



Ежедневный мониторинг СМИ

07 ИЮНЯ 2019

СОДЕРЖАНИЕ

ИА АРМИНФО; 2019.06.06; СТАРТОВАЛА ДВУСТОРОННЯЯ ВСТРЕЧА ПАШИНЯН-ПУТИН	4
ТАСС; 2019.06.06; СТРОИТЕЛЬСТВО ОБЪЕЗДНОЙ ДОРОГИ ВОКРУГ КОСТРОМЫ ПЛАНИРУЕТСЯ НАЧАТЬ В 2021 ГОДУ	4
ТАСС; 2019.06.06; ЭКСПЕРТЫ ОЦЕНИЛИ ПРЕПЯТСТВИЯ ДЛЯ ЦИФРОВОЙ ИНТЕГРАЦИИ ТРАНСПОРТА ЕВРОПЫ И АЗИИ ЧЕРЕЗ РОССИЮ	5
РБК ТВ # ГЛАВНЫЕ НОВОСТИ; 2019.06.06; ТРАНСПОРТ В ЦИФРЕ	7
ТАСС; 2019.06.06; АССОЦИАЦИЯ "ЦИФРОВОЙ ТРАНСПОРТ И ЛОГИСТИКА" РАСШИРЕНА ЗА СЧЕТ НОВЫХ УЧАСТНИКОВ	7
ПРАЙМ; ГУДОК; ЛЕВ КАДИК; 2019.06.07; МАШИНЫ ЗАГОВОРЯТ НА РОДНОМ ЯЗЫКЕ	8
ПРАЙМ; 2019.06.06; ГЧП ЯВЛЯЕТСЯ КЛЮЧОМ ДЛЯ ИНВЕСТИЦИЙ В ДОРОЖНУЮ ОТРАСЛЬ - ГУБЕРНАТОР РЯЗАНСКОЙ ОБЛАСТИ	8
РИА НОВОСТИ; 2019.06.06; МАРИНА ЖЕГУЛИНА: В 2020 ГОДУ МЫ ПЕРЕВЕРНЕМ ПРЕДСТАВЛЕНИЕ О НАШИХ ПОЕЗДАХ	10
ТАСС; 2019.06.07; ПРОБНОЕ ДВИЖЕНИЕ ПОЕЗДОВ ПО МОСТУ ЧЕРЕЗ АМУР В КИТАЙ ЗАПУСТЯТ В КОНЦЕ ГОДА	13
ТАСС; 2019.06.06; РЕМОНТ ВЗЛЕТНО-ПОСАДОЧНОЙ ПОЛОСЫ И ЗДАНИЯ АЭРОПОРТА ЙОШКАР-ОЛЫ ЗАВЕРШИТСЯ ДО 20 ИЮНЯ	14
ТАСС; 2019.06.06; АВТОДОРОГУ МАЙКОП - ТУАПСЕ ДО 2028 ГОДА ПЕРЕДАДУТ В ФЕДЕРАЛЬНОЕ ПОДЧИНЕНИЕ	14
ИНТЕРФАКС; 2019.06.06; РОСАТОМ ОСЕНЬЮ ПЛАНИРУЕТ ВНЕСТИ В ПРАВИТЕЛЬСТВО ПЛАН РАЗВИТИЯ ИНФРАСТРУКТУРЫ СЕВМОРПУТИ	15
ИНТЕРФАКС; 2019.06.06; МИНТРАНС И MAERSK ДОГОВОРИЛИСЬ ЗАПУСТИТЬ В РФ БЛОКЧЕЙН-ПЛАТФОРМУ TRADELENS ДЛЯ КОНТЕЙНЕРНЫХ ПЕРЕВОЗОК	15
ИНТЕРФАКС; 2019.06.06; РЕШЕНИЕ ПО ВСМ В СТОРОНУ ПЕТЕРБУРГА ИЛИ КАЗАНИ БУДЕТ ПРИНЯТО В ЭТО ГОДУ, БУДЕТ ВЫБРАН ОДИН ВАРИАНТ - БЕЛОУСОВ	16
ИНТЕРФАКС; 2019.06.06; РЖД И GLOBAL PORTS БУДУТ РАЗВИВАТЬ КОНТЕЙНЕРНЫЙ ТРАНЗИТ ПО ТРАНССИБУ МЕЖДУ БАЛТИЙСКИМИ И ДАЛЬНЕВОСТОЧНЫМИ ПОРТАМИ	17
ИНТЕРФАКС; 2019.06.06; ВТБ ВЕДЕТ ПЕРЕГОВОРЫ ПО ПОКУПКЕ ДОЛИ В ЗЕРНОВОМ ТЕРМИНАЛЕ В ТАМАНИ - СОЛОВЬЕВ	17
ИНТЕРФАКС; 2019.06.06; ТЛЦ В РАЙОНЕ ПОРТА БРОНКА МОГУТ ВКЛЮЧИТЬ В МАГИСТРАЛЬНЫЙ ПЛАН РАЗВИТИЯ ИНФРАСТРУКТУРЫ	17
ИНТЕРФАКС; 2019.06.06; "ФОСАГРО" РАССМАТРИВАЕТ ПЕРЕВАЛКУ УДОБРЕНИЙ ЧЕРЕЗ НОВЫЙ ТЕРМИНАЛ "ИНФОТЕК БАЛТИКА" В МУРМАНСКЕ	18
ИНТЕРФАКС; 2019.06.06; ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКИЙ ЦЕНТР СТОИМОСТЬЮ 5 МЛРД РУБ. ПЛАНИРУЕТСЯ ПОСТРОИТЬ ПОД НОВОСИБИРСКОМ	19
ИНТЕРФАКС; 2019.06.06; ГРУППА ВТБ КУПИЛА 26% КОМПАНИИ-КОНЦЕССИОНЕРА ПО СТРОИТЕЛЬСТВУ МОСТА ЧЕРЕЗ РЕКУ ПУР НА ЯМАЛЕ	20

ИНТЕРФАКС; 2019.06.06; FESCO И УРАЛХИМ ИЗУЧАТ ПЕРСПЕКТИВЫ СОТРУДНИЧЕСТВА В ОБЛАСТИ ПЕРЕВОЗКИ МИНУДОБРЕНИЙ	20
ИНТЕРФАКС; 2019.06.06; "ГАЗПРОМНЕФТЬ МАРИН БУНКЕР" И РОСМОРПОРТ СТАНУТ ПАРТНЕРАМИ В БУНКЕРОВКЕ СПГ	21
ИНТЕРФАКС; 2019.06.06; MAERSK ИЗУЧИТ ПРЕДЛОЖЕНИЯ РОССИЙСКИХ ПОСТАВЩИКОВ НИЗКОСЕРНИСТОГО ТОПЛИВА ДЛЯ БУНКЕРОВКИ СВОИХ СУДОВ.....	21
ПРАЙМ; 2019.06.06; РЕГИОНЫ-НАРУШИТЕЛИ СРОКОВ ПО НАЦПРОЕКТУ БКАД ОБЕЩАЛИ ВЕРНУТЬСЯ В ГРАФИК К 1 ИЮЛЯ.....	22
ПРАЙМ; 2019.06.06; ГЛАВА ЕАО ОБЪЯСНИЛ ЗАДЕРЖКУ ОСВОЕНИЯ ДЕНЕГ ПО НАЦПРОЕКТУ БКАД СМЕНОЙ МЭРА БИРОБИДЖАНА	23
ТАСС; 2019.06.06; КОМПЛЕКС ПО ПЕРЕВАЛКЕ УГЛЯ ЗА 24 МЛРД РУБ. БУДЕТ ПОСТРОЕН В ПОРТУ ВЫСОЦК В ЛЕНОБЛАСТИ	23
РИА НОВОСТИ; 2019.06.06; В АДЫГЕЕ ПЛАНИРУЮТ УВЕЛИЧИТЬ ДОЛЮ РЕГИОНАЛЬНЫХ АВТОДОРОГ ДО 2024 ГОДА	24
ИНТЕРФАКС; 2019.06.06; РЖД ЖДУТ ПЕРЕОРИЕНТАЦИИ ПЕРЕВОЗОК ПОСЛЕ ВВЕДЕНИЯ ОГРАНИЧЕНИЙ НА ЭКСПОРТ ИЗ РФ НА УКРАИНУ.....	24
ИНТЕРФАКС; 2019.06.06; РЖД ПРОДОЛЖАТ ВОЗИТЬ "ГРЯЗНУЮ" НЕФТЬ ИЗ "ДРУЖБЫ" ЕЩЕ НЕСКОЛЬКО МЕСЯЦЕВ.....	24
ИНТЕРФАКС; 2019.06.06; АВИАЦИОННАЯ АДМИНИСТРАЦИЯ КАЗАХСТАНА НАЧНЕТ РАБОТУ 1 АВГУСТА	25
ИНТЕРФАКС; 2019.06.06; АВИАПЕРЕВОЗЧИКИ МИРА УВЕЛИЧИЛИ ЧИСЛО СЛУЧАЕВ НЕПРАВИЛЬНОЙ ОБРАБОТКИ БАГАЖА В 2018 Г НА 8,9%.....	26
ИНТЕРФАКС; 2019.06.06; РЕЗУЛЬТАТЫ ОСМОТРА ОБЛОМКОВ УПАВШЕГО ЛАЙНЕРА КАЧИНЬСКОГО СВИДЕТЕЛЬСТВУЮТ ОБ ОШИБКЕ ЭКИПАЖА.....	26
ТАСС; 2019.06.06; WSJ: ЗАПРЕТ НА ПОЛЕТЫ BOEING 737 МАХ ПОВЛИЯЛ НА РАЗВИТИЕ БИЗНЕСА АРЕНДЫ САМОЛЕТОВ	27
ВЕДОМОСТИ; ОЛЬГА АДАМЧУК; 2019.06.07; ПЕТЕРБУРГ ИЩЕТ ДЕНЬГИ НА ИНФРАСТРУКТУРНЫЕ ПРОЕКТЫ: ПРЕЗИДЕНТ СПЕШИТ НА ПОМОЩЬ; С ФИНАНСИРОВАНИЕМ СОЦИАЛЬНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ РОДНОМУ ГОРОДУ ПОМОГ ПРЕЗИДЕНТ РОССИИ, ТРАНСПОРТНУЮ ФИНАНСИРУЮТ ЗА СЧЕТ ГЧП	27
КОММЕРСАНТЪ; ТАТЬЯНА ЕДОВИНА.; 2019.06.06.; НА ПМЭФ ОБРАТИЛИСЬ К ИСКУССТВЕННОМУ ИНТЕЛЛЕКТУ; УЧАСТНИКИ ФОРУМА ОБСУДИЛИ БОРЬБУ ЗА ЛИДЕРСТВО В ТЕХНОЛОГИЯХ	31
КОММЕРСАНТЪ # REVIEW; НАТАЛЬЯ СЕМАШКО; 2019.06.07; ИЗ ЛИЗИНГОДАТЕЛЕЙ - В ОПЕРАТОРЫ; УЧАСТНИКИ РЫНКА РАСКУПИЛИ АКТИВЫ, КОТОРЫЕ ПРЕДПОЛАГАЛОСЬ ОБЪЕДИНИТЬ НА БАЗЕ ЛИЗИНГОВОЙ ГОСКОМПАНИИ	31
ИНТЕРФАКС; 2019.06.06; ГТЛК И ТАЛТЭК ПОДПИСАЛИ 5-ЛЕТНЕЕ СОГЛАШЕНИЕ НА ПОСТАВКУ ОБОРУДОВАНИЯ, ТРАНСПОРТА И КАРЬЕРНОЙ ТЕХНИКИ	34
ИНТЕРФАКС; 2019.06.06; СЕЧИН: СПРОС НА ГАЗ БУДЕТ РАСТИ НА УРОВНЕ ПОРЯДКА 2% В ГОД, СПРОС НА НЕФТЬ - ОКОЛО 1% В ГОД.....	35
ТАСС; 2019.06.06; ПЕРВЫЙ ТУРИСТИЧЕСКИЙ ПОЕЗД "ЦАРСКОЕ ЗОЛОТО" ОТПРАВИЛСЯ ИЗ ПЕТЕРБУРГА В АРКТИКУ	35
ИНТЕРФАКС; 2019.06.06; СЫЗРАНСКИЙ "АВТОДОРИНЖИНИРИНГ" ПОСТРОИТ ПУТЕПРОВОД ЗА 2 МЛРД РУБ. НА ТРАССЕ М-5 ПОД ТОЛЬЯТТИ.....	37
ИНТЕРФАКС; 2019.06.06; РЖД ГОТОВЫ К ПИЛОТНОМУ ВЫПУСКУ "ЗЕЛЕННЫХ" БОНДОВ НА РЫНКЕ РФ ДЛЯ АПРОБАЦИИ МЕХАНИЗМА	37
ИНТЕРФАКС; 2019.06.06; РЖД ПОКА НЕ ПЕРЕСМАТРИВАЛИ ПОГРУЗКУ ПО 2019 Г., ЖДУТ РОСТА ПО ЗЕРНУ И СТРОЙГРУЗАМ	37
ИНТЕРФАКС; 2019.06.06; РЖД В ИЮНЕ СКОНЦЕНТРИРУЮТСЯ НА ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗКАХ И ПУТЕВЫХ РАБОТАХ.....	39
ИНТЕРФАКС; 2019.06.06; "РЖД" И "КОУЛСТАР" ДОГОВОРИЛИСЬ ОБ ОБЕСПЕЧЕНИИ Ж/Д ИНФРАСТРУКТУРОЙ БЕЙСКОГО МЕСТОРОЖДЕНИЯ	39

ИНТЕРФАКС; 2019.06.06; РЖД ГОТОВЫ КУПИТЬ 131 МАНЕВРОВЫЙ ЛОКОМОТИВ-ГИБРИД С АККУМУЛЯТОРАМИ ИЗ РФ, СОЗДАДУТ ИХ С ТМХ И РОСНАНО	39
ИНТЕРФАКС; 2019.06.06; "АЛМАЗ-АНТЕЙ" И РЖД БУДУТ РАЗВИВАТЬ СОТРУДНИЧЕСТВО В ОБЛАСТИ ИННОВАЦИЙ	40
ИНТЕРФАКС; 2019.06.06; КРЫМСКАЯ ЖЕЛДОРОГА НАМЕРЕНА ПРИВЛЕЧЬ КРЕДИТ НА 1 МЛРД РУБ. НА ТЕКУЩУЮ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ.....	41
ИНТЕРФАКС; 2019.06.06; РУСАЛ ПЛАНИРУЕТ СОХРАНИТЬ ОБЪЕМЫ Ж/Д ОТГРУЗКИ НА УРОВНЕ НЕ НИЖЕ 2018 Г	41
ИНТЕРФАКС; 2019.06.06; НОВОТРАНС ПОСТРОИТ ВАГОНРЕМОНТНЫЙ ЗАВОД В ЛЕНОБЛАСТИ ЗА 1,5 МЛРД РУБ.	42
ИНТЕРФАКС; 2019.06.06; РЯД БАНКОВ ГОТОВЫ ФИНАНСИРОВАТЬ ПРОЕКТЫ ДОЛГОСРОЧНОЙ ПРОГРАММЫ РАЗВИТИЯ РЖД.....	42
ИНТЕРФАКС; 2019.06.06; ТУЛАЖЕЛДОРОМАШ ИЗ ГРУППЫ ПТК ВЛОЖИТ ДО 2,6 МЛРД РУБ. В РАСШИРЕНИЕ ПРОИЗВОДСТВА.....	42
ИНТЕРФАКС; 2019.06.06; СУД ПРИЗНАЛ БАНКРОТОМ БЫВШУЮ ТОРГОВУЮ КОМПАНИЮ КТЗ.....	43
МОСКВА24; 2019.06.06; В МОСКВЕ НАЧАЛИ ТЕСТИРОВАНИЕ ПРОКАТА КАТЕРА	43
КОММЕРСАНТЪ; СЕРГЕЙ ПЕТУНИН; 2019.06.07; У ПИЛОТОВ КАТАСТРОФА С ДИПЛОМАМИ; ДЕСЯТКИ ЛЕТЧИКОВ ОСТАЛИСЬ БЕЗ РАБОТЫ	44
ИЗВЕСТИЯ; ИГНАТ ШЕСТАКОВ; 2019.06.06; СКИДКА НА ЛИЦО: БИОМЕТРИКА В АЭРОПОРТАХ СДЕЛАЕТ БИЛЕТЫ ДЕШЕВЛЕ; ГЛАВА КОРПОРАЦИИ АЕОН О РЕБРЕНДИНГЕ И ПОКУПКЕ АЭРОПОРТОВ, ПОЖАРЕ В ШЕРЕМЕТЬЕВО И СИСТЕМАХ РАСПОЗНАВАНИЯ ПАССАЖИРОВ	46
ИНТЕРФАКС; 2019.06.06; ГК ПО ОРВД К ОКТЯБРЮ ПОДГОТОВИТ БИЗНЕС- ПЛАН ПРОВАЙДЕРА БЕСПИЛОТНОЙ АВИАЦИИ, ДОПУСКАЕТ ПРИВЛЕЧЕНИЕ ЧАСТНИКА	49
РИА НОВОСТИ; 2019.06.06; МИНИСТР ТРАНСПОРТА РАССКАЗАЛ О ТЕКУЩЕЙ СИТУАЦИИ С БАГАЖОМ В ШЕРЕМЕТЬЕВО	50
ИНТЕРФАКС; 2019.06.06; МОСКОВСКИЙ МЕТРОПОЛИТЕН ПОМОЖЕТ АЭРОПОРТУ "ШЕРЕМЕТЬЕВО" РЕШИТЬ ПРОБЛЕМУ С ЗАДЕРЖКАМИ ВЫДАЧИ БАГАЖА ПАССАЖИРАМ	50
ИНТЕРФАКС; 2019.06.06; СОГЛАШЕНИЕ ПО ПОСТАВКЕ ГРУППЕ S7 САМОЛЕТОВ SSIJ-75 ОСТАЕТСЯ В СИЛЕ - СЛЮСАРЬ.....	51
ИНТЕРФАКС; 2019.06.06; S7 НАЧАЛА ЛЕТАТЬ ИЗ ВЛАДИВОСТОКА В ЯКУТСК52	
ИНТЕРФАКС; 2019.06.06; ВПП АЭРОПОРТА БАРНАУЛА БЕЗ КАПРЕМОНТА К 2024Г МОЖЕТ ВЫЙТИ ИЗ СТРОЯ - ГЕНДИРЕКТОР.....	52

ИА АРМИНФО; 2019.06.06; СТАРТОВАЛА ДВУСТОРОННЯЯ ВСТРЕЧА ПАШИНЯН-ПУТИН

АрмИнфо. Удовлетворительные объемы двустороннего товарооборота 2 млрд прямых инвестиций и много других аспектов, которые показывают союзнический характер отношений России и Армении. Об этом 6-го июня заявил президент РФ Владимир Путин на встрече с премьер-министром Армении Николом Пашиняном в Константиновском дворцово-парковом ансамбле в Стрельне -Государственном комплексе "Дворец конгрессов" (Санкт- Петербург).

Как сообщает корреспондент АрмИнфо из Санкт-Петербурга, российский лидер поблагодарил премьер-министра РА за участие в Петербургском международном экономическом форуме. ПМЭФ-2019, как указал Путин, может стать дополнительной площадкой для укрепления политических и экономических связей.

Встреча Путин-Пашинян стартовала после церемонии рукопожатия и протокольного фотографирования глав РФ и РА. Армянская сторона представлена вице-премьером Мгером Григоряном, министром территориального управления и инфраструктур Суреном Папикяном, послом в РФ Варданом Тоганяном, старшим советником премьер-министра РА Арсеном Гаспаряном, помощником Грачья Ташчяном и пресс-секретарем главы кабинета Владимиром Карапетяном.

Российская сторона, как заявлялось, представлена министрами иностранных дел Сергеем Лавровым, энергетики - Александром Новаком, транспорта - **Евгением Дитрихом**, а также помощником российского лидера Юрием Ушаковым, гендиректором компании "Росатом" Алексеем Лихачевым и председателем Совета банка ВТБ Андреем Костиным.

Отметим, что делегация правительства Армении во главе с премьер-министром Николом Пашиняном посетила Санкт-Петербург, где 6-7 июня примет участие в работе Петербургского международного экономического форума. Ранее АрмИнфо сообщало, что Петербургский международный экономический форум в 2019 году (ПМЭФ-2019) пройдет 6-8 июня. Форум проводится с 1997 года, а с 2006 года проходит под патронатом и при участии президента РФ. Форум является площадкой для общения представителей деловых кругов и обсуждения ключевых экономических вопросов, стоящих перед Россией, развивающимися рынками и миром в целом. В прошлом году форум посетили 17 тысяч гостей из 143 стран.

Как ранее сообщил помощник президента РФ Юрий Ушаков, в форуме примут участие президент Болгарии (Румен) Радев, премьер-министр Армении (Никол) Пашинян и Словакии (Петер) Пеллегрини, а также генеральный секретарь ООН (Антониу) Гуттереш.

"Все эти руководители, которых я назвал, они примут участие в пленарном заседании 7 июня", - сообщил Ушаков журналистам. Он в частности отметил, что помимо этих руководителей на форум приедут официальные представители из других государств. "Еще президент будет Молдавии, он периодически участвует в форуме. Будет президент Южной Осетии (Анатолий) Бибилев, вице-президенты ряда стран, премьер-министры, вице-премьеры и заместители правительств из Белоруссии, Бельгии, Ирака, Казахстана, Катара, Киргизии, Люксембурга, Монголии, Сербии, Узбекистана. И еще более 40 иностранных министров и спикеров парламентов", - уточнил Ушаков.

https://arminfo.info/full_news.php?id=42801&lang=2

ТАСС; 2019.06.06; СТРОИТЕЛЬСТВО ОБЪЕЗДНОЙ ДОРОГИ ВОКРУГ КОСТРОМЫ ПЛАНИРУЕТСЯ НАЧАТЬ В 2021 ГОДУ

Строительство объездной дороги вокруг Костромы планируется начать в 2021 году. Об этом в интервью ТАСС сообщил губернатор Костромской области Сергей Ситников на Петербургском международном экономическом форуме (ПМЭФ).

"В 2021 году упрдор "Холмогоры" планирует начать строить [объездную дорогу]", - сказал губернатор.

Проект по строительству обхода Костромы включает возведение второго моста через Волгу. Его реализация позволит вывести большегрузный транспорт из центра города и решить экологические проблемы. Сейчас в Костроме функционирует один мост через Волгу, по нему идет большой поток грузового транспорта, он соединяет три федеральные трассы. В день по мосту проезжают около 50 тысяч автомобилей, на нем регулярно возникают пробки, он не справляется с текущей нагрузкой.

"Есть проект 2004 года, он передан федерации, область зарезервировала земельные участки, чтобы при подготовке к строительству обхода, а это 26 км и плюс строительство моста, у подрядчика не возникало дополнительных обременений, связанных с выкупом земли", - сказал Ситников. По словам главы региона, также необходима стадия дополнительного проектирования, так как при разработке проекта в 2004 году учитывались другие технологии и нагрузки на трассу.

В ноябре 2018 года спикер Совета Федерации Валентина Матвиенко на встрече сенаторов с министром транспорта РФ Евгением Дитрихом сообщила, что премьер-министр РФ Дмитрий Медведев подписал поручение о строительстве обхода Костромы, объект будет включен в комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры. Реализация проекта подразумевает возведение нового моста через Волгу.

Проектная стоимость работ оценивалась в сумму около 26 млрд рублей. Как ранее отмечал глава региона, сейчас строительство может обойтись дешевле в связи с появлением новых технологий.

<https://tass.ru/ekonomika/6520176>

ТАСС; 2019.06.06; ЭКСПЕРТЫ ОЦЕНИЛИ ПРЕПЯТСТВИЯ ДЛЯ ЦИФРОВОЙ ИНТЕГРАЦИИ ТРАНСПОРТА ЕВРОПЫ И АЗИИ ЧЕРЕЗ РОССИЮ

Цифровая интеграция транспортной отрасли России и ее соседей требует завершения создания новой правовой базы, единой цифровой платформы, новой организационной культуры, создания доверительной среды и более плотной координации между странами. Об этом рассказали представители бизнеса и чиновники на сессии "**Цифровой транспорт и логистика - лидерство России в транспортной интеграции Европы и Азии**" Петербургского международного экономического форума.

"Мы должны снять административные барьеры на границе, мы должны обеспечить бесшовную перевозку, мы должны организовать четкое информационное, навигационное обеспечение транспортного комплекса. Обеспечить единую защищенную цифровую среду, единое пространство", - отметил **замминистра транспорта России Алексей Семенов**. По его словам, Россия должна использовать свои географические преимущества в международном транзите и предоставить перевозчикам комфортные и понятные сервисы.

Он напомнил, что несколько лет назад работа над законом об интеллектуальных транспортных системах была приостановлена фактически из-за отсутствия предмета регулирования. Но сегодня, по его словам, законодательных барьеров для внедрения полномасштабных отечественных цифровых систем нет. Ряд таких систем уже внедрен, по части завершаются эксперименты. В частности, он отметил систему экстренного реагирования при ДТП "ЭРА-ГЛОНАСС", систему "Платон" и отдельно рассказал про электронную систему пломбирования грузов.

Электронные пломбы

По словам **Семенова**, электронная пломба - одна из систем, которые будут внедрены в ближайшее время и которая поможет интегрировать на цифровой основе Россию в международный транзит. "Электронная система пломбирования, которую мы разрабатываем, основывается на использовании отечественного орбитального ресурса", - отметил он.

В саму пломбу записаны все данные о грузе, что помогает госорганам и бизнесу обеспечить прослеживаемость и контроль за перемещением груза по глобальным цепочкам.

"Эта система будет носить глобальный характер, - сказал **Семенов**. - Вначале мы выходим на страны ЕАЭС, а дальше будем предлагать коллегам". По его словам, в ближайшее время выйдут необходимые нормативно-правовые акты, и эта система будет внедрена в РФ после завершения эксперимента, который проводится совместно с Казахстаном.

Сомнения бизнеса

В то же время представители бизнеса отметили, что на пути такой интеграции остаются проблемы с количеством и совместимостью платформ разных участников транзитных цепочек. Впрочем, гендиректор компании "РТ-Инвест Транспортные Системы" Антон Замков считает, что непосредственно в существовании разных систем проблемы нет. По его словам, сейчас вопрос сместился в сторону массивов данных, правила их предоставления и взаимном обогащении систем, которые под управлением этих данных работают. "Необходимости менять что-то в действующих системах компаний нет", - считает он.

