



Ежедневный мониторинг СМИ

17 СЕНТЯБРЯ 2019

СОДЕРЖАНИЕ

ТАСС; 2019.09.16; ЛЕНИНГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ ПЛАНИРУЕТСЯ ВЫДЕЛИТЬ 2,3 МЛРД РУБЛЕЙ НА ИНФРАСТРУКТУРНЫЕ ПРОЕКТЫ.....	3
ТАСС; 2019.09.16; МИНТРАНС ГОТОВ ВЫДЕЛИТЬ ПЕТЕРБУРГУ 13 МЛРД РУБЛЕЙ ДО 2024 ГОДА НА ДОРОЖНЫЕ ПРОЕКТЫ	3
ТЕЛЕКАНАЛ 360; МАРИЯ БОРИСОВА; 2019.09.16; ТРЕТЬЮ ВПП ШЕРЕМЕТЬЕВО ОТКРОЮТ 19 СЕНТЯБРЯ	4
ТАСС; 2019.09.16; АТОМНЫЙ КОНТЕЙНЕРОВОЗ «СЕВМОРПУТЬ» ЗАВЕРШИЛ ПРОБНЫЙ РЕЙС, ПРИБЫВ В ПЕТЕРБУРГ	4
ТАСС; 2019.09.16; АВАРИЙНОСТЬ НА ТРАССАХ ПОД УПРАВЛЕНИЕМ «АВТОДОРА» С НАЧАЛА ГОДА СНИЗИЛАСЬ НА 10,7%	5
ТАСС; 2019.09.16; БАКУНИНСКИЙ МОСТ В ЦЕНТРЕ ПЕНЗЫ РЕКОНСТРУИРУЮТ ЗА 930 МЛН РУБЛЕЙ	5
ТАСС; 2019.09.16; ГУБЕРНАТОР КУРСКОЙ ОБЛАСТИ ПОДДЕРЖАЛ ПОСТЕПЕННУЮ ОТМЕНУ ТРАНСПОРТНОГО НАЛОГА В РЕГИОНЕ	6
КОММЕРСАНТЬ; НОВЫЙ ВЛАДИСЛАВ, ШЕСТОПЕРОВ ДМИТРИЙ; 2019.09.17; ТАКСИ ОТЪЕЗЖАЮТ ОТ ГОСДУМЫ; ОТРАСЛЕВОЙ ЗАКОНОПРОЕКТ РАСКРИТИКОВАЛИ В АДМИНИСТРАЦИИ ПРЕЗИДЕНТА	6
ТАСС; 2019.09.17; В ДУМЕ НАСТАИВАЮТ НА ТОМ, ЧТОБЫ АГРЕГАТОРЫ НЕ МОГЛИ ЕДИНОЛИЧНО ФОРМИРОВАТЬ ЦЕНЫ НА ТАКСИ.....	7
ТАСС; 2019.09.16; ПОЧТИ 500 АВТОБУСОВ, ТРОЛЛЕЙБУСОВ И ТРАМВАЕВ ПРИОБРЕТУТ В НОВОСИБИРСКЕ ДО КОНЦА 2025 ГОДА	8
ТАСС; 2019.09.16; ФГК И «ЦИФРОВАЯ ЛОГИСТИКА» НАЧИНАЮТ ЭКСПЛУАТАЦИЮ НОВОГО СЕРВИСА «ЛОТЫ ПОДВИЖНОГО СОСТАВА»	8
ИНТЕРФАКС; 2019.09.16; ТРАНСКОНТЕЙНЕР ЗАПУСТИЛ НОВЫЙ ПОЕЗД ИЗ КНР В ЕС ЧЕРЕЗ КАЛИНИНГРАДСКУЮ ОБЛАСТЬ	9
ИНТЕРФАКС; 2019.09.16; ВОПРОС О ПЕРЕХОДЕ В РФ НА КАССЕТНЫЕ ПОДШИПНИКИ ПОСЛЕ РЕМОНТА РЕШИТСЯ 15-16 ОКТЯБРЯ.....	9
РЖД-ПАРТНЕР; ВЛАДИМИР САВЧУК; 2019.09.16; ОЖИДАНИЯ ПОЛОЖИТЕЛЬНЫХ ЭКОНОМИЧЕСКИХ ЭФФЕКТОВ ОТ ЗАМЕНЫ РОЛИКОВЫХ ПОДШИПНИКОВ НА КАССЕТНЫЕ МОГУТ ОКАЗАТЬСЯ ЗАВЫШЕННЫМИ	10
ИНТЕРФАКС; 2019.09.16; «ДЕЛО» ПОДАЛО ХОДАТАЙСТВО В ФАС О ПОКУПКЕ КОНТРОЛЬНОГО ПАКЕТА ТРАНСКОНТЕЙНЕРА	11
КОММЕРСАНТЬ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2019.09.17; У «РОСМОРПОРТА» НЕ СДУВАЕТСЯ ПЫЛЬ; СУД ОТКЛОНИЛ ПРЕТЕНЗИИ К НАХОДКИНСКОМУ МТП	12
ИНТЕРФАКС; 2019.09.16; РОСМОРПОРТ НЕ СМОГ ЧЕРЕЗ СУД РАСТОРГНУТЬ ДОГОВОРЫ АРЕНДЫ ПРИЧАЛОВ С НАХОДКИНСКИМ МТП.....	13
ПРАЙМ; 2019.09.16; ПРАВОВОЙ СТАТУС БЕСПИЛОТНЫХ СУДОВ В РФ БУДЕТ ОПРЕДЕЛЕН К 2022 Г - ДОКУМЕНТ	14
ТАСС; 2019.09.16; ДЕПУТАТЫ ПЕТЕРБУРГА ПРЕДЛОЖИЛИ ВДВОЕ СНИЗИТЬ СТАВКУ ТРАНСПОРТНОГО НАЛОГА НА ПЛАВУЧИЕ ДОКИ	15

ПРАЙМ; 2019.09.16; «АЛРОСА» ПОПОЛНИЛА ФЛОТ ДОЧЕРНЕЙ СУДОХОДНОЙ КОМПАНИИ ДВУМЯ НЕФТЕНАЛИВНЫМИ БАРЖАМИ.....	15
ИНТЕРФАКС; 2019.09.17; МЕДВЕДЕВ И ЛИ КЭЦЯН ОБСУДЯТ В ПЕТЕРБУРГЕ ТОРГОВО-ЭКОНОМИЧЕСКОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО МЕЖДУ РФ И КИТАЕМ.....	16
ФИНАНСОВАЯ ГАЗЕТА; АЛЕКСАНДР КУЗНЕЦОВ; 2019.09.17; СВОБОДНОЕ НЕБО; РОССИЙСКИЙ РЫНОК ДЕЛОВОЙ АВИАЦИИ ЖДЕТ КРУПНОГО ИНВЕСТОРА	16
РБК; ИННА СИДОРКОВА, КИРИЛЛ СИРОТКИН; 2019.09.16; СЕРГЕЙ ЧЕМЕЗОВ – РБК: «ЗАКРЫТЬ ПОЛНОСТЬЮ СТРАНУ ТЕХНИЧЕСКИ НЕВОЗМОЖНО»; ГЛАВА «РОСТЕХА» СЕРГЕЙ ЧЕМЕЗОВ В ИНТЕРВЬЮ РБК — ОБ ОТНОШЕНИИ К МИТИНГАМ И ИЗМЕНЕНИЮ КОНСТИТУЦИИ, ДЕТЯХ ЧИНОВНИКОВ ВО ВЛАСТИ, ПРОБЛЕМАХ S&P100 И БУДУЩЕМ C-500, А ТАКЖЕ О ЧВК, МУСОРНОМ КРИЗИСЕ, СОКРАЩЕНИЯХ И КВАРТИРЕ ЗА Р5 МЛРД	19
ПРАЙМ; 2019.09.16; ОППОЗИЦИЯ ГРУЗИИ ПЛАНИРУЕТ ОБСУДИТЬ В МОСКВЕ ВОЗОБНОВЛЕНИЕ ПОЛЕТОВ С РФ.....	32
ИНТЕРФАКС; 2019.09.16; ПЕРЕВОЗКИ ПАССАЖИРОВ НА СУБСИДИРУЕМЫХ РЕГИОНАЛЬНЫХ МАРШРУТАХ В ЯНВАРЕ-ИЮЛЕ ВЫРОСЛИ ВТРОЕ - РОСАВИАЦИЯ.....	33
ТАСС; 2019.09.16; МЕЖДУ ТОМСКОМ И ГОРОДОМ КЕДРОВЫЙ СПУСТЯ 13 ЛЕТ ВОЗОБНОВИЛОСЬ АВИАСООБЩЕНИЕ	33
ТАСС; 2019.09.16; RED WINGS НАЧНЕТ ВЫПОЛНЯТЬ ПРЯМЫЕ РЕЙСЫ ИЗ ЕКАТЕРИНБУРГА В СТАМБУЛ.....	34
ТАСС; 2019.09.16; РОССИЙСКИЙ САМОЛЕТ МС-21 СОВЕРШИЛ ПЕРВЫЙ МЕЖДУНАРОДНЫЙ ПОЛЕТ	34
РИА НОВОСТИ; 2019.09.16; «АЭРОФЛОТ» СОЗДАСТ ГЛОБАЛЬНУЮ СТРАТЕГИЮ ГАРМОНИЗАЦИИ АНТИКОРРУПЦИОННЫХ НОРМ	35
RNS; 2019.09.16; «АЭРОФЛОТ» ОБЪЯСНИЛ ЗАКРЫТИЕ БИЗНЕС-ЗАЛОВ ДЛЯ ВЛАДЕЛЬЦЕВ ЗОЛОТЫХ КАРТ	36
ПРАЙМ; 2019.09.16; СУД НЕ СТАЛ РАССМАТРИВАТЬ ИСК «ДОЧКИ» «ГАЗТЕХЛИЗИНГА» К «КОМИАВИАТРАНСУ» НА \$17 МЛН.....	37
РИА НОВОСТИ; 2019.09.16; ГОСДУМА РАССМОТРИТ ПРОЕКТ О СОЗДАНИИ ЕДИНОГО РЕСУРСА ДАННЫХ РОССИЯН	37

ПУБЛИКАЦИИ

ТАСС; 2019.09.16; ЛЕНИНГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ ПЛАНИРУЕТСЯ ВЫДЕЛИТЬ 2,3 МЛРД РУБЛЕЙ НА ИНФРАСТРУКТУРНЫЕ ПРОЕКТЫ

Ленинградской области планируется направить из федерального бюджета 2,3 млрд рублей в 2020 году на реализацию транспортных инфраструктурных проектов. Об этом сообщила пресс-служба губернатора и правительства Ленобласти.

«В ходе совещания по вопросам агломерации Санкт-Петербурга и Ленинградской области, которое состоялось в понедельник в Смольном, **министр транспорта Евгений Дитрих** сообщил о понимании федеральным правительством важности агломерационных проектов и готовности их софинансировать. Только Ленинградской области из федерального бюджета на будущий год пообещали выделить 2,3 млрд рублей», - говорится в сообщении.

Врио губернатора Санкт-Петербурга Александр Беглов, в свою очередь, отметил важность строительства второй станции Петербургского метрополитена на территории Ленинградской области (после «Девяткино») в Кудрово, и попросил оказать финансовую поддержку из федерального бюджета на реализацию проекта.

Проект продолжения Лахтинско-Правобережной линии Петербургского метрополитена от конечной станции «Улица Дыбенко» до станции «Кудрово» планируется подготовить к 30 сентября 2020 года за 11,5 млн. Как сообщал ранее губернатор Ленинградской области Александр Дрозденко, областные власти готовы выделить 100 га земли для строительства станции «Кудрово» и электродепо «Правобережное». Станция поможет решить транспортные проблемы быстро растущего города Кудрово с населением до 50 тысяч человек.

Зампред правительства ленинградской области Михаил Москвин рассказал на совещании о ходе реконструкции трассы общего пользования регионального значения «Санкт-Петербург - Колтуши» на участке «кольцевая автодорога Санкт-Петербурга (КАД) - Колтуши», строительстве нового автодорожного выхода из Петербурга от КАД в обход населенных пунктов Мурино и Новое Девяткино с выходом на существующую автомобильную дорогу «Санкт-Петербург - Матокса». Также Москвин проинформировал о текущей стадии строительства автомобильной дороги в створе Пискаревского проспекта от КАД вокруг Санкт-Петербурга до автомобильной дороги «Санкт-Петербург - Матокса».

<https://tass.ru/ekonomika/6891955>

ТАСС; 2019.09.16; МИНТРАНС ГОТОВ ВЫДЕЛИТЬ ПЕТЕРБУРГУ 13 МЛРД РУБЛЕЙ ДО 2024 ГОДА НА ДОРОЖНЫЕ ПРОЕКТЫ

Министерство транспорта РФ готово направить правительству Санкт-Петербурга из федерального бюджета 13 млрд рублей с 2020 по 2024 год на реализацию пяти дорожных проектов, сообщает пресс-служба администрации губернатора Санкт-Петербурга со ссылкой на заявление министра транспорта **Евгения Дитриха**.

«Как заявил **Евгений Дитрих**, на реализацию пяти проектов помимо ШМСД [Широтная магистраль скоростного движения] **министерство транспорта** готово направить из федерального бюджета 13 млрд рублей с 2020 по 2024 год. Об этом было заявлено сегодня в Смольном на совещании под руководством заместителя председателя правительства РФ Максима **Акимова**», - говорится в сообщении, распространенном в понедельник.

По словам врио губернатора города Александра Беглова, которые приводятся в пресс-релизе, всего городские власти совместно с федеральными органами власти отобрали и проработали шесть приоритетных проектов дорожного строительства - Широтная магистраль скоростного движения, Южная широтная магистраль, Южно-Волхонская дорога, реконструкция Приморского и Петрозаводского шоссе, а также строительство транспортной развязки на пересечении Московского шоссе с Дунайским проспектом.

По словам Беглова, проект ШМСД является первоочередным. По его оценкам, трасса поможет заметно снизить нагрузку на дорожную инфраструктуру, перенаправить интенсивные грузовые и пассажирские потоки, а также увеличить транспортную доступность морского порта «Большой порт Санкт-Петербург». Приступить к строительству объекта планируется в 2020 году

В финансировании первого этапа строительства планируется участие компании «Магистраль северной столицы», федерального и городского бюджетов. Три последующих этапа планируются к реализации на основе государственно-частного партнерства. Предварительный срок завершения работ - четвертый квартал 2024 года. Трасса будет включать 11 развязок, расчетная пропускная способность составит более 170 тысяч автомобилей в сутки, скорость движения - 110 км/ч.

<https://tass.ru/ekonomika/6892492>

ТЕЛЕКАНАЛ 360; МАРИЯ БОРИСОВА; 2019.09.16; ТРЕТЬЮ ВПП ШЕРЕМЕТЬЕВО ОТКРОЮТ 19 СЕНТЯБРЯ

Третья взлетно-посадочная полоса (ВПП) откроется в аэропорту Шереметьево 19 сентября. Об этом сказано в официальном сообщении аэропорта.

Официальное мероприятие по случаю открытия пройдет на новой полосе. На нем будут присутствовать **министр транспорта Евгений Дитрих**, глава Росавиации Александр **Нерадько**, губернатор Подмосковья Андрей Воробьев и другие представители власти.

Также в рамках торжественного открытия первую посадку на ВПП совершит лайнер авиакомпании «**Аэрофлот**», который прибудет в Москву из Петербурга. По традиции самолет встретят на аэродроме водной аркой.

Строительство ВПП-3 в Шереметьево началось в 2009 году, сроки открытия полосы не раз переносились. По плану, ввести новую полосу в эксплуатацию должны были к началу ЧМ-2018 по футболу. Однако завершить строительство в срок не удалось.

В апреле 2018 года сообщалось, что общая стоимость строительства составила 55,7 миллиарда рублей без учета затрат на выкуп земель.

<https://360tv.ru/news/obschestvo/tretju-vpp-sheremetjevo-otkrojut-19-sentjabrja/>

На ту же тему:

<https://rns.online/transport/Nazvana-novaya-data-otkritiya-tretei-VPP-v-SHeremetjevo-2019-09-16/>

ТАСС; 2019.09.16; АТОМНЫЙ КОНТЕЙНЕРОВОЗ «СЕВМОРПУТЬ» ЗАВЕРШИЛ ПРОБНЫЙ РЕЙС, ПРИБЫВ В ПЕТЕРБУРГ

Атомный лихтеровоз-контейнеровоз «Севморпуть», вышедший пробным рейсом 29 августа из порта Петропавловска-Камчатского, пришвартовался в воскресенье к причалам портового комплекса «Петролеспорт» (входит в группу Global Ports) в Санкт-Петербурге. В дальнейшем контейнерная линия из Петропавловска-Камчатского в Санкт-Петербург по Северному морскому пути может стать регулярной, сообщает в воскресенье пресс-служба городского комитета по делам Арктики.

