ АВТОМОБИЛЕЙ.....	19
РБК; МАРИЯ КОКОРЕВА; 2019.05.21; SUPERJET ПРИЗЕМЛЯЮТ ДЕТАЛИ; «АЭРОФЛОТ» НЕ МОЖЕТ ДОГОВОРИТЬСЯ С ПРОИЗВОДИТЕЛЕМ SSJ100 О ЦЕНЕ ЗАПЧАСТЕЙ И РЕМОНТА.....	20

ИНТЕРФАКС; 2019.05.20; РАБОТА ПАРОМНОЙ ЛИНИИ УСТЬ-ЛУГА - БАЛТИЙСК ВОЗОБНОВЛЕНА, НО СИТУАЦИЯ НЕСТАБИЛЬНА

Паром «Балтийск» вновь вышел на линию Усть-Луга - Балтийск, но проблемные вопросы ее работы сохраняются, сообщил «Интерфаксу» заместитель гендиректора ООО «Транс-Эксим» (грузовой агент паромной линии Усть-Луга - Балтийск) Александр Школа.

«Паром «Балтийск» минувшим вечером доставил в порт назначения грузы из Усть-Луги, которые должны были прибыть к нам еще 11 мая. В настоящее время на паром загружаются железнодорожные вагоны и автотехника, что следуют в Усть-Лугу. Планирует, что судно выйдет из порта в обратный рейс этим вечером», - сказал Школа.

Однако ситуация на паромной линии остается сложной. Это связано с тем, что второй паром «Амбал» не выйдет в ближайшие дни из ремонта, как планировалось. При этом сам «Балтийск» должен быть поставлен на ремонт 28 мая. Из-за технических проблем он сможет совершить не больше двух-трех рейсов, добавил заместитель гендиректора.

Он также отметил, что основная проблема паромной линии заключается в ее наполнении железнодорожными грузами, главным отправителем которых является РЖД. Государство могло бы поддержать линию жестким и четким графиком формирования грузовых партий для парома. При наличии железнодорожных вагонов и цистерн суда будут востребованы и теми компаниями, которые оперируют автомобильным транспортом.

Отправители предпочитают возить грузы в Калининградскую область через железные дороги Литвы, где недавно произошло понижение тарифов. Собственники парома выпускают его, только когда он загружен, так как иначе перевозки будут экономически невыгодны.

Как сообщалось, паром «Балтийск» с 8 мая не смог выйти из порта Усть-Луга из-за недостаточного запаса топлива и проблем с двигателем. К решению проблем паромной линии подключилось правительство Калининградской области, которое считает, что тарифы на грузовые перевозки между Усть-Лугой и Балтийском могут быть снижены.

«Правительством области подготовлено обращение к **министру транспорта РФ Евгению Дитриху** с просьбой установить сквозной тариф (железная дорога плюс порт - ИФ) для паромной переправы Балтийск - Усть-Луга. Этот вопрос мы просим рассмотреть на совещании, в котором могли бы принять участие все заинтересованные стороны - РЖД, Росморпорт, владельцы паромов и другие», - говорил «Интерфаксу» представитель пресс-службы администрации региона.

По его словам, вопрос о новых тарифах сегодня стоит весьма остро, так как влияет на загрузку паромов линии Усть-Луга - Балтийск. Это связано с тем, что недавно Литва заметно снизила тарифы на транзитные железнодорожные перевозки, что заставило часть грузоотправителей отказаться от морских перевозок и перейти на альтернативный транспорт. В результате экономическая эффективность морских перевозок снизилась, и владельцу парома стало не просто его обслуживать и заправлять топливом.

Как сообщалось, в настоящее время на линии Балтийск - Усть-Луга, которая действует с 2006 года, работают два парома, но в ближайшее время они должны быть списаны. Всего грузопоток через переправу составляет до 1 млн тонн в год.

Для этой паромной линии в настоящее время в ООО «Невский судостроительно-судоремонтный завод» (Ленинградская область) идет строительство двух паромов. Первое судно должно быть сдано заказчику в 2020 году.

Новые парома длиной до 200 метров и осадкой около 7 метров будут рассчитаны на перевозку 80 железнодорожных цистерн, 54 полувагонов и 36 грузовых вагонов. Также на них будет предусмотрено место для 56 автопоездов без перевозки ж/д составов.

ИНТЕРФАКС; 2019.05.20; ПРАВИТЕЛЬСТВО РФ К СЕРЕДИНЕ ЛЕТА ПОДГОТОВИТ КОМПЛЕКСНЫЙ ПЛАН СТРОИТЕЛЬСТВА ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ КЫЗЫЛ-КУРАГИНО - ОРЕШКИН

Правительство к середине лета разработает детальный план строительства железной дороги Кызыл-Курагино, а также освоения Элегетского угольного месторождения с одновременным развитием порта Ванино, заявил глава Минэкономразвития РФ Максим Орешкин журналистам в понедельник в ходе рабочей поездки по Туве.

Орешкин в конце марта был назначен в правительстве куратором социально-экономического развития Тувы.

Министр напомнил, что примерно месяц назад инвесторы заключили соглашение генподряда с РЖД, «сейчас мы выходим на соглашение, которое будет между финансовыми инвесторами заключено». «После того как финансирование сделки будет закрыто, начнется активная фаза работы», - сказал министр.

«Мы сейчас на уровне правительства договорились, что у нас выйдет детальный план, причём не только по этой железной дороге, а также связанный с развитием порта (морской порт Ванино в Хабаровском крае - ИФ) и строительством горно-обогатительного комбината (на Элегетском угольном месторождении - ИФ). Я думаю, до середины лета мы такой детальный план выпустим, и там будет видно по срокам - что, когда будет происходить и когда этот процесс будет завершен. Пока рано называть конкретные даты», - сообщил Орешкин.

«Сейчас мы очень активно продвигаемся, чтобы строительство железной дороги вошло в активную фазу. Проект будет длиться несколько лет, но он откроет для республики создание большого количества новых рабочих мест, высококачественных рабочих мест, с высокой заработной платой, станет основным драйвером развития экономики», - добавил министр.

По его словам, «железная дорога открывает решение проблем с энергетической инфраструктурой, открывает в сфере добычи очень большое количество проектов, о которых мы можем быть даже сейчас с вами не говорим - есть лицензии очень ценных металлов, которые расположены здесь на территории республики, которые до сих пор не распределены».

«Поэтому создание этой базовой инфраструктуры - железная дорога, большая электрическая мощность, возможно, поработаем с тарифами, чтобы они были более стимулирующим для развития республики - это все вместе откроет дорогу целому ряду проектов», - подчеркнул Орешкин.

Как сообщалось, ОАО «Российские железные дороги» выступит генеральным подрядчиком проекта по строительству железной дороги Кызыл-Курагино к угольным месторождениям Тувы.

Соответствующее соглашение в начале апреля глава компании Олег Белозеров подписал с владельцем «Тувинской энергетической промышленной корпорации» (ТЭПК) Русланом Байсаровым (имеет лицензией на разработку Элегеста).

Протяженность новой однопутной линии составит 410 км. Строительство будет вестись в гористой местности, что потребует прокладки восьми тоннелей общей длиной 11 км, возведения 127 мостов протяженностью около 16 км. Поезда будут водить тепловозы. Инвестиции в проект составят около 126,6 млрд рублей (без НДС, в ценах 2017 г.), срок строительства - 4,5 года. Инвестиции могут быть и больше, заявлял в апреле журналистам глава министерства транспорта РФ Евгений Дитрих.

Байсаров отмечал, то в рамках комплексного проекта общий объем инвестиций предполагается на уровне 360 млрд руб. В эту сумму входят также создание горно-обогатительного комбината (под 850 млн тонн запасов коксующегося угля), а также «порт-терминал на Дальнем Востоке». Проект предусматривает 15 млн тонн ежегодной добычи угля, из которых 95% пойдет на экспорт.

ИНТЕРФАКС; 2019.05.20; АЭРОПОРТ В КЫЗЫЛЕ ПЛАНИРУЕТСЯ ОТКРЫТЬ ДЛЯ МЕЖДУНАРОДНЫХ РЕЙСОВ - ОРЕШКИН

Аэропорт в Кызыле необходимо оборудовать международным пунктом пропуска, заявил глава Минэкономразвития Максим Орешкин на совещании по развитию Тувы.

Орешкин в конце марта был назначен в правительстве куратором социально-экономического развития этой республики.

«Будем сейчас обсуждать возможность открытия международного пункта пропуска в этом аэропорту. Соответственно, это даст возможность увеличить турпоток и дальше развивать туризм. Посмотреть в Туве действительно есть что: природа, мне кажется, мало где в России такую можно встретить, кухня, самобытность», - сказал министр.

«Я буду обращаться к Дмитрию Анатольевичу (Медведеву - ИФ), чтобы такое поручение для **Минтранса** было, чтобы этот проект завершить в довольно короткие сроки», - отметил Орешкин.

ИНТЕРФАКС; 2019.05.20; КОМИТЕТ ГОСДУМЫ ПРЕДЛОЖИЛ НЕ ОГРАНИЧИВАТЬ ПРЕДЕЛЬНЫЙ СРОК ДЕЙСТВИЯ ЛЬГОТЫ ПО НДС НА АВИАПЕРЕВОЗКИ В ОБХОД МОСКВЫ

Комитет Госдумы по бюджету на заседании в понедельник предложил отклонить поправку в Налоговый кодекс (НК), которая устанавливает, что НДС на авиаперевозки пассажиров и багажа в обход Москвы обнуляется на срок до 1 января 2025 года.

Поправка об ограничении предельного срока действия была предложена в ходе заседания комитета членом Совета Федерации Андреем Епишиным.