Но он выразил беспокойство в том, что, заявляя Россию как лидера бесшовных цифровых транспортных коридоров, мы априори не можем занять лидирующего положения. "С технической точки зрения все достигнутые результаты приемлемы. Данные передаются и используются, - пояснил он. - Но самое печальное, что с точки зрения создания доверенной среды сейчас эти данные другими государствами могут быть использованы только как справочные, но не могут быть использованы для принятия государственных решений".

По его словам, без решения этой проблемы цифровые решения останутся во внутренних границах России. По его мнению, эти вопросы возможно решать на уровне ЕАЭС и ШОС.

Готовность партнеров

"Важный момент по поводу транзита - это разная степень готовности наших партнеров к построению единой среды", - отметил директор по информационным технологиям ОАО "РЖД" Евгений Чаркин.

Сегодня, по его словам, Россия ушла далеко вперед, к примеру, с точки зрения построения электронного документооборота. "У нас более чем с десятком стран сейчас безбумажный электронный документооборот по железнодорожным перевозкам. Но могу сказать, что степень готовности зарубежных партнеров крайне разная", - подчеркнул он. И для успешной интеграции, по его мнению, необходима координация с точки зрения скорости внедрения решений.

Как добавил вице-президент по логистике НЛМК Сергей Лихарев, существует проблема "карга культа", которая препятствует внедрению и получению практического результата и отдачи от информационных систем в случае сильного несоответствия организационного и культурного уровня организаций и уровня технологий. По его мнению, именно она препятствует получению экономического эффекта и отдачи от информационных систем.

Защита данных

Как добавил Замков, распространению российских решений препятствует и вопросы, связанные с безопасностью данных. Так, подавляющее число телематических устройств в мире используют стандарт шифрования AES, рассказал он, тогда как в РФ шифрование регулируется ГОСТом и находится в зоне компетенций спецорганов.

"Но если мы хотим наше шифрование использовать как экспортный продукт, то надо с этим что-то делать. У нас сейчас нет ни межправительственных соглашений о признании этих данных и их обмена, нет процедур допуска к этим данным и так далее", - пояснил он, добавив, что AES при этом уже охватывает 90% мирового рынка.

Принуждение к сотрудничеству

По мнению президента группы компаний "Дело" Сергея Шишкарева, необходимо прекратить споры о "курице и яйце": первоочередности законодательного регулирования или практических решений.

"Без принуждения участников процесса к взаимодействию, к интеграции на общей транспортной платформе мы далеко не продвинемся", - считает он.

По его мнению, чтобы Россия стала интегратором на транспортном пространстве Азии и Европы, необходимо создавать свой продукт с опережением того, что создается на самой инфраструктуре. "Продвигать его, подсаживать на него всех тех, кто взаимодействует с РФ и в плане торговли, и транзитного потенциала", - подчеркнул он.

Он напомнил, что пока шли споры, Россия уже вынуждена в лице ФГУП "Морсвязьспутник" присоединяться к мировым лидерам Maersk и IBM, которые создали СП для продвижения блокчейн-платформы для интеграции грузоперевозок.

<https://tass.ru/ekonomika/6520322>

На ту же тему:

https://1prime.ru/state_regulation/20190606/830049849.html

РБК ТВ # ГЛАВНЫЕ НОВОСТИ; 2019.06.06; ТРАНСПОРТ В ЦИФРЕ

В: Цифровизация поможет повысить производительность транспортных систем и, главное, без существенных денежных вложений, об этом на Петербургском форуме заявил замминистра **Алексей Семенов**. Одна из новейших технологий, на которые сейчас сделана ставка, это информационное пломбирование.

АЛЕКСЕЙ СЕМЁНОВ, ЗАМЕСТИТЕЛЬ МИНИСТРА ТРАНСПОРТА: Та система пломбирования, электронная система пломбирования, которую сейчас мы разрабатываем, основывается на использовании отечественного орбитального ресурса, это одна из двух глобальных спутниковых группировок Глонасс. Это пломба, в которую будут записаны все данные о грузе, данные, необходимые для Ространснадзора, данные, необходимые для таможни, и различные другие данные, что, с одной стороны, поможет государственным органам различных стран обеспечить прослеживаемость груза, соответственно, контроль, а для бизнеса выгода тоже очевидна, они будут смотреть, как перемещаются товары по логистическим цепочкам.

В: Очень востребованы беспилотные технологии при организации работы морских портов.

СЕРГЕЙ ШИШКАРЁВ, ПРЕЗИДЕНТ ГРУППЫ КОМПАНИЙ "ДЕЛО": Как экспериментальная площадка порт достаточно удобен, потому что любой комплекс, это все-таки закрытая, охраняемая территория с высокой культурой труда, с высокой безопасностью труда и с высоким качеством соблюдения требований со стороны любых работников порта. Поэтому как раз здесь беспилотники здесь и информационные технологии движения по одним и тем же маршрутам, это все уже реальность, сегодня такие порты как Гамбург, Амстердам работают полностью в беспилотном режиме.

В: Другой важный вопрос это внедрение таких технологий, участники дискуссий отметили: к сожалению, пока не удастся обсуждать все проблемы комплексно, представители разных сфер предпочитают говорить только о своих проблемах и о своих достижениях.

ТАСС; 2019.06.06; АССОЦИАЦИЯ "ЦИФРОВОЙ ТРАНСПОРТ И ЛОГИСТИКА" РАСШИРЕНА ЗА СЧЕТ НОВЫХ УЧАСТНИКОВ

"Транстелеком", госкорпорация по организации воздушного движения в РФ, "Почта России" и группа НЛМК подписали на Петербургском международном экономическом форуме меморандум о вступлении в ассоциацию "Цифровой транспорт и логистика" (ЦТЛ), сообщила пресс-служба Министерства транспорта РФ.

ЦТЛ учреждена год назад компаниями ОАО "Российские железные дороги", ПАО "Аэрофлот - российские авиалинии", ООО "РТ-Инвест Транспортные Системы", госкомпанией "Автодор", ООО "ГЛОСАВ", ФГУП "Защитаинфотранс" и НПП "Цифровые радиотехнические системы". Ассоциация является центром компетенций по направлению "Цифровой транспорт и логистика" (ЦТЛ) в рамках госпрограммы "Цифровая экономика". Задача ЦТЛ - создание и развитие единого мультимодального цифрового транспортного и логистического пространства на территории России на основе отечественных разработок.

"Взаимодействие лидеров отрасли и крупнейших российских компаний, активно участвующих в цифровой трансформации логистики, обеспечит межотраслевой информационный обмен, а также создание открытых сервисных экосистем. Чем больше данных в цифровой платформе транспортного комплекса (ЦПТК), тем большее количество сервисов и услуг станет доступным", - отметил **замминистра транспорта России Алексей Семенов**, слова которого приводятся в сообщении.

Директор ЦТЛ, генеральный директор компании "РТ-Инвест Транспортные Системы" Антон Замков добавил, что ЦПТК обеспечит лидерство России в транспортной интеграции Европы и Азии за счет интеграции действующей цифровой инфраструктуры государственных систем и созданных платформенных решений лидеров логистической отрасли.

ПМЭФ проходит с 6 по 8 июня. Мероприятия форума объединены девизом "Формируя повестку устойчивого развития". Организатор - фонд "Росконгресс". ТАСС - информационный партнер, официальное фотохост-агентство и оператор зоны презентаций ПМЭФ при поддержке консалтинговой компании EY и Консультативного совета по иностранным инвестициям в России.

<https://tass.ru/ekonomika/6516888>

ПРАЙМ; ГУДОК; ЛЕВ КАДИК; 2019.06.07; МАШИНЫ ЗАГОВОРЯТ НА РОДНОМ ЯЗЫКЕ

Цифровизация транспорта стала одной из ведущих тем на Петербургском международном экономическом форуме. Представители Минтранса и Минпромторга заявили о готовности поддерживать развитие цифровых технологий в транспортной отрасли. Директор ОАО "РЖД" по информационным технологиям Евгений Чаркин сообщил о запуске в июле текущего года на Октябрьской железной дороге цифровой платформы электронного документооборота.

Заместитель министра промышленности и торговли РФ Олег Бочаров заявил, что Минпромторг намерен стимулировать разработку в России собственного программного обеспечения и создание аппаратных комплексов и электронных приборов. По его словам, министерство уже финансирует работы по стандартизации в области цифровой трансформации и готово субсидировать разработчикам сквозных межотраслевых цифровых платформ 50% их расходов.

Заместитель министра транспорта **Алексей Семенов** сообщил, что общий объем экспорта транспортных услуг на настоящий момент составляет \$15 млрд - это сопоставимо с экспортом вооружений и военной техники.

По его словам, принятие законодательных актов, необходимых для полноценного функционирования системы электронного пломбирования контейнеров, позволит грузоотправителям сократить документооборот при транзитном прохождении грузов по территории страны и обеспечить круглосуточный контроль за их местоположением. "Цифровизация позволит нам без существенных вложений в инфраструктуру значительно повысить производительность транспортных систем, качество и безопасность", - уверен **Алексей Семенов**.

В свою очередь, директор ОАО "РЖД" по информационным технологиям Евгений Чаркин сказал, что холдинг готов предложить рынку свои компетенции и ресурсы по разработке отечественных программных продуктов.

Евгений Чаркин сообщил, что в июле этого года холдинг намерен запустить на Октябрьской дороге электронную цифровую площадку, основанную на технологии смартконтрактов (одна из разновидностей блокчейна). Площадка разрабатывалась холдингом совместно с ООО "РТ-Инвест Транспортные Системы", АО "ТрансТелеКом" и ПАО "ТрансКонтейнер". По его словам, работа платформы позволит перевести в цифровую форму документооборот между грузоотправителями, автоперевозчиками, портами и железной дорогой, что "существенно повысит скорость принятия решений и надежность перевозочного процесса".

Как сообщил Евгений Чаркин, на электронной торговой площадке ОАО "РЖД" "Грузовые перевозки" уже сейчас работают 28 операторов и более 4 тыс. клиентов. Площадка предоставляет возможность клиентам РЖД использовать услуги железнодорожных и автомобильных перевозок, а также страховые и финансовые услуги.

"Площадка, которую мы задумывали как инструмент для малого и среднего бизнеса, оказалась привлекательной и для клиентов из крупного бизнеса, поскольку ее инструменты позволяют радикально оптимизировать ресурсы, необходимые для управления логистическим процессом", - резюмировал Евгений Чаркин.

ПРАЙМ; 2019.06.06; ГЧП ЯВЛЯЕТСЯ КЛЮЧОМ ДЛЯ ИНВЕСТИЦИЙ В ДОРОЖНУЮ ОТРАСЛЬ - ГУБЕРНАТОР РЯЗАНСКОЙ ОБЛАСТИ

Государственно-частное партнерство (ГЧП) является ключевым инструментом привлечения инвестиций в дорожную отрасль, заявил в губернатор Рязанской области Николай Любимов в ходе первого дня работы Петербургского международного экономического форума.

Любимов принял участие в деловой беседе, где главы субъектов РФ обсуждали актуальные проблемы и перспективы реализации региональных проектов государственно-частного партнерства в дорожной отрасли с заместителем министра транспорта РФ **Алексеем Семеновым** и председателем правления ГК "Автодор" Вячеславом Петушенко.

Алексей Семенов отметил, что национальные проекты в сфере транспорта направлены, в частности, и на развитие инфраструктуры в регионах.

"Из общей сети автодорог в стране более 90% - это дороги регионального значения. Перед субъектами РФ остро стоит задача обеспечить как строительство этих дорог, так и приведение их в нормативное состояние. Здесь, конечно, надо обращать внимание, в первую очередь, на проекты в рамках государственно-частного партнерства", - сказал Семенов.

Замминистра транспорта России выразил уверенность, что такое обсуждение на площадке ПМЭФ всех наболевших вопросов поможет сделать в дальнейшем практические шаги в реализации инфраструктурных проектов в регионах.

"Государственно-частное партнерство - это ключевой инструмент привлечения инвестиций в дорожную отрасль, и мы должны этим пользоваться", - сказал Николай Любимов. По его словам, такие дополнительные вложения крайне важны, учитывая поставленную президентом РФ задачу в рамках нацпроекта: половину автомобильных дорог необходимо довести до нормативного состояния к 2024 году.

"На те деньги, которые нам предоставят, мы сможем этот показатель довести максимум до 42%. Необходимы дополнительные средства, чтобы выполнить установленный нацпроектом показатель, и государственно-частное партнерство может стать здесь одним из серьезнейших драйверов наряду с госкомпанией "Автодор", - добавил Любимов.

Глава региона отметил, что Рязанская область стала первой в стране, где построен частный путепровод через железнодорожные пути, и этот объект помог в два раза сократить автомобильные пробки в Рязани.

"Сейчас мы реализуем еще один проект по строительству такого путепровода через железную дорогу в районном центре Рязжске", - пояснил Любимов. По его словам, потребности региона оцениваются в несколько раз больше, и сейчас в этом направлении ведется работа с "Автодором". Губернатор привел в пример проект строительства Северного обхода Рязани. С вводом первого этапа количество транзитного транспорта на этом участке возросло в два раза, и значительно снизилась нагрузка на сам областной центр.

"Чтобы Северный обход стал полноценной объездной дорогой, необходимо строить второй и третий этапы, их общая стоимость оценивается в среднем 35 миллиардов рублей", - сказал Николай Любимов. Он выразил надежду, что совместно с инвестором и Росавтодором этот проект удастся осуществить.

Николай Любимов обратил внимание присутствующих на то, что финансовая модель проекта почти на 80% планировалась за счет федеральных и областных средств. При этом ежегодные платежи региона на этапе эксплуатации составляли бы примерно 2 миллиарда рублей, а это около 50% от объема регионального дорожного фонда. Одна из проблем - высокая доля так называемых "прочих расходов" инвестора, куда попадают НДС, платежи по кредитам. Губернатор предложил обсудить возможность сокращения таких затрат инвестора. По его мнению, одним из вариантов может стать льготное кредитование, а также освобождение проектов от НДС.

"Более комфортные условия для инвесторов позволят нарастить объемы частного присутствия в сфере дорожного строительства, закрыть больше проблемных участков в регионах", - отметил Любимов.

<https://1prime.ru/transport/20190607/830050041.html>

РИА НОВОСТИ; 2019.06.06; МАРИНА ЖЕГУЛИНА: В 2020 ГОДУ МЫ ПЕРЕВЕРНЕМ ПРЕДСТАВЛЕНИЕ О НАШИХ ПОЕЗДАХ

Почти все железнодорожные перевозки дальнего следования в России осуществляет ФПК (Федеральная пассажирская компания) — "дочка" РЖД. Созданная в 2009 году компания в настоящее время эксплуатирует около 19 тысяч пассажирских вагонов и ежедневно отправляет более 500 рейсов. О планах компании по переходу на новое продуктивное предложение, о разделении классов на бюджет, эконом, комфорт и бизнес, о возможном появлении современных бюджетных лоукост-предложений и будущих интерфейсах сайта продаж с функцией просмотра фотографий поезда перед покупкой билета и прочих инициативах компании в интервью РИА Новости на площадке ПМЭФ рассказала заместитель генерального директора ФПК Марина Жегулина. Беседовала Надежда Фролова.

— Разобрались в информации, которая появилась в СМИ о кратном росте цен на плацкарт в летние месяцы?

— Да. Мы встретились с общественными организациями, представляющими интересы пассажиров, провели разъяснительную работу, договорились о сотрудничестве. В ходе открытого диалога выяснилось, что одной из причин, побудивших организацию обратиться в СМИ с заявлением о росте цен на плацкартные вагоны, послужило недопонимание принципов ценообразования в регулируемом сегменте (ценообразование на перевозки в плацкартных и общих вагонах). Ведь для того, чтобы понять истинную картину, насколько изменились тарифы, необходимо сравнивать цены в сопоставимых условиях: учитывать утвержденную государством разницу в тарифах между типами поездов (пассажирский, скорый, фирменный и так далее), график применения к тарифам сезонных коэффициентов (график гибкого регулирования тарифов), наличие акций в выбранных периодах (сравнивая полный тариф с полным, а акционный с акционным). Тогда в условиях сопоставимости летние цены на проезд в плацкартных вагонах ни у кого бы не вызвали вопросов. Мы договорились с общественными объединениями, что будем активно взаимодействовать по вопросам улучшения качества путешествий на поездах дальнего следования и информировать пассажиров о принципах ценообразования. Я надеюсь, что в дальнейшем подобные инциденты в СМИ не повторятся.

— Давайте поговорим в целом о пассажирских перевозках ФПК. Когда компания планирует перейти на новые классы и обозначения в названии тарифов вместо букв 2У, 3Е и как будут называться? Какие именно будут названия вместо этих букв и цифр, что будут включать в себя?

— Мы еще в прошлом году анонсировали переход на новую продуктовую линейку. Более того, эта продуктовая линейка является основой корпоративной стратегии нашей компании. Планируем сделать переход с января 2020 года. Базовый принцип — это клиентоориентированные предложения, интуитивно понятные для пассажиров. Мы разработали четыре типа продукта. Дневной экспресс — это поезд, на котором в течение дня можно проехать из точки А в точку Б на сравнительно небольшие расстояния (до 600-700 километров). "Ночной экспресс" — это поездка ночью с прибытием в пункт назначения утром, в качестве примера ночного экспресса приведу наш поезд между Москвой и Санкт-Петербургом "Красная стрела". Традиционный поезд — это любая поездка с маршрутом от 1000 километров и временем в пути более 12 часов, например, Москва – Адлер. Планируем вводить и туристические поезда, в рамках которых пассажир проводит более суток в пути и возникают повышенные требования к ассортименту услуг на борту.

К этим четырем продуктам будут применяться понятные четыре класса обслуживания. Это бюджет, эконом, комфорт и бизнес.

— Что будут представлять собой эти классы обслуживания?

— Основное различие между классами обслуживания будет заключаться в эргономике пассажирского пространства в поезде и набора сервиса, включенного в цену билета. Так, бизнес-класс — это путешествие с максимальным набором сервисов в самом комфортном виде подвижного состава. Из существующих типов подвижного состава к бизнес-классу

можно отнести современные вагоны СВ, люкс и вагоны с местами для сидения, но с комфортными креслами. Например, бизнес-класс в "Стриже".

Класс комфорт предполагает меньше включенного в цену сервиса при меньшей, в сравнении с бизнес-классом, стоимости проезда, но подвижной состав также комфортный. В этом классе плацкарт вы не увидите. В комфортклассе мы предложим пассажиру современные купейные вагоны и комфортные места для сидения.

Экономкласс будет представлен в плацкартных вагонах последнего поколения и вагонах с местами для сидения с простыми креслами. Например, "Ласточка" в стандартной комплектации.

Также для пассажиров будут предлагаться поездки в классе бюджет с самой минимальной ценой на рынке.

Мы постарались в нашем новом продуктовом предложении скомбинировать эргономические свойства подвижного состава, сервис, скорость передвижения и длину маршрута пассажира. Эти комбинации являются частью нашей продуктовой линейки и, соответственно, тарифной политики, где на одном и том же направлении бюджет от бизнеса будет отличаться в том числе и ценой.

Вся компания проводит масштабную работу по калибровке качества подвижного состава в поездах, маршрутной скорости, сервиса и тарифного решения, чтобы уже в ближайшей перспективе наш пассажир легко мог ориентироваться по нашим услугам без необходимости в справочной информации. Естественно, для любознательных пассажиров мы всегда готовы раскрыть, скажем, техническую информацию о выбранном типе вагона или составляющие набора сервисных услуг. В 2020 году мы перевернем представление о наших поездах в целом и процесс покупки билетов в частности.

— Самый дешевый тариф, там будут вагоны с обычными гравитационными туалетами и без кондиционеров, так называемый лоукост-класс?

— В парке ФПК более 19 000 вагонов, мы прикладываем максимальные усилия, чтобы в рейс уходили самые современные поезда, отвечающие всем атрибутам комфорта настоящего времени, но мы располагаем вагонами и предыдущих поколений. Раз они есть и технической возможности отремонтировать весь парк в один год не представляется возможным, мы предоставим пассажирам опцию проехать очень дешево. То есть в таком подвижном составе, не отвечающем последним тенденциям развития современного вагоностроения, будет предложен самый низкий тариф. Пассажир сможет существенно сэкономить, и мы будем открыто об этом говорить. Пассажир будет понимать, что это класс бюджет – в процессе покупки он увидит на сайте или в мобильном приложении соответствующие обозначения и иконки, сможет изучить свойства выбранного подвижного состава.

— Но это будет временный сегмент?

— Конечно. Вся стратегия компании построена на обновлении парка. Самое крупное обновление за последние годы, поэтому в ближайшее время такой подвижной состав будет уходить. Его будет меньше и меньше. Мы планируем, что скоро у нас останется бизнес, комфорт и эконом.

— Сколько лет этот сегмент просуществует?

— Я думаю, что это вопрос нескольких лет. Одновременно мы понимаем, что такого типа вагоны, в частности без кондиционера, стоит эксплуатировать в тех регионах, где пассажиру не понадобится пользоваться кондиционером и для проветривания будет достаточно открыть форточку. Стоит отметить, что уже сегодня мы поддерживаем назначение такого вида подвижного состава соответствующей доступной ценовой политикой.

— Раньше говорилось про планы запустить новую продуктовую линейку в середине 2019 года, с чем связан сдвиг?

— Проект очень масштабный, затрагивающий все структурные подразделения компании, иными словами, это не простые renaming предложения. Мы прикладываем все усилия, чтобы предоставить пассажиру максимально качественный и понятный продукт уже с первым релизом. С технической стороны мы должны существенно переработать сайт, мобильное приложение, отображение информации в билете и даже изменить технологию обслуживания в кассах, все вышеперечисленное необходимо подкрепить решениями по

сервисам, тарифам и подвижному составу. Повторюсь, это достаточно трудоемкий процесс, несмотря на внешнюю легкость и простоту решения.

— Останутся ли при новой продуктовой линейке названия плацкарт, купе и так далее?

— Обозначение типов вагонов, конечно же, останется, потому что это важная составляющая выбора пассажира. И мы ни в коем случае не собираемся исключать полезную информацию. Более того, мы планируем предоставлять пассажиру больше информации. Например, загружать фотографии и понятные схемы вагонов в интерфейсы выдачи вариантов поездки при покупке билетов на сайте и в приложении. Пассажиры смогут увидеть, что можно ожидать за данную цену и осознанно сделать свой выбор.

— Как это будет выглядеть на сайте?

— Фотографию можно будет посмотреть во время выбора билета. Пассажир увидит, как выглядит вагон, на котором планирует поехать. Тем самым мы облегчим выбор пассажирам, которые планируют поездку на поезде впервые. Мы существенно упростим и сократим по времени процесс покупки билета, при этом предоставим пассажиру кратко больше информации о поездке и сервисах в пути в удобоваримой и интуитивно понятной форме.

— Когда ФПК может начать продажу билетов за 120 дней еще на ряд маршрутов? Когда могут быть открыты продажи билетов за 180 дней, за год?

— В настоящее время за 120 дней можно купить билеты на пять поездов. В этом году мы планируем расширить предложение несколькими новыми маршрутами. В частности, рассматриваются маршруты Москва – Волгоград, Москва – Самара, Москва – Мурманск, Москва – Кисловодск и некоторые региональные сообщения. Ожидайте анонс расширения полигона продаж за 120 суток.

Что касается продажи за 180 суток и более, то такие решения также прорабатываются совместно с холдингом РЖД. Ведь чтобы продавать билеты за такой срок, необходимо предусмотреть очень много технических деталей. Пока сообщить деталей открытия продажи за 180 дней и более я не могу.

Действительно, существуют маршруты, на которые столь заблаговременная покупка может быть востребована, скорее, это направления событийного характера (например, спортивные чемпионаты или крупнейшие культурные события) и популярные туристические/курортные маршруты.

— Очень активно развиваются электронные продажи железнодорожных билетов. Насколько помню, больше 50% от общего объема продается через интернет. С учетом роста доли электронных продаж можно ли говорить об экономии ФПК на бумаге для печати бланков?

— Да, еще в 2018 году мы перешагнули отметку 50%, и доля продаж электронных билетов продолжает расти. Мы видим в этом только положительные аспекты, потому что на сайте или в мобильном приложении предоставляется больше информации для пассажира, а значит, это более надежный ресурс для осознанного выбора. Также с момента роста электронных продаж билетов — с 2016 по 2018 год — мы сэкономили более 120 миллионов рублей только на бланках.

— Планирует ли ФПК вообще отказаться от бумажных билетов?

— Мы могли бы отказаться от бумажных билетов, но есть пассажиры, предпочитающие печатный вариант. Для них должна быть предусмотрена такая опция. Например, ряд компаний, направляющих своих сотрудников в командировки, требуют в качестве отчетных документов предъявлять бумажные билеты, поэтому полностью отказаться, наверное, не получится. Пока у нас будут пассажиры, которые предпочитают билеты на бумаге, мы будем их выдавать на бумаге. Вопрос, будет ли это бланк либо просто распечатанный билет на каких-то других носителях, таких как чековая лента или обычная бумага, пока остается открытым.

— То есть обсуждается возможность изменения формата привычного желтоватого билета в кассах?

— Да, мы рассматриваем эту возможность. Все зависит от технической возможности всей инфраструктуры. Еще же есть и международные перевозчики. Для них наши изменения в билетной продукции тоже должны быть понятны.

— Будет ли как-то меняться программа "РЖД бонус"?

— Безусловно. Программа лояльности "РЖД бонус" работает с 2012 года и сегодня насчитывает более четырех миллионов участников. Мы понимаем, что пассажир, вступивший в нашу программу лояльности, наверняка является участником других программ и осознанно или подсознательно сравнивает привилегии и удобства программ между собой.

Для того чтобы оставаться конкурентноспособными, нам просто необходимо соответствовать и даже превосходить тенденции развития программ лояльности.

В связи с этим мы разработали и уже реализуем масштабную программу развития программы "РЖД бонус". В первую очередь это технологическое обновление всей ИТ платформы лояльности: CRM, процессинг данных, сайт программы и многое другое.

Уже в начале 2020 года можно будет увидеть первые результаты этой работы. Сервисы программы станут более клиентоориентированными в части коммуникаций, рассылок, общения с нашими операторами по телефону, мессенджеру или через чат-боты, появится расширенный функционал программы и так далее. За счет более мощной технической платформы мы сможем реализовывать больше маркетинговых мероприятий и привлекать интересных для пассажиров партнеров. Это могут быть партнерства с банками, отелями, сервисами такси и так далее.