«15 сентября пришвартовался к причалам Петролеспорта в Санкт-Петербурге атомный лихтеровоз-контейнеровоз «Севморпуть», вышедший 29 августа из порта Петропавловска-Камчатского», - отмечается в сообщении.

Судно завершило первый этап пилотного проекта по перевозке контейнеров из Петропавловска-Камчатского в Санкт-Петербург по Северному морскому пути. Основной грузопотока контейнерной линии в европейскую часть России станет рыбопродукция с Дальнего Востока. Для обратной загрузки планируется использовать российские товары и грузы, необходимые для реализации арктических проектов, отмечает пресс-служба.

По итогам пробных сезонных рейсов в 2019 году участники проекта (Дирекция Северного морского пути Госкорпорации «Росатом» и ФГУП «Атомфлот») рассмотрят вопрос о создании регулярной действующей каботажной контейнерной линии в летне-осеннюю навигацию между Дальним Востоком и Северо-Западом Российской Федерации.

Атомный контейнеровоз «Севморпуть» - единственное в России ледокольно-транспортное судно с ядерной энергетической установкой - построено на Керченском судостроительном заводе «Залив» имени Б.Е. Бутомы в 1982-1988 годах.

<https://tass.ru/v-strane/6887454>

ТАСС; 2019.09.16; АВАРИЙНОСТЬ НА ТРАССАХ ПОД УПРАВЛЕНИЕМ «АВТОДОРА» С НАЧАЛА ГОДА СНИЗИЛАСЬ НА 10,7%

Количество ДТП на дорогах, находящихся в доверительном управлении государственной компании «Автодор», с начала года снизилось на 10,7%, а число погибших в авариях сократилось на 25%. Об этом говорится в сообщении госкомпании.

«Число дорожно-транспортных происшествий на дорогах, находящихся в доверительном управлении государственной компании «Автодор», за восемь месяцев с начала текущего года снизилось на 10,7% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года. Число погибших в авариях сократилось на 25%», - сообщили в пресс-службе «Автодора».

Там пояснили, что снижение аварийности и смертности на трассах под управлением «Автодора» было достигнуто благодаря программе по повышению безопасности дорожного движения на 2019-2021 год, которая, в частности, включает установку барьерного ограждения, светофоров, шумовых полос, освещения и строительство надземных пешеходных переходов.

ГК «Автодор» занимается созданием и развитием опорной сети скоростных автомобильных дорог в России, также привлекает внебюджетные инвестиции и развивает объекты дорожного сервиса. В доверительном управлении компании находятся трассы М-1 «Беларусь», М-4 «Дон», М-3 «Украина» и строящаяся скоростная автомобильная дорога М-11 «Москва - Санкт-Петербург». «Автодор» также является ответственным исполнителем строительства ЦКАД в Москве и Московской области.

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/1072069>

ТАСС; 2019.09.16; БАКУНИНСКИЙ МОСТ В ЦЕНТРЕ ПЕНЗЫ РЕКОНСТРУИРУЮТ ЗА 930 МЛН РУБЛЕЙ

Бакунинский мост через реку Суру, расположенный в центре Пензы и связывающий две крупные части города, будет реконструирован в рамках **нацпроекта «Безопасные и качественные дороги»** к сентябрю 2021 года. На работы будет направлено 930 млн рублей, сообщил в понедельник журналистам и. о. главы администрации Пензы Сергей Волков.

«Этот мост в центре города является для многих ключевым, мы понимаем, что он построен давно и без реконструкции мы не сможем его эксплуатировать. Более 930 млн рублей будет направлено на реконструкцию Бакунинского моста, за два года мы должны провести все работы», - отметил Волков.

Бакунинский мост через Суру - одна из важнейших транспортных артерий Пензы, которая связывает две части города - развивающийся микрорайон ГПЗ-24 и центр. Реконструкция моста позволит увеличить его пропускную способность и избежать в будущем дорожных заторов на востребованном направлении. По словам начальника управления капитального

строительства Пензы Игоря Умнова, мост будет расширен с двух до трех полос, будут созданы пешеходные и велодорожки.

С 19 сентября движение по мосту будет прекращено на два года в связи с тем, что рабочие начнут разбор его конструкций. «Мы уже не можем заниматься реконструкцией моста, не закрывая движения по нему. Наряду с переносом коммуникаций, нам необходимо перейти к его разбору, поэтому движение по мосту будет прекращено с 19 сентября», - отметил Волков.

<https://tass.ru/v-strane/6891219>

ТАСС; 2019.09.16; ГУБЕРНАТОР КУРСКОЙ ОБЛАСТИ ПОДДЕРЖАЛ ПОСТЕПЕННУЮ ОТМЕНУ ТРАНСПОРТНОГО НАЛОГА В РЕГИОНЕ

Губернатор Курской области Роман Старовойт во время инаугурации, прошедшей в понедельник в Курске, выступил с предложением о постепенной отмене транспортного налога в регионе.

«Планирую выступить с инициативой по справедливому регулированию транспортного налога. Наши граждане должны платить его пропорционально использованию транспорта, и считаю, что транспортный налог постепенно должен быть отменен. Мы понимаем, что для справедливости достаточно будет акцизного сбора на топливо», - сказал Старовойт.

В конце августа 2019 года Счетная палата сообщила о недостаточном уровне поступлений от уплаты россиянами имущественных налогов и предложила изменить начисление транспортного налога. Контрольный орган предлагает правительству поручить министерствам и ведомствам «рассмотреть вопрос о внесении изменений в Налоговый кодекс РФ в части корректировки параметров, определяющих применение повышающих коэффициентов к легковым автотранспортным средствам в зависимости от их мощности и иных неотъемлемых характеристик, а не от стоимости автотранспортных средств».

<https://tass.ru/ekonomika/6890349>

КОММЕРСАНТЪ; НОВЫЙ ВЛАДИСЛАВ, ШЕСТОПЕРОВ ДМИТРИЙ; 2019.09.17; ТАКСИ ОТЪЕЗЖАЮТ ОТ ГОСДУМЫ; ОТРАСЛЕВОЙ ЗАКОНОПРОЕКТ РАСКРИТИКОВАЛИ В АДМИНИСТРАЦИИ ПРЕЗИДЕНТА

Готовящийся ко второму чтению в Госдуме проект закона о такси вызвал резкую критику Государственно-правового управления (ГПУ) администрации президента. Там полагают, что принятие документа ограничит рынок агрегаторов такси и приведет к росту цен. Участники рынка и экспертное сообщество уже готовят альтернативные проекты.

ГПУ администрации президента раскритиковало проект закона о такси в редакции, подготовленной ко второму чтению в Госдуме, следует из письма (копия есть у «Ъ») врио начальника управления Сергея Пчелинцева, которое 4 сентября направлено председателю комитета по транспорту и строительству Госдумы Евгению Москвичеву. Об этой редакции «Ъ» подробно писал 8 августа, ее опубликовал в Facebook депутат Александр Старовойтов. По словам источника «Ъ» в нижней палате, именно в таком виде комитет по транспорту направил документ в ГПУ для заключения. Евгений Москвичев не ответил на звонки «Ъ».

ГПУ указывает, что депутаты так и не учли замечания к документу. В частности, положения о проведении медосмотров водителей такси нужно соотносить с законами «О безопасности дорожного движения» и «Об основах охраны здоровья». Требования о наличии у водителя российского гражданства и водительских прав, которые есть в последней редакции законопроекта, противоречат закону «О безопасности дорожного движения»: запрет осуществлять предпринимательскую деятельность с иностранными правами не распространяется на граждан государств, где русский язык закреплен в качестве официального. Этот пункт также противоречит договору о Евразийском экономическом союзе, подчеркивают в ГПУ.

Законопроект не содержит четких требований в части безаварийного опыта езды и соблюдения правил дорожного движения, но предлагает значительно ограничить деятельность агрегаторов и водителей такси, что может существенно сократить предложение на рынке и привести к удорожанию услуг, говорится в заключении. ГПУ добавляет, что замечания есть и у других министерств и управлений администрации, резюмируя, что документ в представленной редакции «не может быть рекомендован» к принятию во втором чтении.

Законопроект давно находится в Госдуме. Группа депутатов внесла его еще в 2015 году, с тех пор документ много раз менялся. Самые острые правки принадлежат Евгению Москвичеву, предложившему разрешить работать только российским сервисам и водителям и ограничить комиссию агрегаторов 2-3%. Эти идеи вызвали резкую критику участников рынка: ГК «Везет», «Максим», «Ситимобил» и «Яндекс.Такси» 23 августа представили свои возражения в ГПУ.

«Мы не можем диктовать законодателям, в каком виде такой документ может быть принят - в измененном или полностью новом. Главное - чтобы он отражал интересы пассажиров, перевозчиков и бизнеса», - заявили «Ъ» в ГК «Везет». С этим согласны в «Яндекс.Такси», подчеркивая, что «закон должен работать в интересах всех участников рынка». В «Ситимобиле» рады, что в ГПУ «услышали и поддержали» опасения компаний.

В нынешней редакции документ может отправляться только в мусорную корзину, категоричен соавтор первой версии, первый зампред комитета Госдумы по госстроительству Вячеслав Лысаков. «Часть внесенных правок ко второму чтению пересказывает нормативные предписания других законодательных актов, представляет почти точное копирование правовых норм, регулирующих автобусные перевозки, без учета особенностей такси, содержит коррупциогенные факторы», - поясняет он.

Работа над альтернативными версиями уже идет. Свой проект о регулировании рынка такси готовила рабочая группа при временной комиссии Совета федерации по развитию информационного общества под председательством сенатора Людмилы Боковой. По словам куратора рабочей группы «Связь и ИТ» Экспертного совета при правительстве Ирины Левовой, текст документа уже готов, он может быть внесен этой осенью. Кроме того, вице-премьер **Максим Акимов** поручил Минэкономики, **Минтрансу** и АНО «Цифровая экономика» до 30 ноября сформировать рабочую группу «для выработки предложений по совершенствованию нормативных актов» в сфере такси, сообщил «Ъ» 16 сентября.

ТАСС; 2019.09.17; В ДУМЕ НАСТАИВАЮТ НА ТОМ, ЧТОБЫ АГРЕГАТОРЫ НЕ МОГЛИ ЕДИНОЛИЧНО ФОРМИРОВАТЬ ЦЕНЫ НА ТАКСИ

Комитет Госдумы по транспорту и строительству стремится завершить работу над законопроектом, касающимся регулирования рынка такси, до конца осенней сессии, в нижней палате продолжают продвигать идею о формировании тарифов на таксомоторные перевозки по общей методике, а не по воле агрегаторов. Об этом корреспонденту ТАСС сообщил первый зампредседателя комитета Виталий Ефимов.

В первом чтении законопроект был принят еще в декабре 2018 года. Он, в частности, предусматривает выдачу разрешения на работу таксистом на срок не менее пяти лет. Кроме того, прописывается, какие опознавательные знаки нужно нанести на машину, вводятся обязанности для юридических лиц и индивидуальных предпринимателей. Одновременно с этим вводятся и регулирующие нормы для агрегаторов.

По словам Ефимова, работа по подготовке законопроекта ко второму чтению продолжается, идет обсуждение поправок. Согласно тексту одной из поправок, предложенных главой комитета Евгением Москвичевым, перевозчики должны будут «разрабатывать тариф на перевозку легковым такси в соответствии с методикой... утвержденной федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции

по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере транспорта».

Равноправие для всех

«Для всех организаций пассажирских перевозок, автомобилей такси, для всех: для водителей, для юридических лиц и индивидуальных предпринимателей - мы сделали равный допуск, - сказал Ефимов. - Мы также сделали [в законопроекте] такой же блок для служб заказа (агрегаторов), тоже предусмотрели для них какие-то требования, которые они должны выполнять, чтобы работать в этом процессе, а некоторым это не нравится».

«Дело в том, что нравится им самим определять цену перевозок такси. А почему частное лицо, частная организация может ее назначать? Давайте лучше отдадим это региону», - продолжил депутат, пояснив, что речь идет о формировании тарифов по определенной методике.

«Цену дает владелец [такси], юридическое лицо или индивидуальный предприниматель, - пояснил Ефимов. - Они должны формировать цену, но никаким образом это не должны делать лица, которые обладают только информационной базой». Он напомнил, что автомобили не принадлежат агрегаторам, а водители не являются их сотрудниками.

Первый зампред комитета указал на то, что сейчас агрегаторы ничего не нарушают. «Закона нет - они работают, как хотят, сфера эта не регулируется. Они делают это в законном порядке, предъявить претензии им никто не может, кроме суда», - добавил он.

Однако при разработке законопроекта депутаты посчитали, что «все в этом процессе должны быть равны». Ефимов заметил, что машины к клиенту должны направлять аттестованные службы заказа, они же должны и отвечать за поданное такси.

«Мы будем стараться [завершить работу над проектом в осеннюю сессию], комитет будет стараться, - резюмировал собеседник агентства. - Идет диалог со всеми, в том числе с ведомствами, надо находить конструкции, которые удовлетворили бы все стороны, и пусть всех не удовлетворить, но нужно достигнуть компромисс».

<https://tass.ru/ekonomika/6892969>

ТАСС; 2019.09.16; ПОЧТИ 500 АВТОБУСОВ, ТРОЛЛЕЙБУСОВ И ТРАМВАЕВ ПРИОБРЕТУТ В НОВОСИБИРСКЕ ДО КОНЦА 2025 ГОДА

Мэрия Новосибирска приобретет 300 газомоторных автобусов, 124 троллейбуса и 50 трамваев с 2020 по 2025 год для обновления подвижного состава, сообщили ТАСС в пресс-службе городской администрации.

«На 2020-2025 годы предусматривается приобретение газомоторных автобусов - 300 единиц; троллейбусов с увеличенным автономным ходом - 124 единиц; трамваев - 50 единиц», - сообщили в пресс-службе.

На эти цели потребуется не менее 65 млн рублей. Кроме того, планируется модернизация 60 трамваев, по 10 единиц ежегодно. До конца текущего года Новосибирску будут предоставлены 20 трамваев из Москвы.

Также будет рассмотрен вопрос о приобретении новых составов метро к молодежному чемпионату мира по хоккею, который пройдет в 2023 году и к началу которого будет открыта станция метро «Спортивная».

<https://tass.ru/sibir-news/6890432>

ТАСС; 2019.09.16; ФГК И «ЦИФРОВАЯ ЛОГИСТИКА» НАЧИНАЮТ ЭКСПЛУАТАЦИЮ НОВОГО СЕРВИСА «ЛОТЫ ПОДВИЖНОГО СОСТАВА»

АО «ФГК» (дочернее общество ОАО «РЖД») совместно с оператором электронной торговой площадки «Грузовые перевозки» (ЭТП ГП) - ООО «Цифровая логистика» в рамках развития цифровых технологий на рынке грузовых железнодорожных перевозок и повышения доступности услуг для клиентов начинают промышленную эксплуатацию нового сервиса «Лоты подвижного состава», следует из сообщения РЖД.

«С 17 по 18 сентября 2019 года на площадку будут предоставлены до 1 тыс. полувагонов и крытых вагонов для перевозки различных грузов. По результатам пилотных торгов в дальнейшем мы планируем диверсифицировать номенклатуру перевозимых грузов и виды предоставляемого подвижного состава,» - отметил Леонид Воронин, первый заместитель генерального директора АО «ФГК».

Для привлечения грузовой базы на ЭТП ГП и гарантированного обеспечения грузовладельцев полувагонами и крытым подвижным составом полигонами предоставления вагонов определены Свердловская, Южно-Уральская, Октябрьская, Северо-Кавказская, Горьковская и Дальневосточная железные дороги.

<https://tass.ru/ekonomika/6890108>

ИНТЕРФАКС; 2019.09.16; ТРАНСКОНТЕЙНЕР ЗАПУСТИЛ НОВЫЙ ПОЕЗД ИЗ КНР В ЕС ЧЕРЕЗ КАЛИНИНГРАДСКУЮ ОБЛАСТЬ

ПАО «Трансконтейнер» (МОЕХ: TRCN) организовало отправку контейнерного поезда из китайского города Янтай в Европу через Калининградскую область, сообщила пресс-служба компании.

«Поезд с 82 TEU товаров народного потребления прошел по территории Монголии, России, Латвии, Литвы назначением в Польшу и Германию. Он был отправлен 31 августа 2019 года по маршруту Янтай - Замын-Ууд - Наушки - Советск - Мамоново - Гамбург. На территорию Польши контейнеры были переданы 15 сентября, до конечного потребителя грузы должны дойти 17 сентября.