Минфин с предложенной инициативой не согласился. «Я напомним, зачем нужен этот законопроект. Он нужен для развития, прежде всего, региональных аэропортов. Эти инвестиционные проекты имеют гораздо больший (горизонт планирования - ИФ), чем до 2025 года. Это лет на 15 - на 20 тогда давайте устанавливать», - сказал в ходе заседания комитета замминистра финансов Илья Трунин.

«Ну, это минимум десять лет, поэтому давайте мы будем исходить из того, что через десять лет придут другие депутаты, которые будут уже намного умнее нас и наверняка решат этот вопрос правильно. Давайте согласимся с той редакцией, которую внесли, и не будем выглядеть хуже правительства», - поддержал Минфин глава комитета по бюджету Андрей Макаров.

Как сообщалось, правительственный законопроект об установлении нулевой ставки НДС на внутренние авиарейсы в обход аэропортов Москвы и Московской области был внесен в Госдуму в апреле. Отмечалось, что рейсы, выполняющиеся через московские аэропорты, по-прежнему будут облагаться НДС в размере 10% (льготный режим установлен до 2021 года). Нулевой НДС для рейсов в Симферополь, Севастополь, Калининградскую область и на Дальний Восток, который согласно ранее принятым решениям действует до 2025 года, также остается в силе.

Документ планируется рассмотреть во втором чтении на заседании Госдумы 22 мая.

ТАСС; 2019.05.20; БЕГЛОВ ПОРУЧИЛ АКТУАЛИЗИРОВАТЬ ПРОЕКТЫ ПО РАЗВИТИЮ ДОРОГ В ПЕТЕРБУРГЕ

Врио губернатора Санкт-Петербурга Александр Беглов поручил членам городского правительства оперативно актуализировать планы по развитию дорог, чтобы запросить под них федеральное финансирование по нацпроекту «Безопасные и качественные автомобильные дороги».

"Поддержка правительством РФ наших инициатив - это возможность решить те накопившиеся проблемы, которые у нас существуют. Нужно хорошо подготовить соответствующую документацию, обоснование, тщательно выверить все документы и уметь их защитить. Прошу актуализировать все карты по включению петербургских дорог в национальный проект и докладывать мне еженедельно. Мы должны эту работу совместно выполнить на высоком уровне», - сказал Беглов на совещании с членами правительства Петербурга в Смольном.

Он отметил, что во время совещания под руководством **заместителя председателя правительства РФ Максима Акимова** 17 мая было принято решение о том, что проекты развития петербургского транспортного узла войдут в федеральную программу.

"Тридцать пять процентов петербургских дорог находятся в ненормативном состоянии - более трети. Ситуацию надо исправлять. Необходимо более масштабное строительство, необходимо привлекать федеральные деньги. Ранее наше участие в федеральных программах было минимизировано, сейчас правительство Санкт-Петербурга подготовило для включения в национальный проект «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**» перечень из 25 объектов», - отметил врио губернатора на совещании.

В числе первоочередных он назвал четыре проекта: строительство Южно-Волховской дороги, Южной широтной магистрали (первый этап), реконструкцию Петрозаводского (второй этап) и Приморского шоссе (второй этап).

Как сообщил журналистам вице-губернатор Санкт-Петербурга Эдуард Батанов, работа по актуализации дорожных карт для софинансирования из федерального бюджета будет сделана в ближайшее время. «Мы прекрасно понимаем, какие объекты нам нужны. У нас достаточно большой задел и по проектированию. Конечно, где-то придется проекты обновить», - сказал он.

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/6450654>

ВЕЧЕРНЯЯ МОСКВА; МАРИЯ ЕРМАКОВА; 2019.05.20; ФИНАЛИСТАМ КОНКУРСА «МОЯ СТРАНА – МОЯ РОССИЯ» ДОБАВЯТ 10 БАЛЛОВ ПРИ ПОСТУПЛЕНИИ В РОССИЙСКИЙ УНИВЕРСИТЕТ ТРАНСПОРТА

«Получить дополнительно 10 баллов к ЕГЭ при поступлении в следующем году в Российский университет транспорта – такая возможность появилась у финалистов Всероссийского конкурса «Моя страна – Моя Россия», чьи работы были посвящены транспортной отрасли. Об этом 19 мая на площадке Мастерской управления «Сенеж» во время официальной церемонии закрытия XVI Всероссийского конкурса молодежных авторских проектов и проектов в сфере образования «Моя страна – моя Россия» заявил ректор вуза **Александр Климов**.

«Мы с коллегами посоветовались и решили, что со следующего году всем, кто был финалистом номинации «**Транспорт. Пути сообщения моей страны**», предоставить 10 баллов дополнительно при поступлении в **Российский университет транспорта**», — пояснил **Александр Климов**.

Более 150 работ, посвященных деятельности различных видов транспорта и их взаимодействию, были представлены на XVI Всероссийский конкурс молодежных авторских проектов и проектов в сфере образования «Моя страна – моя Россия». В финал было отобрано 25 лучших работ. В число финалистов **номинации «Транспорт»** вошли представители из молодых транспортников в возрасте от 14 до 30 лет из Сургута, Хабаровска, Москвы, Санкт-Петербурга, Новороссийска, Волгограда, Саратова, Воронежа, Нижнего Новгорода, Иркутска, Севастополя, Ростова-на-Дону и других городов большинства субъектов Российской Федерации.

«Будущее нашего транспорта требует усилий, энергии и талантов молодежи. Мы и дальше вместе с Министерством транспорта РФ будем поддерживать эту номинацию и представлять экспертов», — добавил ректор Российского университета транспорта **Александр Климов**.

Развитие городского транспорта, новые ресурсоемкие технологии, развитие инновационной дорожной инфраструктуры и транспортная безопасность – эти и другие темы были отражены в проектах **специальной номинации конкурса «Транспорт. Пути сообщения моей страны»**, проведение которой было организовано **Минтрансом России**. Экспертом в оценке работ в **номинации «Транспорт. Пути сообщения моей страны»** в 2019 году выступил **Российский университет транспорта**.

«При оценивании работ особое внимание уделялось потенциальному эффекту от предложенных проектов для реализации стратегических задач, стоящих перед транспортной отраслью, в первую очередь сформулированных в майских указах

Президента и соответствующих национальных проектах», — отметил Координатор номинации «Транспорт. По дорогам моей страны» Михаил Клёнов.

Победителями конкурса «Моя страна – моя Россия» в номинации «Транспорт. По дорогам моей страны» стали представители Саратовской области, Ханты-Мансийского автономного округа – Югра, Волгоградской области и Москвы. Отдельно жюри отметило работу студента Российского университета транспорта Николая Чередникова «Сервис интеллектуального анализа «РЖД – Агрегатор».

Все победители конкурса молодежных авторских проектов и проектов в сфере образования «Моя страна – моя Россия» будут объявлены в июне на Петербургском международном экономическом форуме.

<http://vm.edupressa.ru/news/finalistam-konkursa-moya-strana-moya/>

На ту же тему:

<https://utro.ru/life/2019/05/20/1400634.shtml>

https://bm24.ru/obshchestvo/finalistam_konkursa_moya_strana_moya_rossiya_dobavyat_10_ballov_pri_postuplenii_v_rut/

<https://dni.ru/society/2019/5/20/424158.html>

ИНТЕРФАКС; 2019.05.20; АЭРОФЛОТ МЕНЯЕТ РАСПИСАНИЕ РЕЙСОВ В ИТАЛИЮ 21 И 22 МАЯ ИЗ-ЗА ЗАБАСТОВКИ НАЗЕМНОГО ПЕРСОНАЛА

«Аэрофлот» отменит во вторник, 21 мая, ряд рейсов из Москвы в Болонью, Милан и Рим в связи с забастовкой наземного персонала в Италии.

Как говорится в сообщении перевозчика, 21 мая отменяются рейсы SU2424 и SU2425 из «Шереметьево» в Болонью и обратно, SU2410 и SU2411 из «Шереметьево» в Милан и обратно, а также рейсы SU2418/SU2419 и SU2406/SU2407 из «Шереметьево» в Рим и обратно.

Также 21 мая будет перенесено время вылета рейсов SU2404 из «Шереметьево» в Рим и обратно на более позднее, а 22 мая будет изменено время вылета рейса SU2429 из Болоньи в «Шереметьево» на более раннее.

Пассажиров оповестят об изменениях расписания через колл-центр. Прибывшие в аэропорт «будут обеспечены всем необходимым в соответствии с Федеральными авиационными правилами и стандартами «Аэрофлота», заверила компания.

ИНТЕРФАКС-КАЗАХСТАН ; 2019.05.20; КАЗАХСТАН ПЛАНИРУЕТ ПРОДЛИТЬ ВРЕМЕННЫЙ ЗАПРЕТ НА ВВОЗ БЕНЗИНА ИЗ РФ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ ТРАНСПОРТОМ

Казахстан намерен продлить запрет на ввоз в страну бензина из России железнодорожным транспортом на три месяца.

Соответствующий проект приказа министра энергетики опубликован на сайте электронного правительства в разделе «Электронные НПА».

«Ввести запрет сроком на три месяца на ввоз в Республику Казахстан из Российской Федерации железнодорожным транспортом бензина», - говорится в документе.

Публичное обсуждение проекта приказа продлится до 30 мая.

Ранее приказом министра энергетики Казахстан ввел запрет на ввоз бензина из России железнодорожным транспортом сроком на три месяца - со 2 марта до 2 июня 2019 года.

Казахстан уже вводил подобный запрет в 2018 году - с 25 августа по 25 ноября.