— Не так давно в прессу поступала информация о том, что ФПК рассматривает принципиально новую организацию пространства в вагонах за счет внедрения различных зон отдыха, например, тренажерный зал, мобильный офис, детские зоны. Действительно ли могут появиться такие нововведения?

— За последние несколько лет мы наблюдаем стремительную трансформацию предпочтений и представлений наших пассажиров по набору атрибутов и сервисов качественного путешествия поездом. Зачастую, особенно в длительных поездках, пассажиру недостаточно просто ехать в поезде и наблюдать за меняющимся ландшафтом за окном, ему хочется большего.

Недавно мы проводили опрос пассажиров с целью уточнить, что им было бы интересно видеть в поезде. Так вот, пассажиры проявили заинтересованность в наличии тренажерных залов, детских зон, кофе-пойнтов, мини-офисов и прочих зон отдыха. Мы все вышеперечисленное рассматриваем на предмет возможности внедрения в подвижном составе перспективного модельного ряда.

— Ваши коллеги в Европе сделали в поездах салоны красоты. Рассматривает ли ФПК возможность организации таких салонов в своих поездах?

— Мы с интересом наблюдаем за опытом наших зарубежных коллег. Однако разнообразие услуг в поезде во многом зависит от направления, требования безопасности услуги и востребованности услуги у пассажира.

— После того, как ФПК стала продавать и предоставлять в поездах более разнообразное питание, пассажиры стали меньше брать с собой курочку и яйца в дорогу?

— У нас разные пассажиры. Есть пассажиры, которые по привычке приносят еду с собой. Все чаще замечаем, что молодежь и новые пассажиры активно пользуются нашим кейтерингом и заказывают дополнительное питание при покупке билета. Они с удовольствием пробуют все новое и оставляют полезные отзывы.

Мы очень ценим выбор любого пассажира и прикладываем максимум усилий, чтобы в гонке за инновациями обеспечить интересы каждого.

<https://ria.ru/20190606/1555334032.html>

ТАСС; 2019.06.07; ПРОБНОЕ ДВИЖЕНИЕ ПОЕЗДОВ ПО МОСТУ ЧЕРЕЗ АМУР В КИТАЙ ЗАПУСТЯТ В КОНЦЕ ГОДА

Движение поездов по строящемуся трансграничному железнодорожному мосту Нижнеленинское (Еврейская АО) - Тунцзян (Китай) запустят до конца 2019 года. Об этом сообщил в интервью ТАСС во время Петербургского международного экономического форума губернатор области Александр Левинталь.

Мост Нижнеленинское - Тунцзян - первый железнодорожный мост между странами. Его длина - 2209 м, 309 из них приходится на российскую сторону. Китай уже завершил строительство своей части. Сроки сдачи моста неоднократно переносились.

"До конца года основные моменты со стройкой завершат. В следующем году мост запустят в постоянную эксплуатацию, но пробное движение поездов хотят запустить до конца этого года", - сказал Левинталь.

Российская часть моста уже соединена с китайской. Сейчас, сообщил губернатор, идет монтаж рельсового оборудования, на место завозятся специальные основания для монтажа. Левинталь добавил, что до конца 2019 года будет сдана первая очередь пункта пропуска, которая сможет обеспечить проезд пробных поездов. Далее будет строиться вторая очередь для наращивания грузовых потоков.

Параллельно идет строительство подъездных путей от Биробиджана. Этим занимается РЖД, финансирование в размере нескольких миллиардов рублей выделено и задержек по этому направлению не будет, сказал Левинталь. Частной компанией у моста строится логистический центр, основные работы также завершат к концу 2019 года.

Соглашение о строительстве моста было подписано в 2013 году. На 25% (2,5 млрд рублей) объект финансирует Фонд развития Дальнего Востока и Байкальского региона, на 75% - Российский фонд прямых инвестиций (РФПИ) через российско-китайский фонд (СИС). По мосту в КНР планируется экспортировать железную руду, уголь, минеральные удобрения, лесную продукцию и другие товары. Первоначально стоимость объекта оценивалась в 9 млрд рублей. Во время Российского инвестиционного форума в Сочи губернатор ЕАО Александр Левинталь заявил, что проект требует увеличения финансирования.

<https://tass.ru/ekonomika/6521106>

ТАСС; 2019.06.06; РЕМОНТ ВЗЛЕТНО-ПОСАДОЧНОЙ ПОЛОСЫ И ЗДАНИЯ АЭРОПОРТА ЙОШКАР-ОЛЫ ЗАВЕРШИТСЯ ДО 20 ИЮНЯ

Ремонт взлетно-посадочной полосы и здания аэропорта города Йошкар-Олы, минимально необходимые для налаживания авиационного сообщения, завершатся до 20 июня. Об этом сообщил в четверг ТАСС в кулуарах Петербургского международного экономического форума (ПМЭФ) глава Республики Марий Эл Александр Евстифеев.

"Сроки мы предполагаем выдержать. Это минимально необходимый ремонт аэропорта: взлетно-посадочной полосы и самого здания, это мы заканчиваем до 20 июня", - сказал Евстифеев.

По его словам, "полтора года спустя" также предполагается реконструкция ВПП. "Это не касается событий предстоящего месяца, а это касается реконструкции полосы и большого финансирования. Сейчас смета требует своей актуализации, и сейчас понятно, что это более 2 млрд рублей", - сказал Евстифеев.

Глава Росавиации **Александр Нерадько** ранее сообщал, что аэропорт Йошкар-Олы вновь начнет отправлять и принимать самолеты с июля 2019 года. По оценкам Росавиации, реконструкция аэропортового комплекса города потребует 2,6 млрд рублей.

<https://tass.ru/ekonomika/6516207>

ТАСС; 2019.06.06; АВТОДОРОГУ МАЙКОП - ТУАПСЕ ДО 2028 ГОДА ПЕРЕДАДУТ В ФЕДЕРАЛЬНОЕ ПОДЧИНЕНИЕ

Автомобильную дорогу Майкоп-Туапсе, находящуюся сейчас в региональном подчинении, в течение девяти лет должны передать в федеральное подчинение. Об этом сообщили ТАСС в пресс-службе главы Адыгеи по итогам его встречи с руководителем Росавтодора **Андреем Костюком**.

"Предполагается, что до 2028 года региональная автотрасса Майкоп-Туапсе протяженностью 137,8 км перейдет в федеральное подчинение", - сказал собеседник агентства. По его словам, власти региона совместно с Росавтодором запланировали провести большой объем работ по развитию автотрасс республики. При этом серьезное внимание уделяют ремонту дорог города Майкопа и трасс республиканского и местного значения.

"Поставлена цель до 2024 года увеличить долю автомобильных дорог регионального значения, снизить загруженность трасс, уменьшить количество мест концентрации ДТП", - пояснили в пресс-службе. Всего на реализацию в республике нацпроекта "Безопасные и

качественные автомобильные дороги" до 2024 года планируется направить более 3,3 млрд. рублей.

"Все федеральные средства, выделяемые по госпрограммам поддержки регионального дорожного хозяйства, были освоены республикой в прошлом году в полном объеме", - привели в пресс-службе слова главы региона Мурата Кумпилова. Он заверил, что в текущем году местные власти постараются добиться таких же показателей, в том числе по исполнению профильного нацпроекта.

Среди прочих вопросов, стороны рассмотрели ход реализации проекта трассы в обход города Майкопа и моста через реку Белая. На эти цели из госбюджета на 2019 год выделено 300 млн. рублей. Кроме того, была обсуждена реализация в Адыгее комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры. "В частности, до 2024 года в республике завершат транспортную развязку на 103-м километре и реконструируют подъезд к Майкопу на участке федеральной трассы Р-217 "Кавказ" автодороги М-4 "Дон", - заметили в пресс-службе.

<https://tass.ru/v-strane/6519881>

ИНТЕРФАКС; 2019.06.06; РОСАТОМ ОСЕНЬЮ ПЛАНИРУЕТ ВНЕСТИ В ПРАВИТЕЛЬСТВО ПЛАН РАЗВИТИЯ ИНФРАСТРУКТУРЫ СЕВМОРПУТИ

Госкорпорация "Росатом" планирует осенью текущего года внести в правительство России план развития инфраструктуры Северного морского пути (СМП), сообщил генеральный директор госкорпорации Алексей Лихачев.

"Мы должны осенью внести в правительство план развития инфраструктуры Северного морского пути", - сказал Лихачев в четверг на учредительном заседании международной общественной структуры по развитию Севморпути.

СМП - морской коридор между Европейской частью России и Дальним Востоком, кратчайший путь из Северной Европы и Сибири в Азию. В связи с началом освоения арктических месторождений, развитием транзитного судоходства значение СМП значительно возросло. По оценке Минэнерго, транспортировка углеводородов по всему СМП к 2024 году вырастет с текущих 18 млн тонн до 66 млн тонн.

При этом ФГУП "Атомфлот" не исключает роста грузопотока по Северному морскому пути до объема свыше 80 млн тонн к 2024 году.

По словам замглавы Минтранса - руководителя Федерального агентства морского и речного транспорта **Юрия Цветкова**, для обеспечения 80 млн тонн грузопотока по СМП необходимо порядка 150 судов,

"Для полной реализации (федеральной программы "Северный морской путь" - ИФ) ледокольный флот, атомный флот, вспомогательный флот оценивается где-то порядка 150 судов, из них 50 судов - это действующие, которые будут зафрахтованы с рынка, а еще около 100 судов необходимо построить дополнительно", - сообщил **Цветков**.

ИНТЕРФАКС; 2019.06.06; МИНТРАНС И MAERSK ДОГОВОРИЛИСЬ ЗАПУСТИТЬ В РФ БЛОКЧЕЙН-ПЛАТФОРМУ TRADELENS ДЛЯ КОНТЕЙНЕРНЫХ ПЕРЕВОЗОК

Министерство транспорта РФ и датская A.P. Moller-Maersk договорились запустить в России блокчейн-платформу Tradelens для контейнерных перевозок.

Соответствующий меморандум о взаимопонимании подписали замглавы Минтранса - руководитель Федерального агентства морского и речного транспорта (Росморречфлот) **Юрий Цветков** и глава A.P. Moeller-Maersk A/S Сорен Скоу.

Внедрение платформы для международных морских перевозок пройдет в режиме пилотного проекта на базе Большого порта Санкт-Петербург. Tradelens разработала и внедряет партнерская компания IBM и A.P. Moller-Maersk. Внедрение платформы позволит участникам внешнеэкономической деятельности получать более детальную информацию о грузе и его состоянии.

"Блокчейн-платформа Tradelens состоит из нескольких функций, одна из которых - электронный документооборот. В контейнерной отрасли используются коносаменты. Это настоящий бумажный контракт, подписанный сторонами, который регулирует

взаимоотношения перевозчика (контейнерной линии - ИФ) и грузоотправителя. Кроме того, коносамент является так называемой накладной, по которой можно получить груз. При этом груз по коносаменту может продаваться и покупаться несколько раз в процессе перевозки. Технология блокчейн позволяет оцифровать этот документ с гарантией, что в базе используется только одна оригинальная версия коносамента", - сообщил журналистам CEO Maersk после подписания.

"Другой целью Tradelends является обеспечение прозрачности процесса перевозки. Мы уже достаточно хорошо можем отслеживать путь перемещения товара в контейнере, но с помощью блокчейна его можно будет отследить более точно", - добавил Скоу.

В то же время, по его словам, сейчас отсутствует документальное отслеживание коносаментов, таможенных документов и других счетов. "Tradelens позволит также объединить информацию и документооборот всех участников контейнерной перевозки, которые занимаются как непосредственной доставкой грузов (автоперевозчики, экспедиторы, контейнерные терминалы и линии), так и тех, кто участвует только в процессе документооборота - таможня, банки, страховые компании", - отметил глава Maersk.

"В настоящее время таможня в Санкт-Петербурге получает от перевозчика документ, в котором описано количество контейнеров на судне и их содержание. С помощью блокчейн-платформы появится более точная информация, кто загружал груз в контейнер, какая компания его перевозила, из какого порта он следовал в РФ и так далее", - пояснил Скоу.

Меморандум о взаимопонимании дает нам право контактировать с российскими банками и подключать их к этой платформе, отметил он. "В идеальных условиях все банки, которые участвуют в национальной торговле, могут участвовать в нашей платформе", - сказал Скоу, отвечая на вопрос, с кем из российских банков идут переговоры.

CEO Maersk не стал раскрывать объем инвестиции в блокчейн, отметив, что компания инвестировала "значительные суммы" в создание продукта. По словам Скоу, большое количество сторон будут предоставлять данные для Tradelens, при этом платформа работает по модели платной подписки.

Maersk - судоходное подразделение датской A.P. Moeller-Maersk A/S, мирового лидера в контейнерных перевозках и в управлении портами. Группе принадлежит более 70 контейнерных терминалов по всему миру. Также она владеет рядом крупнейших в мире судов-контейнеровозов, а в целом ее флот насчитывает около 786 судов.

ИНТЕРФАКС; 2019.06.06; РЕШЕНИЕ ПО ВСМ В СТОРОНУ ПЕТЕРБУРГА ИЛИ КАЗАНИ БУДЕТ ПРИНЯТО В ЭТО ГОДУ, БУДЕТ ВЫБРАН ОДИН ВАРИАНТ - БЕЛОУСОВ

- Власти РФ в этом году определятся, в каком направлении строить высокоскоростную магистраль из Москвы - до Санкт-Петербурга или до Казани, но одновременно реализация обоих вариантов слишком дорога, заявил журналистам помощник президента РФ Андрей Белоусов.

"Я думаю, что в этом году будет принято решение. Проект Москва - Казань или Москва - Нижний Новгород, достаточно хорошо проработанный проект РЖД, но сомнительный с точки зрения экономической эффективности из-за пассажиропотока. Или проект Москва - Санкт-Петербург, который не вызывает сомнения с точки зрения пассажиропотока и эффективности, но он не проработан пока", - сказал он.

"Один из этих проектов, я уверен, будет реализован. Нам нужен этот проект просто хотя бы для того, чтобы отработать технологию высокоскоростного движения. Я думаю, что до 2024 года. Не знаю, успеем ли мы закончить, но я думаю, что начнем, деньги на это заложены", - добавил Белоусов.

"Я думаю, что будет или-или (выбран один проект - ИФ). Потому что они оба дорогостоящие, и на два просто не хватит средств", - отметил он.

На ту же тему:

<https://tass.ru/ekonomika/6516559>

ИНТЕРФАКС; 2019.06.06; РЖД И GLOBAL PORTS БУДУТ РАЗВИВАТЬ КОНТЕЙНЕРНЫЙ ТРАНЗИТ ПО ТРАНССИБУ МЕЖДУ БАЛТИЙСКИМИ И ДАЛЬНЕВОСТОЧНЫМИ ПОРТАМИ

ОАО "Российские железные дороги" (РЖД) и группа Global Ports договорились развивать транзитные контейнерные перевозки по Транссибирской магистрали между российскими портами на северо-западе и Дальнем Востоке.

Соглашение о долгосрочном сотрудничестве в области разработки транспортно-логистических решений стороны подписали в ходе ПМЭФ-2019 в четверг.

Стороны также договорились об использовании современных и инновационных логистических технологий, способствующих росту контейнерных перевозок по ж/д с перевалкой в портах и сухих портах, а также оптимизации деятельности припортовых станций с целью увеличения их пропускных способностей.

Отдельный пункт соглашения включает создание условий для электронного обмена данными, внедрению технологий "электронной перевозки" и "смарт-контракта". Кроме того, стороны планируют наладить обмен статистической и аналитической информацией, совместно участвовать в разработке перспективных планов развития.

Global Ports - крупнейший оператор контейнерных терминалов в РФ. Осуществляет управление пятью контейнерными терминалами в России ("Петролеспорт", "Первый контейнерный терминал", "Усть-Лужский контейнерный терминал" и "Моби Дик" на Балтике, "Восточная стивидорная компания" на Дальнем Востоке) и двумя контейнерными терминалами в Финляндии (терминалы "Мулти-Линк" в Хельсинки и Котке). Global Ports также владеет внутренним терминалом "Логистический парк "Янино" под Санкт-Петербургом. Основными акционерами являются группа "Дело" Сергея Шишкарева и APM Terminals B.V. (по 30,75%). Free float составляет 20,5%, GDR торгуются на Лондонской фондовой бирже.

ИНТЕРФАКС; 2019.06.06; ВТБ ВЕДЕТ ПЕРЕГОВОРЫ ПО ПОКУПКЕ ДОЛИ В ЗЕРНОВОМ ТЕРМИНАЛЕ В ТАМАНИ - СОЛОВЬЕВ

ВТБ ведет переговоры по покупке доли в зерновом терминале в Тамани, сообщил журналистам первый заместитель президента - председателя правления банка Юрий Соловьев.

"По поводу Тамани - да, нам действительно интересен актив. Мы переговоры ведем, завершатся ли они успешно, пока прокомментировать не могу", - сказал Соловьев.

В 2012 году украинская аграрная группа "Кернел" и швейцарский сырьевой трейдер Glencore приобрели 100% в глубоководном зерновом терминале в порту Тамань у группы ЕФКО. Стоимость сделки составила \$265 млн.

В конце мая "Кернел", которой сейчас принадлежит 50% в терминале, сообщила, что рассматривает возможность продажи своей доли, если сочтет цену приемлемой.

ВТБ за последнее время приобрел сразу несколько активов в сфере зернового бизнеса.

Банк владеет пакетом "Объединенной зерновой компании" (ОЗК) в размере 50% минус одна акция (50% плюс одна акция принадлежат государству). Кроме того, ВТБ принадлежит 33,2% "Новороссийского комбината хлебопродуктов", владельца одного из крупнейших зерновых терминалов РФ, и 100% "Новороссийского зернового терминала" (недавно куплен у НМТП).

На этой неделе ВТБ сообщил, что подписал с владельцами железнодорожного оператора РТК ("Рустранском") обязывающие документы о приобретении группой 50% +1 акция компании. "Рустранском" специализируется на перевозке зерна.

ИНТЕРФАКС; 2019.06.06; ТЛЦ В РАЙОНЕ ПОРТА БРОНКА МОГУТ ВКЛЮЧИТЬ В МАГИСТРАЛЬНЫЙ ПЛАН РАЗВИТИЯ ИНФРАСТРУКТУРЫ

Вице-премьер РФ Максим Акимов поручил ведомствам представить предложения о включении проекта создания транспортно-логистического центра (ТЛЦ) в районе порта Бронка в комплексный план развития инфраструктуры, говорится в сообщении на сайте правительства по итогам совещания по вопросам развития

транспортной инфраструктуры Санкт-Петербурга и Ленинградской области, которое провел вице-премьер.

Минтранс совместно с Аналитическим центром при правительстве РФ (АНЦ), ОАО "РЖД", правительством Санкт-Петербурга и правительством Ленинградской области поручено в августе представить предложения по возможности включения проекта создания ТЛЦ "Бронка" в **комплексный план модернизации и расширения магистральной транспортной инфраструктуры на период до 2024 года**.

Акимов также обратил внимание ведомств на необходимость предварительных мероприятий по формированию ТЛЦ "Бронка", обеспечению ТЛЦ подходной авто и ж/д инфраструктурой, а также дополнительной оценки возможности цифровизации деятельности транспортно-логистических центров в целом на территории РФ.

Также вице-премьер поручил **Минтранс**, Минкомсвязи, Минэкономразвития, Минфину и Минстрою совместно с ОАО "РЖД" и АНЦ к октябрю проработать возможность создания единой информационной платформы, объединяющей градостроительные документы территориального планирования, госпрограммы, планы развития объектов транспортной инфраструктуры, "дорожные карты", ведомственные программы, инвестпрограммы РЖД и аналогичные документы с открытым доступом к информации, на базе Федеральной государственной информационной системы территориального планирования (ФГИС ТП). По итогам совещания ОАО "РЖД" рекомендовано продолжить работу по формированию концепции развития ж/д инфраструктуры Санкт-Петербурга и Ленинградской области, обратив особое внимание на необходимость увязки прогноза и качественных характеристик инфраструктуры (пропускных и провозных способностей) не только с учетом проектов ФГУП "Росморпорт" (подведомственное Росморречфлоту), но и с прогнозируемыми проектами развития морской инфраструктуры и изменениями транспортных потоков.

В четверг ОАО "Российские железные дороги" (РЖД), администрация Санкт-Петербурга и ООО "ТЛЦ "Бронка" договорились совместно развивать транспортно-логистическую инфраструктуру в Санкт-Петербурге.

Стороны заключили соответствующее соглашение о взаимодействии в рамках Петербургского международного экономического форума (**ПМЭФ-2019**).

В рамках соглашения ООО "ТЛЦ "Бронка" будет разрабатывать инвестиционные предложения по строительству объектов промышленно-логистического, общественно-делового и инженерно-транспортного назначения, осуществлять поиск и привлечение финансирования. В свою очередь ОАО "РЖД" и администрация Санкт-Петербурга готовы оказать необходимую информационную и консультационную поддержку по проектам.

Как сообщалось, ТЛЦ планируется разместить в районе порта Бронка и одноименной ж/д станции Октябрьской железной дороги (филиал ОАО "РЖД"). В зоне ТЛЦ есть дополнительная возможность разместить промышленные предприятия, а его территория будет способна принимать грузовые поезда в составе больше 70 вагонов.

Инвестором и оператором многофункционального морского перегрузочного комплекса "Бронка" (ММПК, Санкт-Петербург) является ООО "Феникс", ранее подконтрольное предпринимателю Дмитрию Михальченко. До 2022 года компания планирует реализовать проект южного железнодорожного парка для переориентации навалочных грузов в Россию из прибалтийских портов. Дополнительные портовые мощности обеспечат перевалку до 8 млн тонн ежегодно.

ММПК "Бронка" находится на южном побережье Финского залива в границах территории Большого порта Санкт-Петербург, в районе примыкания дамбы с кольцевой автодорогой к территории города Ломоносов. Порт Бронка будет включать в себя три специализированных комплекса: контейнерный терминал, терминал накатных грузов, логистический центр.

ИНТЕРФАКС; 2019.06.06; "ФОСАГРО" РАССМАТРИВАЕТ ПЕРЕВАЛКУ УДОБРЕНИЙ ЧЕРЕЗ НОВЫЙ ТЕРМИНАЛ "ИНФОТЕК БАЛТИКА" В МУРМАНСКЕ

"ФосАгро" (МОЕХ: PHOR) и "Инфотек Балтика" в рамках ПМЭФ подписали меморандум о сотрудничестве при реализации проекта строительства морского специализированного терминала по перевалке минеральных удобрений и апатитового концентрата в морском порту Мурманск.

Как сообщила "ФосАгро", целью меморандума является заключение в будущем долгосрочного договора перевалки грузов на терминале, строящемся компанией "Инфотек Балтика" на незамерзающем западном побережье Кольского залива в районе реки Лавна. Планируемая дата начала эксплуатации - март 2023 года.

Как отметил глава "ФосАгро" Андрей Гурьев (его слова приводятся в сообщении), в соответствии со стратегией развития до 2025 года компания планирует нарастить производство и в связи с этим внимательно следит за проектами, предполагающими строительство специализированных терминалов по перевалке минеральных удобрений.

"Проект компании "Инфотек Балтика", реализуемый в устье реки Лавна, на наш взгляд, является одним из наиболее перспективных, - отметил он. - Способность строящегося терминала принимать крупные суда класса Panamax повысит экономическую эффективность морской транспортировки грузов через северные территории, а близость терминала к производственным мощностям компании оптимизирует железнодорожную логистику перевалки".

Директор АО "Инфотек Балтика" Александр Мюллер добавил, что проектирование и строительство специализированного терминала по перевалке минеральных удобрений в порту Мурманск направлено на возможное обеспечение экспортной перевалки продукции "ФосАгро". Новые портовые мощности позволят переваливать объем в примерно 3,5 млн. тонн удобрений в год.

ИНТЕРФАКС; 2019.06.06; ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКИЙ ЦЕНТР СТОИМОСТЬЮ 5 МЛРД РУБ. ПЛАНИРУЕТСЯ ПОСТРОИТЬ ПОД НОВОСИБИРСКОМ

ООО "Новосибирский транспортный терминал" (НТТ) рассчитывает в 2021 году ввести в эксплуатацию первую очередь транспортно-логистического центра (ТЛЦ) на территории Промышленно-логистического парка Новосибирской области, сообщило Агентство инвестиционного развития (АИР) Новосибирской области в четверг.

"Первую очередь проекта мы планируем ввести в эксплуатацию в 2021 году, в полном объеме ТЛЦ начнет работу в 2023 году. Ориентировочный объем инвестиций в проект - порядка 5 млрд рублей", - приводит АИР слова генерального директора НТТ Игоря Низовских.

НТТ выступит и инвестором строительства, и оператором ТЛЦ.

Реализация проекта будет осуществляться поэтапно: сначала будут строиться контейнерные площадки и таможенный терминал, затем складские площади.

Перерабатывающая способность ТЛЦ "Новосибирск" составит 300 тыс. контейнеров в год. Он будет включать терминальную, складскую и таможенную инфраструктуру. Ядром ТЛЦ станет контейнерный терминал с развитой железнодорожной инфраструктурой, способной обеспечивать одновременное обслуживание нескольких полносоставных контейнерных поездов.

По данным информационно-аналитической системы "СПАРК-Интерфакс", ООО "НТТ" зарегистрировано 29 апреля 2019 года, уставный капитал общества составляет 1 млн рублей. Совладельцы компании - московское ООО "Фининвест" (99%) и Юлия Озерова (1%). Конечным бенефициаром является бизнесмен Александр Кахидзе, которому принадлежит 90% в уставном капитале "Фининвеста".

Соглашение о развитии транспортно-логистической инфраструктуры региона, предусматривающее строительство ТЛЦ, подписали в четверг в рамках Петербургского международного экономического форума губернатор Новосибирской области Андрей

Травников, генеральный директор - председатель правления ОАО "РЖД" Олег Белозёров и Игорь Низовских.

ИНТЕРФАКС; 2019.06.06; ГРУППА ВТБ КУПИЛА 26% КОМПАНИИ-КОНЦЕССИОНЕРА ПО СТРОИТЕЛЬСТВУ МОСТА ЧЕРЕЗ РЕКУ ПУР НА ЯМАЛЕ

Группа ВТБ (МОЕХ: VTBR) приобрела 26% долей ООО "Региональная инфраструктурная компания" (РИК, структура "Мостострой-11"), которое является концессионером по строительству и эксплуатации моста через реку Пур в Ямало-Ненецком автономном округе (ЯНАО), сообщает пресс-служба ВТБ в УрФО и Пермском крае.