«Мы убедились в перспективности транзитного направления через Калининградскую область, которое в случае его экономической эффективности, необходимо активно развивать и использовать», - приводятся в сообщении слова генерального директора «Трансконтейнера» Вячеслава Сараева.

В дальнейшем отправку грузов по маршруту Янтай - Замын-Ууд - Наушки - Советск - Мамоново - Гамбург планируется сделать регулярной.

Как сообщалось, РЖД совместно с АО «ОТЛК-ЕРА», ПАО «Трансконтейнер», морскими портами региона намерены активно реализовывать долгосрочные планы по увеличению объема перевозимых контейнерных грузов из Азии в Европу через Калининградскую область - до 1,2 млн TEU к 2024 году.

«Трансконтейнер» владеет и управляет примерно 74 тыс. крупнотоннажных контейнеров, более 27 тыс. вагонов-платформ для их перевозки, имеет сеть терминалов в РФ (на 38 станциях) и в Словакии, также ему принадлежат 50% акций АО «Кедентранссервис» (с 19 ж/д терминалами в Казахстане) и доли в «дочках» и совместных предприятиях в различных странах. 50% + 1 акция - у «Объединенной транспортно-логистической компании» («дочка» РЖД), 24,84% - у ВТБ (МОЕХ: VTBR) (имеет форвардный контракт со сторонним инвестором), 24,74% - у ООО «Енисей Капитал» Романа Абрамовича и Александра Абрамова.

ИНТЕРФАКС; 2019.09.16; ВОПРОС О ПЕРЕХОДЕ В РФ НА КАССЕТНЫЕ ПОДШИПНИКИ ПОСЛЕ РЕМОНТА РЕШИТСЯ 15-16 ОКТЯБРЯ

Комиссия вагонного хозяйства Совета по железнодорожному транспорту стран Содружества предложила рассмотреть на очередном (71-м) заседании организации инициативы о переходе после ремонта грузового подвижного состава на кассетные подшипники, следует из материалов к заседанию, состоявшемуся 10-12 сентября в Саранске («Интерфакс» ознакомился с документами).

Согласно сайту Совета, встреча намечена на 15-16 октября и состоится в Минске. В протоколе содержится просьба к дирекции объединения «вынести на утверждение проекты (соответствующих - ИФ) извещений» об изменении в руководящие документы

«по ремонту и техническому обслуживанию колесных пар с буксовыми узлами грузовых вагонов магистральных железных дорог колеи 1520 (1524 мм)»).

Рекомендация сформулирована следующим образом: «С 1 января 2021 г. после капитального ремонта на колесные пары, сформированные с использованием новых колес, в обязательном порядке должны монтироваться подшипники кассетного типа. Требование распространяется на предприятия на территории РФ и на парк приписки РФ».

Особые условия эксплуатации предлагается дополнить тезисом о том, что в РФ «запрещается при всех видах ремонта колесных пар заменять установленные подшипники кассетного типа на роликовые цилиндрические».

Против этой рекомендации на заседании «вагонной» комиссии выступили представители железнодорожных администраций Латвии, Литвы, Эстонии, Украины и Грузии. В целом «за» высказались 7 ж/д администраций, «против» - 5.

Также вопрос был рассмотрен на очередном заседании комиссии по безопасности движения Совета 10-12 сентября в Душанбе. Там было «принято к сведению предложение **Росжелдора** о переводе грузовых вагонов на подшипники кассетного типа, в том числе на пространстве государств Содружества». Участники встречи «сочли целесообразным переход на подшипники кассетного типа».

РЖД-ПАРТНЕР; ВЛАДИМИР САВЧУК; 2019.09.16; ОЖИДАНИЯ ПОЛОЖИТЕЛЬНЫХ ЭКОНОМИЧЕСКИХ ЭФФЕКТОВ ОТ ЗАМЕНЫ РОЛИКОВЫХ ПОДШИПНИКОВ НА КАССЕТНЫЕ МОГУТ ОКАЗАТЬСЯ ЗАВЫШЕННЫМИ

Владельцы грузовых вагонов стоят перед очередным продолжительным кризисным периодом, связанным с регуляторными новациями. По информации газеты «Коммерсантъ», в Комиссии вагонного хозяйства Совета СНГ обсуждается возможность запрета использования роликовых подшипников на грузовых вагонах: с 2020 года ограничение может быть введено для новых единиц подвижного состава, а с 2021-го распространится и на существующие.

Ранее решение государства о фактически одномоментном и неожиданном запрете на эксплуатацию грузовых вагонов с 2015 года привело к массовому списанию парка (более 20%), дефициту вагонов на сети ОАО «РЖД» и убыткам компаний (ставка на предоставление вагонов увеличилась более чем в 3 раза, рост транспортных затрат - более 100 млрд руб. в год). Последние годы прошли в условиях дефицита колесных пар и роста цен на них в 2-3 раза, а иногда и больше, в том числе на фоне повышения пошлин на колеса с Украины: рост транспортных затрат составил более 40 млрд руб. в год. Новая регуляторная инициатива может привести к росту расходов экономики на логистику с 2021 года более чем на 20 млрд руб. ежегодно, суммарно перевод на кассетные подшипники превысит 100 млрд руб. Отрасль ждет новый дефицит - теперь уже кассетных подшипников.

Ожидания существенных положительных экономических эффектов от замены роликовых подшипников на кассетные с большой долей вероятности могут оказаться завышенными. На продолжительность срока службы колесной пары, интенсивность износа гребня и обода колеса, количество отцепок в текущий отцепочный ремонт (ТОР) влияет в основном конструкция тележек, а не наличие или отсутствие кассеты. По статистике износ колесных пар грузовых вагонов на тележках современной конструкции в 3-4 раза ниже износа на тележках старой. Если привести аналогию с автомобилем (очень упрощенно), то у тележек грузовых вагонов новой конструкции сход-развал отрегулирован, а старой - нет.

Если установить роликовый подшипник в тележку современной конструкции, то отцепки в ТОР если и будут превышать количество отцепок на кассетных подшипниках, то незначительно - именно из-за другой конструкции тележек. Убедительной статистики, показывающей наличие причинно-следственной связи между сроком службы колесной

пары на роликовом и кассетном подшипнике, очищенной от эффектов совершенства конструкции тележки, не представлено. Продолжая аналогию с автомобилем: если сход-развал не отрегулирован, то марка резины не влияет на ее износ. Дорогая резина так же быстро изнашивается, как и дешевая.

Применение именно кассеты в инновационных тележках обусловлено не только повышенной нагрузкой на ось, но и необходимостью наличия в тележке узлов, способных работать без замены и ремонта на установленный производителем вагонов межремонтный срок и пробег: сейчас это до 8 лет и 1 млн км соответственно. Это оправдывает применение существенно более дорогостоящих подшипников, способных выдержать значительные сроки эксплуатации, позволяет владельцу экономить на вагоне, который больше работает и меньше ремонтируется.

В то же время при замене роликовых подшипников у грузовых вагонов со значительным износом и старой конструкцией тележек это не приведет к увеличению межремонтных интервалов, так как старая тележка должна ремонтироваться в несколько раз чаще инновационной по причине невысокого ресурса остальных частей.

Также необходимо отметить, что с большой долей вероятности отцепки по кассете в тележках старой конструкции возрастут по сравнению с их эксплуатацией на инновационных тележках в силу повышенных нагрузок, связанных с недостатками старых тележек. Срок службы колесной пары не увеличится по причинам, приведенным выше.

Если государство, в частности в лице **Минтранса России** и **Росжелдора**, заинтересовано в технологическом перевооружении парка грузовых вагонов в РФ, то значительный положительный эффект даст выпуск новых вагонов только на тележках современных конструкций, уже доказавших на практике в эксплуатации свои потребительские качества. В настоящее время останавливает покупателей относительно высокая цена на такие вагоны и неразвитость ремонтной базы у части производителей. Если убрать эти два барьера, то отрасль сама и без посторонней помощи проведет замену парка современными конструкциями вагонов.

К сожалению, пока ситуация складывается таким образом, что отрасль вновь ждет трудные годы борьбы с непредсказуемыми последствиями регуляторных решений государства.

<https://www.rzd-partner.ru/zhd-transport/opinions/ozhidaniya-polozhitelnykh-ekonomicheskikh-effektov-ot-zameny-rolikovykh-podshipnikov-na-kassetnye-mo/>

ИНТЕРФАКС; 2019.09.16; «ДЕЛО» ПОДАЛО ХОДАТАЙСТВО В ФАС О ПОКУПКЕ КОНТРОЛЬНОГО ПАКЕТА ТРАНСКОНТЕЙНЕРА

Группа «Дело» в минувшую пятницу подало ходатайство в Федеральную антимонопольную службу РФ о покупке контрольного пакета акций ПАО «Трансконтейнер» (МОЕХ: TRCN), принадлежащего ОАО «Российские железные дороги», сообщил «Интерфаксу» представитель пресс-службы транспортного холдинга.

Ранее о соответствующем намерении заявлял владелец компании Сергей Шишкарев и ее член правления Антон Чертков. Шишкарев, отвечая на вопрос, самостоятельно ли компания пойдет на аукцион по продаже 50% + 2 акции «Трансконтейнера», заявлял: «Пока сами».

По словам бизнесмена, в случае победы в торгах долю группа планирует приобрести на заемные средства. «Условия финансирования продолжают finalizироваться», - говорил он. «Ведем переговоры со Сбербанком (МОЕХ: SBER) и другими крупными банками», - уточнял он.

«Трансконтейнер» владеет и управляет примерно 74 тыс. крупнотоннажных контейнеров, более 27 тыс. вагонов-платформ для их перевозки, имеет сеть терминалов в РФ (на 38 станциях) и в Словакии, также ему принадлежат 50% акций АО «Кедентранссервис» (с 19

ж/д терминалами в Казахстане) и доли в «дочках» и совместных предприятиях в различных странах. 50% + 1 акция - у «Объединенной транспортно-логистической компании» («дочка» РЖД), 24,84% - у ВТБ (МОЕХ: VTBR) (имеет форвардный контракт со сторонним инвестором), 24,74% - у ООО «Енисей Капитал» Романа Абрамовича и Александра Абрамова.

Аукцион по продаже 50% + 2 акции «Трансконтейнера» назначен на 27 ноября. Стартовая (минимальная) цена доли - 36,159 млрд руб. Шаг аукциона - 200 млн руб. (первый «выравнивающий» - 141 млн руб.). «Он выбирался осознанно, чтобы устроить максимально конкурентную историю», - уточнял замглавы «Российских железных дорог» Андрей Старков. Заявки от претендентов будут приниматься организатором до 15 ноября. Аукционная комиссия рассмотрит их и примет решение о допуске к торгам 25 ноября.

Претенденты должны внести на счет ОТЛК задаток, который составляет 10% от стартовой стоимости - 3,6159 млрд руб. Победителем будет признана компания, предложившая за пакет акций наибольшую сумму. Цена покупки будет включать все корректировки, установленные в договоре.

В конце августа стало известно, что антимонопольная служба разрешила «Енисей Капиталу» купить контрольный пакет акций «Трансконтейнера». При этом Старков говорил, что «несколько участников» обратились в «ВТБ Капитал» как организатору торгов за получением права на допуск в информационную комнату и формирования документов для последующей подачи заявок». «Мы рассчитываем, что сделку закроем до конца этого года и передадим пакет акций (покупателю - ИФ)», - говорил топ-менеджер.

Помимо «Енисей Капитала», а также Global Ports и группы «Дело» (в 2017 г. купила 30,75% акций портового холдинга у его основателей) интерес к активу в разное время обозначали группа UCL Владимира Лисина с Mediterranean Shipping Company, CMA CGM с компанией «Логопер», а также Российский фонд прямых инвестиций с DP World.

КОММЕРСАНТЬ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2019.09.17; У «РОСМОРПОРТА» НЕ СДУВАЕТСЯ ПЫЛЬ; СУД ОТКЛОНИЛ ПРЕТЕНЗИИ К НАХОДКИНСКОМУ МТП

«Росморпорт» не смог расторгнуть договор аренды причалов с Находкинским морским торговым портом за нарушение экологических требований: суд первой инстанции отклонил иск. По мнению юристов, пока законодательство не допускает разрыва договоров аренды на экологических основаниях, перспективы у «Росморпорта», вне зависимости от ответчика, сомнительные. Но **Минтранс** уже разработал поправки к закону, которые позволяют расторгать договоры, если есть судебное постановление о приостановлении работы оператора за неисполнение предписаний природоохранных органов.

Арбитражный суд Приморского края 16 сентября отказал ФГУП «Росморпорт» в иске о расторжении договора аренды причалов с Находкинским морским торговым портом (НМТП, через Lanebrook Limited подконтролен акционерам Evraz Александру Абрамову, Роману Абрамовичу, Александру Фролову и Евгению Швидлеру). Об этом сообщили информагентства со ссылкой на представителя суда, который уточнил, что мотивировочная часть пока не выпущена.

О намерении «Росморпорта» расторгнуть договоры с находкинскими стивидорами, в том числе НМТП, за нарушение экологических требований «Ъ» сообщил 27 мая. Рассмотрение иска дважды переносили, в качестве третьего лица привлекли Росморреч флот. При этом в июле глава «Росморпорта» Андрей Лаврищев не исключал возможности заключения с НМТП мирового соглашения по этому делу.

Тема угольной пыли в дальневосточных портах получила широкий резонанс после обращения в 2017 году по прямой линии к Владимиру **Путину** мальчика из Находки Андрея Боля. Последовали попытки запретить перевалку угля открытым способом в

портах (см. «Ъ» от 6 июля 2017 года), многочисленные обращения региональных властей, в том числе с призывом к «Росморпорту» применить к стивидорам любые меры убеждения.

В Invest AG Александра Абрамова и Millhouse Романа Абрамовича от комментариев отказались. В «Росморпорте» сообщили, что до получения мотивировочной части комментировать не будут. Источник, знакомый с ситуацией в Находкинском узле, говорит, что НМТП другого результата не ожидал, поскольку «выполняет экологическую программу в полном объеме, а формальные нарушения, на которые ссылался «Росморпорт», были устранены».

Пока суд не опубликовал полный текст решения, нельзя точно определить конкретные мотивы отказа в иске «Росморпорта», говорит юрист Forward Legal Олег Шейкин. «Но Закон о морских портах в действующей редакции не содержит положений, позволяющих расторгнуть договор аренды в связи с нарушением экологических правил, - поясняет он. - Такие нарушения сейчас могут являться основанием для привлечения оператора порта к административной ответственности в виде штрафа или приостановки деятельности до 90 суток». Перспектива требований «Росморпорта» сомнительная, продолжает эксперт, поскольку поправки к закону о возможности расторгнуть договор аренды с оператором морского порта за нарушение безопасности окружающей среды еще не приняты. Кроме того, по соглашению с органами власти Находкинский МТП получил время до 2020 года на снижение негативного воздействия на экологию от перевалки угля, и этот срок не нарушен, добавляет господин Шейкин.

Минтранс в августе сообщил, что подготовил поправки к законодательству, позволяющие расторгать договоры не только за использование арендованных объектов не по назначению, но и за нарушение экологических норм. Как поясняли в **Минтрансе**, в законопроекте предусмотрено понятие «существенного нарушения договора аренды», каковым является неисполнение арендатором, осуществляющим перевалку угля, вступившего в силу решения суда о приостановлении его деятельности за неисполнение им предписаний органов, осуществляющих федеральный государственный санитарно-эпидемиологический надзор, а также экологический надзор. В **Минтрансе** уточнили, что дорабатывают проект для вынесения на комиссию по законопроектной деятельности.

ИНТЕРФАКС; 2019.09.16; РОСМОРПОРТ НЕ СМОГ ЧЕРЕЗ СУД РАСТОРГНУТЬ ДОГОВОРЫ АРЕНДЫ ПРИЧАЛОВ С НАХОДКИНСКИМ МТП

Арбитражный суд Приморского края на заседании в понедельник отказал ФГУП «Росморпорт» (структура **Росморречфлота**) в расторжении договора аренды принадлежащих ему причалов с АО «Находкинский морской торговый порт» за несоблюдение экологических требований по выбросам угольной пыли.

«ФГУП «Росморпорт» отказано в иске, подробная информация будет раскрыта в ближайшие дни», - сообщили «Интерфаксу» в суде.

Как сообщалось, «Росморпорт» решил расторгнуть договор аренды с Находкинским морпортом в связи с тем, что порт не выполнил предписания Росприроднадзора об оборудовании территории сооружениями, обеспечивающими охрану бухты Находка от загрязнения, засорения, заиления сточными водами.

В ходе предварительного заседания представитель порта заявлял, что стивидор планирует выполнить работы по обустройству причалов очистными сооружениями до конца 2020 года.