В Казахстане действуют три НПЗ - Атырауский, Павлодарский и Чимкентский. Чимкентский НПЗ построен в 1985 году, «КазМунайГаз» и CNPC владеют по 50% долей. Атырауский и Павлодарский заводы построены в 1945 и 1978 годах соответственно, контролируются «КазМунайГазом».

ИЗВЕСТИЯ; ЭЛЬНАР БАЙНАЗАРОВ; 2019.05.21; СТРЕЛЯНАЯ ГИЗА: ВЗРЫВ В ЕГИПТЕ НЕ ПОВЛИЯЕТ НА ОТКРЫТИЕ РЕЙСОВ; В РСТ ЗАЯВИЛИ, ЧТО ТЕРАКТ У ПИРАМИД НЕ СКАЖЕТСЯ НА РЕШЕНИИ РФ ВОЗОБНОВИТЬ ПОЛЕТЫ К ОТКРЫТИЮ ТУРСЕЗОНА

Взрыв туристического автобуса в Каире не отразится на сроках запуска авиасообщения с Египтом. Об этом «Известиям» заявил вице-президент Российского союза туриндустрии (РСТ) Юрий Барзыкин. По его словам, из-за происшествия российским туристам продлят предписание не посещать пирамиды и не совершать экскурсии на Синай. Однако на авиационной безопасности инцидент вряд ли скажется, подготовка к открытию направления всё равно продолжается, сообщил эксперт. Источник в авиационной отрасли Египта подтвердил эту информацию. Однако в Международной контртеррористической тренинговой ассоциации (МКТА) «Известиям» заявили, что в «стране фараонов» по-прежнему небезопасно — высок риск нападений со стороны радикалов.

Первым делом самолеты

Взрыв автобуса произошел в Гизе — древнем пригороде Каира, у строительной площадки нового египетского музея древностей — буквально в километре от комплекса пирамид. Всего пострадало 17 человек — граждан Египта и ЮАР. По сообщениям местных спецслужб, террористы заложили тротилловую бомбу в бетонный забор, огораживающий стройку. При этом экскурсии к пирамидам и сфинксу не прерывались, автобусы с туристами продолжали движение по объездной дороге — участок шоссе, где произошел взрыв, оцепила полиция.

Как заявил «Известиям» Юрий Барзыкин, теракт в египетской столице определенно будет учитываться российскими специалистами при оценке курортных аэропортов, но не станет решающим при принятии окончательного решения.

— При открытии того или иного направления учитывается весь комплекс мер, безопасность в целом на территории. Тем не менее конкретно на сроках запуска авиасообщения, я думаю, теракт не отразится — совсем недавно там была наша делегация, идет активный обмен информацией между нашими специалистами, — сообщил вице-президент РСТ. — Однако в связи со сложившейся обстановкой Россия по-прежнему рекомендует своим гражданам воздержаться от экскурсий как к пирамидам, так и к святым местам на Синайском полуострове.

Эту информацию «Известиям» подтвердил источник в авиационной сфере Египта. По его словам, в Каире надеются, что теракт никак не отразится на планах России возобновить авиасообщение с курортами.

— В аэропортах сохраняется высочайший уровень безопасности, отвечающий всем мировым стандартам. Мы рассчитываем, что российские коллеги примут этот факт во внимание и будут учитывать именно ситуацию в аэропортах и на курортах, — заявил источник.

В Росавиации на официальный запрос «Известий» заявили, что не будут комментировать эту тему. В пресс-службе Ростуризма не смогли предоставить оперативный комментарий. Ранее вице-президент РСТ заявил «Известиям», что возобновление авиасообщения с Хургадой и Шарм-эш-Шейхом может произойти до октября 2019 года — как раз перед началом туристического сезона.

Теракт у пирамид может еще сильнее отпугнуть иностранных отдыхающих, которые и без того смотрят на арабскую республику с опаской. В 2007 году — самом «тучном» для египетской туриндустрии — отрасль принесла казне 19,5% ВВП. Число гостей колебалось на уровне 14–15 млн ежегодно. Однако теракт с бортом «Когалымавиа» и последовавшие запреты на посещение египетских курортов со стороны России, Великобритании, Германии больно ударили по «кормушке» — в 2016 году Египет посетило не более 5 млн человек. Доля отрасли сократилась до 3,2% ВВП.

В 2015 году россияне составляли уверенное большинство на пляжах Египта — 67,9% от числа всех иностранных туристов. В 2016 году, после введения запрета на полеты из России, — только 13%.

Доверие не вернуть

Полеты из России в Хургаду и Шарм-эль-Шейх хотят восстановить до начала туристического сезона. Между тем экспертное сообщество сомневается в безопасности аэропортов Египта. Так, президент МКАТ Иосиф Линдер заявил «Известиям», что пускать самолеты не следует вообще, поскольку египетские спецслужбы не могут дать стопроцентную гарантию безопасности российских туристов.

— Египет не может справиться с террористической угрозой, и последние события в Каире только подтверждают это. И внутренняя оппозиция, и международные террористические организации покушаются на безопасность Египта. Нет единой системы жесткого государственного контроля, — констатировал эксперт. — Переговоры о возобновлении сообщения ведутся уже четвертый год. Египетской стороне предстоит еще очень много переделать, чтобы доказать безопасность.

На текущий момент ни одна из террористических группировок не взяла на себя ответственность за теракт. Однако посыл довольно ясен — запугать иностранцев. Преступники явно не рассчитывали, что большинство пассажиров автобуса окажутся египтянами.

Почти полетели

Примечательно, что в прошлом году произошел практически идентичный теракт — в декабре в районе пирамид взорвался такой же туристический автобус. Погибли три гражданина Вьетнама, еще 10 получили ранения. Как позднее выяснило следствие, водитель отклонился от охраняемого и безопасного маршрута, не предупредив полицию. Взрывное средство было расположено у обочины оживленной трассы и сдетонировало дистанционно. Тогда ответственность за теракт никто не взял.

После инцидента российские СМИ и политики говорили о том, что происшествие отразится на сроках возобновления полетов. Сказался ли теракт или нет — неизвестно. Авиасообщение не восстановлено до сих пор. Последняя проверка аэропортов Хургады и Шарм-эль-Шейха российскими спецслужбами завершилась в апреле. Официальные итоги еще не были обнародованы.

Растущее влияние

Как пояснил «Известиям» главный научный сотрудник центра арабских и исламских исследований Института востоковедения РАН Владимир Исаев, за терактом могут стоять «Братья-мусульмане» (организация запрещена в РФ). В пользу этой версии говорит и тот факт, что в Twitter под новостями о теракте уже в первые минуты появились комментарии от мусульманских радикалов в духе «так и надо, нечего иностранцам смотреть на храмы язычников».

Организация действует в Египте с 1928 года и имеет достаточно серьезные позиции в стране, несмотря на то что официально находится под запретом с момента прихода к власти нынешнего лидера Абдель Фаттах ас-Сиси. В 2011 году они выиграли парламентские выборы в Египте и привели к власти своего президента Мухаммеда Мурси. — Сейчас они снова ушли в подполье и ведут подрывную деятельность скрытно, но им не привыкать. За почти 100 лет своей деятельности они наработали серьезную базу, — отметил Владимир Исаев. — Некоторые районы страны — как север Синай, откуда в основном и совершаются вылазки радикалов, — не контролируются Каиром. Часть «Братьев» в 2012 году, после прихода к власти генерала ас-Сиси, ушла туда, а часть эмигрировала в Ливию, где поддержала правительство национального единства (ПНЕ).

Эксперт также рассказал, что в Ливии им сейчас также приходится несладко. После того как территории, где жили «Братья», были отвоеваны генералом Халифой Хафтаром, члены организации, выданные с привычных земель, опять пошли в Египет. Именно поэтому, как отметил Владимир Исаев, президент ас-Сиси стал поддерживать Хафтара, снабжая последнего оружием и предоставляя ему армию. Он старается закрыть границу с Ливией, чтобы ни теоретики «Братьев-мусульман», ни их боевое крыло не оказались снова на территории Египта, пояснил востоковед.

Он добавил, что ухудшение туристической привлекательности Египта и экономического положения в стране только на руку радикалам.

— Чем патовее ситуация в стране, тем больше у них сторонников. Они умело ведут пропаганду в сельской местности, в районах, где низок уровень грамотности. Именно в этих местах официальному правительству сложнее всего контролировать настроения масс, — резюмировал эксперт.

А буквально через месяц в Египте стартует Кубок африканских наций, на который приедут футбольные сборные и болельщики со всего континента. Учитывая растущее влияние «Братьев», считает Владимир Исаев, в ближайшее время они снова могут устроить теракт, и, возможно, не один.

<https://iz.ru/880043/elmar-bainazarov/strelianaia-giza-vzryv-v-egipte-ne-povliiaet-na-otkrytie-reisov>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2019.05.20; ОТДЫХУ ГОТОВЯТ ДЕЛО; РОСТУРИЗМ ПОЖАЛОВАЛСЯ В ПРОКУРАТУРУ НА ПРОДАЖУ ТУРОВ В ЕГИПЕТ

Ростуризм направил обращения в Генеральную прокуратуру и Роспотребнадзор по поводу реализации некоторыми фирмами туров с перелетом на курорты Египта. Продажа таких туров не соответствует положениям указа президента.

«Подобные действия со стороны отдельных туроператоров могут представлять собой угрозу жизни и здоровью российских туристов, поскольку не обеспечивают защиту граждан Российской Федерации от возможных преступных и иных противоправных действий», — поясняют в Ростуризме.