Соглашение подписано в рамках Петербургского международного экономического форума (ПМЭФ-2019).

"Уверен, что успешный опыт группы ВТБ в сфере концессий окажет положительное влияние на развитие проекта", - отметил старший вице-президент ВТБ Юрий Молчанов, слова которого приводятся в сообщении.

Согласно данным аналитической системы "СПАРК-Интерфакс", 74% ООО "РИК" принадлежат АО "Мостострой-11" (МОЕХ: MSTS) (Сургут, ХМАО), 26% - ООО "Мостдорстрой" (Ишим, Тюменская область). "Мостдорстроем" владеет его гендиректор Николай Фридрих.

Как сообщалось, в декабре прошлого года ЯНАО и РИК подписали концессионное соглашение сроком на 15 лет о строительстве моста через реку Пур. Продолжительность строительства была обозначена в 32 месяца.

Проект предусматривает строительство автомобильной дороги Коротчаево - Уренгой протяженностью 2,46 км, в том числе моста через реку Пур длиной 1,02 км, и последующую эксплуатацию до 2034 года. 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.

Газпромбанк (МОЕХ: GZPR) и РИК в феврале 2019 года подписали кредитное соглашение о финансировании проекта строительства участка автодороги Коротчаево - поселок Уренгой, в том числе моста через реку Пур. Общая объем финансирования составит 9,6 млрд рублей, из них Газпромбанк предоставит 6 млрд рублей.

ИНТЕРФАКС; 2019.06.06; FESCO И УРАЛХИМ ИЗУЧАТ ПЕРСПЕКТИВЫ СОТРУДНИЧЕСТВА В ОБЛАСТИ ПЕРЕВОЗКИ МИНУДОБРЕНИЙ

Транспортная группа FESCO (головная компания - ПАО "Дальневосточное морское пароходство" (МОЕХ: FESH) (ДВМП) и АО "ОХК "УралХим" изучат возможности сотрудничества в области перевозки минеральных удобрений ж/д и морскими регулярными линиями.

Стороны подписали соглашение о намерениях в рамках ПМЭФ-2019 в четверг.

Согласно сообщению FESCO, соглашение направлено на взаимовыгодное сотрудничество при импортно-экспортных перевозках минеральных удобрений и продуктов промышленной химии, а также на повышение уровня контейнеризации готовой продукции на предприятиях "УралХима".

Как пояснил президент FESCO Александр Исурин, речь в основном идет о перевозке удобрений. "Потому что "УралХим" производит не только удобрения, производит фторопласт, закупает полиамид. Там есть разные виды грузов, которые они транспортируют", - сказал он журналистам в кулуарах ПМЭФ.

По его словам, схема перевозки грузов будет мультимодальная, возить будет "транспортная группа FESCO, потому что вагоны "Трансгаранта", какие-то вагоны - привлеченные, управляем несколькими видами транспорта, переваливаем через ВМТП на (суда), принадлежащие ДВМП", - уточнил он.

"Но начальный этап - он на проработке - это новый маршрут поставки грузов. Они должны проработать, понять, насколько он выгодный. Здесь же не только транспортная логистика, а еще торговые взаимоотношения, в которых мы не участвуем. То есть так была поставка до границы, сейчас - до конечного пункта. Мы предложим лучшее, что есть, они посмотрят, как это ложится в их торговые взаимоотношения с партнерами", - сказал президент FESCO.

"Это в первую очередь контейнеризированный груз", - добавил он. "Есть технология перевозки удобрений хопперами до ближайшего перевалочного пункта, потому что не на всех шахтах есть технология закладки в контейнеры. Они ("Уралхим-Транс" - ИФ) тогда погрузят в свой хоппер, перевезут до какого-то места, где можно перегрузить в контейнер и ехать дальше контейнером", - уточнил топ-менеджер.

FESCO - один из крупнейших в России собственников и операторов портовой инфраструктуры с интегрированным железнодорожным и логистическим бизнесом, преимущественно сфокусированным на интермодальных перевозках контейнерных грузов. Группе принадлежат ПАО "Владивостокский морской торговый порт (ВМТП)", железнодорожный оператор "Трансгарант", 75% минус 1 акция акций оператора фитинговых платформ "Русская тройка". В управлении FESCO находится порядка 40 тыс. контейнеров. Флот группы включает 22 транспортных судна. Зиявудин Магомедов владеет 32,5% акций головной компании холдинга FESCO - ПАО "Дальневосточное морское пароходство", 23,8% - у GHP Group, 17,4% - у TPG.

"УралХим" - один из крупнейших в России производителей удобрений, контролируется Дмитрием Мазепиным. В состав холдинга входят заводы в Воскресенке (Московская область), Кирово-Чепецке (Кировская область), два предприятия в Пермском крае. Также компании принадлежит 19,99% акций "Уралкалия" (МОЕХ: URKA) и 9,9% акций "Тольяттиазота" (МОЕХ: TLAZ).

ИНТЕРФАКС; 2019.06.06; "ГАЗПРОМНЕФТЬ МАРИН БУНКЕР" И РОСМОРПОРТ СТАНУТ ПАРТНЕРАМИ В БУНКЕРОВКЕ СПГ

Оператор бункерного бизнеса "Газпром нефти" (МОЕХ: SIBN) - "Газпромнефть Марин Бункер" - и ФГУП "Росморпорт" заключили соглашение о взаимодействии при организации бункеровок сжиженным природным газом (СПГ) на железнодорожной паромной переправе Усть-Луга-Балтийск, говорится в сообщении НК.

В соответствии с соглашением, стороны будут вести сотрудничество в области развития транспортной инфраструктуры Северо-Западного региона России и рынка СПГ-бункеровок. "Сжиженный природный газ имеет значительный потенциал в качестве судового топлива благодаря своим экологическим характеристикам и экономической эффективности использования. В ближайшие годы топливо СПГ, отвечающее экологическим требованиям Международной конвенции MARPOL как по содержанию серы, так и по концентрации соединений азота, будет играть ключевую роль на рынке судовых топлив" - отмечает компания.

Для развития транспортной линии Усть-Луга-Балтийск "Росморпорт" реализует проект строительства двух 200-метровых паромов ледового класса Arc4 с закрытой грузовой палубой для железнодорожных вагонов, а также открытой верхней палубой для автомобилей и автотрейлеров. В качестве судового топлива для паромов будет использоваться сжиженный природный газ. "Газпромнефть Марин Бункер" разрабатывает проект строительства первого в России СПГ-бункеровщика для организации поставок судового газомоторного топлива по технологии "борт-в-борт". Синхронизация этих программ позволит в среднесрочной перспективе обеспечить возможность проведения СПГ-бункеровок в портах Балтийского моря.

MARPOL (MARPOL) - Международная конвенция по предупреждению загрязнения акваторий судами. В начале 2015 года вступили в силу дополнения к основной конвенции, в которых регламентировано количество серы в судовом топливе, используемом на судах, маршруты которых проходят в зонах SECA (зоны судоходства, куда входят Балтийское море, Северное море и пролив Ла-Манш, где суда должны переключаться на топливо с низким содержанием серы). С 1 января 2020 года требования конвенции MARPOL по

запрету использования топлива с содержанием серы более 0,5% будет распространено по всей территории международного судоходства.

ИНТЕРФАКС; 2019.06.06; MAERSK ИЗУЧИТ ПРЕДЛОЖЕНИЯ РОССИЙСКИХ ПОСТАВЩИКОВ НИЗКОСЕРНИСТОГО ТОПЛИВА ДЛЯ БУНКЕРОВКИ СВОИХ СУДОВ

Датская Maersk, мировой лидер в сфере контейнерных перевозок, изучит предложения российских поставщиков низкосернистого топлива для бункеровки своих судов.

"Будем изучать предложения российских поставщиков, которые смогут поставлять топливо с пониженным содержанием серы. Сейчас 10% всего топлива, которое мы используем, закупается на российских НПЗ", - сообщил журналистам глава A.P. Moeller-Maersk A/S Сорен Скоу.

"Да, мы уже бункеруемся в портах РФ, по мере доступности экологического нового топлива будем бункероваться им в России", - добавил он, отметив, что "качество топлива российских поставщиков довольно высокое".

С 2020 года вступают в силу новые международные правила, предусматривающие запрет на использование морскими судами топлива с высоким содержанием серы. В рамках норматива Международной морской организация (ИМО) содержания серы в судовом топливе должно быть не выше 0,5%.

Maersk после введения требований ИМО-2020 планирует перевести свои суда на использование низкосернистого топлива, некоторые контейнеровозы будут также оборудованы специальными скрубберами.

Говоря о целесообразности установки на судах скрубберов, Скоу отметил, что "целесообразнее очищать топливо на НПЗ в больших объемах, а не очищать выхлопы на каждом отдельном судне".

По его мнению, работа скруббера по сути - это индустриализация процесса загрязнения окружающей среды. "Сейчас мы используем топливо с высоким содержанием серы, выхлопные газы от его сжигания поступают в атмосферу и в виде осадков кислотных дождей попадают на землю. Скруббер просто забирает серу из выброса и спускает ее в воду", - сказал Скоу. Установка скрубберов экономически выгодна только на больших судах, считает он.

При этом компания пока не планирует строить суда, работающие на сжиженном природном газе (СПГ), сказал Скоу.

Maersk - судоходное подразделение датской A.P. Moeller-Maersk A/S, мирового лидера в контейнерных перевозках и управлении портами. Группе принадлежит более 70 контейнерных терминалов по всему миру. Также она владеет рядом крупнейших в мире контейнеровозов, а в целом ее флот насчитывает 786 судов.

ПРАЙМ; 2019.06.06; РЕГИОНЫ-НАРУШИТЕЛИ СРОКОВ ПО НАЦПРОЕКТУ БКАД ОБЕЩАЛИ ВЕРНУТЬСЯ В ГРАФИК К 1 ИЮЛЯ

Губернаторы регионов, нарушивших сроки по контрактации работ в рамках нацпроекта "Безопасные и качественные автодороги" (БКАД), гарантировали возвращение в график к 1 июля, рассказал журналистам на ПМЭФ представитель вице-преьера Максима Акимова.

"Губернаторы регионов, нарушивших сроки по нацпроекту "Безопасные и качественные автомобильные дороги", гарантировали возвращение в график к 1 июля. Такие обязательства взяли на себя участники Ассоциации инновационных регионов России во время рабочей встречи с вице-премьером Максимом Акимовым в рамках ПМЭФ 2019", - сказал представитель Акимова.

По его словам, вице-премьер в среду провел заседание проектного комитета нацпроекта, где вынужден был констатировать неудовлетворительный результат ряда регионов по контрактной работе (она должна была завершиться к 31 мая) и призвал в срочном порядке исправить ситуацию.

В среду на совещании по проекту Акимов заявил, что Крым заключил контракты только по 5% объектов, которые должны быть реализованы в рамках нацпроекта БКАД в 2019

году. **Первый замминистра транспорта РФ Иннокентий Алафинов** назвал еще ряд регионов, нарушающих сроки, - Чукотский автономный округ, Тверскую область, Мордовию, Еврейскую автономную область.

Участники встречи объяснили **Акимову** сложности, с которыми столкнулись в рамках первого этапа национального проекта, и пообещали, что в течение июня все вопросы будут сняты, - к 1 июля реализация нацпроекта в отстающих регионах должна вернуться в общероссийский график, сообщил представитель вице-преьера.

"Вице-премьер обсудил с губернаторами-участниками Ассоциации инновационных регионов России ряд предложений по совершенствованию механизмов реализации национальных проектов. В частности, регионы-передовики предложили продумать возможность заключения долгосрочных контрактов по укрупненным объектам в рамках БКАД - с тем, чтобы уже сейчас можно было "расторговать" контракты на 2020-2021 годы", - сказал он. Также, по словам представителя **Акимова**, губернаторы предложили рассмотреть возможность включить в нацпроект отдельное направление - ремонт и реконструкцию малых мостов и других инженерных сооружений на автодорогах.

Петербургский международный экономический форум в 2019 году проходит 6-8 июня. МИА "Россия сегодня" выступает информационным партнером ПМЭФ.

ПРАЙМ; 2019.06.06; ГЛАВА ЕАО ОБЪЯСНИЛ ЗАДЕРЖКУ ОСВОЕНИЯ ДЕНЕГ ПО НАЦПРОЕКТУ БКАД СМЕНОЙ МЭРА БИРОБИДЖАНА

Губернатор Еврейской автономной области Александр Левинталь объяснил задержку в освоении выделенных средств в рамках нацпроекта "**Безопасные и качественные автомобильные дороги**" (БКАД) сменой мэра столицы области Биробиджана.

В среду вице-премьер **Максим Акимов** провел совещание по реализации нацпроекта "Безопасные и качественные автомобильные дороги" (БКАД) в 2019 году. На совещании вице-премьер уделял особое внимание регионам, которые еще не заключили требуемый объем контрактов на реализацию объектов в рамках нацпроекта в 2019 году. Среди них была и Еврейская автономная область.

"У нас вопрос возник так, что те дороги, которые заранее проектировались в рамках (нацпроекта), нам выделили по 150 миллионов в течение шести лет на город Биробиджан по доведению до 85% в соответствие с нормативом. Эти деньги были выделены. В апреле у нас произошла смена мэра, один мэр занимался, пришел другой мэр, он несколько переосмыслил внутреннюю технологию подготовки документов по отдельным дорогам. Внесли коррективы, но они потребовали изменения документации. В этой части некоторые задержки", - сказал Левинталь в интервью РИА Новости в рамках ПМЭФ.

Он уточнил, что задержки могут составить до 1,5 месяцев. "Но мы задачу однозначно выполним. Деньги все освоим, но то, что мы на старте задержались с городским проектом, тут субъективный фактор сыграл роль", - отметил губернатор.

Ранее сообщалось, что экс-мэр Биробиджана Евгений Коростелев 28 февраля ушел в отставку по собственному желанию. В марте стало известно, что он подозревается в злоупотреблении полномочиями при освоении 44,7 миллиона рублей в рамках реализации госпрограммы "Развитие образования". Депутаты 5 апреля выбрали новым главой города руководителя администрации Облученского городского поселения Александра Головатого.

ТАСС; 2019.06.06; КОМПЛЕКС ПО ПЕРЕВАЛКЕ УГЛЯ ЗА 24 МЛРД РУБ. БУДЕТ ПОСТРОЕН В ПОРТУ ВЫСОЦК В ЛЕНОБЛАСТИ

ООО "Сухогрузный перевалочный комплекс Высоцк" ("СПК Высоцк") планирует инвестировать 24,3 млрд рублей в строительство комплекса по перевалке угля в порту Высоцк (Ленинградская область), сообщает пресс-служба регионального правительства.

Создание комплекса предусмотрено соглашением, которое губернатор Ленинградской области Александр Дрозденко и генеральный директор ООО "СПК Высоцк" Павел Тер-Осипов подписали в четверг в рамках Петербургского международного экономического форума (ПМЭФ-2019).

"Это проект, который востребован временем, поскольку сегодня в России есть существенный дефицит мощностей для перевалки угля при поставках на экспорт. Внушительная сумма инвестиций в 24,3 млрд рублей даст нашему региону не только новый порт, но также рабочие места и налоговые отчисления, а значит - дальнейшее развитие района", - сказал Дрозденко.

В состав комплекса войдут железнодорожный грузовой фронт, выносной причальный комплекс, склады хранения грузов и другие объекты производственной инфраструктуры, необходимые для приема, обработки, складирования и перевалки угля на морской транспорт.

Первый этап реализации предполагает запуск линии погрузки мощностью до 7 млн тонн в год к 2021 году. Строительство и запуск второй линии планируется осуществить до 2023 года с увеличением мощности грузооборота до 15 млн тонн в год. При реализации проекта планируется создание более 500 рабочих мест.

В январе пресс-служба правительства региона сообщала, что Ленобласть заинтересована в создании в порту Высоцк сухогрузного терминала по перевалке кокса, угля и окатыша. Проект терминала обсуждался в ходе встречи главы региона и президента НК "ЛУКОЙЛ" (МОЕХ: LKOH) Вагита Аликперова.

В настоящее время в порту Высоцк работают угольный стивидор "Порт Высоцкий" (согласно аналитической системе "СПАРК-Интерфакс", 100% уставного капитала принадлежат кипрской "Сибенко Холдинг Лимитед", проектная мощность - около 8 млн тонн в год) и нефтеналивной терминал компании "ЛУКОЙЛ" - ООО "РПК ЛУКОЙЛ-П", проектная мощность по перевалке нефтепродуктов составляет более 12 млн тонн в год.

По данным "СПАРК-Интерфакс", ООО "СПК Высоцк" зарегистрировано в мае 2018 года, уставный капитал компании составляет 50 млн рублей. Единственным владельцем ООО является Евгений Конев, которому также принадлежат ООО "Новая транспортная компания", ООО "Моршельф Заполярье" (оба ООО работают в сфере морского грузового транспорта) и ряд других активов.

РИА НОВОСТИ; 2019.06.06; В АДЫГЕЕ ПЛАНИРУЮТ УВЕЛИЧИТЬ ДОЛЮ РЕГИОНАЛЬНЫХ АВТОДОРОГ ДО 2024 ГОДА

Власти Адыгеи планируют до 2024 года увеличить долю автодорог регионального значения, снизить загруженность трасс и уменьшить количество мест концентрации аварий, сообщает пресс-служба республиканского правительства.

Глава Адыгеи Мурат Кумпилов и руководитель Росавтодора Андрей Костюк обсудили дальнейшее развитие транспортной инфраструктуры республики, говорится в сообщении. "Серьезное внимание... уделяется ремонту автодорог Майкопа, других трасс республиканского и местного значения. Поставлена цель до 2024 года увеличить долю автомобильных дорог регионального значения, снизить загруженность трасс, уменьшить количество мест концентрации ДТП", - сообщает пресс-служба со ссылкой на слова Кумпилова, сказанные в ходе переговоров с главой Росавтодора.

Отмечается, что всего на реализацию нацпроекта "Безопасные и качественные автомобильные дороги" до 2024 года планируется направить более 3,3 миллиарда рублей, информирует правительство.

<https://ria.ru/20190606/1555341128.html>

ИНТЕРФАКС; 2019.06.06; РЖД ЖДУТ ПЕРЕОРИЕНТАЦИИ ПЕРЕВОЗОК ПОСЛЕ ВВЕДЕНИЯ ОГРАНИЧЕНИЙ НА ЭКСПОРТ ИЗ РФ НА УКРАИНУ

ОАО "Российские железные дороги" ожидает диверсификации перевозок после введения с 1 июня ограничений на экспорт угля, бензина и дизтоплива из России на Украину.

"Мы рассчитываем, что будет какая-то переориентация. Речь не идет пока об ограничениях, либо снижении - ужесточилась процедура. Поэтому посмотрим, какие объемы в окончательном виде будут согласованы, и, уверен, что те, кто уголь добывают и обогащают, тоже рассчитывают на какую-то диверсификацию поставок. Не повезут на Украину - значит, найдут потребителей в других местах. Мы готовы будем этот уголь перевезти", - заявил журналистам замглавы РЖД Алексей Шило в кулуарах ПМЭФ-2019.

"Пока прошла, по сути, неделя, еще рано делать какие-то выводы. Мы видим заявки, когда они прошли уже согласование там. Сколько согласуют - нам пока сложно сказать", - добавил он.

ИНТЕРФАКС; 2019.06.06; РЖД ПРОДОЛЖАТ ВОЗИТЬ "ГРЯЗНУЮ" НЕФТЬ ИЗ "ДРУЖБЫ" ЕЩЕ НЕСКОЛЬКО МЕСЯЦЕВ

ОАО "Российские железные дороги" продолжит перевозки "грязной" нефти из трубопровода "Дружба" еще несколько месяцев, хотя в июне их объемы сократятся по сравнению с майскими.

"Мы тоже участвуем в работах по скорейшей очистке трубопровода, часть продукции мы в мае в количестве 80 тыс. тонн перевезли. Везем на Северо-Кавказскую (железную - ИФ) дорогу. Это стандартная технология - эта нефть не грузится сразу в танкеры, она идет в резервуар, потом смешивается с чистой нефтью", - заявил журналистам замглавы РЖД Алексей Шило в кулуарах ПМЭФ-2019.

"У нас есть план по перевозке уже в чуть меньших количествах на июнь, и есть понимание, что это будет продолжаться еще в течение нескольких месяцев", - добавил он, уточнив, что пока июньские заявки примерно на 30% меньше, чем в мае, хотя "эти заявки идут в режиме онлайн". "(В целом - ИФ) мы договаривались, что готовы вывозить до 100 тыс. тонн в месяц", - сказал топ-менеджер.

"Всю помощь, которую можно было бы оказать коллегам из "Транснефти" (МОЕХ: TRNF), мы полностью оказываем и готовы возить большие гораздо объемы, если будет у них такая потребность. Просто такой потребности пока у них нет", - заявил Шило.

"По "чистой" нефти у нас отмечается рост перевозок в мае, мы повезли (ее - ИФ) в Белоруссию, например. Но это не очень большие объемы, порядка 40 тыс. тонн. Отгрузка идет с наливных эстакад. В частности, это Уральский федеральный округ, Оренбург", - добавил топ-менеджер.

ИНТЕРФАКС; 2019.06.06; АВИАЦИОННАЯ АДМИНИСТРАЦИЯ КАЗАХСТАНА НАЧНЕТ РАБОТУ 1 АВГУСТА

АО "Авиационная администрация Казахстана", структура, которая будет заниматься техническим контролем и надзором в сфере авиации в республике, начнет работу 1 августа, сообщили "Интерфакс-Казахстан" в пресс-службе министерства индустрии и инфраструктурного развития.

В настоящее время ведется работа по перерегистрации и изменению уставных документов АО.

"Разработку долгосрочной стратегии развития администрации планируется провести совместно с привлеченными специалистами Британского агентства гражданской авиации (UKCAAi) в рамках оказания технического содействия по переходу на британскую модель регулирования отрасли гражданской авиации. В настоящее время прорабатывается вопрос по привлечению представителей UKCAAi для оказания технической помощи", - говорится в ответе министерства на запрос агентства.

АО "Авиационная администрация Казахстана" должно обеспечить устойчивое развитие отрасли гражданской авиации страны, безопасности полетов и авиационной безопасности, отметили в министерстве.

Администрация будет также отвечать за технический контроль и надзор за соблюдением требований, установленных законодательством Казахстана об использовании воздушного пространства и работе авиации.

"В рамках запуска работы администрации будут пересмотрены квалификационные требования к авиационным инспекторам совместно с британскими специалистами привлечены отечественные высококвалифицированные специалисты отрасли. В случае отсутствия квалифицированных казахстанских специалистов будут также привлекаться зарубежные", - говорится в документе.

Администрация будет находиться в ведении комитета гражданской авиации министерства индустрии и инфраструктурного развития. Головной офис ведомства будет находиться в Нур-Султане.

Как отметили в министерстве, бюджетные средства на создание администрации не выделялись, так как она создается путем реорганизации АО "Казахстанская транспортная лизинговая компания".

Президент Казахстана Касым-Жомарт Токаев в апреле подписал закон "О внесении изменений и дополнений в некоторые законодательные акты Республики Казахстан по вопросам транспорта". В сфере гражданской авиации законом вводится новое понятие "уполномоченная организация в сфере гражданской авиации", под которой подразумевается акционерное общество "Авиационная администрация Казахстана" со 100% государственным участием.

В авиационную администрацию передается часть функций комитета гражданской авиации, связанных с техническими аспектами разрешительных и контрольно-надзорных полномочий. При этом ключевые функции по определению государственной политики, по принятию подзаконных нормативных правовых актов, по наложению административных взысканий и по тарифному регулированию остаются за комитетом гражданской авиации.

ИНТЕРФАКС; 2019.06.06; АВИАПЕРЕВОЗЧИКИ МИРА УВЕЛИЧИЛИ ЧИСЛО СЛУЧАЕВ НЕПРАВИЛЬНОЙ ОБРАБОТКИ БАГАЖА В 2018 Г НА 8,9%

Авиакомпании мира ухудшили показатели доставки багажа пассажиров в прошлом году, увеличив число случаев неправильной обработки на 8,9% - до 24,8 млн, говорится в ежегодном отчете поставщика IT-услуг для авиационной отрасли SITA.

В то же время в отчете отмечается, что это число составляет менее 0,6% от общего количества перевезенного авиакомпаниями багажа в 2018 году в размере 4,3 млрд.

В прошлом году проблемы с багажом возникали для 5,69 багажного места на каждую тысячу пассажиров по сравнению с 5,57 в 2015 году (увеличение на 2,2%).

Рост пассажирооборота в 2018 году составил 6,6% и достиг 4,36 млрд человек по сравнению с 4,08 млрд в 2017 году.

Между тем с 2007 года доля неправильно обработанного багажа на каждую тысячу пассажиров сократилась на 47%, тогда как пассажирооборот вырос на 76%. Расходы, связанные с поиском багажа и его возвращением владельцам, снизились на 43% и составили \$2,4 млрд по сравнению с \$4,22 млрд в 2007 году.

В июне 2018 года вступила в силу резолюция Международной ассоциации воздушного транспорта (IATA), предписывающая отслеживать каждую зарегистрированную единицу багажа на всем протяжении пути. За прошедший год все больше авиакомпаний и аэропортов начали отслеживать и учитывать багаж в четырех основных точках: у стойки первичной регистрации, при погрузке на борт воздушного судна, при перегрузке на стыковочный рейс и при выдаче пассажиру по прибытии.

SITA отмечает, что инвестиции в передовые технологии уже оказали положительное влияние на ситуацию с багажом.

"Мы проанализировали данные примерно о 10 млн единиц багажа с помощью сервиса BagJourney и использовали технологии машинного обучения для проверки достоверности результатов. Отслеживание багажа на этапе погрузки позволяет авиакомпаниям сократить случаи неправильной обработки багажа как минимум на 38%. Если ранее они вообще не использовали функцию отслеживания, показатель сократился вплоть до 66%", - сказал глава подразделения SITA по разработке решений для отслеживания багажа Питер Драммонд.

Ошибки при перемещении багажа из одного самолета в другой или между авиакомпаниями, по данным на 2018 год, вновь стали основной причиной его задержки. На долю багажа, который нужно переносить при транзитном перелете, пришлось 46% от общего числа задержанного багажа, однако этот показатель слегка сократился по сравнению с 2017 годом, отмечается в отчете.