Эпопея с угольной пылью в дальневосточных портах, на которую жаловались жители региона, в июне 2017 года вышла на уровень президента РФ, когда в ходе прямой линии на эту проблему ему пожаловался школьник из Находки. Последовал ряд инспекций и проверок, затем депутаты Госдумы предложили законопроект о запрете открытой перевалки угля (до сих пор не принят). В марте 2018 года первый вице-губернатор

Приморского края Александр Костенко призывал «Росморпорт» использовать все средства, вплоть до расторжения договоров аренды причалов, чтобы заставить угольных стивидоров в Находке соблюдать нормы.

Находкинский морской торговый порт расположен на северо-западном побережье Японского моря, в восточной незамерзающей части залива Петра Великого, в бухте Находка. Компания имеет 15 грузовых причалов и один вспомогательный для портового флота. Возможности предприятия позволяют выгружать до 580 вагонов в сутки. Складские площади превышают 300 тыс. кв. м. Преобладающую долю в общем грузообороте составляют уголь и металлопрокат. В 2018 году стивидор увеличил перевалку грузов на 1,9% к уровню 2017 года - до 10,223 млн тонн. В том числе, перевалка угля в порту выросла на 24,7% - до 8,168 млн тонн.

В 2017 году Evgaz продал АО «Находкинский морской торговый порт» своим основным акционерам - Роману Абрамовичу и партнерам. При этом компании заключили долгосрочное соглашение о перевалке грузов в определенном объеме.

ПРАЙМ; 2019.09.16; ПРАВОВОЙ СТАТУС БЕСПИЛОТНЫХ СУДОВ В РФ БУДЕТ ОПРЕДЕЛЕН К 2022 Г - ДОКУМЕНТ

Правовой статус беспилотных морских и речных судов в России будет определен к началу 2022 года, следует из распоряжения правительства РФ, опубликованного на портале правовой информации.

Согласно этому документу, у мероприятия «Определение правового статуса информационных систем морской и речной техники, разработка понятийного аппарата, порядка создания, эксплуатации и использования таких систем» продлен срок исполнения до декабря 2021 года. «В графе «срок» слова «март 2019 года» заменить словами «декабрь 2021 года», - говорится в документе.

Исполнителями мероприятия обозначены Минпромторг, **Минтранс**, Минэкономразвития, Минобороны, Минкомсвязь РФ, ФСБ, Росгидромет, **Ространснадзор**, Росстандарт, Ростехнадзор, **Росморречфлот**, Росморпорт, Российский морской регистр судоходства, Российский речной регистр, а также Агентство стратегических инициатив, АО «Российская венчурная компания», рабочая группа «Маринет» и инфраструктурный центр «Маринет». Исключены из списка исполнителей Минфин и МЧС.

Помимо этого, кабмин на декабрь 2021 года скорректировал сроки исполнения таких мероприятий, как формирование системы стандартов использования электронной навигации, безэкипажного судовождения, экологического мониторинга и госмониторинга водных биологических ресурсов, а также системы стандартов для электронного описания судов и иных объектов морской и речной техники.

Кроме того, совершенствование процедур сертификации морской и речной техники запланировано к декабрю 2022 года; определение и утверждение перечня иностранных видов морской и речной техники, в отношении которых будут ограничения с точки зрения госзакупок, - к марту 2020 года. К этому сроку, согласно документу, будет также разработана процедура приоритетного включения продуктов и услуг в рамках плана мероприятий «Маринет» в планы закупок инновационной продукции и в планы госзакупок.

Наконец, расширение использования веб-тренажеров для подготовки кадров для морского и речного транспорта и разработка специализированных программ обучения «внешних капитанов» должны завершиться к марту 2020 года.

ТАСС; 2019.09.16; ДЕПУТАТЫ ПЕТЕРБУРГА ПРЕДЛОЖИЛИ ВДВОЕ СНИЗИТЬ СТАВКУ ТРАНСПОРТНОГО НАЛОГА НА ПЛАВУЧИЕ ДОКИ

Законопроект, предусматривающий двукратное понижение ставки транспортного налога на плавучие доки, внесен на рассмотрение Законодательного собрания Санкт-Петербурга. Об этом в понедельник сообщили в пресс-службе городского парламента.

«Документом предлагается понизить в два раза ставку транспортного налога на плавучие доки - судоремонтные сооружения технического флота, предназначенные для подъема из воды судна, находящегося на плаву, его ремонта (или транспортировки) и спуска на воду», - говорится в сообщении пресс-службы.

Соответствующие изменения предлагается внести в городской закон «О транспортном налоге».

Как отмечается в распространенном пресс-службой комментарии председателя Законодательного собрания Санкт-Петербурга Вячеслава Макарова, в ходе анализа действующего законодательства было выявлено, что ставка транспортного налога на плавучие доки фактически совпадает со ставкой, предусмотренной для катеров, яхт и гидроциклов, «то есть транспортных средств, значительную часть которых можно отнести к предметам развлечения и роскоши».

«Это создает неоправданно завышенную налоговую нагрузку на судоремонтные предприятия, что противоречит принципам экономической политики города. Снижение в два раза ставки транспортного налога на плавучие доки создает дополнительные возможности для развития в первую очередь небольшим судоремонтным предприятиям и позволит им повысить свою конкурентоспособность на российском рынке», - привели в пресс-службе городского парламента слова Макарова.

Повышение налоговых ставок по транспортному налогу в том числе на катера, яхты, гидроциклы и плавучие доки было зафиксировано законом Санкт-Петербурга от 15 ноября 2017 года. Тогда налоговая ставка была определена в размере 200 рублей. Внесенным законопроектом предлагается вернуть размер налоговой ставки, действующий до 2017 года в отношении плавучих доков, установив ее в размере 100 рублей.

<https://tass.ru/ekonomika/6890071>

ПРАЙМ; 2019.09.16; «АЛРОСА» ПОПОЛНИЛА ФЛОТ ДОЧЕРНЕЙ СУДОХОДНОЙ КОМПАНИИ ДВУМЯ НЕФТЕНАЛИВНЫМИ БАРЖАМИ

АК «Алроса» пополнила флот дочерней судоходной компании «Алроса-Лена» двумя новыми самоходными нефтеналивными баржами в рамках его модернизации, следует из сообщения алмазодобытчика.

Отмечается, что это первые за последние тридцать лет новые суда, которыми пополнится Ленский флот. Обе баржи изготовлены Самусьским судостроительно-судоремонтным заводом в Томске в кратчайшие сроки - вся работа была проведена за год.

Указывается, что эти суда во многом уникальны для всего Ленского бассейна. Так, при достаточно большой грузоподъемности каждой баржи, составляющей 2 тысяч тонн, у них очень небольшая осадка (менее 2 метров), что позволит им работать даже в случае сезонного обмеления на Лене. Кроме того, суда были изначально спроектированы и построены с двойным корпусом, что существенно повышает их экологическую безопасность и снижает возможные риски воздействия на окружающую среду.

В дальнейшем баржи транспортируют в Усть-Кут для подготовки к зиме. Новые суда будут использоваться уже в 2020 году в период навигации с мая по октябрь для перевозки нефтеналивных грузов для нужд алмазной промышленности. Баржи будут перевозить нефть и керосин для техники и энергокомплексов промышленных северных площадок «Алросы». Новые суда смогут перевозить за время навигации до 40 тысяч тонн топлива.

За короткое время также были переоборудованы две действующие баржи и модернизирован теплоход «Алексей Пахомов». Благодаря модернизации нефтеналивного

флота «Алроса» не только сможет своими силами почти полностью покрыть потребности в завозе жидкого топлива, но и существенно повысит безопасность его перевозки, говорится в релизе.

ИНТЕРФАКС; 2019.09.17; МЕДВЕДЕВ И ЛИ КЭЦЯН ОБСУДЯТ В ПЕТЕРБУРГЕ ТОРГОВО-ЭКОНОМИЧЕСКОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО МЕЖДУ РФ И КИТАЕМ

Председатель правительства РФ **Дмитрий Медведев** во вторник в Санкт-Петербурге встретится с премьером Госсовета КНР Ли Кэцяном.

Как сообщили ранее в пресс-службе правительства РФ, это будет 24-я встреча глав правительств, нацеленная на «дальнейшее развитие всего комплекса российско-китайских отношений всеобъемлющего партнерства и стратегического взаимодействия в новую эпоху».

Первый заместитель аппарата правительства РФ **Сергей Приходько** в преддверии встречи рассказал журналистам, что большое внимание на переговорах будет уделено основным направлениям российско-китайского взаимодействия в практических областях, имеющих большой потенциал для взаимовыгодного сотрудничества.

Как ожидается, в ходе встречи будут рассмотрены перспективные направления укрепления двустороннего торгового-экономического, гуманитарного и других сфер взаимодействия.

Приходько отметил, что российско-китайские отношения вышли на новый этап всеобъемлющего партнерства, которое построено на принципах доверия, равноправия и дружбы. «Поддерживаются интенсивные контакты на всех уровнях, в тесном взаимодействии решаются практические вопросы, углубляется координация по актуальным международным и региональным проблемам», - сказал он.

По его словам, продолжает динамично развиваться взаимодействие в энергетике, области мирного атома, сельского хозяйства. Приходько рассказал, что последовательно продвигаются крупные российско-китайские проекты. В частности, создано совместное предприятие для реализации программы создания семейства широкофюзеляжных дальнемагистральных самолетов CR929. В настоящее время ведутся практические работы по проектированию и разработке данного авиалайнера.

«Другим значимым проектом в области авиационной промышленности является разработка тяжелого вертолета. Завершаются коммерческие переговоры, и в ближайшее время ожидается подписание соответствующего контракта», - сказал Приходько.

Договоренности по итогам встречи будут отражены в совместном коммюнике. Кроме того, планируется подписание межправительственных, межведомственных и корпоративных документов, касающихся углубления экономического взаимодействия в различных сферах.

Ли Кэцян будет находиться в России 16-18 сентября по приглашению **Медведева**. Ранее сообщалось, что президент РФ **Владимир Путин** примет Ли Кэцяна 18 сентября.

ФИНАНСОВАЯ ГАЗЕТА; АЛЕКСАНДР КУЗНЕЦОВ; 2019.09.17; СВОБОДНОЕ НЕБО; РОССИЙСКИЙ РЫНОК ДЕЛОВОЙ АВИАЦИИ ЖДЕТ КРУПНОГО ИНВЕСТОРА

Прошедшая с 11 по 13 сентября 2-я Международная выставка деловой авиации RUBAE в центре бизнес-авиации Внуково-3 показала, что при наличии современной инфраструктуры, которая отвечает мировому уровню, у самого рынка много проблем. И главная из них - отсутствие инвестиций в бизнес-авиацию.

Индикатор экономики

Деловая авиация – индикатор экономики. Когда ситуация стабильная, ориентированная на индивидуальные и корпоративные полеты, она активно развивается, но при любых

проблемах ее показатели начинают стремительно снижаться. Ведь во время кризиса уменьшается количество деловых перелетов и самолеты дешевеют.

Начав свою историю в России в 2004 году с появления центра бизнес-авиации Внуково-3 на месте бывшего ведомственного терминала Роскосмоса, этот рынок уверенно развивался. Но после 2014 года он сократился на 30–35%. Количество брокеров уменьшилось на треть. Клиенты, раньше особо не задумывавшиеся о цене, теперь стали торговаться.

Но сейчас рынок деловой авиации восстанавливается. Небольшой его рост был отмечен в 2017-м. А в прошлом году на чемпионате мира по футболу был всплеск использования частных самолетов (например, в день финала, 17 июля 2018 года, во Внуково-3 их было несколько сотен). Но очевидно, что рыночная ситуация пока не выправилась. К тому же хромают статистические данные.

«В нашей стране их просто нет, – говорит Михаил Титов, генеральный директор компании NAJET, национального агрегатора онлайн-продаж чартерных авиаперевозок на самолетах деловой авиации. – Я, будучи в том числе вице-президентом Объединенной национальной ассоциации деловой авиации, обращался за статистикой по бизнес-авиации в **Росавиацию** и «Госкорпорацию по ОрВД», но мне отказали в этом. Поэтому, в отличие от Европейской ассоциации бизнес-авиации, мы не знаем точно, что у нас происходит в бизнес-авиации – двигаемся интуитивно».

Их нравы

Основные рынки, где в ходу деловая авиация, – это Северная Америка (65%) и Европа (14%), но самые многообещающие клиенты живут в Азии. За последние 5 лет бизнесмены Китая, Гонконга, Малайзии, Японии и Индонезии увеличили свою долю в деловой авиации с 3% до 6%.

По оценкам «АОПА-Россия» (организации, защищающей интересы частных пилотов и занимающейся совершенствованием авиационного законодательства), сейчас в нашей стране порядка 400 бизнес-джетов, конечными владельцами которых являются российские юридические и физлица. Их общая стоимость составляет примерно \$3-4 млрд. В число мировых авиапроизводителей входят такие игроки, как Cessna Aircraft, Embraer, Bombardier Aerospace, Dassault Aviation, Gulfstream Aerospace Corporation, Leonardo Helicopters. В частности, на выставке RUBAE 2019 компания Dassault представила трехдвигательные джеты Falcon 900LX и Falcon 8X. Последний, имея высоту 1,88м, ширину 2,34 м и длину 13 м, способен преодолеть расстояние почти в 12 тыс. км и совершить беспосадочный перелет из Москвы в Лос-Анджелес, Кейптаун и Дарвин или из Рио-де-Жанейро в Москву.

В плане конфигурации салона в бизнес-авиации ограничений практически нет. Сейчас никого уже не удивит душ или спальня в большом самолете. Более того, в частном джете можно даже установить небольшой бассейн, сделать спа-салон или игровую комнату. Между тем главенствующие позиции по выпуску и эксплуатации частных самолетов – у Канады, США, Франции и Бразилии, но никак не у нашей страны. «В плане инфраструктуры мы занимаем сейчас лидирующие места:

Внуково-3 – один из крупнейших аэропортов в мире в сегменте бизнес-авиации. Однако в отношении самих воздушных судов и авикомпаний мы находимся в прошлом веке, – констатирует Михаил Титов. – Количество воздушных судов, которые легальным образом имеют право выполнять коммерческую перевозку в нашей стране по сравнению с Европой и США, не попадает даже в процент погрешности».

Купить или арендовать?

«Большие корпорации могут позволить себе приобретать бизнес-джеты. Это очень упрощает передвижение. Ведь регулярные перевозки не отвечают всем вопросам большого бизнеса», – отмечает Анна Кислова, начальник отдела развития и контроля качества компании «Виппорт»

– оператора по организации наземного обслуживания для рейсов бизнес-авиации в аэропорту Внуково.

Сейчас средняя стоимость одного борта бизнес-авиации колеблется от \$3 млн до \$80 млн. Среди популярных моделей - канадский Bombardier Challenger 605 на 10 мест, бразильский Legacy 600 на 13 мест, канадский Bombardier Global 6000 на 15 мест и американский Gulfstream 550, где может быть до 16 посадочных мест в зависимости от конфигурации салона. При этом самолет, рассчитанный на 15-20 пассажиров и способный долететь до Нью-Йорка, будет стоить дороже, чем тот, что вмещает 3-4 человека и перевозит на короткие расстояния. Получается, что чем больше самолет - тем он дороже.

Плюс возраст и конфигурация.

Если заказчик летает нечасто, то есть менее 100–150 ч в год, то, как утверждают эксперты, содержание частного борта становится весьма затратным. Гораздо выгоднее арендовать самолеты. Компании, работающие в России на этом рынке, предлагают цену на аренду самолета в бизнес-авиации от €30 тыс. в обе стороны из Москвы в Европу и обратно, а по городам внутри страны цена составит от €10 тыс. в оба конца. Впрочем, точная цена аренды зависит от типа воздушного судна, маршрута полета, количества пассажиров и дней стоянки.

Человек-праздник

С началом появления этой отрасли, то есть 10-15 лет назад, на рынке остро стоял вопрос поиска кадров для нее. Но сейчас, по мнению участников рынка, дефицита здесь нет. «Единственной актуальной проблемой кадров бизнес-авиации остается вопрос квалифицированных пилотов, которые обучены на тип воздушного судна, и имеют достаточный налет, но это проблема относится не только к бизнес-авиации, а в целом ко всей гражданской авиации России», - отмечает Анна Ермилина, директор кадрового центра компании «Авиаперсонал».

Что касается размера зарплат, то у сотрудников деловой авиации они, по словам Ирины Юшиной, генерального директора учебного центра подготовки авиаперсонала Jet Service, от 3 до 10 раз выше, чем у в гражданской, при меньшей загруженности первых (обычный график «2 недели работы - 2 недели отдыха»).