После теракта 2015 года, в результате которого погибли 224 пассажира и члена экипажа самолета А321, воздушное сообщение между Россией и Египтом было приостановлено. Затем разрешили летать только в столицу — Каир. Однако некоторые российские туроператоры начали продавать туры с перелетом и в другие города Египта.

Поездки в Египет в целом небезопасны для жизни и здоровья потребителей, отмечают в Ростуризме.

<https://rg.ru/2019/05/20/rosturizm-pozhalovalsia-v-prokuraturu-na-prodazhu-turov-v-egipet.html>

ВЕДОМОСТИ; СВЕТЛАНА ЯСТРЕБОВА, ПАВЕЛ КАНТЫШЕВ; 2019.05.21; СБЕРБАНК ПРЕДЛАГАЕТ УПРОСТИТЬ ДОСТУП К ГОРОДСКИМ ДАННЫМ; С ИХ ПОМОЩЬЮ РАЗРАБОТЧИКИ ИСКУССТВЕННОГО ИНТЕЛЛЕКТА СМОГУТ ЗАРАБАТЫВАТЬ И УСИЛИВАТЬ БЕЗОПАСНОСТЬ В ГОРОДЕ

Сбербанк предлагает упростить для разработчиков технологий искусственного интеллекта доступ к городским данным — например, материалам видеонаблюдения. А также предусмотреть условия доступа к ним, чтобы разработчики могли формировать массивы данных и использовать их, не нарушая тайну частной жизни.

Такое предложение содержится в разных сопроводительных материалах к дорожной карте «Нейротехнологии и искусственный интеллект» — ее Сбербанк готовит по нацпроекту «Цифровая экономика». «Ведомости» ознакомились с копией презентации дорожной карты и отчетами к ней (документы были в распоряжении нескольких компаний — участников нацпроекта).

Ограниченный доступ к данным и их дефицит для разработчиков — один из ключевых барьеров развития искусственного интеллекта, признает исполняющий обязанности директора департамента координации и реализации проектов по цифровой экономике Минкомсвязи Михаил Насибулин. Доступ к данным еще обсуждается — какие данные, кому и на каких условиях отдать, предупреждает он: до принятия решений еще далеко. Содержание дорожной карты Насибулин отказался обсуждать.

К городским потоковым данным можно отнести многое, считает директор группы консультирования в области ИТ KPMG в России и СНГ Алена Дробышевская. Это материалы с камер видеонаблюдения в метро, на дорогах, в подъездах и местах массового скопления людей, данные о транспорте, которые город получает с разных датчиков, обезличенная информация о перемещении по городу абонентов крупных мобильных операторов, перечисляет она.

Все эти данные можно использовать для усиления мер безопасности, например поиска преступников и пропавших людей, а также в коммерческих интересах, рассуждает Дробышевская. С помощью данных можно создавать системы аналитики для работы экстренных служб, обеспечения безопасности дорожного движения, оптимизировать городскую инфраструктуру и транспортные потоки, говорит представитель МТС. А анализ потоков людей по городу позволяет, например, выбирать места под торговые точки и другие коммерческие объекты, добавляет Дробышевская.

У большинства крупных российских городов уже есть порталы открытых данных, но организовать доступ к ним сложно, отмечает основатель компании Ubiс (занимается обработкой и анализом больших данных) Виталий Саттаров. Во-первых, есть технические ограничения – системы видеонаблюдения создают колоссальные объемы данных; во-вторых, данные очень чувствительны – потребуются затраты на проверку частных партнеров и обеспечение безопасности их доступа к системам, объясняет он.

достигнет выручка мирового рынка софта для технологий искусственного интеллекта к 2025 г. – это в 13 раз больше, чем сейчас, прогнозирует исследовательская компания Tractica. Уже более 20 стран приняли стратегии и программные документы по искусственному интеллекту, например США, Китай, Сингапур, указывал ранее руководитель проектного офиса «Цифровой экономики» Владимир Месропян. Президент России Владимир Путин поручил Сбербанку и правительству разработать российскую национальную стратегию развития искусственного интеллекта к 15 июня 2019 г.

Нужно защитить данные, согласна Дробышевская, чтобы информация не попадала в руки злоумышленников, которые могут искать, например, «проверенную» информацию с камер о передвижении интересующих объектов.

Некоторые госструктуры уже нанимают собственных специалистов по работе с данными (например, МЧС), другие проводят хакатоны (конкурсы IT-проектов) для открытого построения моделей (Росреестр), вспоминает руководитель группы машинного обучения «Инфосистемы джет» Николай Князев. Но в России пока нет налаженных потоков публичных данных для аналитики – каждое раскрытие дается с трудом и сопровождается оговорками, сетует он.

Предоставляя доступ к данным, городские власти сами смогут получить выгоду – построенные на данных модели разработчики могут предложить и городу, призывает Князев. Логично открыть данные не только города, но и финансовых учреждений, ведомств, монополистов или крупных игроков на разных рынках, предлагает Саттаров. Главное – продумать систему анонимизации данных и разработать единые стандарты работы с ними для всех участников рынка, говорит представитель МТС.

Представители Сбербанка и АНО «Цифровая экономика» отказались от комментариев. Представители департаментов информационных технологий и транспорта Москвы не ответили на запросы «Ведомостей».

<https://www.vedomosti.ru/technology/articles/2019/05/20/801960-sberbank>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2019.05.20; ДЕНЬГИ ЗАВИСЛИ; СЧЕТНАЯ ПАЛАТА НЕ ДОСЧИТАЛАСЬ СРЕДСТВ НА НАЦПРОЕКТЫ

На выполнение нацпроектов в первом квартале этого года израсходовано лишь 12,8 процента всех запланированных средств, установили в Счетной палате (СП). При таких темпах отдельные мероприятия могут быть выполнены с нарушением сроков, отмечают в контрольном ведомстве.

Всего на 1 апреля расходы на реализацию нацпроектов были исполнены в сумме 220,97 миллиарда рублей, указано в аналитической записке о ходе исполнения федерального бюджета и внебюджетных фондов за первый квартал этого года. Это на 8,7 процента ниже среднего уровня исполнения расходов федерального бюджета в целом. По нацпроекту «Повышение производительности труда и поддержка занятости», расходов в этом году не было вообще, а по восьми нацпроектам расходы исполнены ниже среднего уровня. Например, на нацпроект «Безопасные и качественные автомобильные дороги» пока

направили только 0,1 процента средств, на «Образование» - 3,2 процента, на комплексный план развития инфраструктуры - 5,1 процента от годового объема.

Как пояснили «РГ» в минэкономразвития (ведомство отвечает за повышение производительности труда), большинство мероприятий проекта начинается после работы тренеров Федерального центра компетенций в сфере производительности труда с конкретными предприятиями. Цикл этой работы занимает 3-6 месяцев.

В лидерах по исполнению расходов четыре нацпроекта. Это «Здравоохранение» (44,1 процента), «Наука» (20,6 процента), «Демография» (19,4 процента) и «Международная кооперация и экспорт» (19,3 процента).

Впрочем, помимо отставания в освоении средств есть и другая проблема. Система мониторинга хода реализации проектов так и не создана, отмечают в СП. Отсутствует также методика установления показателей в региональном разрезе. «Это проблема старта и запуска нацпроектов в сжатые сроки. Ресурсы есть, но механизмы еще не успели хорошо проработать», - отметил «РГ» ведущий научный сотрудник Института прикладных экономических исследований РАНХиГС Юрий Симачев. Появились программы принципиально нового характера, например, рост производительности труда, увеличение доли неэнергетического экспорта, пояснил он. «Скажем, чтобы повысилась производительность труда, должна перестроиться вся система господдержки», - сказал эксперт.

<https://rg.ru/2019/05/20/schetnaia-palata-poschitala-potrachennye-na-nacproekty-sredstva.html>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; НАДЕЖДА ТОЛСТОУХОВА; 2019.05.20; ТРУДНОСТИ ПЕРЕВОЗА; ДРАЙВЕРАМИ ЭКСПОРТА УСЛУГ СТАЛИ ТРАНСПОРТ И ТУРИЗМ

К 2024 году объемы несырьевого неэнергетического экспорта (ННЭ) в России должны вырасти до 250 миллиардов долларов с нынешних 150, то есть на две трети. Между тем Россия по-прежнему вывозит на экспорт в основном сырье и продукцию низкой степени переработки.

Как изменить эту ситуацию, в интервью «РГ» рассказал генеральный директор Российского экспортного центра (РЭЦ, входит в Группу ВЭБ.РФ) Андрей Слепнев.

Как можно говорить о наращивании объемов ННЭ, когда за несвоевременный возврат валютной выручки в страну экспортерам по-прежнему грозит уголовная ответственность? Андрей Слепнев: Избыточно жесткое валютное регулирование является одним из главных сдерживающих факторов для бизнеса, который хочет работать на экспорт. Правда, правоприменительная практика показывает, что уголовное преследование экспортеров в связи с неполучением валютной выручки редко заканчивается привлечением к ответственности. Но предприниматели все же сталкиваются с судебными издержками и несут репутационные потери.

При этом из официальной статистики ЦБ РФ видно, что экспортная деятельность почти никогда не служит прикрытием для вывода денег из национальной экономики. Поэтому РЭЦ стал одним из инициаторов подготовки законопроекта об отмене статьи 193 УК РФ, которая предусматривает наказание за уклонение от исполнения обязанностей по репатриации валютной выручки. Инициативу поддержали и крупнейшие бизнес-объединения, и правительство.

Требования валютного контроля тоже будут упрощены. Так, будет снижена сумма штрафов за нерепатриацию валютной выручки с нынешних 100 процентов до 3-5 процентов от суммы контракта. Кроме того, правительство согласовало поправки по обнулению административной ответственности в виде штрафов для профессиональных участников ВЭД.