ИНТЕРФАКС; 2019.06.06; РЕЗУЛЬТАТЫ ОСМОТРА ОБЛОМКОВ УПАВШЕГО ЛАЙНЕРА КАЧИНЬСКОГО СВИДЕТЕЛЬСТВУЮТ ОБ ОШИБКЕ ЭКИПАЖА

Следователи СК совместно с польскими коллегами осмотрели фрагменты самолета Ту-154М польского президента Леха Качиньского, потерпевшего крушение под Смоленском

в 2010 году. Как сообщили ТАСС в пресс-службе СК РФ, материалы следствия свидетельствуют об ошибке экипажа.

"В Смоленске в местах хранения фрагментов польского самолета Ту-154М, потерпевшего крушение в апреле 2010 года, завершились совместные работы сотрудников Следственного комитета России и компетентных органов Польши, инициированные в очередной раз польскими коллегами, - сообщили в СК. - Все собранные материалы безоговорочно свидетельствуют об ошибочных действиях экипажа, который продолжил заход на посадку в условиях отсутствия видимости".

Как подчеркнули в ведомстве, "у российского следствия нет сомнений относительно обстоятельств авиакатастрофы".

В Следственном комитете уточнили, что делегация из семи человек вновь была допущена к осмотру агрегатов, подузлов и конструктивных элементов разбившегося самолета, хранящихся на аэродроме Смоленск-Северный. Представители Национальной прокуратуры Польши и военной жандармерии со следователями СК России и криминалистами ведомства еще раз осмотрели фрагменты лайнера, провели фото- и видеосъемки.

"Кроме того, по просьбе иностранных коллег в их присутствии проведены дополнительные допросы очевидцев авиакатастрофы", - сообщили в пресс-службе.

В СК также отметили, что польская сторона отметила конструктивность взаимодействия с российским следствием и удовлетворение оказываемым содействием, выразив желание продолжать сотрудничество.

Ранее в СК сообщали, что с 2010 года польские представители 12 раз приезжали в Россию для работы с вещественными доказательствами, последний визит состоялся осенью 2018 года. Интересующие специалистов обломки были многократно и досконально изучены как российскими, так и польскими экспертами.

ТАСС; 2019.06.06; WSJ: ЗАПРЕТ НА ПОЛЕТЫ BOEING 737 MAX ПОВЛИЯЛ НА РАЗВИТИЕ БИЗНЕСА АРЕНДЫ САМОЛЕТОВ

Запрет на использование самолетов Boeing 737 MAX после авиакатастроф в Индонезии и Эфиопии поспособствовал увеличению спроса на услуги компаний, предоставляющих в аренду авиалайнеры вместе с экипажем. Об этом сообщила в четверг газета The Wall Street Journal.

По ее информации, многие мировые авиакомпании столкнулись с неожиданной нехваткой самолетов в преддверии летнего сезона отпусков, когда традиционно резко увеличивается число рейсов. Так, по данным издания, в общей сложности компании, в авиапарке которых числятся Boeing 737 MAX, практически мгновенно недосчитались 370 лайнеров. Еще несколько десятков новых машин не были доставлены заказчикам за последние три месяца - в среднем Boeing поставлял около 50 самолетов ежемесячно. Ситуация осложнилась тем, что за новыми лайнерами в преддверии лета невозможно было обратиться и к прямому конкуренту Boeing - европейской авиастроительной корпорации Airbus, так как заказы на ее продукцию расписаны на долгое время вперед.

В связи с этим, по данным The Wall Street Journal, резко увеличился спрос на услуги авиакомпаний, которые предоставляют в аренду свои самолеты, снабжая их всем необходимым для полета, в том числе - летным экипажем и бортпроводниками, а также покрывают страховые расходы. В их числе газета упоминает португальскую EuroAtlantic Airways, латвийскую SmartLynx Airlines и литовскую Avion Express. По данным издания, в среднем указанные авиакомпании запрашивают у клиентов порядка \$300 тыс. в месяц за использование самолетов Boeing 737 или Airbus A320.

<https://tass.ru/ekonomika/6520514>

ВЕДОМОСТИ; ОЛЬГА АДАМЧУК; 2019.06.07; ПЕТЕРБУРГ ИЩЕТ ДЕНЬГИ НА ИНФРАСТРУКТУРНЫЕ ПРОЕКТЫ: ПРЕЗИДЕНТ СПЕШИТ НА ПОМОЩЬ; С ФИНАНСИРОВАНИЕМ СОЦИАЛЬНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ РОДНОМУ ГОРОДУ ПОМОГ ПРЕЗИДЕНТ РОССИИ, ТРАНСПОРТНУЮ ФИНАНСИРУЮТ ЗА СЧЕТ ГЧП

"Мы попали в сложное положение", - признавал временно исполняющий обязанности губернатора Александр Беглов на встрече с президентом Владимиром Путиным в апреле, благодаря президента за помощь. По поручению президента Санкт-Петербург получил из резервного фонда 10,6 млрд руб. на объекты социальной инфраструктуры. Беглов обещал, что за эти деньги город к 1 сентября получит 24 детских сада, четыре школы, 16 офисов врачей общей практики, включая поликлинику и женскую консультацию. В сентябре Беглову предстоят выборы на пост губернатора, тема строительства инфраструктуры в его выступлениях - одна из главных.

Жилья больше, чем школ

В Санкт-Петербурге ощущается нехватка медицинских объектов, говорит руководитель российской практики государственно-частного партнерства Dentons Владимир Килинкаров, городской комитет по здравоохранению подготовил перечень объектов, нуждающихся в строительстве и реконструкции в ближайшие годы с привлечением средств частных инвесторов, в нем более 10 объектов: от поликлиник до стационаров и перинатального центра. Представитель комитета не ответил на запрос "Ведомостей".

Для Санкт-Петербурга нехватка социальной инфраструктуры - настоящая проблема: "жилищная застройка опережает социальную", описывал Беглов ситуацию президенту. К 2024 г. застройщики могут построить до 24 млн кв. м жилья, говорил врио губернатора в конце прошлого года, и, чтобы обеспечить их только социальной инфраструктурой, не говоря уже про транспортную, городу необходимо найти 201 млрд руб. По существующим нормативам, говорил Беглов, для каждых 3 млн кв. м жилья требуется 65 000 мест в детских садах и 12 000 мест в школах, что обходится примерно в 34 млрд руб.

По словам директора Института региональных исследований и городского планирования Высшей школы экономики Ирины Ильиной, в градостроительных документах, проектах планировки территорий предусмотрен расчет, сколько жилья и сопутствующей инфраструктуры необходимо построить исходя из количества жителей, вплоть до магазинов и детских садов. Выгоднее всего в первую очередь строить жилье. В дальнейшем происходит уплотнение застройки и на месте запланированной социальной инфраструктуры строятся опять жилые дома, говорит она. Замена инфраструктурных объектов жильем в том числе происходит потому, что инфраструктуру финансируют в основном городские власти, которым не хватает денег, в то время как жилищная застройка проводится силами частных инвесторов. Правила не соблюдаются и на периферии Санкт-Петербурга, где сейчас нарушается комплексность застройки, но это проблема большинства российских городов, говорит она.

Беглов просил подключиться к решению проблемы строителей, призывая их "уходить от эгоизма застройщика". Девелоперы пытаются обязать сразу строить инфраструктуру и это правильно, ее необходимо строить в первую очередь, еще до появления жилых домов, говорит Ильина. Но проблема еще и в том, что меняются сами градостроительные нормативы, замечает она: на смену нормативам по вводу объектов в расчете на количество жителей появляются новые нормативы, по которым необходимую инфраструктуру считают исходя из пешеходной доступности объектов либо с учетом демографической ситуации. Но градостроители не занимаются демографической ситуацией и это дает возможность манипулировать показателями, говорит она.

Нужны новые пути

Но, даже построив все необходимые детские сады, школы и медицинские учреждения, город не решит всех инфраструктурных проблем. К районам с новостройками необходимо добираться, а при росте населения с транспортными потоками перестает справляться улично-дорожная сеть, замечает партнер практики "Инжиниринг" "НЭО центра" Алексей Ефанов.

В Санкт-Петербурге долгое время эта проблема не была очень явной - благодаря грамотной планировке исторического центра, широким радиальным проспектам, - однако в последние десятилетия этот запас прочности оказался исчерпан, говорит Ефанов.

Потребности динамично развивающегося города в новой качественной инфраструктуре очевидны, говорит глава практики ГЧП в России Freshfields Bruckhaus Deringer Федор Теселкин. По данным "Национального центра ГЧП", в городе более 50 проектов в разных квази-ГЧП формах (аренда с инвестиционными обязательствами) и 12 реализуемых проектов по региональному закону о ГЧП и федеральному - о концессиях. По ним город пытается строить трамвайные сети (в жилом районе Славянка, в Красногвардейском районе), реконструировать стадионы, переделывать исторические здания в гостиницы, строить дома престарелых. Самые крупные построенные объекты - дорога "Западный скоростной диаметр" (стоимость строительства которого составила более 212 млрд руб.) и аэропорт "Пулково" (50 млрд руб.).

Обновить фасады и рынки

Еще одна очевидная проблема Санкт-Петербурга - состояние исторических зданий. Чтобы найти средства на обновление их фасадов, власти города попросили ввести курортный сбор - 100 руб. в сутки. "Мы по внутренней программе города вписали 1379 зданий нашего исторического наследия, из них 255 - это жилые дома со сложной конфигурацией фасадов, и мы решили их отремонтировать в течение 10 лет", - говорил Беглов президенту. Врио губернатора оценил расходы в 17 млрд руб., а доходы от сбора могли бы составить около 1 млрд руб. Владимир Путин идею одобрил. Городские рынки и Оранжереи Таврического сада администрация Санкт-Петербурга собирается реконструировать совместно с Ginza Group по модели ГЧП, добавил Владимир Килинкаров из Dentons.

Как и в других старых городах, в Санкт-Петербурге невозможно бесконечно расширять дороги в зонах существующей застройки, указывает Ефанов: центр города, являющийся практически полностью памятником архитектуры, перепланировке не подлежит. При этом Санкт-Петербург является крупным транспортным узлом, который находится на пересечении транспортных коридоров международного значения, в городе сходится более 20 автодорожных и железнодорожных магистралей. Точками возникновения трафика являются также три основных аэропорта, пять железнодорожных вокзалов и морской порт, говорит Ефанов.

КАД позволил минимизировать транзит грузов через город и пригороды, но разгрузки улично-дорожной сети от личного автотранспорта пока не произошло: нужно развивать метрополитен, легкий рельсовый транспорт, строить развязки. Специфическая проблема Санкт-Петербурга - большое количество естественных преград, таких как реки и каналы, а также залив, ограничивающий город с запада. Западный скоростной диаметр - великолепный пример обхода ранее непреодолимой водной преграды с запада города, а прорабатываемый проект Восточного скоростного диаметра должен стать его естественным продолжением, указывает он.

Беглов просил председателя правительства Дмитрия Медведева внести 17 инфраструктурных объектов Санкт-Петербурга стоимостью примерно 440 млрд руб. в федеральный комплексный план развития магистральной инфраструктуры (предусмотрено софинансирование проектов плана из федерального бюджета, все проекты из этого плана должны быть достроены до конца 2024 г.). В список попала Широкая магистраль (переименованный Восточный скоростной диаметр) за 156 млрд руб. (по другим оценкам - свыше 180 млрд), из них 57,7 млрд - средства федерального бюджета, пассажирское железнодорожное кольцо внутри Санкт-Петербурга, которое власти города планируют построить по аналогии с Московским центральным кольцом (его примерная стоимость - 170 млрд руб.), юго-западный железнодорожный обход Санкт-Петербурга за 52,2 млрд, транспортно-логистический центр "Бронка" за 12,3 млрд, реконструкция Московского шоссе за 7 млрд (2,5 млрд из федерального бюджета), первый этап Широкой магистрали за 6 млрд руб.

Восточный скоростной диаметр и железнодорожное транспортное кольцо - наиболее ожидаемые проекты, говорит Килинкаров, они способны значительным образом улучшить транспортную ситуацию в Петербурге. На этапе проектирования Широкой магистрали

интенсивность движения прогнозируется до 100 000 автомобилей в сутки, рассказывает Ефанов.

РЖД и город договорились совместно развивать Санкт-Петербургский железнодорожный узел, говорил врио губернатора президенту. Гендиректор РЖД Олег Белозеров заявлял, что компания уже включила в свою инвестиционную программу более 88 млрд руб. на развитие железнодорожного узла в Санкт-Петербурге. Эти деньги должны пойти на пассажирское железнодорожное кольцо и железнодорожные переезды. Беглов обещал, что город с РЖД совместно профинансируют до 2024 г. шесть путепроводов: "Мы вложим 28 млрд руб., и они вносят соответствующие деньги: 60% - мы, 40% - они". Путин строительство путепроводов поддержал: "Это будет способствовать развитию транспортной инфраструктуры города, будет освобождать центр от лишнего количества машин, экология будет улучшаться. Это хороший проект". Железнодорожные переезды город планирует строить и эксплуатировать на платной основе, говорит Килинкаров.

Пока сложно предсказать, будет ли реализован проект железнодорожного кольца, считает Килинкаров, но в том, что проект "Широтная магистраль" состоится, мало кто сомневается. Хотя проект технически крайне сложный и потребует выкупа для государственных нужд массы объектов и выноса беспрецедентного количества коммуникаций. В феврале министр транспорта **Евгений Дитрих** предлагал строить трассу без федерального софинансирования. А вице-губернатор Петербурга Эдуард Батанов говорил, что без федеральной поддержки город вряд ли справится. На сайте администрации Санкт-Петербурга сообщается, что решение по проекту будет принято до конца 2019 г.

Неприоритетные окраины

Хотя проекты не прошли фильтр аналитического центра и пока не могут претендовать на поддержку из федерального бюджета по магистральному плану с 2020 г., город составил новый список из 25 объектов, который будет претендовать на финансирование в первую очередь. Все они должны войти в нацпроект "Безопасные качественные дороги", сообщалось на сайте администрации региона, где было сказано, что вице-премьер Максим Акимов уже одобрил это решение. Проекты потребуют федеральной поддержки на 45 млрд руб. до 2024 г. (с учетом займов, средств города и инвесторов их общая стоимость в 3 раза выше), при этом к реализации четырех первоочередных проектов общей стоимостью 17,5 млрд руб. город может приступить уже в следующем году. Это строительство Южно-Волхонской дороги и Южной широтной магистрали (1-й этап), реконструкция Петрозаводского шоссе (2-й этап) и Приморского шоссе (2-й этап). Последнему, ведущему к газпромовскому "Лахта центру", в письме Беглова Медведеву уделено особое внимание: на второй этап реконструкции Приморского шоссе, новую дорогу и пешеходный переход нужно потратить еще 10,3 млрд руб., писал он.

Однако среди тех проектов, которые город планирует реализовать по модели концессий и которые опубликованы на инвестпортале города, практически нет таких, которые затрагивают городские окраины, где идет активная жилая застройка, говорит аналитик InfraOne Александра Галактионова. Исключение, замечает она, составляют только трамвайные линии - визитная карточка питерских концессий. Сейчас запланировано пять таких проектов, при этом готовым можно считать только один - создание трамвайной линии по маршруту Купчино - Шушары - Славянка, еще по одному (легкорельсовый трамвай от Петергофа до ст. м. "Кировский завод") ситуация неопределенная, но он также находится в высокой степени готовности.

Как и в других мегаполисах, в Санкт-Петербурге большая челночная миграция, сотни тысяч человек ежедневно приезжают в центр города утром и уезжают из него вечером, а в центре (10% территории) расположена половина всех рабочих мест, говорит Ефанов: преодолеть большую нагрузку на улично-дорожную сеть можно, развивая современный общественный транспорт. И в равной степени требуется развитие городской агломерации и вывод организаций на периферию и за черту города, добавляет эксперт.

Проекты на "троечку"

По мнению аналитиков InfraOne, проекты Санкт-Петербурга пока не слишком хорошо проработаны. Среднюю степень готовности всех концессионных проектов Санкт-Петербурга аналитики оценили на 2,6 балла из 5, а три проекта, указанные на

инвестпортале города, не включили в национальный перечень перспективных проектов ввиду того, что считают шансы на запуск крайне низкими (это строительство трамвая от Сестрорецка до ст. м. "Старая деревня", создание объектов системы фото- и видеофиксации нарушений ПДД и реконструкция гостиницы на Васильевском острове). Партнер Herbert Smith Freehills Ольга Ревзина уверена в том, что реализация масштабных планов города будет возможна лишь при наличии политической воли на запуск проектов в форме государственно-частного партнерства/концессий. Необходимо выделять бюджетные средства на структурирование и предварительную проработку проектов, говорит она, проводить открытые совещания с заинтересованными инвесторами, эффективно управлять организацией конкурсных процедур, при необходимости принимать новые нормативно-правовые акты в интересах наискорейшей реализации проектов.

<https://www.vedomosti.ru/economics/articles/2019/06/07/803650-dengi>

КОММЕРСАНТЬ; ТАТЬЯНА ЕДОВИНА.; 2019.06.06.; НА ПМЭФ ОБРАТИЛИСЬ К ИСКУССТВЕННОМУ ИНТЕЛЛЕКТУ; УЧАСТНИКИ ФОРУМА ОБСУДИЛИ БОРЬБУ ЗА ЛИДЕРСТВО В ТЕХНОЛОГИЯХ

В первый день Петербургского международного экономического форума (ПМЭФ) значительная часть сессий была посвящена обсуждению цифровой экономики и обостряющейся конкуренции стран за технологическое лидерство. Участники дискуссий сошлись во мнении, что отключение от доступа к технологиям уже сейчас стало самым большим риском. Российские чиновники заверили, что делают все возможное, чтобы не допустить технологического отставания РФ. Вице-премьер **Максим Акимов** напомнил о больших денежных вливаниях в развитие искусственного интеллекта в РФ, пообещав создать в этой сфере "пространство свободы и творчества"

"Мы наблюдаем конец мира, который нам хорошо знаком. Компании свободно обмениваются правами на разработки, в один продукт могут быть встроены решения от десятков производителей, поэтому если у вас есть доступ к технологиям, то вы вполне себе страна, если нет, то вы страна так себе", - сказал вице-премьер **Максим Акимов** на сессии по искусственному интеллекту (ИИ). По его словам, в 2017 году лишь пять стран серьезно занимались подготовкой национальных стратегий в этой области, теперь их больше тридцати. Чиновник сообщил, что в России на федеральный проект по развитию ИИ за шесть лет будет направлено 90 млрд руб.

В правительстве считают, что эта технология может быть использована в том числе для сокращения расходов на госаппарат за счет кастомизации и прогнозирования спроса на госуслуги. "Опросы показывают, что даже судебной системе на базе ИИ люди заранее доверяют", - добавил **Максим Акимов** и пообещал создать "пространство свободы и творчества". "Все сигналы от руководства для этого мы получили", - сказал он.

Применение технологии ИИ, однако, может столкнуться с ограничениями. "Сырые данные мало кому интересны, к тому же около половины их объема сейчас находится в государственных закромах, - отметил глава аналитического центра при правительстве РФ Владислав Онищенко. - ИИ не может развиваться, когда нет данных, но ими еще надо обмениваться, а для этого необходимо регулирование, если не снять ограничения, то все упрется в правовые ограничения".

Спецпредставитель президента по цифровому развитию Дмитрий Песков заметил, что говорить о победе одной страны в развитии ИИ преждевременно. Вкладывать все средства в эту технологию иррационально - пока ее успешно применяют банки и телеком-компании, давно собирающие данные. Для создания же действительно мощного искусственного интеллекта потребуется дешевая энергия, добавил Дмитрий Песков. Генеральный директор "Яндекса" в России Елена Бунина отметила важность создания "регуляторных песочниц" и экспериментальных площадок, на которых можно не бояться делать новые сервисы, не опасаясь последствий в случае их закрытия.

Участники сессии Сбербанка о трансформации бизнеса указывали на риски потери игроками конкурентных преимуществ. "Отключение от доступа к технологиям уже стало самым крупным риском", - отметил глава банка Герман Греф. Он напомнил, что в

последние десять лет Китай обеспечивал 36% прироста мирового ВВП, "так что его замедление почувствуют все". Тем более что доля КНР в капитализации всех цифровых компаний составляет 23% (США - 73%). Первый заместитель главы администрации президента Сергей Кириенко указал на важность кадров для трансформации бизнеса и призвал искать честных управленцев путем открытых конкурсов.

КОММЕРСАНТЬ # REVIEW; НАТАЛЬЯ СЕМАШКО; 2019.06.07; ИЗ ЛИЗИНГОДАТЕЛЕЙ - В ОПЕРАТОРЫ; УЧАСТНИКИ РЫНКА РАСКУПИЛИ АКТИВЫ, КОТОРЫЕ ПРЕДПОЛАГАЛОСЬ ОБЪЕДИНИТЬ НА БАЗЕ ЛИЗИНГОВОЙ ГОСКОМПАНИИ

В прошлом году Государственная транспортная лизинговая компания (ГТЛК), подведомственная Минтрансу, инициировала серию крупных сделок, которые вывели бы ее в первую десятку операторских компаний и сделали безусловным лидером среди операторов инновационного подвижного состава. Однако в силу сопротивления государства и иных причин планам ГТЛК не суждено было реализоваться - во всяком случае, в полном объеме.

Тяжеловесная консолидация

Информация о намерении ГТЛК в рамках той или иной модели стать консолидатором вагонного парка появляется уже много лет. Так, еще в 2015 году говорили о "плане "Ураган"", предполагавшем консолидацию на базе ГТЛК профицитного на тот момент парка полувагонов лизинговых компаний (около 200 тыс. единиц) с последующей передачей их в управление крупным игрокам и списанием части парка. Впрочем, реализован он не был.

Последняя итерация консолидационных планов была разработана в минувшем году и предполагала серию крупных сделок по поглощению ГТЛК нескольких операторских компаний и холдингов, в первую очередь работающих с инновационным (тяжеловесным) парком полувагонов и обслуживающих угольный сектор.

Первая из поглощаемых компаний - это Brunswick Rail Ильи Беляева. В рамках сделки ГТЛК должна была приобрести 100% кипрской Niezat Company Limited, которой на момент сделки должен принадлежать стопроцентный контроль над ООО "Брансвик Рейл", "Профтранс", "Профэкспотранс" и "Амальгам Рейл Менеджмент". Впоследствии объектом поглощения стала BRG Holding Limited без изменения содержания.

ГТЛК планировала и приобретение ООО "Проминвествагон", которому подконтрольна Первая тяжеловесная компания (ПТК). На момент, когда появилась информация о планах госкомпании, еще не было известно, что основатель ПТК компания "Промышленные инвесторы" Сергея Генералова, которая приобрела в 2016 году лизинговую компанию "Нитрохимпром", а затем у Объединенной вагонной компании операторскую компанию "Восток1520" и создала на их основе ПТК, постепенно выходила из капитала оператора. Серия сделок, завершившаяся 12 февраля, привела к тому, что контрагентом ГТЛК при покупке ПТК стали группа ИСТ и ее дружественные инвесторы.

Третий объект поглощения - компания "Промышленные активы" Андрея Лебедева, которой принадлежат "ВМ-Транс", ТВМ и "ТранспортИнвест". Предполагалось, что сначала "Промышленные активы" купит ПТК, а потом ПТК, усиленную этим приобретением, приобретет ГТЛК.

Компания Ernst & Young (EY) провела для ГТЛК независимую оценку активов. По состоянию на 30 сентября 2018 года аудитор оценил Brunswick Rail в 29 млрд руб. (почти в 20 раз выше той цены (\$25 млн), которую, по данным СМИ, уплатил за компанию господин Беляев в 2017 году), ПТК - в 57,3 млрд руб., а "Промышленные активы" - в 27,6 млрд руб. (вместе - 84,9 млрд руб.). Закладываемая ГТЛК цена сделки содержала дисконт к оценке EY: Brunswick Rail - 24,2 млрд руб. (дисконт 16,55%), а ПТК плюс "Промышленные активы" - 71,7 млрд руб. (15,55%). Под сделку ГТЛК планировала привлечь долговое финансирование в 95,9 млрд руб. плюс 10,7 млрд руб. форвардного покрытия. Предоставить финансирование должен был ВТБ.

В результате этих сделок ГТЛК планировала стать третьим оператором по размеру парка, лидером по опер лизингу, седьмым по размеру парка в управлении и крупнейшим

оператором тяжеловесного парка. В управлении компании должно было оказаться около 80 тыс. вагонов, из которых 87% - полувагоны, 65% - инновационный парк. Средний возраст всего приобретаемого парка - менее четырех лет, что должно было дать ГТЛК большое преимущество в операционных затратах. Более того, компании обладали стабильной клиентской базой: после поглощения основными клиентами операционного подразделения ГТЛК должны были стать УГМК с почти 40% в портфеле, СУЭК, КТК и ряд других крупных сырьевых компаний.

Стратегия будущего операторского бизнеса предполагала, что за рамками планируемых поглощений ГТЛК закупит к 2024 году 44,5 тыс. вагонов и к этому моменту парк компании составит около 150 тыс. единиц.

Рывок за маржинальностью

Стоимость компаний предполагала достаточно высокую оценку активов при немалом долге компаний - так, на все приобретаемые активы по итогам года приходилось примерно 151 млрд руб. долга. Тем не менее, по оценке ЕУ, полное погашение долга, привлеченного ГТЛК на покупку этих компаний, происходит менее чем за девять лет. А в период с 2027 по 2048 год новые активы сгенерируют 1,4 трлн руб. свободного денежного потока.

Компания инициировала эти сделки, рассказывал "Ъ" источник, знакомый с ее позицией, чтобы поменять модель финансового лизинга на более доходный оперлизинг или оперирование. Лизинговый бизнес со стороны представляется менее рискованным, чем непосредственное оперирование - в конце концов, лизингодатель свою долю в любом случае получит, хорош рынок или плох, а предпринимательские риски достанутся оператору.

Но на деле это не совсем так. Как показывает практика 2015 года, в кризис операторы просто не платят лизингодателю или договариваются о реструктуризации этой задолженности. Лизингодателю приходится поневоле идти навстречу, ведь альтернативой является получение сотен или тысяч вагонов на руки на низком рынке, где никто их в лизинг не возьмет. Сами же лизинговые компании вполне закономерно не развивают компетенций, необходимых для управления объектом лизинга, будь то вагон, самолет или станок. Поэтому призрачный шанс получения денег в будущем оказался привлекательнее для банков-лизингодателей, чем перспектива получить в оперирование неоплаченный парк.