Поэтому, если, по данным сайтов о работе, обычные бортпроводники получают где-то 35-80 тыс. руб. в месяц, несложно посчитать, что в бизнес-классе нижняя граница уже не опускается ниже 100 тыс. руб., а верхняя может превышать 800 тыс. руб. (при этом здесь часто используется «серая» система оплаты труда). Например, согласно мониторингу компании «Авиаперсонал», зарплата флайт-менеджера (сотрудника по обеспечению полетов воздушного судна) может в среднем составляет 150 тыс. руб. без бонусов и премий. Хотя, как говорит Анна Ермилина, сейчас в бизнес-авиации наблюдается понижение зарплат управленческого и административного персонала.

В любом случае требования к таким сотрудникам гораздо выше, чем в гражданской авиации. Как рассказывает Ирина Юшина, у кандидатов на позицию бортпроводников в деловой авиации должна быть так называемая сервисная внешность - приятная, но не яркая. «Им необходимо знать английский язык на уровне Intermediate, - добавляет она. - Кроме того, у претендентов на такие вакансии должно быть высшее образование и высокий уровень интеллекта. Ведь услугами бизнес-авиации пользуются люди с высоким социальным статусом».

Вот, к примеру, что входит в описание обязанностей бортпроводника в бизнес-авиации в вакансии, размещенной на hh.ru: «создание атмосферы гостеприимства и комфорта на борту воздушного судна; сервировка стола, обслуживание питанием и напитками; контроль за некоторыми показателями в салоне самолета, например, температурой воздуха, давлением и влажностью».

Но в России нет учебных заведений, которые бы массово готовили кадры для бизнес-авиации. «Если мы говорим о пилотах, бортпроводниках, инженерно-техническом

персонале, то их подготовка проходит в авиационных учебных центрах, одобренных **Росавиацией**», – констатирует Анна Ермилина.

В свою очередь, общей позитивной тенденцией стало внедрение, в частности в эту отрасль, демонстрационного экзамена - процедуры, позволяющей обучающемуся в условиях, которые приближены к производственным, продемонстрировать освоенные профессиональные компетенции. Его по компетенциям ОАК проводит Союз «Молодые профессионалы (Ворлдскиллс Россия)» – организация, которая популяризирует рабочие профессии через международные соревнования.

В ожидании серьезного проекта

Исходя из описанной ситуации, мы можем вывести две большие проблемы рынка бизнеса-авиации в России - внутреннюю и внешнюю.

В первом случае, как подчеркивают участники рынка, в российской деловой авиации на фоне общей борьбы за клиента через уменьшение цены происходит общее снижение качества технического обслуживания и качества подготовки экипажей, а это напрямую влияет на безопасность полетов. Корни этого лежат в самой системе управления. «Компании бизнес-авиации, несмотря на то, что они должны быть передовиками в совершенствовании всех систем, в том числе производственных, и должны внедрять новые технологии управления бизнесом, так как у них достаточно средств на это, к сожалению, отстают от компаний вне бизнес-авиации, не говоря уже, о компаниях бизнес-авиации других стран, – утверждает Анна Ермилина. Пока, на ее взгляд, бизнес-авиация в России сильно отстает в развитии и подходах в управлении персоналом в других странах. Из этого вытекает и другая особенность российской бизнес-авиации - это низкий уровень профессиональных и менеджерских компетенций специалистов.

Но здесь есть надежда, что происходящая консолидация и укрупнение авиакомпаний исправит ситуацию. Крупные компании всегда находятся под тщательным контролем авиационных властей и предпочитают не переходить красную черту в угоду сиюминутной выгоде. В конце концов, рынок придет в равновесие, сократив маржинальность участников, но сохранив достаточный запас в области надежности и безопасности.

Что касается внешних проблем, они связаны с отсутствием инвестиций в отрасль. «На рынок нужно вывести 5–10 однотипных одинаково брендированных лайт-джетов и затем постепенно наращивать бизнес в России. Однако иностранцы не хотят этого делать, потому что считают, что у них есть политические риски, а наши соотечественники, несмотря на то, что являются постоянными пользователями этого продукта, не заинтересовались инвестициями в эту отрасль. И это напрасно, потому что отрасль открыта, она ждет крупного инвестора, серьезных проектов, которых в ней никогда не было», – резюмирует Михаил Титов.

На рынок нужно вывести 5–10 однотипных одинаково брендированных лайт-джетов и затем постепенно наращивать бизнес в России, но пока ни один инвестор этого не сделал.

РБК; ИННА СИДОРКОВА, КИРИЛЛ СИРОТКИН; 2019.09.16; СЕРГЕЙ ЧЕМЕЗОВ – РБК: «ЗАКРЫТЬ ПОЛНОСТЬЮ СТРАНУ ТЕХНИЧЕСКИ НЕВОЗМОЖНО»; ГЛАВА «РОСТЕХА» СЕРГЕЙ ЧЕМЕЗОВ В ИНТЕРВЬЮ РБК — ОБ ОТНОШЕНИИ К МИТИНГАМ И ИЗМЕНЕНИЮ КОНСТИТУЦИИ, ДЕЯХ ЧИНОВНИКОВ ВО ВЛАСТИ, ПРОБЛЕМАХ SSJ100 И БУДУЩЕМ С-500, А ТАКЖЕ О ЧВК, МУСОРНОМ КРИЗИСЕ, СОКРАЩЕНИЯХ И КВАРТИРЕ ЗА Р5 МЛРД

— Какой сейчас основной вызов для страны?

— Я считаю, что это цифровая экономика. Здесь мы должны сделать все, и у нас есть сейчас еще и возможности, и силы, и время, и знания, чтобы не отстать навсегда, а по крайней мере быть на уровне, а может быть, даже где-то опережать своих конкурентов. И здесь очень многое зависит в том числе и от нас.

— «Ростех» — один из основных исполнителей **нацпроекта** «Цифровая экономика». **Владимир Путин** говорил: кто завладеет искусственным интеллектом, тот станет властелином мира. Вы планируете претендовать на этот статус?

— Господство в стране и мире? Это не самоцель. Но страна должна претендовать на лидерство в высоких технологиях — это без сомнений. Искусственный интеллект дает множество возможностей. «Ростех» делает много для развития таких технологий — и на уровне конкретных разработок, и в концептуальном плане.

Ключевые компании заключили с правительством восемь соглашений о развитии высоких технологий в конкретных областях, из них четыре — с «Ростехом». Это распределенный реестр, интернет вещей, квантовые сенсоры и беспроводная связь пятого поколения. В этих сферах мы будем даже не идти, а бежать вперед. Это сочетается с нашей стратегией до 2025 года, где заложен переход от «железа» к «интеллекту». Развитие этих областей — это наш рост в будущем.

— «Ростех» курирует производство российского оборудования для сетей 5G. К какому сроку можете запустить производство? Оборудование уже есть?

— Технологии имеются, мы можем это оборудование произвести. У нас уже есть наработки, и я думаю, что в 2022–2023 году мы сможем создать опытную сеть в одном из регионов. Наша задача на сегодня заключается в том, чтобы представить стратегический план создания 5G в России.

— Переговоры с другими странами по технологиям 5G вы не ведете?

— Ведем, но при условии, что в любом случае это должно быть локализованное оборудование. Отдельные модули или комплектующие должны производиться полностью здесь. Иначе смысла не будет, и мы опять будем полностью зависеть от внешнего производителя. Понятно, что договариваться с Европой или Америкой сейчас почти невозможно, там мало конструктива. Восточная Азия — вполне...

— Huawei после их проблем в США входит в число возможных партнеров?

— Да, входит, конечно. Но в обсуждениях с ними мы ставим обязательное условие, что локализация должна быть в России. Друзья друзьями, а безопасность все-таки превыше. Ведь когда мы им вооружение поставляли, они тоже настаивали на полной локализации. Мы вели переговоры с Huawei и по другим направлениям, в частности по созданию систем хранения больших данных. Но сейчас это уже не так актуально, благополучно сделали все сами.

— Будет ли «Ростех» участвовать в производстве оборудования для исполнения закона о суверенном Рунете? Такие законы не оставят страну в изоляции?

— Изоляция — это миф. Не надо путать понятия закрытости и обеспечения суверенитета, в том числе в сфере технологий. Речь идет не о закрытии интернета, а о создании резервных систем — на случай, если они понадобятся. Но создавать самим себе условия для изоляции никто даже не думает. Мы всегда открыты для сотрудничества и продолжаем работать со всеми партнерами, в том числе и американскими. Не закрываемся, забор не выстраиваем. Прекрасные примеры — Boeing и Airbus, которые продолжают с нами работать по титановой продукции. Много таких примеров.

— То есть оборудование для исполнения закона о суверенном Рунете вы делаете?

— У нас есть технологии, которые позволяют это оборудование создать, но пока такой задачи не стоит. Закрыть полностью от всего мира страну технически невозможно. Это будет стоить очень больших денег, и нужно много сил потратить на это.

Мы должны работать над тем, чтобы создать свою Сеть, которая будет работать по крайней мере в области обороны, безопасности, чтобы не могли повлиять извне на работу стратегических объектов. Не могли, допустим, выключить атомную станцию или отключить системы связи. Но, думаю, до такого не дойдет — это уже война.

Сергей Чемезов (Фото: Владислав Шатило / РБК)

Не только российские спецслужбы знают, что у вас в телефоне

— С помощью технологий «Ростеха» вы можете отслеживать уже почти все действия человека? Можете узнать содержимое моего смартфона?

— Спецслужбы уже могут. Перед «Ростехом» такая задача не ставится, мы этого делать не будем.

— Ваши камеры распознают лица прохожих, отслеживают передвижения по дорогам и т.д. Есть ли у «Ростеха» планы по созданию базы с информацией о каждом россияине?

— Перед нами такой задачи не стоит. У нас есть системы распознавания человека по лицу, они использовались во время чемпионата мира по футболу и очень эффективно работали. Задержали достаточно много криминальных людей, которые были в розыске, в том числе и в международном. Мы поставляем ее для правительства Москвы — сейчас система подключена к 1500 камерам.

Обсуждаем с руководителями многих городов установку наших систем в местах массового скопления людей и в поездах. Камера может фиксировать лицо, и если человек в розыске, то тут же пойдет сообщение на ближайший пост полиции. Вы камеры просто не замечаете, они везде стоят — в подъездах, в магазинах. Но база данных, отмечу, находится не у нас, а только у соответствующих структур — полиции, например.

Общество

Власти Москвы внедряют систему распознавания лиц на массовых мероприятиях

— С какими городами вы обсуждаете внедрение камер?

— Мы уже работаем с несколькими крупными городами, помимо Москвы среди них Нижний Новгород, Самара, Альметьевск, Кемерово, Рязань. Есть еще несколько сопоставимых по численности населения городов, где идут пилотные проекты. В Москве до конца года будет объявлен конкурс — в нем будет участвовать в том числе наша компания NtechLab.

— Вас не пугает тотальный контроль над человеком?

— В Монако вообще полиции не видно, но камеры стоят везде. Если человек нарушил правила дорожного движения, его могут догнать полицейские и наказать. Не требуется, чтобы полицейский стоял у каждого подъезда. Все обеспечивается техникой. Людей в Монако это не беспокоит. Наоборот, все довольны, что безопасность обеспечена.

— Приватности больше нет?

— В будущем все сложнее будет говорить о приватности, к сожалению. Не только российские спецслужбы знают, что у вас в телефоне, но и иностранные.

— Как вы относитесь к опасениям по поводу искусственного интеллекта, фильмам о восстании машин?

— Книги фантастические читал. Еще каких-то 150 лет назад Жюль Верн писал про подводные лодки и полеты на Луну — все считали, что этого не может быть. Здесь то же самое. Конечно, если бесконтрольно делать, то и восстанием машин все может обернуться. Нужно этот процесс контролировать.

— Вы готовы сами полностью перейти на систему «Умный дом»? Сесть в беспилотное вертолетное такси?

— У моих знакомых есть фирма в Лондоне. Они создали беспилотный автобус и беспилотный вертолет, который подлетает, забирает вас, переносит на запланированное место. Машина опускается и дальше едет сама.

Плюс они еще сделали автомобильные гонки, в которых участвуют машины-роботы. Нормальный гоночный автомобиль, как в «Формуле-1», только пилота нет. И здесь уже соревнуются не пилоты, а производители техники. (Под описание подходит компания Arrival бывшего **замминистра** связи и экс-гендиректора Yota Дениса Свердлова. — РБК). Рано или поздно и у нас будет то же самое производиться. Мы, кстати, уже сделали беспилотный автобус, очень симпатичный, на КамАЗе, ездит в Иннополисе.

— Машины вытеснят человека с рабочих специальностей?

— Нет, я думаю, что рабочие специальности просто будут более квалифицированные. Все равно люди понадобятся для того, чтобы в том числе обслуживать роботов и производить их. Может, придет время, когда они сами будут себя производить, сами себя ремонтировать, но до этого еще далеко. Наверное, сократится рабочая неделя, будем отдыхать.

Реклама 00:00

00:02 / 16:55

Пропустить рекламу можно через 0

ОАК и Уралвагонзавод — не подарки

— «Ростех» называют магазином активов. Какой следующий на продажу?

— Мы не магазин, а скорее реанимационная, где активы поднимаются на ноги. Они приходят в очень разном состоянии, и наша первая задача — провести их оздоровление, создать условия для продажи, а потом уже искать кого-то с деньгами и компетенциями, кто совместно с нами будет актив развивать.

Первый актив, который мы получили, был АвтоВАЗ. Привели его в порядок, нашли подходящего партнера и потихонечку стали ему продавать. Сегодня наша доля в СП — 32,4%, остальное в собственности Renault. Раз они остаются и продолжают развивать АвтоВАЗ, значит, для них это интересно и они пришли в Россию не просто на время, а заинтересованы в создании конкурентного продукта и в конце концов — в получении дивидендов.

Lada стала совершенно другим автомобилем по сравнению с тем, что было шесть-семь лет назад. Сегодня это современная машина, несколько не уступает европейским, корейским, американским автомобилям подобного класса.

Потом началось партнерство КамАЗ и Daimler. Потом привлекли инвесторов в концерн «Калашников». В «Вертолетах России» пока мы продали 12,5%, еще столько же пока держим. Рынок не совсем благоприятный для того, чтобы продавать такой хороший актив. Переговоры ведутся, но пока нас не очень устраивают условия.

По «РТ-Химкомпозит» вопрос прорабатывается. Мы планировали продать 49%, но в принципе готовы и контрольный пакет продать, если предложат хорошую цену.

Почти в половине наших холдингов на сегодня пакеты акций либо уже проданы частным партнерам, либо находятся в стадии продажи.

— Постоянно говорят, что «Ростех» хочет еще что-то присоединить. Нет таких планов в отношении, например, ОСК или «Алмаз-Антей»?

— Нам достаточно того, что мы получили в последнее время. Это и находящийся в тяжелой ситуации концерн «Тракторные заводы», и ранее присоединенный Уралвагонзавод, сейчас ОАК. Это далеко не подарки, с ними нужно работать, и требуются достаточно большие финансовые и другие ресурсы. Поэтому говорить о присоединении каких-то новых активов я бы сейчас не стал.

Мы же не просто так берем и присоединяем тот или иной актив, он должен соответствовать нашему профилю. С ОСК или «Алмаз-Антей» у нас мало общего. ОАК было логично присоединить, потому что практически 70% всех комплектующих для самолета производят наши предприятия. Это и двигатели, и материалы, и авионика, агрегаты, шасси — практически весь самолет.

— У вас есть пересечения с группой ГАЗ, у которой сейчас проблемы из-за санкций. Не планируете помогать, входить в капитал?

— Дело в том, что там уже есть хозяин. Олег Владимирович Дерипаска просто так дешево ничего не отдает. Поэтому вряд ли. У нас были с ним совместные предприятия: Тутаевский и Ярославский моторные заводы. Но мы разошлись, обменялись акциями. Оставили себе полностью весь Тутаевский моторный завод, отдав ему акции Ярославского. У нас очень много пересечений, конфликты нам не нужны.

Сергей Чемезов (Фото: Владислав Шатило / РБК)

Думаю, придем к расширению «Платона»

— ГЛОНАСС-ТМ, компания «Ростеха» и Игоря Ротенберга, намерена построить федеральную сеть интернет-вещей за 53 млрд руб. Компания претендует на то, чтобы стать исполнителем по проекту строительства системы связи на транспортной инфраструктуре?

— В общем, да. Эта система нужна для передачи телеметрической информации с объектов транспортной инфраструктуры и транспортного комплекса. Прежде всего на железной дороге, где-то — по водному транспорту. Сеть связи охватит, например, БАМ, Транссиб, Северный морской путь, внутренние водные пути, федеральные автодороги, проходящие через малонаселенные районы. Там нет сплошного покрытия сетями сотовых операторов. По автомобильным дорогам у нас еще есть ГЛОНАСС-БДД, они будут работать совместно.