Андрей Слепнев: С 1 июля начнет действовать нулевая ставка НДС при экспорте работ и услуг. Снижение налоговой нагрузки - важный стимул для повышения конкурентоспособности экспортеров. Предстоит и дальше совершенствовать механизмы подтверждения нулевой ставки НДС, в том числе при экспорте в страны ЕАЭС, а также провести работу по отмене требований по оценке соответствия на внутреннем рынке в

отношении некоторых видов продукции, поставляемой только на экспорт (речь идет о ювелирных изделиях и удобрениях).

Недавно были скорректированы правила использования таможенной процедуры переработки на таможенной территории. Она позволяет ввезти иностранное сырье или компоненты без уплаты таможенных платежей и использовать их для производства продукции, предназначенной на экспорт. Это экономит 25-35 процентов от стоимости ввозимого сырья и компонентов. До недавнего времени нормы, регулирующие применение процедуры переработки на таможенной территории, были недостаточно корректны. Поэтому считалось, что ею могут воспользоваться только предприятия, работающие на давальческом сырье или использующие только номерные компоненты, которые легко идентифицировать. Сейчас избыточные ограничения устранены, и мы проводим большую разъяснительную работу для обучения предпринимателей правилам применения переработки на таможенной территории и приглашаем всех обращаться к нам за поддержкой. Это один из приоритетов нашей работы, вошедший в нацпроект «Международная кооперация и экспорт».

Начался отбор компаний, которые получают господдержку на реализацию корпоративных программ повышения конкурентоспособности (КППК). Как это поможет увеличить российское присутствие на международных рынках?

Андрей Слепнев: Организациям, реализующим КППК, предоставляется доступ к льготному кредитованию. В общей сложности на эту программу поддержки планируется направить более 300 миллиардов рублей до 2024 года. Воспользоваться мерами поддержки смогут как федеральные, так и региональные компании.

Общие требования к участникам КППК довольно просты. Необходимо подтвердить факт производства продукции, соответствовать нормативным требованиям и не иметь долгов перед бюджетами. Компания, прошедшая отбор, может претендовать на субсидирование процентной ставки по кредитам в размере 4,5 процентного пункта. В 2019 году организации могут получить такую субсидию на финансирование текущего экспорта и без заключения КППК, но с 2020 года субсидии будут предоставляться только тем, кто уже реализует КППК. Учитывая значимость программы и высокий интерес со стороны бизнеса, правительство решило на месяц продлить сроки приема заявок.

РЭЦ запустил свои акселерационные программы для малого бизнеса совместно со Сбербанком и минэкономразвития. Принесли ли они уже какие-то плоды?

Андрей Слепнев: Совместная программа со Сбербанком включает в себя образовательный модуль, консалтинговую поддержку, помощь в поиске зарубежных партнеров, логистическую поддержку и другие популярные у экспортеров сервисы. Попасть в акселератор могут как компании, которые не занимаются экспортом, но у них есть такой потенциал, так и фирмы, которые уже осуществляют поставки на зарубежные рынки. Каждая из них проходит оценку экспортной зрелости, после чего для нее формируется индивидуальная «дорожная карта» по развитию экспортной деятельности. В рамках совместной программы со Сбербанком уже 263 компаний прошли оценку экспортной зрелости, а 127 из них прошли в программу экспортной акселерации. 60 компаний подписали соглашение об участии в программе акселерации и приступили к реализации индивидуальных дорожных карт по выходу на экспорт. Часть участников - 20 компаний - уже прошла этапы определения перспектив экспорта, подготовки к экспорту и приступила к поиску зарубежных партнеров.

Вместе с минэкономразвития пропилотирована образовательная программа «Акселератор экспортного роста», доступная для участников нацпроекта по повышению производительности труда. В пилотной программе приняли участие 42 представителя 13 компаний. А две компании уже заключили экспортный контракт по результатам поддержки в рамках акселерационной программы. Разработана и запускается в 2019 году кобрендинговая программа с МШУ «Сколково», направленная на формирование международной бизнес-модели участников. Запуск первого потока программы, участниками которого станут компании фонда «Сколково», запланирован на июль 2019 года.

Национальный проект предполагает достижение экспортных показателей в 250 миллиардов рублей к 2024 году. Какая работа ведется в этом направлении?

Андрей Слепнев: Во-первых, мы будем создавать транспортные коридоры, связывающие точки формирования товарной массы в России и точки концентрации спроса в зарубежных странах. Мы должны обеспечить высокую скорость доставки, коммерческую привлекательность и безопасность перевозки грузов на основных направлениях их концентрированного следования. Уже запущены два скоростных экспортных маршрута Ворсино - Китай и Краснодар - Китай. Сейчас вместе с несколькими логистическими компаниями мы запускаем третий маршрут из Сибири в Китай. Основной упор будет сделан на поставку продукции АПК. Чтобы увеличивать объемы поставок продовольствия в Китай, мы должны будем вкладываться в развитие инфраструктуры: создание логистических хабов и дальнейшее развитие экспортных маршрутов.

Во-вторых, мы должны проанализировать доступность рынков для нашей продукции. Сейчас минэкономразвития создает рабочую группу, которая будет координировать работу ведомств по выявлению и устранению торговых ограничений. РЭЦ тоже будет в ней участвовать.

Какие отрасли могут стать драйверами экспорта?

Андрей Слепнев: Россия активно расширяет свое присутствие во многих секторах ННЭ. Наибольший вклад в 2018 году внесли металлопродукция, продовольствие, химические товары, продукция ЛПК и продукция машиностроения. Рост был обеспечен как за счет расширения физических объемов поставок, так и за повышения цен на мировых рынках.

Нам нужно увеличивать объемы экспорта высокотехнологичной продукции во всех отраслях. Это не только ИТ-индустрия, но и все, что связано с инновационным оборудованием, техникой, комплектующими. Хорошие перспективы у сферы услуг. Туризм, медицина, образование, логистика - эти и другие сферы потенциально также могут стать драйверами роста.

Серьезное продвижение возможно в экспортных поставках химических полимеров. России с ее сырьевой базой под силу повторить успех ряда стран, которые реализовали стратегии по развитию этого бизнеса, потенциально многомиллиардного. Такие проекты уже есть, но требуется настройка законодательства. В аграрной сфере мы можем продавать не только пшеницу и другие зерновые, но и сою, которая крайне востребована в Азиатском регионе. Соответствующая программа готовится.

Как обстоят дела с выходом российских предпринимателей на зарубежные рынки в онлайн-торговле?

Андрей Слепнев: Объем розничной экспортной электронной торговли России вырос в 2018 году на 36 процентов до 746 миллионов долларов. Количество экспортных розничных отправок из России выросло на 31 процент и составило 11,2 миллиона. Российские товары постепенно появляются на крупнейших мировых торговых площадках. Так, был запущен совместный проект РЭЦ и Alibaba Group, в рамках которого были отобраны наиболее перспективные российские товары, которые будут выкуплены китайской компанией у российских поставщиков, перевезены на склады в Китае, а затем проданы онлайн. Такая схема позволит доставлять российские товары местным покупателям в течение одного дня. Первая оптовая партия товара уже была выкуплена и отправлена в Китай для розничной продажи.

Продукция более 170 российских компаний была опубликована на крупнейшей международной оптовой интернет-площадке Alibaba.com и доступна для покупки как в Китае, так и в других странах. Более 25 тысяч российских продавцов осуществляют экспортные продажи на международной электронной торговой площадке eBay.

Более широкому развитию трансграничной интернет-торговли в России мешают несколько стоп-факторов. Так, до сих пор экспортеры не могут подтвердить нулевую ставку НДС при экспортных интернет-продажах продукции физлицам, сталкиваются с проблемой идентификации невостребованной продукции при обратном ввозе, с отсутствием возможности законно использовать электронные деньги для B2B-расчетов при экспорте. Над устранением этих барьеров РЭЦ сейчас и работает.

Как изменится взаимодействие РЭЦ с торгпредствами?

Андрей Слепнев: ВЭБ.РФ, РЭЦ и минпромторг (в его ведении сейчас находятся торгпредства) подписали меморандум об объединении усилий по выстраиванию Единой системы продвижения экспорта. В ближайшее время будут подписаны необходимые документы по утверждению регламентов взаимодействия между всеми участниками бизнес-процесса, в том числе в рамках информационной системы «Одно окно». Уже сейчас проводятся мероприятия по реализации Плана пилотного запуска групп поддержки экспорта в ряде стран (Китай, ФРГ, Турция, Вьетнам, Узбекистан, Сингапур). В феврале мы открыли наше бюро в Индии.

Как идет создание в РЭЦ системы «Одного окна»?

Андрей Слепнев: Основные услуги запланированы к вводу в 2020 году, однако уже до конца года нынешнего появится работающий прототип информационных систем «Одно окно» и «Реестр экспортеров». Сейчас мы занимаемся оптимизацией административных процедур в сфере ВЭД с целью их автоматизации и организации электронного взаимодействия по принципу «одного окна». Приняты необходимые нормативно-правовые акты по подключению РЭЦ к инфраструктуре электронного правительства.

В целом какой интерес у бизнеса к экспортной деятельности?

Андрей Слепнев: Мы фиксируем его постоянный рост. Только за пару месяцев на участие в нашей премии «Экспортер года» подали заявку около 500 компаний. С учетом того, что проведение премии одобрено соответствующим постановлением на уровне Правительства РФ, достижения отечественных экспортеров высоко оцениваются на государственном уровне.

Отдельная часть нацпроекта посвящена развитию экспорта услуг. Что мешает его развитию, как эту сферу можно было бы поддержать?