В те же времена, когда рынок на взлете, большая часть маржи уходит операторам, тогда как лизинговый платеж остается неизменным. Источник "Ъ" в одной из компаний говорит о разбросе получаемой маржи между лизингодателем и оператором более чем в 10 процентных пунктов. Сама ГТЛК указывала в своих документах, что средневзвешенные ставки лизинга по договорам ГТЛК, заключенным в 2018 году, ниже рыночных ставок аренды минимум на 24-28%, или на 270-310 руб. за вагон в сутки.

Более того, часть вагонов покупаемых компаний и так принадлежит ГТЛК. Лизинговые обязательства "Восток1520" (входит в ПТК) перед госкомпанией - 42,2 млрд руб., или 94% от общего долга, сообщалось в ее документах. Еще 30,3 млрд руб. составляет лизинговый долг перед ГТЛК "ВМ-Транса" (входит в "Промышленные активы").

А ФАС располагает

Источники "Ъ" рассказывали, что, презентуя концепцию собственного операторского бизнеса и поглощений, которые должны лечь в его основу, ГТЛК не ожидала серьезного противодействия ФАС, считая согласие службы формальным действием: ГТЛК не нашла у себя признаков потенциальной монопольной концентрации на рынке. По ФЗ о защите конкуренции положение компании не может быть признано доминирующим, если доля рынка не превышает 35%, что не достигалось ни в какой конфигурации сделки.

Однако ФАС решила выделить тяжеловесное движение в отдельный рыночный сегмент, что коренным образом меняло оценку доминирования на рынке. Более того, руководитель службы Игорь Артемьев в письме главе Минтранса **Евгению Дитриху** неодобрительно отозвался о практике "приобретения государственными институтами развития большого количества вагонов на вторичном рынке", которая "не добавляет вагонов на сети, но отвлекает финансовые ресурсы от решения задач по обновлению парка вагонов и ликвидации их дефицита". Также он отметил, что сделки госкомпаний в тяжеловесном

сегменте несут риски "национализации убытков", связанные с работой ФАС по "выравниванию условий конкуренции и отказу от преференций, в том числе тарифных", имея в виду намерение службы отменить льготные тарифные схемы для инновационных вагонов, обходящиеся ОАО РЖД, по расчетам службы, в 8 млрд руб. в год.

Минпромторг поддержал ФАС, заявив в конце января, что в контексте сделок, предлагаемых ГТЛК, "считает возможным отменить требование рассмотрения рыночных сделок по новым вагонам, произведенным на российских вагоностроительных предприятиях, на заседании совета директоров ГТЛК с принятием единогласного решения всеми его членами", однако "против осуществления ГТЛК любых сделок с бывшими в употреблении вагонами и другим железнодорожным подвижным составом".

По информации "Ъ", ФАС не позволила ПТК купить "Промышленные активы", ссылаясь на монопольную концентрацию в тяжеловесном сегменте. "ПТК-Холдинг" уже вызвал ФАС в суд, привлекая "Промышленные активы" как третье лицо. Разбирательство назначено на конец мая.

В декабре 2018 года у ГТЛК истек период эксклюзивности, предоставленный продавцами. Об этом группа ИСТ уведомила партнера в начале текущего года, упомянув, что продала часть активов. В апреле покупку "Нитрохимпрома" завершила СУЭК, которая приобрела в результате право лизинга 16 тыс. вагонов и окончательно закрыла свою долгосрочную потребность в перевозке грузов. Цена неизвестна. Однако при подготовке сделки с ГТЛК ЕУ оценила актив в 33,5 млрд руб., но при этом госкомпания собиралась приобрести его с дисконтом - за 25,4 млрд руб.

Ввиду сложной ситуации с ПТК менеджмент ГТЛК рекомендовал совету директоров приостановить покупку и временно отказаться от формирования собственной операторской компании, сосредоточившись на оперлизинговом бизнесе. Кроме того, менеджмент вынес на обсуждение совета директоров покупку Brunswick за 24-29,7 млрд руб. (цена зависит от внутригруппового долга компании и стоимости выбывших вагонов на дату закрытия) и заручился единогласным одобрением совета директоров на заседании 27 марта. Вместе с тем, по информации "Ъ", с согласованием и этой сделки имеются сложности. Впрочем, к стадии согласования сделки с ФАС ГТЛК на момент одобрения ее советом директоров не перешла, поскольку до формального предложения должна завершить внутригрупповые действия, связанные с формированием будущего покупателя - ГТЛК-1520.

Эксперты отмечают, что "огосударствление" вагонного парка как по духу, так и буквально противоречит концепции структурных реформ на железнодорожном транспорте, утвержденной правительством РФ в 2001 году и не отмененной до сих пор, а также целевой модели рынка услуг железнодорожных перевозок (ЦМР), которую безуспешно пытались согласовать в течение четырех лет. Напомним, ее обсуждение было прервано в феврале текущего года по инициативе Минтранса, который счел, что для планирования развития рынка достаточно долгосрочной программы развития ОАО РЖД до 2025 года, однако, говорят источники "Ъ" на рынке, не исключено, что обсуждение ЦМР возобновится под руководством вице-премьера Максима Акимова.

По словам генерального директора Института исследования проблем железнодорожного транспорта (ИИЖД) Павла Иванкина, ни в ДПР, ни в одном из существующих сегодня вариантах ЦМР не содержится предложений по увеличению доли государственного сектора на рынке оперирования вагонами. Более того, инвестиции в приобретение уже построенных вагонов "не вполне соответствуют уставным задачам ГТЛК как государственного института развития", отмечает господин Иванкин. "Такие значительные суммы господдержки гораздо более остро востребованы в других сегментах промышленности, где нет сложившегося рынка, таких как водный транспорт или региональная авиация, нежели на рынке грузовых вагонов, где хватает коммерческих инвесторов", - считает он. Появление на железнодорожном рынке еще одной крупной госкомпании с колоссальным финансовым ресурсом, направленным на скупку существующих портфелей, "развитием рынка назвать никак нельзя", добавляет гендиректор ИИЖД.

ИНТЕРФАКС; 2019.06.06; ГТЛК И ТАЛТЭК ПОДПИСАЛИ 5-ЛЕТНЕЕ СОГЛАШЕНИЕ НА ПОСТАВКУ ОБОРУДОВАНИЯ, ТРАНСПОРТА И КАРЬЕРНОЙ ТЕХНИКИ

ПАО "Государственная транспортная лизинговая компания" (ГТЛК) передаст в лизинг группе компаний "ТалТЭК" (Барнаул) горно-шахтное оборудование, транспорт и карьерную технику, необходимые для реализации стратегии развития группы, говорится в сообщении ГТЛК.

Соответствующее соглашение подписали гендиректор лизинговой компании Сергей Храмагин и председатель совета директоров "ТалТЭКа" Юрий Кочеринский на ПМЭФ-2019.

Документ рассчитан на срок 5 лет. Остальные условия соглашения не сообщаются.

"Мы уже передали (за время сотрудничества - ИФ) в лизинг транспортным предприятиям группы более 2 тыс. полувагонов для перевозки угля Кузбасса и планируем, с учетом соглашения, выстраивать долгосрочное и взаимовыгодное сотрудничество", - прокомментировал Храмагин, чьи слова приводятся в сообщении.

Холдинг "ТалТЭК" работает на угольном рынке с 1998 года. Угледобывающий сегмент представлен кемеровскими АО "Луговое" и АО "Поляны" (бывшая шахта "Краснокаменская"), которые ведут добычу угля открытым способом, действующими разрезами "им.Черемнова" и "Талдинский-Западный" и строящимися "Кыргайский новый" и "Кыргайский промежуточный", ООО "Разрез ТалТЭК", а также предприятиями портовой и логистической инфраструктуры. В состав холдинга входит также транспортная ж/д компания "ТалТЭК Транс", АО "Барнаульский ВРЗ".

ГТЛК поставляет в лизинг технику и оборудование для авиационных, транспортных компаний и предприятий других отраслей.

ИНТЕРФАКС; 2019.06.06; СЕЧИН: СПРОС НА ГАЗ БУДЕТ РАСТИ НА УРОВНЕ ПОРЯДКА 2% В ГОД, СПРОС НА НЕФТЬ - ОКОЛО 1% В ГОД

Природный газ, в отличие от альтернативной генерации, может обеспечить стабильное производство электроэнергии. Такое мнение высказал главный исполнительный директор "Роснефти" (МОЕХ: ROSN) Игорь Сечин, выступая на Энергетической панели в рамках ПМЭФ.

"Более того, природный газ является перспективным топливом для большегрузного автомобильного транспорта и морских судов, и мы прогнозируем увеличение спроса на газ со стороны транспортного сектора в 5 раз к 2040 году. Поэтому спрос на газ будет расти самыми быстрыми темпами среди ископаемых топлив (на уровне порядка 2% в год), что приведет к росту его доли в энергобалансе с 22% до 25% к 2040 году", - сказал он.

По его мнению, спрос на нефть будет уверенно расти примерно на уровне около 1% в год, что означает увеличение потребления в абсолютных объемах. "К 2040 году потребление нефти в мире увеличится примерно на 20 млн барр./сут. Поддержку спросу на нефть и нефтепродукты окажут как повышение уровня жизни в развивающихся странах и массовое распространение в них легкового транспорта, так и устойчивый спрос со стороны нефтехимии, которую мы видим как одну из основных точек роста в мировой энергетической отрасли", - пояснил Сечин.

В результате, хотя доля нефти в мировом энергетическом балансе снизится с 32% сейчас до 28% в 2040 году, ее потребление будет расти в абсолютных цифрах, а ее роль как основы современной энергетики останется центральной. "Рост спроса на нефть неизбежен", - отметил он.

ТАСС; 2019.06.06; ПЕРВЫЙ ТУРИСТИЧЕСКИЙ ПОЕЗД "ЦАРСКОЕ ЗОЛОТО" ОТПРАВИЛСЯ ИЗ ПЕТЕРБУРГА В АРКТИКУ

Свыше девяноста туристов из разных стран вечером в среду отправились на новом туристическом поезде Zarengold ("Царское золото") из Петербурга в Арктику, передает корреспондент ТАСС. Ближайшие полторы недели пассажиры этого северного аналога знаменитого "Восточного экспресса" будут знакомиться с природой, архитектурой, культурой Русского Севера и Северной Норвегии.

"Мы предлагаем поездки на железнодорожном транспорте по всему миру - таких красот, широты, ландшафтов как в России почти нет. К этому [железнодорожному] направлению на Север мы давно шли, намерены его развивать и надеемся, что уже через два – три года северная дорога станет таким же брендом, как Транссибирская магистраль, "Шелковый путь" или "Восточный экспресс", - рассказал ТАСС исполнительный директор "Лернидее Эрлебнисрайзен ГмбХ", компании, запустившей поезд, Нурлан Мукаш.

Первая ласточка

Пассажирами первого поезда стал 91 турист из семи стран мира. Чтобы отправиться в путешествие по Русской Арктике они сначала прилетели в Москву, потом приехали в Петербург на скоростном поезде.

"Я из Швейцарии, еду с мужем - решили попробовать этот новый маршрут, поскольку нам вообще интересен Север, я никогда не была там. Вообще, я предпочитаю путешествия на поезде, потому что, летая на самолете, ты видишь все только сверху, а так ты можешь прочувствовать все - от топографии местности до населения", - Анна Мария Энст

Поезд, отправившийся в путь в среду во всех смыслах этого слова пробный. На нем еще нет брендовой раскраски – состав собран из разных по цвету и возрасту вагонов, которые прошли реконструкцию, чтобы удовлетворять взыскательным запросам путешественников – в каждом купе есть отдельный душ, мягкие сидения. Два вагона-ресторана оформлены зеркалами, рисунками со сценами из русской жизни, деревянными креслами.

Проводники работают на своих вагонах уже долгое время и хорошо их знают, более того, они должны уметь объясниться с пассажирами на английском и немецком языках.

Кейптаун Севера

Запуску поезда предшествовала большая работа. Специалисты компании в течение полутора лет выезжали на место, выбирали остановки, осматривали достопримечательности, которыми хотят удивить пассажиров поезда. Работу облегчал тот факт, что компания уже возит туристов в Кижы и на Соловецкие острова по воде.

"Я ездил по этой дороге в сентябре-октябре, мое впечатление - это, прежде всего, ландшафты. Карелия по всему миру известна своими отличными ландшафтами, которых нет в Европе. От Кеми и выше уже совсем другие ландшафты - тундра. А дальше Мурманск, куда еще 15 лет назад приезжали наши маркетологи и назвали его Кейптауном Севера, теперь это название есть во многих книгах на английском, на испанском", - рассказал ТАСС Мукаш.

Маршрут поезда пройдет по железнодорожной магистрали от Петербурга до Мурманска. Туристы проедут через Петрозаводск, где ненадолго сменят железнодорожный транспорт на водный, чтобы добраться до знаменитого музея-заповедника Кижы. Затем сделают остановку в небольшом карельском городке Кемь, основанном еще в XIV веке, когда-то являвшемся столицей Кемской волости, известной обывателям по знаменитому фильму "Иван Васильевич меняет профессию". Именно этот регион шведский посол требовал от русского царя. С XV века на протяжении многих лет эти места принадлежали Соловецкому монастырю, который также смогут осмотреть туристы.

Затем путешественники посетят Мурманск – столицу Заполярья. Покинут свои вагоны они на станции Никель Мурманский. Однако, на этом путь туристов не закончится. На автобусах они доедут до норвежского Киркенесса, оттуда часть гостей садятся на круизные корабли Hurtigruten и продолжают путешествие по Норвегии, часть гостей летит до Шпитцбергена в Арктику, часть гостей летит в Осло.

Впрочем, отметил Мукаш, уже следующий поезд могут ждать изменения и по количеству вагонов и по маршруту. "Мы хотим на следующий год два поезда и к 2021 году мы планируем четыре поезда – два туда и два обратно. На первом поезде мы постарались показать только самое основное, где мы уверены, но сейчас с туристами едут наши специалисты, и мы будем этот маршрут дополнять остановками", - рассказал он.

История и будущее

По дороге туристов будут знакомить не только с красотами северной природы, но и с историей освоения Арктики, тем, как в начале XX века строилась железная дорога на Север. "У нас проводится много экскурсий в городах, в поезде у нас организовываются

лекции в вагоне-ресторане, лекции можно послушать по радио. Каждый день расписан по программе”, - рассказал ТАСС начальник поезда Александр Григорьев.

Проекту оказывает поддержку также Агентства Дальнего Востока по привлечению инвестиций и поддержке экспорта. По словам заместителя главы агентства Алихана Хашиева, развитие этого направления должно повысить узнаваемость региона и в будущем способствовать развитию бизнеса и городской среды на местах.

“В первую очередь этот проект – это узнаваемость нашей страны. К тому же туристам надо где-то есть, покупать сувениры – это все тянет за собой малый бизнес. Местный бизнес будет стремиться развиваться дальше, местные власти это тоже будет стимулировать [к изменениям]. Конечно, для этого нужны годы, это не делается разом, но когда появится востребованность регионов, появится узнаваемость – остальное подтянется”, - сказал Хашиев ТАСС.

Поезд вызвал ажиотаж не только у туристов, но и у журналистов, для съемок и интервью отправление пришлось задержать на несколько минут. Впрочем, это не должно повлиять на расписание в пути – следующая остановка Петрозаводск, куда туристы приедут 6 июня.

<https://tass.ru/v-strane/6513159>

ИНТЕРФАКС; 2019.06.06; СЫЗРАНСКИЙ "АВТОДОРИНЖИНИРИНГ" ПОСТРОИТ ПУТЕПРОВОД ЗА 2 МЛРД РУБ. НА ТРАССЕ М-5 ПОД ТОЛЬЯТТИ

ООО "Автодоринжиниринг" (Сызрань, Самарская область) признано победителем конкурса на строительство путепровода на федеральной трассе М-5 "Урал" в Ставропольском районе Самарской области, говорится в материалах в системе "СПАРК-Маркетинг".

Начальная (максимальная) цена контракта составляла 2,022 млрд рублей. В ходе торгов "Автодоринжиниринг" снизил ее на 0,5%, до 2,012 млрд рублей.

Вторым участником конкурса было ПАО "Мостотрест" (МОЕХ: MSTT), предложившее снижение цены на 0,05% от начальной, до 2,021 млрд рублей.

Согласно условиям конкурса, победителю предстоит построить над железной дорогой на 960-м километре трассы М-5 четырехполосный автомобильный путепровод с разделительной полосой шириной 5 метров. Общая протяженность участка строительства составляет 6,133 км: автодороги - 2,56 км, транспортных ответвлений - 3,573 км.

Работы необходимо выполнить до 30 ноября 2021 года.

Заказчиком выступает подведомственное Росавтодору ФКУ "Поволжуправтодор".

По данным системы "СПАРК-Интерфакс", бенефициаром "Автодоринжиниринга" является София Серпер, мать депутата Госдумы РФ от Самарской области Евгения Серпера. В 2018 году компания получила подряды на общую сумму 11 млрд рублей.

ИНТЕРФАКС; 2019.06.06; РЖД ГОТОВЫ К ПИЛОТНОМУ ВЫПУСКУ "ЗЕЛЕННЫХ" БОНДОВ НА РЫНКЕ РФ ДЛЯ АПРОБАЦИИ МЕХАНИЗМА

ОАО "Российские железные дороги" готово рассмотреть возможность пилотного размещения "зеленых" облигаций на российском рынке для апробации такого механизма финансирования.

Соответствующие намерения обозначены в соглашении РЖД и министерства экономического развития РФ, подписанного в четверг в ходе ПМЭФ-2019. Документ предусматривает совместные действия в проектах железнодорожной отрасли, в том числе с использованием средств, привлеченных через механизмы "зеленого" финансирования.

Стороны договорились о сотрудничестве в сфере финансирования и реализации инфраструктурных проектов, "применяющих технологии, безопасные для экологии".

В материалах компании отмечается, что на ж/д транспорт приходится менее 1% выбросов в окружающую среду РФ. При этом в "Российских железных дорогах" принята экологическая стратегия, реализуется программа по ресурсосбережению. Ежегодно РЖД вовлекают в оборот более 70% отходов производства, в том числе металлолом, железобетонные отходы, золошлаки, отходы бумаги, картона, масел. Ежегодно на электрической тяге перевозится 85% грузов и 86% пассажиров.

К 2025 г. компания планирует снизить выбросы загрязняющих веществ на 18%, парниковых газов - на 4,5%, загрязненных сточных вод - на 18%.

ИНТЕРФАКС; 2019.06.06; РЖД ПОКА НЕ ПЕРЕСМАТРИВАЛИ ПОГРУЗКУ ПО 2019 Г., ЖДУТ РОСТА ПО ЗЕРНУ И СТРОЙГРУЗАМ

ОАО "Российские железные дороги", несмотря на снижение погрузки в последние месяцы, пока не пересматривало прогноз этого показателя по 2019 году (компания ожидает 1,5%-ного роста погрузки), в частности, надеясь на увеличение во II полугодии объемов отправки зерна, строительных материалов и внутренних перевозок угля.

"Скорее речь идет о том, что мы, понимая, как развивается ситуация, будем готовить какие-то новые сценарии, смотреть, как дальше будет развиваться ситуация", - заявил журналистам замглавы РЖД Алексей Шило в кулуарах ПМЭФ-2019.

"Пока у нас суперпессимистичных планов нет. Если посмотреть, за счет чего сегодня идет снижение, можно сказать, что это массовые грузы, и они очень сильно зависят от конъюнктуры на рынке. Это такие моменты, которые могут точно так же быстро поменяться обратно", - добавил он.

"Например, Минсельхоз считает, что у нас в июле-августе пойдет существенный рост погрузки зерна. Соответственно, тот дефицит, который мы сегодня имеем по его перевозке, рассчитываем восполнить", - отметил топ-менеджер.

По его словам, РЖД подготовили с министерством сельского хозяйства РФ "большое комплексное соглашение". Он предполагает постоянный обмен информацией, а также "участие друг друга во всех форматах взаимодействия с клиентами". "Это и инвестиции, и создание совместных проектов по аккумулярованию зерна и его перевозке. Мы со своей стороны берем на себя обязательства, связанные с точностью и надежностью доставки - такие вещи, которые помогут им проводить работу с их производителями", - пояснил топ-менеджер.

"И мы тоже будем проводить работу с агропромышленными предприятиями, чтобы забирать эту погрузку на себя. Мы по-прежнему считаем, что перевозить зерно более эффективно все-таки по железной дороге и для этого есть предпосылки. У нас (операторы - ИФ) существенно нарастили парк зерновозов. Он вырос к уровню прошлого года более чем на 5 тыс. вагонов. То есть, сегодня нет таких проблем, которые были, например, еще некоторое время назад, связанные с дефицитом зерновозов. Их сегодня много и они стоят, ждут (груз - ИФ). С нашей стороны остается только возить - быстро, качественно. Мы готовы это делать", - отметил замглавы монополии.

Что касается угля, то, по словам Шило, в перевозках на экспорт сохраняется рост (на 5,6% по итогам 5 месяцев 2019 г.), но при этом существенно снижается отправка на внутренних направлениях. "Это происходит потому, что пока нет необходимости завозить (уголь - ИФ) на ТЭЦ - к зиме пока подготовка идет не полным ходом. Мы считаем, что с июля-августа начнется уже завоз на электростанции, и мы получим рост погрузки внутри страны. Добавив сюда экспортные перевозки, рассчитываем, что в целом погрузка тоже будет расти", - сказал топ-менеджер.

"Большие ожидания связаны со стройкой: все-таки планируются большие средства на строительство инфраструктуры внутри страны. Мы считаем, что здесь могли бы с операторами серьезно поучаствовать", - добавил он, уточнив, что речь идет о транспортировке этого вида грузов как для дорожного строительства, так и проектов в рамках собственной инвестиционной программы РЖД.

"Мы рассчитываем, что начнется стройка в рамках нацпроектов. Мы получаем информацию от коллег, что финансирование на регионы поступает, там идут сейчас конкурсные процедуры, рассчитываем, что они завершатся в ближайшее время, и мы начнем стройку возить", - добавил замглавы монополии. "Кстати, хочу отметить, что хороший предвестник больших строек, это перевозка цемента. Цемент у нас в течение всех пяти месяцев активно растет", - также отметил Шило.

В целом, по словам замглавы "Российских железных дорог", как бы ни развивалась ситуация с погрузкой, компания "постарается ее использовать максимально эффективно". "Сейчас получается такая ситуация, что у нас очень серьезно загружено восточное

направление, но при этом недозагружены северо-запад и юг страны. Соответственно здесь у нас пока идут работы, связанные с ремонтом инфраструктуры. Мы, в том числе, даже пока отставляем часть локомотивов в резерв. Готовимся к тому, что когда погрузка пойдет, мы бы могли ее очень быстро освоить", - сказал топ-менеджер.

"В частности, сейчас идет очень большое снижение перевозок в направлении портов юга страны. У нас никогда такого не было, чтобы настолько хорошая была эксплуатационная ситуация на Северо-Кавказской и прилегающей к ней дорогах. Соответственно, поскольку туда пока перевозки падают, мы используем это время, чтобы ремонтировать больше инфраструктуры и готовиться к перевозкам", - добавил Шило.

Говоря о плане погрузки на июнь, топ-менеджер отметил, что он предполагает рост на 0,1%. "Во-первых, (произошло - ИФ) очень серьезное снижение погрузки зерна. В мае (она - ИФ) сократилась на 67%. Мы не ожидаем, что в июне будет всплеск, сразу отразили это в нашем плане. Строительные грузы - падение более 5%", - пояснил он.

"Работаем с металлургами по наращиванию погрузки черных металлов. Пока ситуация такая, что у нас существенно снижается экспорт, но при этом растет почти на 6% перевозки внутри страны. Мы рассчитываем, что в июне эта тенденция будет сохраняться. Это связано в целом с ситуацией на мировых рынках, с пошлинами в Европе, и в целом с ценой на металл на мировых рынках. Здесь пока тоже каких-то плюсов ждать не приходится", - добавил Шило.

"Ожидания сегодня связаны с отгрузкой нефтепродуктов. Май и половина июня характеризуются большим количеством ремонтов (НПЗ - ИФ). Из наших крупных клиентов восемь крупных заводов ремонтировались в мае и продолжают ремонтироваться сейчас. После завершения первой декады есть план по выходу их на мощность. Как только выйдут, будет погрузка наращиваться", - также сказал замглавы РЖД.

ИНТЕРФАКС; 2019.06.06; РЖД В ИЮНЕ СКОНЦЕНТРИРУЮТСЯ НА ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗКАХ И ПУТЕВЫХ РАБОТАХ

Генеральный директор ОАО "Российские железные дороги" Олег Белозеров на селекторном совещании в среду определил производственные задачи холдинга на июнь.

"Для нас самое важное сейчас - это обеспечение графика и безопасности летних пассажирских перевозок, а также выполнение объема и соблюдение графика путевых работ", - заявил топ-менеджер, слова которого приводятся в сообщении компании.

Он напомнил, что по итогам 5 месяцев 2019 г. пассажирооборот вырос на 3,4%, в том числе в пригородном сообщении - на 4,9%, в дальнем следовании - на 2,8%.

Говоря об обеспечении безопасности движения поездов, Белозеров отдельно остановился на теме железнодорожных переездов. "Следует уделить внимание маршрутизации опасных, тяжеловесных и крупногабаритных грузов, перевозимых автотранспортом, чтобы свести к минимуму возможность их появления в зоне движения поездов. Прошу начальников дорог во взаимодействии с руководством регионов и ГИБДД провести эту работу", - сказал глава компании.

ИНТЕРФАКС; 2019.06.06; "РЖД" И "КОУЛСТАР" ДОГОВОРИЛИСЬ ОБ ОБЕСПЕЧЕНИИ Ж/Д ИНФРАСТРУКТУРОЙ БЕЙСКОГО МЕСТОРОЖДЕНИЯ

ОАО "Российские железные дороги" (РЖД) и ООО "Коулстар" в рамках Петербургского международного экономического форума подписали соглашение по реализации проекта обеспечения железнодорожной инфраструктурой Бейского угольного месторождения, сообщили "РЖД".