Технологии и медиа

«Ростех» и Ротенберг решили создать сеть интернета вещей по всей стране

— А как в целом вам сотрудничество с Игорем Ротенбергом? Удобный партнер?

— Я могу сказать, что даже очень эффективный. Мы с ним делали «Платон». Сколько шуму было. А зря, на собранные с большегрузов деньги уже построено 2700 км дорог, 30 мостов построено на месте старых, которые были перекрыты из-за аварийного состояния.

— Будете переводить систему «Платон» на региональные дороги?

— Думаю, все равно мы к этому придем. Местные власти, губернаторы многие говорят: «Давайте мы то же самое сделаем у нас». Дороги разбиваются грузовыми машинами — хотя бы деньги платили за это. Разговоры идут, но конкретики пока нет.

Никто завтра не придет на завод, не повесит на ворота замок и не скажет: «Все, гуляйте, свободны»

— У вас около полумиллиона сотрудников. Планируются ли сокращения и в каком объеме?

— Мы сейчас получаем предприятия ОАК и понимаем, что мощности переизбыточны. Допустим, если говорить о транспортной авиации: выпускается самолетов не так много, выручка транспортного кластера — 18 с небольшим миллиардов. А фонд заработной платы — 17 млрд. Все уходит на зарплату, налоги и так далее, они в минусе в итоге. Мы сейчас завершим физически получение всех активов ОАК, тогда будем принимать решение, что дальше делать.

— Будут ли сокращения в моногородах?

— У нас 21 градообразующее предприятие. И конечно, они должны развиваться. Когда мы получили АвтоВАЗ, он был в тяжелейшем состоянии, но о закрытии речи не шло — Тольятти просто развалился бы.

В «Ростехе» сегодня нет ни одного предприятия, где была бы задолженность по зарплате перед работниками. Если возникает предкризисная ситуация — есть подразделение, которое занимается антикризисными вопросами, финансовым оздоровлением и смотрит, что с этим предприятием можно сделать: либо диверсифицировать, заняться каким-то другим производством, либо сократить какую-то часть людей, но не на улицу, а посмотреть возможность их трудоустройства на других предприятиях или в близлежащих городах.

В 2005 году мы только пришли на АвтоВАЗ, там было около 140 тыс. работников. Сегодня — 45 тыс. Представляете? Сокращение почти на 100 тыс. Но не было никаких проблем, выступлений, демонстраций. Мы часть переучили. Для этого создали специальное учебное заведение, которое давало возможность получить новую профессию. Для других искали возможность переселить в другие места, поближе к тому же КамАЗу. Нашли другие производства, где люди могли бы трудоустроиться, и все прошло спокойно. — Больше резать штат на АвтоВАЗе не придется?

— Мы не планируем. Сейчас это уже необходимый и достаточный коллектив, который должен работать и выпускать автомобили. То же самое будет и с ОАК. Никто завтра не придет на завод, не повесит на ворота замок и не скажет: «Все, гуляйте, свободны». Нет, конечно! Мы будем все это продумывать, смотреть, как сделать, советоваться с местными руководителями. Будем искать возможности их трудоустройства, обучать людей новым профессиям.

— Предварительно вы уже понимаете, сколько предприятий ОАК и какое количество человек придется сокращать?

— Пока трудно сказать. Все зависит в конечном счете от спроса на самолеты. И это тоже наша задача — сделать конкурентоспособный продукт и найти на него покупателя. Если мы будем строить большое количество самолетов, как в Советском Союзе, тогда, конечно, мощности будут максимально задействованы. Начали с сокращения административного аппарата, он слишком большой. Квалифицированный конструкторский и инженерный состав это не затрагивает.

— А главу ОАК менять намерены?

— Речь об этом сейчас не идет. Мы думаем над тем, чтобы разделить ОАК — предварительно на три части: гражданскую, военную и транспортную. И в каждом кластере необходим руководитель. В перспективе мы хотим потом еще присоединить «Вертолеты России» и создать большой авиационный холдинг.

— Вы говорили ранее о большом количестве простаивающих мощностей и неиспользованных территорий ОАК в Москве. Вы будете их продавать? Вели переговоры с властями города?

— Да, есть площадки, о которых мы можем сегодня уже рассказать. В районе Беговой в Москве миговские большие площади производственные, которые сегодня не задействованы. Скорее всего, будем их продавать.

— Продавать городу?

— На аукционе, по рыночной цене. Пригласим всех желающих.

Сергей Чемезов (Фото: Владислав Шатило / РБК)

У Superjet есть «детские болезни»

— Вы недавно у президента попросили более 300 млрд руб. на ОАК. На что пойдут эти деньги?

— Был разговор о том, что надо в целом пересчитать модель корпорации, с учетом ОАК. Есть кредиты, 530 млрд, которые фактически невозвратные, они были получены еще в конце 1990-х, в начале 2000-х годов. Из них 350 млрд приходится на ОАК. Понятно, что вернуть их предприятия в те времена не могли, доходов тогда не было. Единственное, на что хватало, — оплачивать процентные ставки. За годы эти кредиты уже возвращены, наверное, по второму, по третьему кругу.

Поэтому я обратился к президенту с тем, чтобы пояснить, что мы эти кредиты никогда не вернем, но они на нас таким большим хомутом висят. Ежегодно все предприятия «Ростеха», вместе с ОАК, платят 100 млрд руб. только одних процентов по таким кредитам. При этом наша прибыль в прошлом году — всего 128 млрд. В ОАК прибыли вообще нет, там убытки одни. Президент дал поручение финансовому блоку подумать, что с этим делать.

Для того чтобы дальше развиваться, мы сначала закроем кредиты, избавимся от пустующих лишних площадей, сократим избыточные управленческие штаты, будем выпускать какое-то количество техники. Все зависит от того, сколько наши авиакомпания будут покупать, как будет развиваться экспорт...

— А сколько они хотят купить?

— Несколько лет назад мы подписали контракт по МС-21 на 50 машин. Что такое 50 машин? По-хорошему это работа на год, и то влегкую. А если по-серьезному развивать предприятия, нужно, чтобы заказы были на сотни машин. Или, допустим, Superjet.

Правда, мы сейчас договорились и, надеюсь, в ближайшее время подпишем с «Аэрофлотом» контракт на 22 самолета.

— Несмотря на их публичные заявления, что они недовольны Superjet?

— Ну что значит недовольны? У Superjet есть, конечно, «детские болезни», они отрабатываются и со временем пройдут. Но для уверенной работы нужен спрос.

Потом еще проблема какая была? Сервис. Сервисное обслуживание самолетов — это предмет солидарной ответственности, огромная роль тут принадлежит самой авиакомпании. Boeing или Airbus же не приезжают и не ремонтируют свои самолеты — есть отдельные компании, которые занимаются текущим обслуживанием парка, это отдельная рыночная ниша. Кстати, «Аэрофлот» приобрел такую специализированную компанию.

В «Аэрофлоте» считают, что за все должна отвечать ОАК. Мы говорим: давайте вместе, мы готовы вам помочь — создадим сервисную компанию, которая будет обслуживать эти самолеты.

— Superjet изначально планировался как главный российский самолет, который будет использоваться по всему миру. Но этого не произошло, после катастрофы в Шереметьево от него отказывается даже Минздрав, «Аэрофлот» высказывает претензии, уходят последние иностранные заказчики. Почему проект Superjet не оправдал ожиданий?

— Минздрав не отказывается. Насколько я понимаю, Федеральное медико-биологическое агентство мотивировало желание заказать Falcon необходимостью летать на сверхдальние расстояния без дозаправки, так как Superjet на такое расстояние не может летать. Falcon — это маленький бизнес-джет, он изначально под это заточен. Superjet — в базе магистральный пассажирский самолет. Характеристики и стоимость борта в специальном исполнении сильно зависят от компоновки, состава специального оборудования. Мы готовы сделать самолет под их техническое задание. Тем более два таких самолета Superjet с медицинскими модулями успешно эксплуатируются в МЧС.

«Аэрофлот» — коммерческая организация, им надо, чтобы самолеты летали. С другой стороны, уже создан имидж, что Boeing или Airbus — надежные машины. Хотя даже у таких гигантов есть проблемы — ситуация с 737 MAX всем известна. После катастрофы в Шереметьево очень много было слухов и домыслов по поводу Superjet, все валили на самолет. Но ЧП могут случиться с любым самолетом. Давайтеждемся доклада МАК, узнаем, что на самом деле произошло.

Бизнес

Чемезов заявил о возможном ребрендинге Superjet

— Ребрендинг проекта Superjet нужен?

— Что касается ребрендинга — может быть, действительно надо сделать. Тем более можно сделать наше российское название. Надо уходить от иностранных комплектующих, мы очень зависим от них — у нас каждый самолет на сегодняшний день убыточен. ОАК потом покрывает эти расходы за счет военной статьи. Мы хорошо делаем военную технику. Для возвращения статуса авиационной державы в гражданском авиастроении необходимо значительно наращивать объемы, проходить период докрутки самолетов за счет тех же объемов, и тогда все станет возможно.

Вряд ли в ближайшие пять лет пойдет разговор о продаже С-500

— Недавно были заявления США о том, что они расторгают контракт с Турцией по F-35 из-за покупки С-400. Санкции сказались на других наших покупателях? Саудовскую Аравию не потеряли?

— Никого не потеряли.

— В интервью Anadolu вы говорили, что будете совместно с Турцией производить компоненты для С-400. Что это за компоненты?

— С-400 — это очень высокотехнологичная система, которую так вот просто начать производить с нуля, с пустого листа невозможно. Но отдельные элементы — вполне, конкретизировать не буду.

Политика

В Пентагоне предложили Турции выбрать между С-400 и F-35

— А с Индией такой вариант возможен?

— Да, с Индией мы тоже обсуждаем локализацию. Очень много техники, на которую мы Индии лицензию продали: самолеты Су-30, потом танк Т-90, ракеты BrahMos созданы с ними вместе, на их территории, вместе с их учеными.

— Китай, по нашей информации, на начало года из-за санкций не мог выплатить миллиард долларов за те же С-400.

— Сейчас нет такой проблемы.

— С Индией тоже были проблемы с выплатами по оружейным контрактам?

— Уже все выплатили.

— С другими иностранными партнерами после введения последних американских санкций проблемы были?

— Мы уже года два или три назад ушли от доллара в расчетах. Поэтому в основном у нас разные варианты оплаты бывают. Либо в национальной валюте, либо бартерная схема.

— Американское издание Military Watch писало о том, что первым покупателем С-500 «Прометей» может стать Китай.

— Это далеко, вряд ли в ближайшие пять лет вообще об этом пойдет разговор. Я думаю, серийный выпуск будет через год. Потом в первую очередь надо обеспечить свою армию и только после этого уже производить на экспорт.

— Почему?

— С-400 вполне продаваема и пользуется большим спросом.

Сергей Чемезов (Фото: Владислав Шатило / РБК)

Зеленский в «Квартале 95» был отличный

— Важный внешний рынок — Венесуэла, которую мы постепенно теряем из-за политической ситуации в стране. Вы могли бы оценить ущерб, сколько составляют потери на данный момент?

— Говорить «потеряли» — в корне неправильно. Потому что все контракты, которые были подписаны, полностью реализованы, за исключением строительства заводов. Но работа ведется — к сожалению, не так быстро, как хотелось бы. То там электричество отключат, то комплектующие не дают доставить... Но тем не менее потихонечку мы все равно работу продолжаем. Думаю, что заводы мы достроим. Там, в общем, уже немного осталось. Если бы не мешали, то мы бы сделали достаточно быстро. Основной акцент в совместной работе с этой страной в настоящее время делается на поддержании боеготовности ранее поставленной техники.

— Вы сказали, что два завода недостроены. Как охраняете предприятия?

— Для охраны самих объектов и рабочих на них нанимается охранная компания.

— Это российские частные военные компании?

— Нет, это не наши, это местные охранные компании, никакого отношения к России не имеющие.

— Нужна ли, на ваш взгляд, российская военная компания, которая поможет работать в горячих точках?

— Думаю, что нужна. Потому что у нас таких объектов много. К сожалению, мы иногда сталкиваемся с проблемами. Ну и настоящую безопасность обеспечить местные не всегда могут. Поэтому, конечно, если бы это была какая-то наша российская компания, было бы намного лучше. Например, перевозка наших грузов: сейчас захватывают то одно судно, то другое. Мы всегда нанимаем охранные компании.

— Вы собираетесь создавать свою охранную компанию в ближайшие годы?

— Вы знаете, до всего руки не доходят, всем заняться просто нереально. Если кто создаст, то, наверное, будем работать с ними.

— На Украине пришла к власти новая команда. Вернуться к сотрудничеству планируете?

— Надежда всегда умирает последней. Хотелось бы... Друзей и знакомых много, в том числе на Украине. Пока, к сожалению, мы не чувствуем никаких изменений. Сегодня мы уже никак не зависим от Украины, все комплектующие, которые ранее делались на территории этой страны, мы делаем самостоятельно. Зависимости нет никакой, поэтому и контактов никаких не осталось.

— Из команды Зеленского с кем-то знакомы?

— Нет. Не было необходимости. Я и раньше никого не знал, только по телевидению видел.

— А как вам президент Зеленский?

— В «Квартале 95» был отличный. Сейчас не знаю

— Эксперты считают, что после Украины второй рынок, который мы теряем на территории СНГ, это Казахстан — там нас вытесняют Турция и Китай. Вы согласны с такой оценкой?

— Не согласен. Какие были объемы поставок, такие и сохраняются, все ровно. Если говорить о гражданской продукции — АвтоВАЗ и КамАЗ там сборочные предприятия построили, они работают.

Если бы мы не трогали, так бы валили все в землю и закапывали

— После недавней истории с посаженным на поле самолетом начали говорить об очередном витке мусорного кризиса в Московском регионе. «Ростех» строит четыре мусоросжигающих завода в Подмосковье. В сроки укладываетесь? Сколько они будут стоить?

— Надеюсь, что да. Пока у нас все идет по графику, мы должны в 2021 году запускать первый завод и остальные — в 2022-м. Стоимость четырех подмосковных заводов и одного в Татарстане — 150 млрд руб.

— Многие экологи критикуют проекты заводов, говорят про несовременные технологии и большие выбросы.

— Люди либо за деньги это делают, либо совершенно далеки от темы... Одного эколога мы возили в Швейцарию, показали подобный завод. Он там все замеры сделал, все осмотрел. Приехал сюда и говорит: «А вы все равно сделаете хуже». Спрашиваю: «Почему?» Он: «Да потому что вы начнете экономить здесь, там, фильтры другие ставить». Почему мы будем экономить? Мы будем делать так, как это по проекту и есть. Но он постоянно пишет, что нет, все равно получится плохо. К сожалению, таких много, в том числе и тех, кто заинтересован по разным причинам в том, чтобы ситуация со свалками не менялась.

— Мусоросжигательные заводы — это решение проблемы?

— А другого решения вообще не существует. В мире пока никто ничего другого не придумал. Вначале идет сортировка, потом где-то процентов 40–50 можно повторно использовать. А все остальное нужно либо закапывать, либо сжигать. В Европе, к примеру в Швейцарии, нет территорий. У них даже килограмм запрещено закапывать в землю, только сжигать. В Японии то же самое.

К сожалению, просто раньше вопрос так остро не ставился. Мы открыли ящик Пандоры, вот и начался шум такой. А если бы вот не трогали, так бы валили все в землю и закапывали.

Общество

«Ростех» запустит в Подмосковье переработку мусорного шлака

— Сколько нужно заводов построить для вывода Москвы из мусорного кризиса?

— Чтобы в Москве и области было нулевое захоронение — восемь заводов. Вот в Казани (там «Ростех» строит мусоросжигательный завод) будет сейчас нулевое захоронение.