Андрей Слепнев: По итогам 2018 года экспорт услуг составил около 64,6 миллиарда долларов, увеличившись на 11,9 процента по сравнению с предыдущим годом. Экспорт услуг состоит из двух частей: услуги, оказываемые нашими компаниями за рубежом, и услуги, оказываемые в нашей стране зарубежным компаниям и частным лицам. Поэтому на экспорт услуг оказывает влияние и внутренняя ситуация: общая динамика экономики, присутствие иностранных компаний и их активность.

Нацпроектом охватываются услуги всех категорий. Крупнейшей статьей являются транспортные услуги. По итогам 2018 года их экспорт составил 22,2 миллиарда долларов. Перспективным компонентом экспорта транспортных услуг являются международные транзитные перевозки через российскую территорию. Один из успешных примеров - предоставление сервиса «лайнерных» контейнерных поездов для поставки продукции из Китая в ЕС.

На втором месте - услуги в категории «Поездки», объем которых составил 11,7 миллиарда долларов в 2018 году, когда показатель вырос почти на три миллиарда долларов, во многом благодаря чемпионату мира по футболу. Чтобы экспорт услуг развивался и дальше, нужно опять же минимизировать требования валютного контроля, заняться либерализацией визового режима с целевыми странами.

<https://rg.ru/2019/05/20/andrej-slepnev-v-2018-godu-eksport-uslug-sostavil-bolee-64-mlrd-dollarov.html>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЕЛЕНА БЕРЕЗИНА; 2019.05.20; ЛЬГОТЫ НАВЫРОСТ; ОПРЕДЕЛЕНА МЕРЫ ПОДДЕРЖКИ ДЛЯ ПРОЕКТОВ В АРКТИЧЕСКОЙ ЗОНЕ

В Арктике частично будут внедрены те же механизмы поддержки инвестпроектов, что и на Дальнем Востоке. Минвостокразвия разместило законопроект о господдержке предпринимательской деятельности в Арктической зоне РФ (АЗРФ) для общественного обсуждения.

Так, работой с резидентами займется «Корпорация развития Дальнего Востока» (КРДВ). Как говорится в пояснительной записке к законопроекту, «решение позволит сэкономить средства федерального бюджета и использовать положительный опыт КРДВ по управлению территориями опережающего социально-экономического развития на

Дальнем Востоке и свободным портом Владивосток». Она, в частности, будет принимать заявки и заключать соглашения об осуществлении инвестиционной деятельности, вести реестр резидентов и обеспечивать деятельность госкомиссии по управлению АЗРФ.

Резидентами могут стать юридические лица (за некоторыми исключениями) и индивидуальные предприниматели, зарегистрированные в Арктической зоне. Для получения статуса резидента они должны подать в КРДВ пакет документов, в том числе бизнес-план, содержащий описание предлагаемого инвестпроекта, и заключить с КРДВ соглашение. Одним из критериев отбора резидентов является минимальный объем капвложений - не менее 500 тысяч рублей в течение первых трех лет. Ранее анонсировалась цифра в пять миллионов рублей. Низкий порог отсечения для предоставления преференций по объему инвестиций в проекты позволит предоставить господдержку не только большим, но и средним и малым проектам.

Система преференций для инвестпроектов в Арктике должна заработать с 2020 года, ранее сообщал вице-премьер, полпред президента в ДФО Юрий Трутнев: «Когда мы говорим о развитии Арктической зоны РФ, мы понимаем, что погодные, климатические условия, отсутствие инфраструктуры создают существенные препятствия для развития этой территории. Для того чтобы туда приходили новые инвесторы, создавались новые предприятия, проекты давали новые поступления в бюджеты и возможность строить больницы, школы, детсады, привести в порядок дороги, решить множество проблем, которые стоят перед арктическими регионами, необходимо создать систему преференций, выровнять условия инвестирования по сравнению с другими частями РФ».

<https://rg.ru/2019/05/20/reg-szfo/investorov-v-arktike-podderzhat-po-primeru-dalnego-vostoka.html>

ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; ДМИТРИЙ ГОНЧАРУК; 2019.05.20; В ГОСДУМЕ ПРОКОММЕНТИРОВАЛИ МЕРЫ ПО ОГРАНИЧЕНИЮ ДВИЖЕНИЯ ФУР ИЗ-ЗА ЖАРЫ

Необходимо учитывать транспортную логистику при ограничении движения по автотрассам большегрузов в жару, считает первый заместитель председателя Комитета Госдумы по транспорту и строительству и экс-глава Минтранса Виталий Ефимов.

С 20 мая по 31 августа **Росавтодор** ввел ограничение на движение большегрузного транспорта в дневное время при температуре воздуха выше 32 градусов. Оно будет действовать на определенных отрезках трассы М-9 «Балтия», М-10 «Россия», Р-21 «Кола», а также участках ряда других трасс на подъезде к крупнейшим транспортным узлам и административным центрам. На дорогах установят соответствующие знаки, говорящие об ограничениях, а за нарушения к водителям будут применять административные меры.

"Автодороги с их инфраструктурой - это очень недешевые объекты, которые надо максимально беречь. Если такая мера будет разумно использоваться, без ущерба для экономики, то я ее поддерживаю», - сказал Ефимов «Парламентской газете».

При этом следует очень внимательно относиться к тому, чтобы не нарушить транспортную логистику, отметил депутат.

"Каждый час простоя фуры - это убытки для перевозчиков. Ведь автотранспорт у нас в стране перевозит около 70 процентов объема грузов», - пояснил он.

В Госдуме прокомментировали меры по ограничению движения фур из-за жары

<https://www.pnp.ru/social/v-gosdume-prokommentirovali-mery-po-ogranicheniyu-dvizheniya-fur-iz-za-zhary.html>

ВЕДОМОСТИ; ВЛАДИМИР ШТАНОВ; 2019.05.21; «АВТОВАЗ», RENAULT И NISSAN УСТАНОВЯТ В 2 МЛН АВТОМОБИЛЕЙ МУЛЬТИМЕДИЙНУЮ СИСТЕМУ «ЯНДЕКС.АВТО»; РАЗМЕР КОНТРАКТА СОПОСТАВИМ С ТРЕХЛЕТНИМИ ПРОДАЖАМИ ЭТИХ АВТОПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ В РОССИИ

«Яндекс» в течение ближайших пяти лет поставит свою мультимедийную систему «Яндекс.Авто» для 2 млн автомобилей Lada, Renault и Nissan, выпускаемых в России. Таковы условия подписанного соглашения, сообщил «Ведомостям» через представителя

директор по развитию бизнеса «Яндекс.Авто» Андрей Василевский. Это подтвердили представители «АвтоВАЗа», Renault и Nissan.

«Яндекс.Авто» – мультимедийная система с навигацией и голосовым управлением, аналог Android Auto и Apple CarPlay. Поисковик продает свои устройства в розницу. Они стоят 29 900 руб. и могут быть установлены на автомобили Lada, Mitsubishi, Volkswagen, Nissan, Renault, Toyota, Kia, Hyundai и Skoda. В эту сумму входит трафик на полгода с безлимитным доступом к сервисам «Ядекса» («Навигация», «Музыка» и «Алиса»), шестимесячная подписка на «Яндекс.Музыку». Первым автопроизводителем, предустанавливающим пакет сервисов «Ядекса» в штатные головные устройства автомобилей, стала Toyota, говорит представитель автоконцерна. С 2016 г. в России было продано около 50 000 автомобилей с сервисами «Ядекса». Всего же «Яндекс.Авто» используется в 100 000 машин, говорит представитель поисковика.

Система от «Ядекса» будет устанавливаться на конвейере «АвтоВАЗа» и российских заводов Renault и Nissan. Правда, Renault и Nissan уже с прошлого года устанавливают «Яндекс.Авто» на некоторые выпускаемые в России автомобили. В частности, ею оснащаются некоторые модификации Renault Kaptur, а также Nissan Qashqai и X-Trail.

«Яндекс» будет поставлять только софт, говорит его представитель. У альянса Renault-Nissan – «АвтоВАЗ» в России четыре автозавода. Он лидирует на рынке: в 2018 г. его продажи составили 603 404 автомобиля – это более трети всех продаж легковых и легких коммерческих автомобилей в России.

«Яндекс» будет зарабатывать на лицензионных отчислениях, а выгода автопроизводителей в том, что они расширяют сервисы для клиентов и могут поддерживать связь с водителем, сообщать ему, например, о необходимости прохождения техобслуживания, говорил ранее Василевский. Подход сохранился: «Мы получаем лицензионное отчисление за каждый автомобиль с «Яндекс.Авто», – говорит представитель компании. Размер отчислений не раскрывается.

Контракт с «Яндексом» «позволит предложить клиентам еще больше встроенных connected-решений в автомобиле, которые сегодня привычны им в основном в смартфонах и востребованы практически каждый день», отмечает представитель «АвтоВАЗа». «Яндекс.Авто» – это одно из наиболее оптимальных решений на сегодняшний день с точки зрения автомобильной мультимедиа для российского рынка», – добавляет его коллега из Nissan. «Для компании, которая постоянно повышает в России локализацию своих машин, важно расширять список местных поставщиков. Тем более что сервис «Ядекса» очень популярен в России», – отмечает представитель Renault. Список моделей, которые получают «Яндекс.Авто» по контракту, автоконцерны и «Яндекс» не раскрывают. «Мы уже имеем опыт интеграции «Авто» в Renault Kaptur, Nissan X-Trail и Nissan Qashqai, и эти модели будут продолжать получать «Авто», – сказал только представитель «Ядекса».