Проект включает в себя строительство станции Шалгиново, однопутного электрифицированного железнодорожного пути от станции Шалгиново до инфраструктуры общего пользования "РЖД" на разъезде Кирба Красноярской железной дороги, а также развитие инфраструктуры общего пользования в точке примыкания на разъезде Кирба. Проект направлен на обеспечение вывоза угольной продукции, говорится в сообщении.

Это обеспечит объем перевозок энергетического угля на уровне 20 млн т к 2024 г., отметили в железнодорожной компании.

Для реализации проекта стороны создадут специальную проектную компанию (СПК), которая, в том числе, возьмет на себя привлечение заемного финансирования, отмечается в сообщении.

ООО "Коулстар" занимается добычей угля в республике Хакасия, имеет лицензию на разведку и добычу каменного угля в границах участков Майрыхский и Бейский-Западный Бейского каменноугольного месторождения. Согласно данным "СПАРК-Интерфакс", 75,1% компании принадлежит Эдуарду Худайнатову, по 12,45% - Александру Бородаеву и Борису Варшавскому.

ИНТЕРФАКС; 2019.06.06; РЖД ГОТОВЫ КУПИТЬ 131 МАНЕВРОВЫЙ ЛОКОМОТИВ-ГИБРИД С АККУМУЛЯТОРАМИ ИЗ РФ, СОЗДАДУТ ИХ С ТМХ И РОСНАНО

ОАО "Российские железные дороги" может получить 131 маневровый локомотив с гибридным приводом на базе отечественных литий-ионных аккумуляторных батарей.

Трехстороннее соглашение о создании таких локомотивов подписали председатель правления УК "Роснано" Анатолий Чубайс, глава РЖД Олег Белозеров и гендиректор АО "Трансмашхолдинг" (ТМХ) Кирилл Липа в рамках ПМЭФ-2019.

Как говорится в сообщении сторон, разработчиком и производителем локомотивов выступит ТМХ, поставщиком литий-ионных тяговых батарей - "Лиотех" (дочерняя компания "Роснано"). Подписанный документ предусматривает возможность поставки в адрес РЖД 131 локомотива в течение 6 лет после приемки первой машины. Предполагается, что локомотивы будут использоваться на пассажирских вокзалах крупных городов. При этом отмечается, что "по сравнению с традиционными тепловозами они демонстрируют существенное сокращение выхлопов, радикальное снижение шума при работе и позволяют снизить воздействие тягового парка на окружающую среду". "Их основное назначение - работа на пассажирских вокзалах и в курортных зонах, наиболее чувствительных с экологической точки зрения", - говорится в сообщении.

Кроме того, стороны рассчитывают, что использование гибридного привода на локомотивах позволит операторам подвижного состава существенно снизить расходы в течение жизненного цикла. При этом указывается, что маневровые локомотивы с гибридным приводом и тяговыми литий-ионными батареями уже внедряются в Европе, Японии, Китае.

Как отметил Чубайс, слова которого приводятся в сообщении, крупный заказ гибридных локомотивов со стороны РЖД позволит "Лиотеху" и "Трансмашхолдингу" "разработать и изготовить первую партию пилотных машин, востребованных на российском рынке". "По нашим оценкам, российский парк маневровых локомотивов, эксплуатируемых как РЖД, так и промышленными предприятиями, насчитывает порядка 18 тыс. машин. В случае перехода на гибридную технологию "Роснано" оценивает рынок литий-ионных батарей для локомотивов в 8 млрд рублей в год", - добавил он.

"Создаваемые "Трансмашхолдингом" и группой "Роснано" локомотивы станут первыми серийными машинами такого типа в нашей стране. Создание гибридных локомотивов - комплексный и сложный проект, предусматривающий разработку, производство, сертификацию, верификацию характеристик и последующее сервисное обслуживание на протяжении всего жизненного цикла - включая утилизацию локомотива и аккумуляторных батарей после истечения срока их службы", - говорится в сообщении.

Как отмечают стороны, ТМХ обладает "значительным опытом в разработке и производстве инновационного подвижного состава и готов применить его на практике при создании экологичных, тихих и энергоэффективных маневровых локомотивов". В то же время новосибирский завод "Лиотех" является единственным в России промышленным производителем литий-ионных аккумуляторов. Батареи компании используются в электробусах и троллейбусах с автономным ходом, электропогрузчиках и горно-шахтных электровозах.

"Следуя новейшим мировым тенденциям, "Трансмашхолдинг" готов создавать инновационный подвижной состав, который не только значительно сократит атмосферные выбросы, но и снизит расходование энергоресурсов, повысив экономическую

эффективность. Мы уверены, что современный маневровый локомотив с отечественным гибридным приводом на литий-ионных аккумуляторах будет востребован нашими партнерами", - сказал, в свою очередь, гендиректор ТМХ.

ИНТЕРФАКС; 2019.06.06; "АЛМАЗ-АНТЕЙ" И РЖД БУДУТ РАЗВИВАТЬ СОТРУДНИЧЕСТВО В ОБЛАСТИ ИННОВАЦИЙ

Концерн ВКО "Алмаз-Антей" и ОАО "Российские железные дороги" заключили на площадке Петербургского международного экономического форума соглашение о сотрудничестве в области инновационной и научно-технической деятельности, сообщает пресс-служба концерна.

"В соответствии с соглашением стороны, в частности, намерены увеличить масштабы внедрения инновационной гражданской продукции, выпускаемой предприятиями концерна, в интересах развития научно-технологического потенциала и инновационной экосистемы РЖД", - говорится в сообщении.

Со стороны концерна документ подписал заместитель гендиректора по производственно-технологической политике Александр Ведров, со стороны РЖД - заместитель гендиректора - главный инженер Сергей Кобзев.

"Концерн готов предоставить свои производственные возможности и готовые технические решения для реализации совместных инновационных и высокотехнологичных проектов, а также проектов в области импортозамещения, представляющих интерес для "Российских железных дорог", - заявил Ведров, которого цитирует пресс-служба.

ИНТЕРФАКС; 2019.06.06; КРЫМСКАЯ ЖЕЛДОРОГА НАМЕРЕНА ПРИВЛЕЧЬ КРЕДИТ НА 1 МЛРД РУБ. НА ТЕКУЩУЮ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ

ФГУП "Крымская железная дорога" (Симферополь, Крым) объявило электронный аукцион по привлечению возобновляемой кредитной линии с лимитом 1 млрд рублей, говорится в материалах на сайте госзакупок.

Начальная (максимальная) цена контракта составляет 177,099 млн рублей.

"Кредит предоставляется траншами, со сроком полного погашения в течение 18 месяцев с даты подписания договора", - говорится в документах.

ФГУП намерено привлечь средства на финансирование текущей деятельности предприятия, в том числе выплату зарплаты.

Заявки на участие в конкурсе принимаются до 13 июня текущего года, аукцион планируется провести 17 июня.

По данным системы "СПАРК-Интерфакс", в 2017 году предприятие увеличило выручку почти на 9,6% - до 2,101 млрд рублей, чистую прибыль - в 7 раз, до 355,2 млн рублей. Согласно бухотчетности, на конец 2017 года у предприятия не было заемных средств. Кредиторская задолженность его равнялась 803,83 млн рублей.

Как сообщалось, Крымская желдорога и банк "Россия" (Санкт-Петербург) осенью 2018 года заключили контракт на открытие невозобновляемой кредитной линии с лимитом 1 млрд рублей для пополнения оборотных средств предприятия. "Кредит предоставляется траншами со сроком полного погашения в течение 12 месяцев с даты подписания договора", - говорилось в документах к конкурсу. Начальная (максимальная) цена контракта тогда была определена на уровне 125,27 млн рублей, контракт же был заключен по цене 110 млн рублей.

Крымская желдорога основана после присоединения Крыма к России в 2014 году на базе подразделений Крымской дирекции Приднепровской железной дороги "Укрзалізниця", расположенных на полуострове. Предприятие в декабре 2015 года передано в собственность РФ в ведение **Федерального агентства железнодорожного транспорта (Росжелдор)**, в январе 2016 года преобразовано во ФГУП "Крымская железная дорога". Протяженность желдороги на полуострове составляет более 1,3 тыс. км.

ИНТЕРФАКС; 2019.06.06; РУСАЛ ПЛАНИРУЕТ СОХРАНИТЬ ОБЪЕМЫ Ж/Д ОТГРУЗКИ НА УРОВНЕ НЕ НИЖЕ 2018 Г

"РусАл" (МОЕХ: RUAL) в 2019 г может сохранить объемы отгрузки продукции железнодорожным транспортом на уровне не ниже прошлого года, следует из сообщения РЖД по итогам подписания соглашения с "РусАлом" в ходе Петербургского международного экономического форума.

РЖД со своей стороны намереваются осуществлять перевозку грузов "РусАла" в согласованных объемах, а также в порядке, установленном законодательством РФ, реализовывать взаимовыгодную гибкую тарифную политику.

Соглашение направлено на установление долгосрочного взаимовыгодного сотрудничества в области организации и обеспечения железнодорожных перевозок согласованных объемов грузов "РусАла".

В рамках соглашения "РусАл" намеревается осуществлять предъявление грузов к перевозке железнодорожным транспортом в соответствии с согласованными с РЖД объемами.

Структура перевозок алюминия "РусАла" в прошлом году изменялась из-за санкций США. Например, в апреле, когда санкции были введены, экспорт алюминия рухнул на 70%. Между тем, общий годовой показатель, с учетом внутренних перевозок, остался в целом на уровне 2017 года. Экспорт после снятия санкций в этом году растет - например, по итогам 4 месяцев поставки за рубеж выросли на 28%. Прогноз по производству алюминия "РусАла" в 2019 г - около 3,8 млн тонн, как и годом ранее.

ИНТЕРФАКС; 2019.06.06; НОВОТРАНС ПОСТРОИТ ВАГОНРЕМОНТНЫЙ ЗАВОД В ЛЕНОБЛАСТИ ЗА 1,5 МЛРД РУБ.

Группа компаний "Новотранс" построит в Ленинградской области вагоноремонтный завод, инвестиции в проект составят 1,5 млрд рублей, сообщает пресс-служба правительства региона.

Соответствующее соглашение по проекту в четверг в рамках Петербургского международного экономического форума (ПМЭФ-2019) подписали губернатор Ленобласти Александр Дрозденко и генеральный директор ООО "Балтийский вагоноремонтный завод "Новотранс" Дмитрий Перфильев.

"Выход на проектную мощность - 30 тыс. отремонтированных вагонов ежегодно - планируется в 2021 году", - говорится в сообщении.

В настоящее время проводятся проектно-изыскательские работы. В июне инвестор начнет подготовку производственной площадки к строительству завода.

"В Ленинградской области активно развивается железнодорожная инфраструктура, и вместе с ней появляются востребованные проекты по ремонту вагонов. Для Волосовского района это крупный инвестор, который в будущем даст хороший экономический и социальный эффект: трудоустройство, налоги в бюджет, развитие инфраструктуры района", - сказал Дрозденко.

"Новотранс" - один из железнодорожных операторов РФ. В парке группы - более 28 тыс. полувагонов. Холдинг имеет вагоноремонтные мощности в Московской, Кемеровской и Иркутской областях, а также в Алтайском крае. Кроме того, компания планирует разрабатывать месторождения в Бурятии для обеспечения своего транспортного бизнеса грузовой базой. Группу контролирует бизнесмен Константин Гончаров, выкупивший ее у "Сибирского делового союза".

ИНТЕРФАКС; 2019.06.06; РЯД БАНКОВ ГОТОВЫ ФИНАНСИРОВАТЬ ПРОЕКТЫ ДОЛГОСРОЧНОЙ ПРОГРАММЫ РАЗВИТИЯ РЖД

ОАО "Российские железные дороги" в рамках ПМЭФ-2019 договорилось с отечественными и зарубежными финансовыми организациями об их участии в проектах компании, сообщил корреспондент "Интерфакса".

Соответствующие договоры были подписаны с ВТБ (МОЕХ: VTBR), Газпромбанком (МОЕХ: GZPR), Московским кредитным банком и Азиатским банком инфраструктурных

инвестиций, Intesa Sanpaolo. Меморандумы о сотрудничестве определяют принципы совместной работы.

Стороны проработают варианты и условия финансирования "представляющих взаимный интерес" проектов, предусмотренных долгосрочной программой развития РЖД до 2025 г. Для этого будут заключаться отдельные договоры и соглашения.

ИНТЕРФАКС; 2019.06.06; ТУЛАЖЕЛДОРМАШ ИЗ ГРУППЫ ПТК ВЛОЖИТ ДО 2,6 МЛРД РУБ. В РАСШИРЕНИЕ ПРОИЗВОДСТВА

АО "Тулажелдормаш" (входит в группу ПТК) намерено инвестировать до 2,6 млрд рублей в расширение производства, сообщила пресс-служба правительства Тульской области.

Согласно пресс-релизу, на Петербургском международном экономическом форуме (ПМЭФ-2019) Евразийский банк развития (ЕАБР), "Тулажелдормаш" и Тульская область в лице губернатора Алексея Дюмина подписали соответствующее соглашение о сотрудничестве.

"Документ развивает трехстороннее соглашение о сотрудничестве при реализации в Тульской области инвестиционного проекта "Создание научно-производственного комплекса в сфере железнодорожного машиностроения", подписанное на ПМЭФ-2018", - отмечается в сообщении.

В частности, "Тулажелдормаш" предполагает увеличить объемы инвестиций в развитие предприятия с 1,4 млрд до 2,6 млрд рублей. Средства будут направлены на обновление мощностей для производства высокотехнологичной гражданской продукции с высоким экспортным потенциалом.

В пресс-релизе ЕАБР отмечается, что при заключении соглашения сторонами принято во внимание наличие потенциального спроса в России на инновационные путевые машины, разрабатываемые и производимые "Тулажелдормашем", на сумму не менее 51,9 млрд рублей до 2025 года.

"Кроме того, продукция предприятия обладает экспортным потенциалом, что подтверждается заключением контракта на поставку путевых машин в Индию", - подчеркивает пресс-служба ЕАБР.

Группа ПТК - многопрофильный промышленно-инжиниринговый холдинг, специализирующийся на производстве, ремонте и эксплуатации железнодорожной техники, а также выполнении работ на объектах транспортной инфраструктуры. Одним из ключевых активов группы ПТК является завод АО "Тулажелдормаш", который разрабатывает и выпускает различные виды путевой техники для нужд основного заказчика - ОАО "РЖД".

ИНТЕРФАКС; 2019.06.06; СУД ПРИЗНАЛ БАНКРОТОМ БЫВШУЮ ТОРГОВУЮ КОМПАНИЮ КТЗ

Арбитражный суд Чувашии признал банкротом бывшую торговую компанию концерна "Тракторные заводы" (КТЗ) - АО "Четра - Промышленные машины" - и ввел в отношении нее конкурсное производство сроком на 6 месяцев, до 3 декабря, сообщается в картотеке арбитражных дел.

Суд вынес резолютивную часть решения 3 июня.

Как сообщалось, АО "Четра - Промышленные машины" уже не ведет торговую деятельность. КТЗ перевел бренд "Четра" на новую компанию-дистрибьютора техники и запчастей, переименовав торговую компанию ООО "Производственная компания "ЧАЗ" в ООО "Четра".

Арбитражный суд Чувашии в январе 2019 года ввел в АО "Четра - Промышленные машины" процедуру наблюдения по заявлению ВЭБа с суммой требований 70,9 млрд рублей. В рамках процессуального правопреемства суд затем заменил ВЭБ на структуру "Ростеха" - ООО "КТЗ" в качестве заявителя по делу.

Учрежденное "Ростехом" в сентябре 2018 года ООО "КТЗ" получило от ВЭБа право требования долга концерна КТЗ. ООО "КТЗ" и ВЭБ заключили договор уступки долга (договор цессии) 12 октября 2018 года.

Наблюдательный совет ВЭБа принял решение о "дефолтной стратегии" в отношении КТЗ в начале октября 2017 года. ВЭБ подал иски о признании банкротами управляющей компании КТЗ и его производственных предприятий, выступавших поручителями и залогодателями по обязательствам управляющей компании.

"Ростех" контролировал процедуры банкротства КТЗ и его санирования по решению правительства РФ, затем привлек к управлению предприятиями КТЗ компанию "Транспортные компоненты", близкую к совладельцу "Трансмашхолдинга" Андрею Бокареву. Госкорпорация в начале 2019 года завершила передачу гражданского дивизиона концерна "Тракторные заводы" компании "Транспортные компоненты".

В состав КТЗ входит ряд машиностроительных предприятий, которые производят технику для сельского хозяйства, строительства, железнодорожной инфраструктуры и нужд Минобороны РФ.

МОСКВА24; 2019.06.06; В МОСКВЕ НАЧАЛИ ТЕСТИРОВАНИЕ ПРОКАТА КАТЕРА

В Москве на территории Водного стадиона в четверг, 6 июня, начали тестировать прокат катера. Об этом Агентству "Москва" сообщили в пресс-службе каршеринг-сервиса YouDrive.

"В летнем сезоне через приложение YouDrive станет доступен катер LilCraft. Тестовый проект под названием YouDrive boat стартует с 6 июня. Стоимость аренды составит 5 тысяч 500 рублей в час", – говорится в сообщении пресс-службы.

Отмечается, что для управления катером нужны права, которые выдает госинспекция по малым судам.

В пресс-службе пояснили, что лодка управляется с помощью штурвала, а прокатиться на ней можно компанией до трех человек.

"При бронировании появится всплывающее окно с номером телефона, по которому менеджер предоставит информацию о доступном времени аренды", – уточнили в пресс-службе.

При первой аренде специалисты проведут инструктаж и тестовую поездку. Менеджер проверит все механизмы и оценит погоду.

Катер можно арендовать в светлое время суток у причала Royal Yacht Club.

Двигаться можно в акватории Северного речного вокзала и возможно вверх по Каналу имени Москвы. За нарушение правил пользования катером придется заплатить штраф.

Ранее сообщалось, что в этом летнем сезоне будут работать 108 зон отдыха у воды, в том числе восемь зон отдыха с купанием. Всего в городе имеется 126 мест массового отдыха у воды, однако 18 из них находятся на реконструкции. Купальный сезон по традиции откроется 1 июня.

Искупаться можно будет на пляже "Левобережный", в Тропареве, Мещерском, в Серебряном Бору-2, Серебряном Бору-3, на 4-й линии Хорошевского Серебряного Бора, в Строгинской пойме, на озере Черном и Школьном озере в Зеленограде.

<https://www.m24.ru/news/gorod/06062019/78956>

КОММЕРСАНТЪ; СЕРГЕЙ ПЕТУНИН; 2019.06.07; У ПИЛОТОВ КАТАСТРОФА С ДИПЛОМАМИ; ДЕСЯТКИ ЛЕТЧИКОВ ОСТАЛИСЬ БЕЗ РАБОТЫ

Как стало известно "Ъ", прошлогодняя катастрофа самолета Ан-148 в Подмосковье привела не только к гибели 71 человека, разорила компанию АО «Саратовские авиалинии», которой принадлежало воздушное судно, но и оставила без работы десятки пилотов по всей стране. В ходе прокурорской проверки выяснилось, что все они, как и погибший в авиакатастрофе второй пилот разбившегося самолета Сергей Гамбарян, получили свидетельства, окончив Южно-Уральский государственный университет, который не имел сертификата авиационного учебного центра, а также утвержденной Росавиацией программы подготовки. Обжалуя решения Росавиации, пилоты обратились в суды, но их иски были отклонены.

Выступая недавно в Госдуме на «правительственном часе», генпрокурор Юрий Чайка заявил, что в ходе надзорных проверок были выявлены факты неполного прохождения

летным персоналом программ подготовки, отсутствия в образовательных организациях необходимого кадрового и материального обеспечения и другие. В связи с этим, по его словам, с 2017 года по результатам принятых прокурорами мер от выполнения полетов были отстранены 550 пилотов, прекращена деятельность двух авиационных учебных центров, а также аннулировано 160 летных свидетельств.

По данным “Ъ”, речь в основном шла о выпускниках Южно-Уральского государственного университета (ЮУрГУ), где будущие пилоты осваивали теоретическую часть, практикуясь в учебно-тренировочном центре «ЧелАвиа», а затем созданном на его базе частном профессиональном образовательном учреждении «Челябинское летное училище гражданской авиации» (ЧЛУГА). Челябинские выпускники и раньше вызывали вопросы у надзорных органов, но вплотную они ими занялись после крушения в феврале прошлого года Ан-148 «Саратовских авиалиний», следовавшего из Москвы в Орск. Межгосударственный авиакомитет установил, что пилоты не включили обогрев датчиков определения скорости, обледенение которых произошло в ходе набора высоты. Командир экипажа, получив неверные данные о падении скорости, решил разогнать воздушное судно, переведя его в пикирование, во время которого и произошло столкновение с землей. Погибли 65 пассажиров и шесть членов экипажа.

Проводя проверку в связи с катастрофой, Генпрокуратура выяснила, что второму пилоту разбившегося самолета Сергею Гамбаряну 21 июня 2017 года территориальным управлением **Росавиации** было выдано свидетельство коммерческого пилота на основании обучения, которое он прошел в ЮУрГУ. При этом было установлено, что сам университет не имел сертификата (свидетельства) авиационного учебного центра, а также утвержденной **Росавиацией** программы подготовки. Прокурорами были установлены еще 64 пилота, окончивших ЮУрГУ. Материалы в их отношении надзорный орган направил в **Росавиацию**, которая по результатам своей проверки стала выносить приказы об аннулировании свидетельств коммерческих и линейных пилотов.

Летчики, обжалуя действия **Росавиации**, обратились в суды по всей стране. В исках они, как правило, указывали, что не предоставляли недостоверные сведения для получения свидетельств пилотов: учились в ЮУрГУ, о чем свидетельствуют дипломы вуза, а летали, заключив соответствующие договоры, на тренажерах и воздушных судах «ЧелАвиа» и ЧЛУГА.

Однако суды иски отклонили, ссылаясь на то, что у всех трех структур отсутствовали действующие сертификаты и лицензии на право осуществления образовательной деятельности в области авиации. К тому же для многих пилотов обучение оформлялось как профессиональная переподготовка и стажировка, однако в ходе проверок выяснялось, что свидетельств авиационного персонала они не имели, то есть не были пилотами гражданской авиации, следовательно, не могли переучиваться на новый тип воздушных судов в рамках дополнительного образования.

Следует отметить, что обучение по специальности «пилот» проводилось на аэрокосмическом факультете ЮУрГУ с тренировками в ЧЛУГА с 2011 года. Однако еще в 2017 году **Росавиация** начала отзывать свидетельства пилотов на том основании, что с августа 2016 года у училища нет сертификата авиационного учебного центра (АУЦ), выданного **Росавиацией**. В сентябре 2017 года Копейский городской суд по иску челябинского транспортного прокурора и на том же основании признал деятельность ЧЛУГА по обучению пилотов незаконной. В 2018 году Челябинский областной суд, рассмотрев дело в апелляционном порядке, подтвердил решение суда первой инстанции. При этом руководство училища настаивает на том, что сертификат АУЦ необходим лишь для переподготовки специалистов (этим училище не занималось с момента завершения срока действия сертификата), а те, кто не имеют летной подготовки, обучаются по образовательным программам по лицензии Минобрнауки, все правоотношения регулируются федеральным законом об образовании. При этом многочисленные попытки получить новый сертификат в **Росавиации** остаются безуспешными.

Сейчас Центральный районный суд Челябинска рассматривает два иска челябинского транспортного прокурора к ЮУрГУ. Надзорное ведомство требует признать незаконной деятельность вуза по обучению специалистов авиационного персонала с присвоением

квалификации «пилот», а также признать недействительными дипломы о среднем профобразовании по специальности «летная эксплуатация летательных аппаратов» с присвоением квалификации «пилот». По этим искам дипломов могут лишиться 103 выпускника ЮУрГУ. С 2017 года ЧЛУГА и, соответственно, ЮУрГУ не занимаются обучением пилотов. 32 выпускника 2017 года так и не получили дипломы.

Как авиация жалуется на беспилотность

«Такую базу загубили! Она была лучшей в Европе. Три ангара забиты самолетами, тренажеры. Теперь они стоят, не эксплуатируются, здание рушится»,— сообщил “Ъ” директор ЧЛУГА Александр Матусевич. По его словам, за все годы существования совместной программы с ЮУрГУ обучение прошли около 300 человек. Сколько из них лишились свидетельств пилотов, он уточнить не смог. По его словам, часть выпускников, лишенных свидетельств Росавиацией, получили пилотские лицензии за границей и сейчас летают, а те, кто остался в России, «мучаются и судятся».

В пресс-службе ЮУрГУ заявили, что не комментируют ситуацию с обучением пилотов, предложив написать письменный запрос, на который пока не ответили.

При этом следует отметить, что в апреле этого года ситуацией с челябинскими пилотами озаботилась вице-премьер Татьяна Голикова, предложившая **Минтрансу и Росавиации** принять меры к их трудоустройству. В **Росавиации** на запрос “Ъ” оперативно не ответили, а источник в **Минтрансе** сообщил, что вернуть свидетельства пилотам или выдать новые в данной ситуации закон не позволяет. «Сейчас обсуждается предложение о том, чтобы дать им возможность экстерном сдавать экзамены в сертифицированных вузах, однако при этом все равно придется "перелетывать", проходя соответствующую практику»,— отметил собеседник “Ъ”.

Для АО «Саратовские авиалинии» авиакатастрофа завершилась отзывом сертификата эксплуатанта (летного сертификата). Сразу после крушения Ан-148 Росавиация начала проверку авиакомпании и, выявив ряд нарушений, ограничила действия летного сертификата до 27 апреля 2018 года. В марте того же года компания направила заявку на продление лицензии, но, как выяснилось, в перечень заявленного эксплуатантом авиационного персонала, составленный 14 марта, включены члены экипажа, погибшие 11 февраля 2018 года в авиационной катастрофе, а также воздушное судно Ан-148–100В, регистрационный номер RA-61704, утраченное в катастрофе. **Глава Росавиации Александр Нерадько** рекомендовал руководству «Саратовских авиалиний», «учитывая беспрецедентное, безответственное отношение к вопросам обеспечения безопасности полетов», самостоятельно отказаться от сертификата эксплуатанта и сосредоточиться на аэропортовой деятельности.