- Ведете переговоры со столицей и Подмосковьем по строительству еще четырех заводов?
- Проблема в тарифах на электроэнергию в Центральном регионе. Строительство еще четырех заводов повлечет их увеличение, либо надо дотировать строительство из бюджета. Решение пока не принято.
- И какой это может быть объем дотаций?
- Четыре завода построим — тарифы увеличатся на 2 или 3%. Еще четыре завода — в два раза больше будет.
- С другими крупными городами, например с Санкт-Петербургом, не ведете переговоров о строительстве мусоросжигательных заводов?
- Пока нет, давайте сначала с этим разберемся. Я даже не хочу сейчас поднимать вопрос. У энергетиков своя позиция.
- А протесты местного населения на планы строительства влияют? Люди не хотят жить рядом с мусоросжигательными заводами.
- У нас как всегда — большая часть говорит: «Да, давайте, это надо делать, потому что иначе закапывать все, девать-то некуда». Но есть небольшая группа активистов, которую мы видим на экранах, в соцсетях, которая против, и ее слышно гораздо лучше, чем тех, кто «за». Очень много, конечно, здесь популистских вещей. Тот же Гудков всю свою предвыборную кампанию построил на мусорной теме.
- Сергей Чемезов (Фото: Владислав Шатило / РБК)
- Я не за то, чтобы все оставлять под государственным крылом
- Госкапитализм мешает России конкурировать с остальным миром.
- «Ростех» — госкомпания, но мы получаем активы далеко не сладкие. Они, наоборот, чаще всего находятся в тяжелом финансовом положении. Мы их приводим в порядок, чтобы актив был интересен инвестору, и только потом потихонечку продаем. Я не за то, чтобы все оставлять под государственным крылом. Там, где необходимо, где стратегическое предприятие, которое влияет на обороноспособность страны, нужно контроль оставлять государству. А там, где нет, можно вообще все продать.
- Вы не видите избытка государства в бизнесе?
- На данный момент оно, может быть, действительно так. Видите, у нас какая корпорация огромная. Но желающие забрать активы в очереди-то особо не стоят. Актив надо еще вначале привести в порядок, чтобы он был привлекательным. У нас же нет цели продать за бесценок абы кому, как это было в 1990-е.
- Почему госконцерны не могут произвести продукт массового потребления, который сможет конкурировать на мировом рынке, будет востребован потребителями по всему миру?
- Это же делается не вот так сразу: раз — и получился какой-то продукт. Посмотрите, сколько наших специалистов сегодня работают в Америке, в Израиле, которые создают этот продукт, а он мог бы быть у нас.
- К сожалению, у нас ситуация была другая в стране, и эти талантливые люди искали лучшей жизни и применения своим знаниям, полученным в российских школах. Сегодня, наверное, у них возможностей было бы гораздо больше здесь. Но потихонечку страна развивается. Ведь совсем еще недавно, в начале 2000-х, вспомните, как было непросто.
- Вы говорите об уехавших ученых. У вас не складывается впечатление, что и в плане науки страна закрывается? Недавно Минобрнауки ввело правила общения между российскими и иностранными учеными.
- Здесь же не говорилось о том, что они не имеют права этого делать. Им просто сказали: «Вы аккуратнее общайтесь со своими коллегами и не раскрывайте тех, может быть, секретов, которые не нужно было бы раскрывать». Промышленный шпионаж — он же был, есть и будет.

— Если представить себе такую ситуацию, что в данный момент вы не глава госкорпорации «Ростех», а частный инвестор: вы бы инвестировали при текущей ситуации в российскую экономику?

— Конечно.

— А во что именно?

— У нас в корпорации столько разных интересных активов, где можно вполне найти применение своим средствам. Лично я не могу этого сделать, потому что здесь работаю. И мои родственники тоже.

Сергей Чемезов (Фото: Владислав Шатило / РБК)

Я пока не собираюсь уходить

— Вы говорили, что в 2007 году были готовы уйти на другую работу, но понимали: «корпорацию раздербанят на кусочки, растащат по норкам, каждый опять начнет торговать оружием самостоятельно, система рухнет». Сейчас система отрегулирована?

— Сейчас, конечно, ситуация изменилась. Мы выстроили четкую структуру корпорации, 15 холдингов, у нас 800 предприятий структурированы по отраслям. Каждый директор знает, чем он занимается, в каком направлении идет. Здесь уже нет ни каких-то внутренних противоречий, [ни] конфликтов, [ни] конкуренции. Каждый работает в своей нише. Поэтому на сегодняшний день я считаю, что корпорация вполне работоспособна.

— Когда вы этот механизм наладили, не появлялись мысли о подготовке преемника?

— На должность генерального директора госкорпорации назначает президент. Поэтому как администрация президента примет решение, подберет кого-то... Но я пока не собираюсь уходить.

— Вы себя видите в будущем в политике?

— Нет. Политика мне никогда не нравилась. Уже не раз говорил, что мне предлагали, я отказывался. Я сторонник конкретной работы: руководить предприятием, строить заводы, автомобили, самолеты. А быть политиком — это не мое. К этому тоже нужно иметь призвание.

Сергею Чемезову 67 лет. Он родился в городе Черемхово Иркутской области. Окончил Иркутский институт народного хозяйства, позднее — Высшие курсы академии Генштаба. После института работал в Иркутском НИИ редких и цветных металлов, затем в экспериментально-промышленном объединении «Луч». С 1983 по 1988 год возглавлял представительство «Луча» в ГДР, где познакомился с Владимиром Путиным. Они работали в резидентуре, жили по соседству и делили одну служебную машину на двоих. «У нас так случилось, что мы и по работе вместе рядом были, и машина, которая нам выделялась, она была одна на двоих... Одна машина на двоих, и мы через день на этой машине катались», — рассказывал Чемезов в фильме Андрея Кондрашова «Путин. Часть 2».

С 1988 по 1996 год Чемезов был замгендиректора «Совинтерспорта». В 1996 году был назначен начальником отдела внешних экономических связей Управления делами президента. В начале 2000-х — ФГУП «Государственная компания «Промэкспорт», был заместителем гендиректора, затем гендиректором «Рособоронэкспорта». С ноября 2007 года руководит госкорпорацией «Ростехнологии», позднее ставшей «Ростехом».

Чемезов — генерал-полковник ФСБ, полный кавалер ордена «За заслуги перед Отечеством», доктор экономических наук. Является членом бюро высшего совета «Единой России».

«Того, что у меня есть, вполне достаточно

— Вы всю жизнь работаете в структурах, которые так или иначе связаны с государством. Когда вы стали богатым человеком?

— Не скажу, что я очень богатый человек, в список Forbes не вхожу, но я состоятельный человек. Я руковожу успешной компанией, и у меня хорошая зарплата. Если хотите,

посмотрите декларации в интернете. Уже много-много лет я их публикую, и моя жена тоже.

— Вас критикуют за роскошь. ФБК Алексея Навального выпустил несколько расследований про принадлежащую вам и вашей семье элитную недвижимость в центре Москвы и в Испании, про квартиру рядом с Кремлем ценой 5 млрд руб.

— Мою квартиру московскую тут оценили в сумасшедшие деньги — 5 млрд. Если кто-то готов мне заплатить 5 млрд, я ему прямо сейчас готов отдать ключи и сказать: «Все, давайте деньги». Таких денег она не стоит. Поэтому все эти домыслы, вымыслы — это просто люди хотят пошуметь. Когда это появилось, я даже не стал ни отвечать, ни писать, ни звонить. Зачем? Если ты начинаешь оправдываться, значит, ты в чем-то виноват. Быть под огнем критики, часто неоправданной, когда ты занимаешь такой пост, — это нормально. Отношусь к этому спокойно.

Политика

Чемезов заявил о готовности продать оцененную ФБК в Р5 млрд квартиру

Я не занимаюсь накопительством. Не складирую деньги в углах, не веду вычурный образ жизни. Яхт и самолетов у меня нет. Есть хороший большой дом, где мы живем с семьей. Есть большая квартира.

— Вы себя ограничиваете в расходах? Бывало такое, что вы мысленно говорили: «Это я не могу себе позволить, потому что я глава госкорпорации»?

— Наверное. Конечно, я не собираюсь дворцы строить, да и необходимости такой нет. Того, что у меня есть, вполне достаточно.

— В России появился тренд на создание «новой элиты». Дети ваших бывших и нынешних коллег по власти и службе в органах занимают руководящие посты в исполнительной власти, в крупных госкорпорациях. Как вы относитесь к этому?

— Когда ребенок со школьной скамьи по блату на «отлично» заканчивает школу, по блату поступает в институт и по блату устраивается на работу — как правило, такой человек вряд ли сможет самостоятельно в этой жизни чего-то добиться. А когда такой вызов перед ним встанет... Его каким угодно руководителем поставь, он все равно работать не сможет. Поэтому я не знаю людей, которые с таким воспитанием вдруг оказались действительно успешными в бизнесе либо на госслужбе. Ну так пристраивают на какую-то должность, лишь бы не мешал.

Что касается моих детей, я никогда им не говорил, чем они должны заниматься. Они все всегда выбирали себе свой путь. Либо заниматься бизнесом, либо врачом быть, либо политологом. Младший сын пошел в лицей Высшей школы экономики, потому что я не знаю ректора Высшей школы экономики. Он говорит: «Я специально пошел туда, чтобы ты не знал ректора».

Сергей [Чемезов-младший] учился всегда хорошо. До девятого класса — в обычной школе, у него там все пятерки были. Загрузка у него там очень большая. Каждый день то одна тренировка, то другая. Он и боксом занимается, на горных лыжах хорошо катается, и мастер спорта и чемпион России по аквабайку.

— У него недавно бизнес появился.

— Они с товарищем — вместе учатся — сделали свой бизнес. Я, честно говоря, даже не знал. Он мне принес худи. Я говорю: «Что это такое?»

Бизнес

Сын главы «Ростеха» запустил бренд одежды

— Вы носите худи от своего сына?

— Ну да, он принес, я на даче хожу в ней, на охоту езжу. Все это придумали они сами. Товарищ Сергея отвечал за дизайн, а мой Сергей устраивает бизнес. Первые деньги, заработанные в победе на соревнованиях, сын вложил в этот бизнес.

— Не поступали вашим детям предложения работать в исполнительной власти или госструктурах?

— Да постоянно! То одного тянут, то другого. Я говорю категорически: «Никуда!» Чтобы рядом в периметре «Ростеха» никого не было! Хотя очень сложно это бывает, потому что мы занимаемся всем, очень тяжело им где-то не появиться. Ну и, конечно, на госслужбу идти не надо. Работайте в бизнесе.

Сергей Чемезов (Фото: Владислав Шатило / РБК)

Путин бы, наверное, с удовольствием ушел отдыхать

— Председатель Госдумы Вячеслав Володин несколько раз говорил о том, что надо внести изменения в Конституцию. Вы к этому вопросу как относитесь? Можно менять и нужно ли?

— Коренным образом, конечно, менять нельзя. Но жизнь идет, жизнь изменяется. Допустим, в Соединенных Штатах Конституции сотни лет. И то многократно были поправки. Наша не такая старая, поэтому, может быть, какие-то изменения внести можно. В любом случае должно решаться коллегиально, должно быть вынесено на обсуждение народа.

— А какие изменения именно?

— Я же не говорил, что ее нужно поменять. У Володина спросите, что он имел в виду.

— Летом были массовые протесты в Москве из-за недопуска кандидатов на выборы в Мосгордуму. Как относитесь к тому, что происходило в городе?

— Как бизнесмен скажу, что политическая нестабильность — это плохо для экономики. Промышленности и бизнесу не нужны потрясения. Санкции, еще и внутренние проблемы — какие инвесторы к нам придут? Десять раз подумают. С другой стороны, очевидно, что люди сильно раздражены, и это не на пользу никому. Наличие здоровой оппозиции идет во благо любому органу, представительному собранию и в конечном счете государству — какая-то должна быть альтернативная сила, которая что-то подсказывает и дает сигналы в ту или другую сторону. Об этом неоднократно говорил и президент. Если всегда все хорошо, так мы можем в застойный период уйти. Это мы уже проходили.

Но в любом случае должен соблюдаться закон. Провокации до добра не доведут. Вспомните историю: попа Гапона, кровавое воскресенье — к чему это привело. Если оппозиционные кандидаты пройдут в Мосгордуму, это будет даже полезно. Но это не должно достигаться любой ценой.

Политика

Чемезов прокомментировал акции протеста в Москве

— Политологи говорят о существовании «Политбюро 2.0» — ближнем круге президента, в который включают и вас.

— Честно говоря, у меня это всегда вызывало улыбку. Строят какие-то гипотезы, системы связей. Что такое «Политбюро 2.0»? Как будто мы собираемся, какие-то назначения обсуждаем. Я знаю многих из этих людей, но никаких особых собраний с ними мы не проводим никогда.

— То есть коллегиальных решений нет?

— Да ну что вы, глупость какая.

— Как вы считаете, **Владимир Путин** должен остаться на посту президента после 2024 года?

— Если говорить по-человечески, ему тяжело, конечно. И он бы, наверное, с удовольствием ушел отдыхать. Поскольку в соответствии с Конституцией он дальше все равно не может руководить страной — наверное, какой-то другой пост может занять.

— Президент вас приглашает посоветоваться по каким-то вопросам?

— Что касается деятельности корпорации — конечно, да.

— А в том, что касается косвенно?

— В том, что не касается, он позовет советоваться других специалистов, кто в этом что-то понимает. То, что непосредственно касается торговли вооружением либо наших предприятий, — конечно, он звонит и спрашивает что-то.

— Бывает и такое, что он звонит и ругается, да?

— Ну, бывает, конечно.

— Когда последний раз был?

— Давайте не будем об этом.

Мы спонсируем не только Аллу Борисовну

— Сколько «Ростех» ежегодно тратит на спонсорство и благотворительность? Куда идут эти деньги?

— Около 2 млрд выделяют наши предприятия ежегодно. Технологии, культура, человек — вот наша политика в этой области. Например, конференции ЦИПР и «Биотехмед» при нашей поддержке дают импульс для развития «цифры» и медицинских технологий. Поддерживаем также множество культурных инициатив, созвучных нам, таких как Фестиваль фейерверков, фестиваль «Толстой», «Спасская башня» или Индустриальная уральская биеннале. Кругом санкции, а мы открываем границы и приглашаем ведущих мировых мастеров, чтобы поговорить на языке культуры, а не войны. Мы с удовольствием инвестируем в людей. В развитие их знаний, профессиональных качеств, здоровья. Это чемпионат рабочих профессий Worldskills, форум для одаренных школьников «ПроеКТОрия», корпоративный спорт, параолимпийский спорт. Кстати, мы возродили спортивное движение «Трудовые резервы», которое было хорошо известно в СССР. Это, конечно, не все, только часть работы.

— А фильмы снимаете?

— Да, последний был «Балканский рубеж».

— Вам понравился?

— Ну, он такой...Очень много крови — один кетчуп везде. Но тем не менее такой в американском стиле боевик. Сейчас помогаем снимать фильм о семье рабочих, о людях, работающих на заводе. В частности, на нашем Казанском вертолетном заводе.

— Недавно «Вертолеты России» пожертвовали 40 млн на юбилейный концерт Аллы Пугачевой.

— На самом деле 20 млн. Во-первых, мы спонсируем не только Аллу Борисовну. А во-вторых, почему Аллу Борисовну? Потому что это человек известный, ее песни вся страна поет. Разве она не может рекламировать «Вертолеты России»? Один какой-то депутат говорил: «А зачем «Вертолеты России» рекламировать в России?» Я говорю: «Что значит «зачем»? Мы же в России тоже продаем? А это же еще и имидж компании». Почему «Газпром» или «Роснефть» и любые другие компании российские себя рекламируют?

— Какую музыку вы слушаете?

— Слушаю и пою практически все. В основном в караоке.

<https://www.rbc.ru/interview/politics/16/09/2019/5d78cfca9a7947a694099758>

ПРАЙМ; 2019.09.16; ОППОЗИЦИЯ ГРУЗИИ ПЛАНИРУЕТ ОБСУДИТЬ В МОСКВЕ ВОЗОБНОВЛЕНИЕ ПОЛЕТОВ С РФ

Делегация оппозиционной партии «Альянс патриотов Грузии» на следующей неделе отправится в Москву для консультаций в Госдуме по вопросам возобновления авиасообщения Грузии с РФ, приостановленного 8 июля. Об этом в понедельник сообщил ТАСС один из лидеров партии, депутат горсовета Тбилиси Гоча Тевдорадзе.

«У нас на следующей неделе в Москве будет очередная встреча с членами Госдумы. Наши регулярные встречи в основном касаются вопросов улучшения отношений с Россией, однако в этот раз мы рассмотрим вопрос восстановления прямых авиарейсов из России. Надеемся, что наши переговоры будут результативными, и власти РФ в ближайшем будущем разрешат авиакомпаниям осуществлять полеты между странами», - сказал Тевдорадзе.

По его словам, в состав делегации, которая отправится в Москву, помимо него войдут депутаты парламента Грузии Георгий Ломия и Ада Маршания. В последний раз

переговоры грузинских оппозиционеров и депутатов Госдумы в Москве состоялись 16 июля. И тогда грузинская делегация поставила вопрос возобновления прямого сообщения.

ИНТЕРФАКС; 2019.09.16; ПЕРЕВОЗКИ ПАССАЖИРОВ НА СУБСИДИРУЕМЫХ РЕГИОНАЛЬНЫХ МАРШРУТАХ В ЯНВАРЕ-ИЮЛЕ ВЫРОСЛИ ВТРОЕ - РОСАВИАЦИЯ

Перевозки пассажиров на субсидируемых региональных авиамаршрутах в январе-июле показали трехкратный рост к прошлому году, сообщило **Федеральное агентство воздушного транспорта РФ (Росавиация)**.