«Яндекс» популярен в России, но, чтобы не отпугнуть часть покупателей, которые привыкли, например, использовать сервисы Google, скорее всего, будет возможность установки других приложений, считает исполнительный директор «Автостата» Сергей Удалов. Интеграция в разные модели автомобилей может быть разной, комментирует представитель «Ядекса». В какие-то модели «Яндекс.Авто» будет полностью интегрироваться, а в каких-то проецироваться по проводу со смартфона – в таком случае может быть и поддержка, например CarPlay, а пользователь сможет выбирать, поясняет он. Подробности не раскрываются. Но на сайте самого «Ядекса» написано: «В «Яндекс.Авто» нельзя устанавливать сторонние приложения – ведь это не операционная система».

«Пройдя путь от встроенной навигации до полноценной встроенной мультимедиа, мы сейчас в точке, когда даем новую ценность – делаем автомобили подключенными к интернету, автомобиль становится устройством, с которым просто и удобно взаимодействовать», – продолжает представитель «Ядекса». Здесь возникают новые источники заработка – дополнительные услуги и подписки, указывает он. Кроме того, это позволит по-новому переосмыслить такие сервисы, как умная страховка, учитывающая

стиль вождения, и оказывать новые услуги – подключенный к «Яндексу» автомобиль сможет самостоятельно расплачиваться за парковку или заправку, используя банковскую карту владельца, добавляет собеседник «Ведомостей».

<https://www.vedomosti.ru/auto/articles/2019/05/20/801973-avtovaz-renault-nissan>

КОММЕРСАНТЪ; ИВАН БУРАНОВ; 2019.05.21; ВЫПИЛ — ВОДИ СЕБЯ ПРИЛИЧНО; МВД ПРЕДЛОЖИЛО ИЗЫМАТЬ ТРАНСПОРТ У ВЛАДЕЛЬЦЕВ, ДВАЖДЫ ПОЙМАННЫХ НА ПЬЯНОМ ВОЖДЕНИИ

МВД России предложило конфисковывать транспортные средства у пьяных водителей: соответствующий законопроект направлен в правительство. Речь идет об автомобилистах, которые попались на управлении машиной в нетрезвом виде повторно. Конфискация у них транспорта ранее предлагалась депутатами Госдумы, экспертами и ГИБДД. Более того, в 2015–2016 годах она даже применялась, но практика была прекращена Верховным судом РФ. В парламенте инициативу называют «преждевременной».

МВД России направило в правительство предложения по «законодательному закреплению возможности конфискации транспортных средств, которыми управляли водители в состоянии опьянения». Об этом вчера сообщили ТАСС и «РИА Новости» со ссылкой на официальный ответ полиции. От ГИБДД разъяснений не поступило. Представитель вице-премьера Максим Акимов (курирует тему безопасности движения в правительстве) подтвердил получение законопроекта, он изучается.

По сведениям “Ъ”, речь в документе идет о поправках к КоАП и УК. В административном кодексе опишут следующую норму: если пьяный водитель управлял чужой машиной, владелец автомобиля обязан будет изъять машину у нарушителя и не допустить повторного управления ею в нетрезвом виде.

Если выявлен случай повторного управления в нетрезвом виде, машина будет изъята в пользу государства с последующей продажей на аукционе.

Изменения будут вноситься в ст. 264.1 УК, которой установлено наказание за ряд повторных нарушений (пьяное вождение, отказ от освидетельствования). В 2018 году по данной статье осуждено 66,2 тыс. человек.

Механизмы исключения возможности для пьяных водителей вновь садиться за руль обсуждаются давно. В 2012 году конфискация авто предлагалась начальником ГИБДД России Виктором Ниловым.

В Госдуму вносилось несколько законопроектов о конфискации транспорта, но ни один из них принят не был. Так, одна из инициатив в 2014 году была отклонена парламентом на основании того, что конфискацию можно применить только к владельцам автомобилей, остальные (например, наемные водители) нового вида наказания сумеют избежать. 1 июня 2015 года вступила в силу редакция УК, ужесточившая наказание (до двух лет лишения свободы) для тех, кто повторно садится за руль пьяным. Суды начали конфисковать автомобили в качестве орудия совершения преступления, но уже в мае 2016 года эта практика была прекращена (к этому времени по решению судов было конфисковано 68 машин) постановлением пленума Верховного суда. Правоприменение вызвало «серьезные вопросы», что нашло поддержку у экспертного сообщества, рассказывал тогда судья ВС Николай Дубовик. Тем не менее в ГИБДД от идеи не отказались. Новым катализатором стал нацпроект «Безопасные и качественные автодороги», который ставит задачей снизить число жертв в ДТП к 2024 году.

Первый зампред комитета Госдумы по госстроительству Вячеслав Лысаков назвал идею МВД «преждевременной». Он напомнил, что Госдума ужесточила ответственность для водителей, сбегающих с места ДТП (как правило, они пьяные): поправки к УК вступили в силу 24 апреля. В первом чтении принят также пакет поправок к УК, напоминает господин Лысаков, предполагающий повышение срока лишения свободы для нетрезвых водителей—виновников аварий до 15 лет. «Надо посмотреть, как будут работать эти законы»,— предлагает Вячеслав Лысаков. В целом, говорит депутат, инициатива вызывает «массу вопросов». В частности, говорит он, уже сегодня, согласно ст. 264.1 УК, за повторный случай управления в нетрезвом состоянии применяется штраф в размере

200–300 тыс. руб.: выполняя решение суда, многим приходится расставаться с суммой, сравнимой со стоимостью машины. «Пострадает большое количество невинных людей,— считает глава Федерации автовладельцев России Сергей Канаев.— Не всегда те, кто управляет автомобилем, является его собственником. От утраты автомобиля пострадают члены семьи нарушителя. Для тех, кто в состоянии опьянения совершил ДТП, такая норма может стать дополнительным поводом скрыться с места происшествия». «Одним лишь усилением наказания проблему кардинально не решить, нужна программа борьбы с пьянством в целом,— говорит адвокат движения «Свобода выбора» Сергей Радько.— Если люди пьют, то рано или поздно они садятся за руль, и наказание просто всего лишь возмездие, а не мера предупреждения».

<https://www.kommersant.ru/doc/3975527>

На ту же тему:

<https://rg.ru/2019/05/20/mvd-predlozhilo-izymat-mashiny-u-netrezvyh-voditelej.html>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ВЛАДИМИР БАРШЕВ; 2019.05.20; ШТРАФ РАЙОННОГО МАСШТАБА; МЕСТНЫМ ВЛАСТЯМ УПРОСТЯТ ПОЛУЧЕНИЕ СВЕДЕНИЙ О ВЛАДЕЛЬЦАХ АВТОМОБИЛЕЙ

Госдума планирует во втором чтении рассмотреть законопроект, который упростит получение данных об автовладельцах, нарушивших Правила дорожного движения или местного законодательства, для региональных властей. Ко второму чтению правительство подготовило свои поправки в этот проект.

Напомним, что речь идет о внесении изменений в статьи 26.10 и 28.1 Кодекса об административных правонарушениях. В них говорится о порядке передачи информации о нарушителях, а также о порядке возбуждения административного дела.

Дело в том, что в некоторых регионах местным законодательством установлены свои штрафы за некоторые нарушения, касающиеся автовладельцев. Например, за парковку на газоне. Помимо этого есть еще платная парковка, за неоплату которой ответственность устанавливают местные власти.

Они же принимают решение о наказании в отношении тех, кто стоянку не оплатил. Кроме того, некоторые регионы получили полномочия от ГИБДД по администрированию нарушений правил остановки и стоянки.

Так вот, чтобы исполнять все это в полном объеме, местным властям, а точнее, их службам по административному производству, необходим еще доступ к базе данных ГИБДД о владельцах транспортных средств. Ведь нарушения выявляются камерами фотовидеофиксации в автоматическом режиме. Известен только номер автомобиля, а кого привлекать к ответственности за нарушение - непонятно. Но доступ к базе данных ГИБДД, да еще федеральной, никто не даст. Поэтому местным органам приходится писать запросы.

Только по фактам неоплаты парковки в Екатеринбурге, Курске, Краснодаре, Красноярске, Ростове-на-Дону, Ставрополе, а также в Санкт-Петербурге местным властям приходится направлять в ГИБДД по тысяче письменных запросов в сутки, чтобы установить автовладельца-нарушителя.

Новый законопроект с поправками правительства предусматривает возможность обмена такими данными в электронном виде. То есть по системе межведомственного электронного взаимодействия органов власти.

Но надо сказать, что даже если завтра этот законопроект будет принят, он пока лишь немного упростит деятельность местных органов, которые в праве рассматривать и выносить постановления по административным делам в отношении водителей. Законопроект проявит себя в полной красе со временем. А именно тогда, когда местным органам власти дадут право разбираться с большинством нарушений, выявленных с помощью камер фотовидеофиксации, работающих в автоматическом режиме.

Такой проект уже довольно давно внесен в Госдуму. А о возможном скором его рассмотрении и принятии сообщил недавно первый замминистра внутренних дел Александр Горовой. Но эта новость не порадовала автомобилистов.

Сейчас и сотрудники ГИБДД зачастую выносят ошибочные постановления по таким нарушениям. А у местных органов власти процент ошибочных решений крайне высок. Почему-то все забывают, что фотография с камеры - это не обвинительный акт, а лишь одно из доказательств нарушения, которое должно быть исследовано наряду с другими доказательствами. При этом сейчас оспорить вынесенное постановление гораздо проще в ГИБДД, чем в административном органе местной власти.