В авиакомпании заверили, что исправят нарушения. Ограничение сертификата продлили до 30 мая. В мае в «Саратовских авиалиниях» провели выборочную проверку летных заданий, летных книжек, табелей учета рабочего времени и других документов членов летных экипажей, регулятор выявил ряд системных нарушений. В частности, выяснилось, что компания планирует работу членов летного состава без учета нормирования рабочего времени и времени отдыха; экипажи «преднамеренно» не соблюдают режим в отсутствие должного контроля со стороны руководства; практикуются недостоверный учет рабочего времени и превышение максимальной продолжительности полетной смены в течение суток; отсутствует повторный медосмотр пилотов. В **Росавиации** посчитали, что «усталость уменьшает бдительность пилота, может стать причиной ненадлежащего наблюдения за ориентировкой и положением воздушного судна в пространстве, неправильной оценки ситуации, ошибочного понимания работы систем управления и как итог — принятия неправильного решения». В конце мая руководство «Саратовских авиалиний» направило новую заявку на продление сертификата эксплуатанта, но не получив ответа от **Росавиации**, отменило все рейсы.

После этого АО «Саратовские авиалинии» работало исключительно как оператор аэропорта Саратов-Центральный. По итогам 2018 года компания получила убыток в размере 707,6 млн руб. 29 мая этого года компания уведомила министерство занятости, труда и миграции Саратовской области о намерении сократить 394 из 493 сотрудников. Источники “Ъ” в «Саратовских авиалиниях» говорят, что, очевидно, после открытия

саратовского аэропорта Гагарин (запланировано на август этого года) предприятие прекратит существование.

<https://www.kommersant.ru/doc/3993007>

ИЗВЕСТИЯ; ИГНАТ ШЕСТАКОВ; 2019.06.06; СКИДКА НА ЛИЦО: БИОМЕТРИКА В АЭРОПОРТАХ СДЕЛАЕТ БИЛЕТЫ ДЕШЕВЛЕ; ГЛАВА КОРПОРАЦИИ AEON О РЕБРЕНДИНГЕ И ПОКУПКЕ АЭРОПОРТОВ, ПОЖАРЕ В ШЕРЕМЕТЬЕВО И СИСТЕМАХ РАСПОЗНАВАНИЯ ПАССАЖИРОВ

Системы распознавания лиц в аэропортах неизбежны (и уже работают), но они позволят снизить стоимость билетов. Госбанкам не стоит пытаться заниматься региональными авиаперевозками. А от присвоения российским аэропортам имен одна польза. Об этом и многом другом ведущая новостей МИЦ «Известия» Елена Лихоманова и редактор отдела бизнеса газеты «Известия» Ирина Цырулева побеседовали с председателем совета директоров корпорации AEON Романом Троценко на ПМЭФ-2019.

В корпорацию AEON входит более тридцати предприятий. Среди них «Новпорт» (управление аэропортами), AEON Development (московская недвижимость, в том числе комплекс «Башня «Федерация») и завод «Знамя» (подрядчик корпорации Boeing).

— Роман Викторович, среди ваших активов есть и аэропортовые. Как вы относитесь к тому, что сейчас присвоили очень многим аэропортам в нашей стране имена известных людей? Во что это вылилось для бюджета? И вообще для чего это нам нужно?

— Большое количество аэропортов находятся сейчас в стадии реконструкции, ремонта, часть строится заново. И интегрировать новые наименования на этом этапе очень легко. Это не приводит к дополнительным затратам.

Плюсом всей этой инициативы является то, что для очень многих пассажиров, а это миллионы людей, эти имена становятся не пустым звуком. Граждане начинают интересоваться, читают, кто этот персонаж, какое он влияние имел на развитие региона или авиации, и соотносят с ним свою жизнь.

У старшего поколения немножко больше культурных кодов. Были одни и те же учебники, по которым все учились, и все помнят, на какой странице была фотография и статья про Покрышкина. Поскольку современный стандарт образования, он более, скажем так, широкий, очень многие молодые люди не представляют, кто есть кто. Поэтому это хорошая инициатива, которая позволит нам лучше знать свою страну и своих героев.

— Но все-таки в масштабах страны много аэропортов переименовывают, это определенные финансовые затраты. А не было ли смысла вложить эти деньги в сервисы для пассажиров? Не образование, а чтобы была практичность.

— Ответственные аэропорты и так занимаются тем, что улучшают жизнь пассажиров. Аэропортовый бизнес сложный в том плане, что вы никогда не можете остановиться. Вы построили новый терминал и мечтали, что у вас будет 2 млн человек. И вот вы дождались, в конце концов это наступило, 2 млн человек. Но в это мгновение вам нужен уже новый терминал, потому что в противном случае сервис будет предоставляться не на том уровне, как вы хотите. И вы должны вкладывать новые деньги, строить новый терминал. Поэтому по сравнению с капитальными затратами на строительство аэропорта ребрендинг — это совсем немного.

Но мы видим, какой позитивный отклик это имеет среди пассажиров. В Кемерово аэропорт имени Леонова. Это земляк, который сделал огромное количество достижений для развития российской космонавтики. Воронеж — аэропорт имени Петра I, и для многих молодых людей это удивительно, потому что они ассоциируют Петра I с Санкт-Петербургом. И тут они узнают, что русский флот первый строился Петром I в воронежских лесах. Новосибирск, там аэропорт имени Покрышкина, земляк, новосибирец, выдающийся пилот мирового класса. И это очень здорово, что почти везде тот человек, именем которого назвали аэропорт, он местный. Это дает молодежи надежду на то, что в какой-то момент их именем могут назвать что-то.

— Сегодня ваша сеть аэропортов одна из крупнейших в России. Планируете ли вы какие-то еще покупки в этой отрасли?

— Мы видим, что сейчас закончился процесс передачи аэропортов из имущества Российской Федерации субъектам. И это значит, что сейчас будет достаточно большой, активный период, когда субъекты будут определяться, что они будут с аэропортом делать, находить инвесторов. И мы ожидаем, что в ближайшее время будет целый ряд конкурсов, выбор инвестиционной стратегии аэропорта.

Мы будем принимать участие там, где мы считаем для нас это интересным. Мы видим нашу специализацию как средние аэропорты, которые можно «разлетать» в дальнейшем и увеличить объем пассажиров. Условно говоря, нам интересен аэропорт, где летает миллион человек.

— Какие инвестиции вы планируете в этот ваш сегмент в этом и следующем году?

— На этот год общий объем подписанных инвестиций у нас 62 млрд рублей. Следующий год, мы ожидаем, прирост будет в районе 85 млрд. То есть у нас каждый год объем капитальных вложений большой, и он прирастает год от года.

— Роман, последняя трагедия в Шереметьево вызвала очень много вопросов. И были у некоторых вопросы к службам аэропорта, насколько они оперативно среагировали, правильно-неправильно. На фоне этой трагедии есть ли какие-то, на ваш взгляд, предпосылки, чтобы изменить регламент работы служб аэропорта?

— Вы знаете, из тех материалов, которые я видел, я могу сказать, что все службы Шереметьево сработали безупречно. Все регламенты по времени были выдержаны. Пожарный расчет приехал вовремя. При том, что был подан сигнал Pan-Pan, то есть это был сигнал не бедствия, это был сигнал всего лишь технических неисправностей. Ребята, наши коллеги, среагировали очень профессионально, с риском для жизни выполнили всё, что необходимо. Это показало, что крупнейший аэропорт страны работает на очень высоком уровне. То, что трагедия произошла, это ужасно, и мы верим, что разберутся в причинах ее, но это точно не вина аэропорта.

— Как вы относитесь к внедрению систем биометрики, распознавания лиц в аэропортах? Добавит ли это безопасности? Как люди вообще к этому относятся, эту инициативу воспринимают?

— Мы относимся к этому положительно. Мы ввели новую форму досмотра багажа с применением технологий отраженного рассеянного рентгеновского излучения, и мы видели, как стремительно уменьшилось количество нарушений и попыток провоза незаконных предметов в наших аэропортах. И, как результат, мы видим, что не было ни одного чрезвычайного происшествия в наших аэропортах.

Мы считаем, что следующий этап — это переход к биометрике лиц. Сейчас есть несколько стандартов, причем российские стандарты по дистанционной биометрике одни из лучших в мире. Мы ожидаем, что в ближайшие, наверное, два года произойдет законодательное утверждение, и биометрика в аэропортах будет одной из нефаккультативных, как сегодня, форм распознавания в аэропорту. Хотя многие считают, что вот проходит эпоха какой-то частной жизни. Мы слышим такую критику.

— Вмешательство в частную жизнь вы имеете в виду?

— Да, вмешательство в частную жизнь. Ответ да, это так. За безопасность полетов и транспорта, за дешевизну услуг, за доступность авиационных билетов, за то, чтобы все вернулись домой живыми и здоровыми, приходится платить. И одна из форм этой платы — потеря приватности. Мы с вами увидим, как за 10 лет во всех публичных транспортных местах биометрика станет общим местом.

— И это поможет удешевить билеты для пассажиров?

— Конечно. Потому что любая операция, допустим, визуального сличения человека с паспортом и с посадочным талоном, которые в аэропорту в реальности происходят два раза, или досмотр багажа и ручной клади стоят денег. Если появится технология, которая определяет, что идет Лена, не нужно брать ее паспорт, смотреть талон, это позволит ускорить процесс, сделать его дешевле и безопаснее, потому что люди же они люди, они могут ошибаться.

— Насколько дешевле?

— В структуре операционных издержек аэропорта обычно расходы на безопасность составляют от 25 до 27%. Допустим, мы считаем, что можно будет сэкономить около 8%

от стоимости обслуживания аэропорту. Это даст около 1% от стоимости авиационного билета. Это хорошие деньги.

— Мы находимся в Санкт-Петербурге, поэтому не можем не спросить про местный аэропорт Пулково, к которому вы проявляли интерес. Вам он еще интересен?

— Нам еще интересно. Мы находимся в контакте с банком ВТБ, который осуществил этот инвестиционный проект. Мы видим, что коллеги абсолютно правильно сделали бизнес-план, рассчитали объем роста пассажиропотока на много лет вперед. Нам очень нравится Пулково, и мы надеемся, что придем к взаимопониманию по стоимости в какое-то время.

— Развитие региональных перевозок достаточно острый вопрос, поставленный президентом. Как вы считаете, почему создание местного авиаперевозчика вызывает такие сложности? Ведь и Сбербанк, и ВТБ пытались это сделать. Данный проект, насколько мы понимаем, приостановлен. Планируете ли вы каким-то образом участвовать в этом процессе, может быть, вам интересна эта сфера?

— Я начну с конца. Мы точно не будем принимать участие в создании местных перевозчиков или в их капитале, поскольку у нас возникает конфликт интересов. Мы компания, которая занимается развитием наземной инфраструктуры, то есть мы рады принять у себя в гостях всех перевозчиков. Если мы будем принимать участие в капитале кого-то из них, всегда будет подозрение, что мы кого-то любим больше, чем других.

А если говорить о сложности этого процесса, то это высокорискованный бизнес. И если вы возьмете статистику, скажем, Соединенных Штатов Америки и 100 ведущих перевозчиков на 1970 год, и посмотрите, сколько же осталось в живых сегодня, то вы поймете, что сегодня осталось два. 98 исчезли. Они обанкротились, ушли с рынка, были поглощены.

Это очень серьезный бизнес с потребностью в огромных капиталовложениях, которые может потянуть только серьезная группа. При этом вы всегда должны быть готовы, что в какой-то момент у вас будет длительный период убытков, которые вы должны будете закрывать. Скажем, вы видите, что для российских перевозчиков последний год был очень тяжелый, потому что стремительно выросли цены на авиационный керосин. Ни у кого этого не было в бизнес-плане, и билеты продавали, рассчитывая на топливо потратить одну сумму, а оказалось, что надо потратить на 30% больше. То есть отрасль закрывает год целиком с убытками.

— Может ли правительство какого-то региона или госбанк взять на себя такую рискованную форму бизнеса по созданию перевозчика?

— Я бы сказал, что это было бы необычным решением. Наверное, надо оставить это частному бизнесу. Мы видим «Аэрофлот» с очень хорошим сервисом, который достиг выдающихся показателей по точности вылетов. Мы видим S7, которая первая ввела систему динамического управления стоимостью билетов, имеет очень высокую загрузку и, по сути, маршрутной сеткой закрывает всю страну. Мы видим «Победу» как новый проект, который умудряется быть рентабельным в секторе лоукостера. Мы видим Utair, который переживает сейчас внутренние трансформации, но является точно одной из лучших вертолетных компаний мира. На этом рынке можно работать хорошо, но нужно найти талантливую команду, деньги, иметь какой-то план. Я бы госбанкам не советовал бы идти в него.

— А другой рынок? Рассматриваете ли вы малую авиацию как конкуренцию железнодорожной отрасли на небольших расстояниях?

— Нет, вы знаете, мне кажется, что авиация и железная дорога имеют каждая свою специфику. И эта специфика в том, что человек меряет расстояние не километрами, а временем, которое требуется на доставку его из точки А в точку Б. Если вы понимаете, что интеграль вместе с перемещением от аэропорта до центра города у вас занимает больше времени, то вы едете на поезде, потому что поезд приходит на центральный вокзал города. То есть вы просто считаете минуты и часы. Поэтому там, где это имеет смысл, будет работать железная дорога, там где людям быстрее добираться авиацией, будет работать авиация.

Но на короткие расстояния, конечно, основным игроком будет автотранспорт. Мы видим, как в стране привели в порядок автомобильные дороги, и это не мучение никакое теперь проехать час или два. И мы видим, что меняется логика перемещения пассажиров. То есть

на расстояние, скажем, 200 км очень легко люди едут автобусом, машинами и не рассматривают даже железную дорогу.

— А вы не планируете вкладываться в такие проекты?

— У нас есть собственный продукт, который мы выводим в этом году. Это компания, которая занимается организацией автобусного сообщения с подвозом пассажиров к аэропорту. Мы увидели там интересный алгоритм, интересную технологию. И мы их будем развивать. В основном в южной части России: Волгоград, Кавказские Минеральные Воды, Астрахань, Ставрополь.

— Химический бизнес. Вы претендуете на покупку татарстанского производителя азотных удобрений (аммоний). Может быть, какие-то еще активы в этой отрасли вам интересны?

— Знаете, нам нравится аммоний, поскольку он для нас комплементарен. Часть сырья, которое они производят, мы можем перерабатывать у себя на кемеровском «Азоте» или на комбинате в Ангарске, который входит в наш холдинг.

Собственно говоря, никаких других активов интересных, которые имело бы смысл покупать, нет. Потому что это либо старые активы, либо не очень эффективные. Мы сейчас ведем строительство нового большого проекта «Волгоград-Полимер» — комплекс химических заводов, по сути, создание нового газохимического кластера в Волгограде, продуктом которого будут в конечном счете сложные пластики. Поэтому мы будем больше сейчас сконцентрированы на новом строительстве, чем на приобретении готового.

<https://iz.ru/886262/ignat-shestakov/skidka-na-litco-biometrika-v-aeroportakh-sdelaet-bilety-desheвле>

ИНТЕРФАКС; 2019.06.06; ГК ПО ОРВД К ОКТЯБРЮ ПОДГОТОВИТ БИЗНЕС-ПЛАН ПРОВАЙДЕРА БЕСПИЛОТНОЙ АВИАЦИИ, ДОПУСКАЕТ ПРИВЛЕЧЕНИЕ ЧАСТНИКА

Подконтрольное Росавиации ФГУП "Госкорпорация по организации воздушного движения в РФ" (ГК ОрВД) к октябрю этого года планирует подготовить бизнес-план провайдера в сфере обслуживания беспилотной авиации, сообщил "Интерфаксу" замгендиректора госкорпорации Никита Данилов.

"На текущий момент мы ждем согласования концепции модели провайдера Минтрансом, чтобы начать полноценную разработку бизнес-плана. В консультациях участвуют Росавиация и другие заинтересованные структуры. Думаю, что формировать бизнес-план мы закончим к концу сентября - началу октября и после его утверждения представим публично", - сказал Данилов агентству в кулуарах ПМЭФ-2019.

По его словам, бизнес-план помимо прочего даст понимание, нужно ли ГК привлекать в капитал компании-провайдера беспилотников частного инвестора.

"Мы ГЧП-модель рассматриваем. Бизнес-план - уже с учетом анализа сервисов потребителей - позволит сказать, правильно ли это делать самостоятельно, только на базе ГК по ОрВД, или с помощью ГЧП", - отметил Данилов.

Он добавил, что бизнес-план также позволит определить, "существует ли на данный момент в РФ профильный инвестор, или же будет рекомендация проводить открытый конкурс".

"Нас устроит и тот, и другой вариант: с учетом специфики области аэронавигации, я не думаю, что большое количество инвесторов прибежит к нам. Очень закрытая отрасль, со своей спецификой, со своим государственным регулированием. Поэтому если и будет открытый конкурс, то участников будет не так много", - сказал Данилов.

Он также пояснил, что идея с ГЧП сама по себе - мировой тренд: "аэронавигация привлекает частного партнера для формирования и инфраструктуры, и программного обеспечения, и цифровых сервисов - то есть непрофильной деятельности для провайдера аэронавигации". При этом аэронавигационный провайдер обычно оставляет за собой контроль в совместном предприятии.

Данилов при этом не стал комментировать, какие частные компании могли бы войти в СП по беспилотникам.

РИА НОВОСТИ; 2019.06.06; МИНИСТР ТРАНСПОРТА РАССКАЗАЛ О ТЕКУЩЕЙ СИТУАЦИИ С БАГАЖОМ В ШЕРЕМЕТЬЕВО

Столичный аэропорт Шереметьево привлек дополнительные силы для решения ситуации с обработкой багажа, количество багажа, которое задержано на складе, снижается, и в настоящее время не разобрано около тонны багажа, сообщил журналистам **министр транспорта РФ Евгений Дитрих**.

Проблемы с выдачей багажа в Шереметьево наблюдались с пятницы.

Пресс-служба аэропорта сообщала, что ситуация стабилизируется к концу июня. Минтранс РФ ранее сообщал, что жестко отреагирует на сбой при выдаче багажа в аэропорту Шереметьево, если ситуация не будет нормализована в кратчайшие сроки.

"Говорят о том, что привлекли дополнительные силы для того, чтобы организовать сортировку багажа и его оперативную обработку. Говорят, что количество багажа, которое задержано на складе, снижается. Сейчас около тонны багажа не разобрано", - сообщил Дитрих в пятницу в кулуарах **ПМЭФ**, отвечая на вопрос, что докладывает аэропорт о ситуации с багажом.

Гендиректор авиагавани Михаил Василенко сообщал, что проблемы возникли из-за изменений в технологии процесса и неправильных расчетов.

<https://ria.ru/20190607/1555352597.html>

ИНТЕРФАКС; 2019.06.06; МОСКОВСКИЙ МЕТРОПОЛИТЕН ПОМОЖЕТ АЭРОПОРТУ "ШЕРЕМЕТЬЕВО" РЕШИТЬ ПРОБЛЕМУ С ЗАДЕРЖКАМИ ВЫДАЧИ БАГАЖА ПАССАЖИРАМ

Аэропорт "Шереметьево", где в последнее время сложилась напряженная ситуация с выдачей багажа, привлечет силы столичного метрополитена для решения проблемы, сообщили "Интерфаксу" в пресс-службе Московской межрегиональной транспортной прокуратуры (ММТП) в четверг.

"Приняты конкретные меры, направленные на устранение задержек багажа в кратчайшие сроки, в том числе между ООО "Шереметьево Хэндлинг" и ГУП Московский метрополитен достигнута договоренность о привлечении дополнительных сил", - сказали в ведомстве.

Там отметили, что представитель "Аэрофлота" "также высказал готовность оказать содействие в разрядке сложившейся ситуации".

В ММТП сообщили, что в рамках проводимой проверки в связи с массовыми задержками выдачи багажа заместитель московского межрегионального транспортного прокурора Олег Опёнышев провел рабочее совещание по данному вопросу.

"В ходе заседания обсуждена ситуация, сложившаяся в столичном аэропорту. Одновременно с этим, прокуратурой к проведению проверки привлечено Управление государственного авиационного надзора и надзора за обеспечением транспортной безопасности по ЦФО, специалисты которого дадут оценку исполнению ПАО "Аэрофлот - российские авиалинии", ООО "Шереметьево Хэндлинг" и АО "Международный аэропорт "Шереметьево" требований законодательства в сфере перевозки пассажиров и багажа воздушным транспортом", - отметили в ММТП.

Там подчеркнули, что ситуация с задержками багажа в столичном аэропорту находится на постоянном контроле аппарата прокуратуры.

На ту же тему:

<https://tass.ru/obschestvo/6516181>

ИНТЕРФАКС; 2019.06.06; СОГЛАШЕНИЕ ПО ПОСТАВКЕ ГРУППЕ S7 САМОЛЕТОВ SSJ-75 ОСТАЕТСЯ В СИЛЕ - СЛЮСАРЬ

Соглашение с авиационной группой S7 по поставке самолетов SSJ-75 не пересматривалось и остается в силе, заявил глава ПАО "Объединенная авиастроительная корпорация" Юрий Слюсарь.

"Мы не пересматривали условия (соглашения с S7 - ИФ) - понятно, что после ряда событий, конечно, сейчас некая пауза, но соглашение остается в силе", - сказал Слюсарь журналистам в кулуарах **ПМЭФ-2019**.

Существующая базовая версия SSJ-100 вмещает от 98 до 103 кресел, самолет способен преодолевать расстояние от 3 до 4,5 тыс. км. В начале прошлого года производитель лайнеров АО "Гражданские самолеты Сухого" (ГСС, входит в ОАК) сообщил о намерении производить и 75-местную машину с дальностью полетов 1,5-2 тыс. км: ее интересантом выступила группа S7 (объединяет авиакомпании "Сибирь" и "Глобус"), с которой было подписано предварительное соглашение на поставку.

Однако в апреле газета "Коммерсантъ" со ссылкой на источники сообщила, что ГСС "в условиях дефицита ресурсов" переносит создание 75-местной версии на неопределенный срок. Впрочем, замглавы Минпромторга РФ Олег Бочаров в дальнейшем опроверг эту информацию, а также уточнил, что под SSJ-75 никогда не подразумевался 75-местный лайнер.

"Сроки нам никто не переносил. У нас есть поручение президента про 2024 год. А дальше - у нас была вторичная работа с ГСС, чтобы использовать эту модернизированную версию самолета, в том числе под фидерные перевозки - то, что они заключили (с S7 - ИФ)", - заявлял Бочаров журналистам.

"SSJ-75 и не строился под 75 кресел. Это условное название. И он изначально был (как проект - ИФ) импортозамещенным", - говорил замминистра.

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

ИНТЕРФАКС; 2019.06.06; S7 НАЧАЛА ЛЕТАТЬ ИЗ ВЛАДИВОСТОКА В ЯКУТСК

Группа S7, объединяющая авиакомпании "Сибирь" и "Глобус" (летают под брендом S7 Airlines), со среды начала осуществлять полеты из Владивостока в Якутск, говорится в сообщении группы.

Рейсы выполняются на воздушных судах A320 дважды в неделю - по средам и субботам.

"Владивосток является одним из хабов S7 Airlines с широкой географией полетов как внутри страны, так и за рубеж. В 2019 году мы делаем акцент на увеличении маршрутной сети на Дальнем Востоке. Рейс Владивосток - Якутск, который входит в программу субсидированных перевозок, удачно впишется в нашу сеть, будет востребован", - приведены в сообщении слова коммерческого директора группы Игоря Веретенникова.

В настоящее время полеты из Владивостока в Якутск осуществляет авиакомпания "Якутия". Рейсы выполняются на воздушных судах Sukhoi Superjet 100 трижды в неделю.

S7 - вторая по величине авиационная группа в РФ, основана Владиславом и Натальей Филевыми.

Аэропорт Владивостока может принимать любые типы воздушных судов. Пассажирский терминал рассчитан на 3,5 млн пассажиров в год. Маршрутная сеть насчитывает 45 направлений, полеты по которым совершают 18 российских и зарубежных авиакомпаний. В первом квартале 2019 года услугами аэропорта воспользовалось 608 тыс. пассажиров, что на 26% превысило показатель I квартала 2018 года.

ИНТЕРФАКС; 2019.06.06; ВПП АЭРОПОРТА БАРНАУЛА БЕЗ КАПРЕМОНТА К 2024Г МОЖЕТ ВЫЙТИ ИЗ СТРОЯ - ГЕНДИРЕКТОР

Взлетно-посадочная полоса (ВПП) аэропорта Барнаула требует капитального ремонта, без которого к 2024 году может встать вопрос о ее эксплуатации, сообщает парламент Алтайского края со ссылкой на генерального директора АО "Авиапредприятие "Алтай" (управляет аэропортом Барнаула, входит в холдинг "Новпорт") Виталия Архипенко.

"В этом году провели исследование полосы. Она полностью пригодна к эксплуатации, но идет разрушение слоев, и к 2024 году может встать вопрос об эксплуатации этого объекта", - сказал Архипенко.

При этом текущие ремонты полосы, которые проводит авиапредприятие, позволяют содержать объект "в соответствии с нормативными требованиями" и эта работа будет

продлевать срок эксплуатации, но "потребность в капитальном ремонте с каждым годом возрастает".

В последний раз капитальный ремонт ВПП производится в 1998 году и после этого пережил уже два нормативных срока работы. По предварительным расчетам, на реконструкцию полосы необходимо 1,9 млрд рублей в текущих ценах. И для этого нужно федеральное финансирование, отмечается в сообщении.

На данный момент обсуждается идея строительства новой ВПП под углом к действующей, что позволит не закрывать аэропорт на время работ.

Как сообщалось, ранее руководство краевого Минтранса и АО "Авиапредприятие "Алтай" презентовали два архитектурных решения реконструкции аэровокзального комплекса аэропорта Барнаула.

"Ориентировочная цена вопроса при предварительной проработке концепции этой стройки, которую сделал "Новаяпорт" и рассмотрели все собственники, - порядка 2,7 млрд рублей", - говорил Архипенко, уточнив, что сумма определена исходя из опыта "Новаяпорта" по реализации подобных проектов.

Министр транспорта Алтайского края Александр Дементьев в свою очередь заявлял, что проект может быть реализован в течение ближайших пяти лет. "Если мы в этом году займемся проектированием, как запланировали, то на это уйдет год, потом еще, предварительно, до 3,5 года - на строительство. Таким образом, с начала обследования, экспертизы до ввода объекта потребуется порядка 4,5-5 лет", - сказал он.

Рядом с действующим терминалом планируется построить новый комплекс площадью более 8 тыс. кв. м, который будет использоваться для обслуживания пассажиров внутренних рейсов. Старый аэровокзал планируется модернизировать под международные вылеты.

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

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