«Количество перевезенных пассажиров за январь-июль 2019 года составило 985,6 тыс. Этот показатель в три раза превышает показатель прошлого года за аналогичный период - 333,2 тыс.», - говорится в сообщении Росавиации.

Программа субсидирования региональных воздушных перевозок на территории РФ и формирования региональной маршрутной сети РФ осуществляется на основании постановления правительства РФ от декабря 2013 года.

«В 2019 году в перечень субсидируемых маршрутов по данной программе включены 226 маршрутов», - отмечает ведомство.

На ту же тему:

<https://rns.online/transport/Passazhiroperevozki-po-subsidiruemim-marshrutam-virosli-vtroe---2019-09-16/>

<https://tass.ru/ekonomika/6890531>

ТАСС; 2019.09.16; МЕЖДУ ТОМСКОМ И ГОРОДОМ КЕДРОВЫЙ СПУСТЯ 13 ЛЕТ ВОЗОБНОВИЛОСЬ АВИАСООБЩЕНИЕ

Первый с 2006 года самолет из Томска в город Кедровый Томской области, с которым нет круглогодичного сообщения, вылетел в понедельник, передает корр. ТАСС из аэропорта Томска.

«Кедровый - это один из самых труднодоступных населенных пунктов региона. Поэтому он стал одним из приоритетных направлений в губернаторской программе восстановления внутреннего сообщения. Загрузка, которая сейчас наблюдается, говорит о том, что он будет востребован: на первом самолете из Томска в Кедровый вылетает 11 гражданских и один - по спецбилету, а вообще уже куплены все билеты на ближайшие две недели», - сказал журналистам замначальника департамента транспорта, дорожной деятельности и связи Томской области Виктор Шендель.

Он уточнил, что перевозчиком выступает авиакомпания «СиЛА». Ежедневно компания будет выполнять по два рейса в оба направления - по понедельникам и пятницам - на 17-местном АН-28. Чтобы билет был по карману жителям области, администрация региона выделила на его субсидирование в 2019 году 8 млн рублей. «Сейчас цена билета 2 тысячи и еще 200 рублей сверху сбор перевозчика, без субсидирования - 12 тысяч рублей», - отметил Шендель.

Для запуска рейса в городе была восстановлена взлетно-посадочная площадка, которую не эксплуатировали после пожара, уничтожившего в 2006 году кедровский аэропорт.

Город Кедровый в 480 км от Томска является центром Пудинского нефтегазодобывающего района, население - 2 тысячи человек. Попасть в населенный пункт можно по дороге, которая не пригодна к эксплуатации в межсезонье, или по воздуху. После 2006 года для авиасообщения с городом использовались только вертолеты.

<https://tass.ru/sibir-news/6888602>

ТАСС; 2019.09.16; RED WINGS НАЧНЕТ ВЫПОЛНЯТЬ ПРЯМЫЕ РЕЙСЫ ИЗ ЕКАТЕРИНБУРГА В СТАМБУЛ

Авиакомпания Red Wings с 4 ноября открывает рейс Екатеринбург - Стамбул, сообщила в понедельник пресс-служба аэропорта Кольцово.

«Red Wings начнет выполнять полеты по маршруту Екатеринбург - Стамбул на самолете Airbus A321 вместимостью 220 пассажиров. Рейсы из Кольцово будут осуществляться по понедельникам и четвергам, из международного аэропорта Стамбул - по средам и воскресеньям. Время в пути составит четыре часа», - говорится в сообщении компании.

Сейчас из Екатеринбурга в Стамбул напрямую регулярно летает только авиакомпания Turkish Airlines, выполняя три рейса в неделю, рейсы в Стамбул других авиакомпаний («Победа», «Аэрофлот», Nordwind Airlines) выполняются с пересадкой в московских аэропортах.

<https://tass.ru/ural-news/6888744>

ТАСС; 2019.09.16; РОССИЙСКИЙ САМОЛЕТ МС-21 СОВЕРШИЛ ПЕРВЫЙ МЕЖДУНАРОДНЫЙ ПОЛЕТ

Российский среднемагистральный самолет МС-21 совершил первый международный полет Жуковский - Стамбул. Самолет прибыл в аэропорт Ататюрк для участия в фестивале «Технофест» в 13:26 по местному времени (совпадает с московским), передает корреспондент ТАСС с места событий.

Это первый международный полет и первая демонстрация за рубежом разрабатываемого самолета. Первый полет МС-21 совершил в 2017 году, публично был продемонстрирован в сентябре 2019 года на авиасалоне МАКС-2019.

Как сообщили в пресс-службе разработчика МС-21 - корпорации «Иркут» (входит в ОАК), самолет оснащен пассажирским салоном в двухклассной компоновке. В хвостовой части салона самолета установлено испытательное оборудование.

Также в «Технофесте», который официально откроется завтра, планируется участие российского ближнемагистрального SSJ-100, самолета-амфибии Бе-200 и многофункционального истребителя Су-35.

МС-21-300 - разрабатываемый самолет, вместимостью от 163 до 211 пассажиров, сейчас он находится на стадии сертификационных испытаний. Сертификация в РФ намечена на 2020 год, позже сертификат планируется валидировать для европейского рынка. На данный момент летные испытания проходят три самолета, в течение 2019 года к ним присоединится еще одна машина.

Сейчас ведется строительство самолета, на который будет установлен российский двигатель ПД-14. Ранее на самолет устанавливались американские PW1400. Предполагается, что самолет будет оснащаться одним из двух видов двигателя по выбору заказчика.

Также началось изготовление самолетов, которые будут поставлены заказчикам. Пакет твердых заказов на самолет МС-21 составляет 175 машин.

Планируется, что поставки МС-21 начнутся во второй половине 2021 года (крупнейший заказчик на данный момент «Аэрофлот», заключивший твердый контракт на поставку 50 самолетов).

Предполагается, что у самолета будут еще две версии: МС-21-200 (от 132 до 165 мест) и МС-21-400 (до 250 мест).

<https://tass.ru/ekonomika/6889768>

РИА НОВОСТИ; 2019.09.16; «АЭРОФЛОТ» СОЗДАСТ ГЛОБАЛЬНУЮ СТРАТЕГИЮ ГАРМОНИЗАЦИИ АНТИКОРРУПЦИОННЫХ НОРМ

«Аэрофлот» готов взять на себя создание единой для всего бизнеса России стратегии по гармонизации международных и национальных требований противодействия коррупции, сообщил заместитель генерального директора компании Владимир Александров.

«Аэрофлот», имея колоссальный успешный опыт реализации масштабных проектов, предлагает создать первую в России глобальную стратегию транснационального антикоррупционного комплаенса для всего российского бизнеса. Это действительно очень амбициозный глобальный проект, который мы готовы взять на себя», - сказал Александров на конференции Генеральной прокуратуры РФ «Участие организаций в противодействии коррупции».

По его словам, подробную дорожную карту по реализации этой стратегии компания будет готова представить широкой публике и госорганам уже в начале 2020 года. «Аэрофлот» уже имеет необходимые наработки, а также партнеров, с которыми будет сотрудничать в данном вопросе.

«Только совместными усилиями мы сможем реализовать эти амбициозные задачи. Поэтому мы предлагаем всем крупным российским международным организациям, а также государственным органам поддержать нашу инициативу и организовать единую платформу по гармонизации международных и национальных антикоррупционных требований. На базе такой платформы мы намерены разработать комплексные методики по адаптации антикоррупционной политики российских компаний к международным стандартам и дать конкретные предложения по оптимизации российского законодательства», - сказал Александров.

Он напомнил, что «Аэрофлот» является транснациональной компанией, имеет 82 представительства и офиса в 56 странах мира, в связи с чем перед руководством компании стоит глобальная задача внедрения антикоррупционной политики не только с учетом национального законодательства, но и с учетом требований иностранных государств.

«Серьезная проблема, с которой сталкивается крупный российский бизнес за рубежом, это отсутствие единого подхода к антикоррупционным стандартам. А между тем невыполнение международных стандартов может привести к наложению на российские компании многомиллиардных штрафов. Поэтому требуется разработать унифицированную норму, которая легла бы в основу антикоррупционной политики российских компаний», - отметил представитель «Аэрофлота».

Он пояснил, что базовые антикоррупционные требования содержатся в договорах международных организаций - ООН, Совета Европы, G20. При этом ряд положений носят универсальный характер, но есть и требования, которые содержатся исключительно в отдельных международных договорах.

По словам Александрова, одной из проблем является неоднозначное толкование понятия «субъекта подкупа», а также различия в определении иностранного должностного лица как субъекта подкупа. Международные договоры имеют разный подход к тому, кто является должностным лицом международной организации - любой работник или лицо, выполняющее управленческие функции. Отсутствие единой позиции создает высокий риск привлечения компании к ответственности за транснациональный подкуп.

Еще одна проблема - отсутствие единого подхода к предмету подкупа. Согласно международным нормам, предметом взятки может быть имущество, имущественные права и деньги, а также услуги имущественного характера. В то же время, в действующем российском законодательстве услуги имущественного характера предметом взятки не являются. Также в российском законодательстве очень размытые условия ответственности юридических лиц за коррупционные действия недобросовестных работников.

Тем не менее, отметил топ-менеджер «Аэрофлота», антикоррупционное законодательство в России, по мнению многих экспертов, является одним из передовых в мире. За

последнее время в стране был создан комплекс мероприятий по усилению борьбы с коррупцией, в чем большая заслуга Генеральной прокуратуры.

В свою очередь, «Аэрофлот», осознавая важность антикоррупционного просвещения принимает активное участие в инициативах Генпрокуратуры, в частности, в таком важном мероприятии, как молодежный конкурс «Вместе против коррупции».

«Уже сегодня нам удалось достичь значительных результатов: в частности, во исполнение утвержденного президентом России плана по противодействию коррупции на 2018-2020 годы мы разработали и внедрили антикоррупционную политику. Большое внимание мы уделяем вопросам закупочной деятельности. Так, на постоянной основе нами сокращается доля неконкурентных закупок, а доля конкурентных достигла рекордного показателя в 87%. Более того, мы создаем благоприятные антикоррупционные условия для участия в закупках малого и среднего бизнеса, доля которого в прошлом году составила 89% при государственном нормативе 18%», - рассказал Александр.

Начальник управления по надзору за исполнением законодательства о противодействии коррупции Генеральной прокуратуры РФ Александр Русецкий отметил, что конференция представляет уникальную возможность обсудить с участием представителей Генпрокуратуры, министерства труда и социальной защиты, представителей компаний с государственным участием наиболее актуальные вопросы, в том числе, меры противодействия коррупции в рамках российского и международного права.

«Совместная плодотворная работа позволит выработать единые подходы к совершенствованию антикоррупционного законодательства и применить новые решения на практике», - сказал Русецкий.

<https://ria.ru/20190916/1558741055.html>

На ту же тему:

<https://rns.online/transport/aeroflot-predlozhit-adaptirovat-v-Rossii-zarubezhnie-antikorrupsionnie-praktiki-2019-09-16/>

<https://tass.ru/ekonomika/6891213>

RNS; 2019.09.16; «АЭРОФЛОТ» ОБЪЯСНИЛ ЗАКРЫТИЕ БИЗНЕС-ЗАЛОВ ДЛЯ ВЛАДЕЛЬЦЕВ ЗОЛОТЫХ КАРТ

Крупнейший российский авиаперевозчик «Аэрофлот» закрыл бесплатный доступ в бизнес-залы еще 18 аэропортов России для владельцев золотых карт из-за дорогого обслуживания пассажиров в них, сообщила RNS официальный представитель компании.

«Авиакомпания провела переговоры с региональными аэропортами. В аэропортах, которые отказались снизить стоимость обслуживания пассажиров в бизнес-залах, услуга для участников Золотого уровня предоставляться не будет. В тех аэропортах, которые приняли доводы авиакомпании и согласились на снижение стоимости обслуживания участников программы «Аэрофлот Бонус» Золотого уровня, совершающих перелет в эконом-классе, предоставление этой услуги будет продолжено», — объяснили в «Аэрофлоте».

Ранее аналогичная мера уже была введена в Архангельске и Магнитогорске.

«После отмены обслуживания с 15 августа в аэропортах Архангельска и Магнитогорска, компания официальных жалоб от пассажиров с Золотым статусом не получала. Напротив, анализ обратной связи показывает одобрение пассажирами решения компании», — добавила представитель «Аэрофлота».

По ее словам, компания изучила опыт зарубежных региональных аэропортов. В Европе стоимость обслуживания в бизнес-залах в аэропортах ниже, чем в большинстве региональных аэропортов России, при том, что общие затраты, включая налоги, заработную плату персонала, значительно выше, рассказала она.

Ограничение будет введено с 15 сентября и коснется аэропортов Анапы, Астрахани, Барнаула, Владивостока, Калининграда, Кемерово, Краснодара, Минеральных вод,

Нижнего Новгорода, Новокузнецка, Новосибирска, Перми, Ростова-на-Дону, Салехарда, Самары, Саратова, Хабаровска, Якутска. Проход в залы ожидания повышенной комфортности будет доступен только пассажирам с билетом класса “бизнес” и владельцам карт платинового уровня.

<https://rns.online/transport/aeroflot-obyasnil-zakritie-biznes-zalov-dlya-vladeltsev-zolotih-kart-2019-09-14/>

ПРАЙМ; 2019.09.16; СУД НЕ СТАЛ РАССМАТРИВАТЬ ИСК «ДОЧКИ» «ГАЗТЕХЛИЗИНГА» К «КОМИАВИАТРАНСУ» НА \$17 МЛН

Арбитражный суд республики Коми в понедельник оставил без рассмотрения иск GTL-Avia Ltd, зарегистрированной в Ирландии дочерней структуры крупной российской лизинговой компании «Газтехлизинг», о взыскании более 17 миллионов долларов (около 1,1 миллиарда рублей по текущему курсу) с авиакомпании «Комиавиатранс».

Истец требовал взыскать с перевозчика задолженность по арендной плате по договорам аренды самолетов от 21 июля 2014 года в размере около 14,2 миллиона долларов и штрафные санкции в сумме около 2,9 миллиона долларов.

Другие подробности в материалах суда пока не раскрываются, как и причины оставления иска без рассмотрения.

В соответствии с российским процессуальным законодательством суд оставляет иск без рассмотрения, если установит, что в производстве иного суда имеется спор между теми же лицами, о том же предмете и по тем же основаниям, если истцом не соблюден досудебный порядок урегулирования спора, если имеется соглашение сторон о рассмотрении данного спора третейским судом, и в ряде других случаев. Оставление иска без рассмотрения не лишает истца права вновь обратиться в арбитражный суд с аналогичным требованием.

Росавиация в декабре 2018 года сообщила, что перевела пять самолетов Embraer ERJ-145 авиакомпании «Комиавиатранс» в государственный реестр гражданских воздушных судов РФ. В сообщении отмечалось, что лизингодателем этих пяти самолетов, находившихся ранее в Бермудском реестре, является GTL-Avia Ltd.

Согласно презентации «Газтехлизинга», ее дочерняя компания GTL-Avia предоставляет услуги по финансовому и операционному лизингу воздушных судов.

РИА НОВОСТИ; 2019.09.16; ГОСДУМА РАССМОТРИТ ПРОЕКТ О СОЗДАНИИ ЕДИНОГО РЕСУРСА ДАННЫХ РОССИЯН

Госдума на пленарном заседании во вторник планирует рассмотреть в первом чтении правительственный законопроект, предполагающий создание в РФ единого информационного ресурса, в котором будут содержаться сведения о россиянах.

«Настоящий федеральный закон устанавливает правовые основы формирования и ведения единого федерального информационного ресурса, содержащего сведения о населении Российской Федерации (далее - федеральный ресурс о населении), в том числе сбора, обработки, хранения, получения, использования и защиты указанных сведений, а также гармонизации государственных и муниципальных информационных ресурсов, содержащих сведения о населении Российской Федерации», - говорится в проекте закона.

Документ был разработан Минфином. Полномочия по формированию и ведению федерального ресурса о населении предлагается закрепить за ФНС России.

В пояснительной записке к законопроекту отмечается, что данный ресурс формируется и ведется на основании сведений о физических лицах, представляемых уполномоченному органу соответствующими органами и организациями (МВД России, Минобороны России, Минобрнауки России, ФНС России, **Росморречфлот**, государственные внебюджетные фонды) в электронной форме посредством использования единой системы межведомственного электронного взаимодействия.

Как ранее отмечалось в материале на сайте кабмина, в настоящее время в России отсутствует единый централизованный информационный ресурс, содержащий базовые сведения о населении и предоставляющий возможность получения полных и достоверных сведений о физлице, необходимых для налоговых органов и решения ряда задач государственного управления.

<https://ria.ru/20190917/1558753636.html>

[Вернуться в оглавление](#)