И дело здесь не только в том, что уровень компетенции и подготовки разный. Разные уровни ответственности. Сотрудник ГИБДД за неправомерное решение может быть привлечен даже к уголовной ответственности. А штатский сотрудник административного местного органа в худшем случае потеряет работу.

Причем наделение местных властей такими полномочиями уже выявило проблемы. Например, местным властям передали право взимать штрафы за неправильную парковку. И они принялись делать это настолько рьяно, что прикрывать номерные знаки на стоянке (что правилами не запрещается) стали не только простые граждане, но и те, кто занимается ремонтом дорог, обустройством улично-дорожной сети, аварийные автомобили, а также «скорые» и даже полиция. Чтобы не получить штраф за то, что они работают.

Очевидно, что, перед тем как кому-то передавать полномочия, сначала надо обучить персонал и установить ответственность за ошибки. Кроме того, необходимо максимально упростить систему обжалования постановлений, вынесенных незаконно или ошибочно.

Компетентно

Петр Шкуматов, член общественного совета при ГУ МВД России по Москве:

При передаче полномочий по администрированию нарушений Правил дорожного движения может возникнуть колоссальное количество проблем с обжалованием неправомерных постановлений. Ошибки будут использоваться для пополнения местных бюджетов. Но обжаловать их по-прежнему можно будет только по месту совершения нарушения. То есть нарушил водитель правила в Крыму, получил уже в Москве по почте штраф, но обжаловать его он может только в Крыму. Без реформирования этой системы обжалования передача каких-либо полномочий регионам невозможна.

<https://rg.ru/2019/05/20/reg-urfo/mestnym-vlastiam-uprostat-poluchenie-svedenij-o-vladelcah-avtomobilej.html>

РБК; МАРИЯ КОКОРЕВА; 2019.05.21; SUPERJET ПРИЗЕМЛЯЮТ ДЕТАЛИ; «АЭРОФЛОТ» НЕ МОЖЕТ ДОГОВОРИТЬСЯ С ПРОИЗВОДИТЕЛЕМ SSJ100 О ЦЕНЕ ЗАПЧАСТЕЙ И РЕМОНТА

«Аэрофлот» отменил конкурс по техобслуживанию Sukhoi Superjet 100, поскольку разошелся в оценке стоимости сервиса с производителем лайнера — компанией «Гражданские самолеты Сухого». У них менее двух месяцев, чтобы договориться

После майской катастрофы Sukhoi Superjet 100 (SSJ100) в московском аэропорту Шереметьево, в которой погиб 41 человек, «Аэрофлот» отменил конкурс на техобслуживание и ремонт запчастей лайнеров этой модели. Заявки на участие в нем подавали производитель SSJ100 — компания «Гражданские самолеты Сухого» (ГСС) и ее «дочка» «Рапарт Сервисез».

Сейчас эти работы в отношении лайнеров крупнейшего российского авиаперевозчика выполняет входящая в Объединенную авиастроительную корпорацию ГСС, но контракт с ней истекает этим летом. Если он не будет продлен, то «Аэрофлот» не сможет эксплуатировать SSJ100, утверждают источники РБК.

Почему «Аэрофлот» отменил конкурс

15 мая конкурс «Аэрофлота» по техобслуживанию SSJ100 был признан несостоявшимся: согласно закупочной документации, максимальная стоимость услуг была установлена на уровне \$124 млн, однако ГСС и ее «дочка» «Рапарт Сервисез», подавшие две отдельные заявки, запросили больше на \$77 млн и на \$17,5 млн соответственно — \$201 млн и \$141,5 млн. При этом «Рапарт Сервисез» предложила неполный в сравнении с техническим заданием список компонентов.

«Аэрофлот», владеющий самым крупным парком Superjet (до трагедии в Шереметьево у него было 50 самолетов, после — 49), объявил конкурс на производство запчастей для обмена неисправных еще в конце февраля. Помимо создания обменного фонда запчастей от победителя конкурса также требовались услуги по ремонту «главных элементов» с оплатой по принципу затраченных материалов и трудозатрат, доступом к складу, а также с временной заменой запчасти, которую отправили в ремонт, следует из документации. Эти работы необходимы «для обеспечения бесперебойной эксплуатации» лайнера, указывала авиакомпания. Приступить к работе победитель конкурса должен был 31 марта.

Как сообщил РБК источник, близкий к производителю лайнеров, первый контракт на техобслуживание и ремонт самолетов с «Аэрофлотом» был заключен с ГСС на выгодных для перевозчика условиях еще в 2012 году — тогда речь шла о 30 лайнерах. Этот контракт действовал до 2014 года, а затем неоднократно продлевался, последнее соглашение между «Аэрофлотом» и ГСС на техобслуживание запчастей Superjet истекает 31 июня 2019 года, добавил собеседник РБК.

В случае если соглашение не будет пролонгировано, перевозчик не сможет эксплуатировать лайнеры, сказал РБК один из эксплуатантов SSJ100. «Но компании как-то должны договориться. Это отвечает интересам и перевозчика, и производителя. Очевидно, это коммерческий вопрос: ГСС хочет продать услуги подороже, перевозчик — купить подешевле», — считает собеседник РБК. Представитель «Аэрофлота» отказался это комментировать, РБК направил запросы двум другим авиакомпаниям — эксплуатантам SSJ100, «Азимуту» и «ИрАэро».

«Аэрофлот» действительно не устроили стоимость услуг ГСС и «Рапарт Сервисез» (она была выше начальной максимальной цены) и несоответствие предложенного перечня услуг требованиям документации, сказал РБК представитель авиакомпании. Конкурс был объявлен как раз для того, чтобы пролонгировать существующий контракт, сохранив прежние условия, добавил источник в «Аэрофлоте».

По его словам, ГСС была единственным поставщиком запчастей до 2018 года. После появления на рынке ее «дочки» «Рапарт Сервисез» формально поставщиков запчастей стало два, поэтому сервисные услуги стали закупаться через торги.

С 2012 года суть контракта практически не менялась, и договор около пяти раз продлевался на прежних условиях, пояснил РБК источник, близкий к производителю SSJ100. «Но это условия 2012 года — по ценам 2012 года, с сопутствующими обязательствами. С тех пор многое изменилось, сильно увеличился парк самолетов (с 30 почти до 50. — РБК)», — продолжает собеседник РБК. По его данным, рост цены предложения со стороны ГСС и его «дочки» был обусловлен перерасчетом.

«В этой сфере нет монополии, гипотетически можно закупать запчасти у отдельных поставщиков. Но «Аэрофлоту» удобнее и дешевле работать через производителя», — сказал источник РБК, добавив, что ГСС «из года в год шел на предложенные авиакомпанией условия», поскольку «Аэрофлот» — крупнейший эксплуатант SSJ100. Помимо тех самолетов, которые уже используются, «Аэрофлот» заказал еще 100 лайнеров к 2026 году.

Официальный представитель ГСС отказалась комментировать переговоры о продлении контракта с «Аэрофлотом».

Представитель «Аэрофлота» также не комментирует слова источника, близкого к ГСС. Однако, согласно отчету компании по РСБУ, в 2018 году ее расходы на запчасти на все типы воздушных судов (254 самолета, включая 50 Superjet) составили 6,69 млрд руб. против 5,79 млрд в 2017-м. Расходы перевозчика, связанные с поддержанием парка, также возросли: с 19,81 млрд руб. в 2017 году до 24,67 млрд в 2018-м (отдельных данных по расходам, связанным с SSJ100, в отчете нет).

Трагедия в Шереметьево

Катастрофа с участием SSJ100 в столичном аэропорту Шереметьево произошла 5 мая. Пассажирский самолет Sukhoi Superjet 100, следовавший по маршруту Москва — Мурманск, из-за технических неполадок, возникших после удара молнии, вернулся в

аэропорт вылета. После приземления самолет, на борту которого находились 78 человек, загорелся. В результате погиб 41 человек.

В качестве причин случившегося Следственный комитет называл недостаточную квалификацию пилотов, диспетчеров и тех, кто проводил техосмотр борта, неблагоприятные метеоусловия, а также техническую неисправность лайнера.

В среду, 15 мая, министр промышленности и торговли Денис Мантуров заявил, что «не существует предпосылок» для того, чтобы приостановить полеты самолетов Sukhoi Superjet 100. Он добавил, что сокращать производство и выпуск этих машин не планируется.

9 мая зампред правительства Юрий Борисов также заявил, что претензий к лайнеру нет. «По моим данным, претензий к самолету нет. Поэтому оснований для прекращения эксплуатации объективных нет никаких», — объяснял он. Борисов подчеркивал, что пока расследование катастрофы продолжается, изучаются все версии.

Осенью прошлого года «Коммерсантъ» со ссылкой на источники сообщал, что Виталий Савельев, которому в очередной раз продлили контракт на посту главы «Аэрофлота», в ходе встречи с президентом Владимиром Путиным получил поручения о закупке отечественной авиатехники и развитии региональных перевозок. После этого авиакомпания заключила соглашения о поставках 35 самолетов MC-21, которые, как и SSJ, планирует производить Объединенная авиастроительная корпорация.

Государству нужно создать необходимый спрос на SSJ100, сказал РБК заместитель гендиректора рейтингового агентства АКРА Александр Гущин. «Как госкомпания «Аэрофлот» стал крупнейшим эксплуатантом этого типа воздушного судна, что дает авиакомпании возможность работать с ГСС на более льготных условиях. С другой стороны, «Аэрофлот» генерировал для производителя определенные объемы за счет заказа запчастей, что тоже можно считать определенной квазигосподдержкой предприятия», — заключил эксперт.

<https://www.rbc.ru/newspaper/2019/05/20/5cded58a9a79479c74a8d5ed>