



DIGEST

РОССИЙСКИЙ СОЮЗ ПРОМЫШЛЕННИКОВ И ПРЕДПРИНИМАТЕЛЕЙ

пятница, 21 апреля 2017*

ПУБЛИКАЦИИ

Регулирование

Минфин готовится к экономному росту.....3

На коллегии ведомства простились с кризисом

Бюджет ждут новые правила.....3

Минфин намерен снизить зависимость экономики РФ от цены на нефть

Пять шагов для ускорения4

Минфин рассказал о методах развития экономики

Сбор отправят на курорт.....5

В правительстве поддержали идею взимать до 100 руб. в сутки с туристов и командированных

Государство и бизнес

Капитал возвращается в развивающиеся страны8

В I квартале зафиксирован его первый нетто-приток с 2014 года

Окольные инвестиции.....8

Европейский и азиатский капитал попадает в Крым в обход антироссийских санкций

Оценки, прогнозы, статистика

Система управления проектами российских атомщиков признана лучшей в мире..... 10

Разработанная специалистами Группы компаний ASE (Инжиниринговый дивизион госкорпорации «Росатом») цифровая Система управления проектами Multi-D на Ростовской АЭС признана лучшей в номинации «Мега-проект» в международном конкурсе CETI AWARD2016

Силовики и финансовые посредники – новый средний класс России..... 10

Экономика РФ не обеспечивает граждан инновационными высокооплачиваемыми рабочими местами

Кудрин: система госуправления в РФ — «старая скрипучая машина» 11

Глава Центра стратегических разработок отметил, что только 38% госслужащих занимаются своими прямыми обязанностями

Бизнес-стратегии

ЦБ создаст платформу для платежей и переводов граждан..... 13

Воспользоваться сервисом смогут клиенты всех банков

«Лента» сообщила о снижении трафика и продаж в сопоставимых магазинах 13

К концу 2020 года компания намерена стать лидером в формате гипермаркетов

Финансы

Гражданам рассчитали расходы на пенсию..... 15

В НПФ ждут 12 трлн руб. пенсионного капитала

Коллекторы запаслись долгами..... 15

Проблемная задолженность снова в цене

Россияне спрятали в конвертах 10 триллионов рублей 16

Диспропорции между белой и серой экономикой разоряют казну

Топливо-энергетический комплекс

Бензин в регионах подорожал до 50 рублей..... 18

Самые высокие цены на топливо сложились в Якутии, на Чукотке и на юге России

В Минтрансе задумались о переводе вертолетов на природный газ..... 18

Пилотные проекты планируется реализовать в нескольких северных регионах страны

Металлургия

Сбербанк гнет арматуру20

Он банкротит подконтрольную "Ставсталь"

Металл проверяет на угрозу национальной безопасности США20

Дональд Трамп оценит, насколько импорт зарубежной стали вредит экономике страны

Фонды озолотились21

Инвесторы ищут защиты от ослабления доллара

Транспортные услуги и логистика

«Главная цель – вывести «Жуковский» на биржу» ...22

Гедиминас Жемялис рассказывает, когда Avia Solutions Group окупит инвестиции в «Жуковский» и почему не интересуется региональными аэропортами, и объясняет, как компания пострадала от банкротства «Трансаэро»

Железные дороги спешат в Крым27

Подходы к Керченскому мосту построят на год раньше

Инвесторам нашли место на Камчатке28

Аэропорт Петропавловска-Камчатского готовят к продаже

Axel Springer покупает долю в Uber28

Размеры пакета акций не сообщаются

Телекоммуникации и связь

Россияне все больше говорят по мобильным телефонам30

Давление интернет-сервисов на голосовой трафик в сотовых сетях пока невелико

Операторы должны будут идентифицировать абонентов до начала предоставления услуг30

Это может потребовать от них дополнительных расходов

«Яндекс» открыл медицину в сети31

«Яндекс» запускает сервис медицинских онлайн-консультаций. В отличие от аналогичных проектов конкурентов этот сразу платный

Строительство и рынок недвижимости

Дальневосточный гектар оказался ограничен33

Мониторинг регионального развития

Под снос пятиэтажек подводят фундамент33

Законопроект о реновации принят в первом чтении

КДВ подсластили землей34

Группа купила более 60 тыс. га

РЕГУЛИРОВАНИЕ

Коммерсантъ **Минфин готовится** **к экономному** **росту**

На коллегии ведомства простились с кризисом

Как и отчет правительства Госдуме днем ранее (см. "Ъ" от 20 апреля), вчерашняя годовая коллегия Минфина была наполнена духом полной и окончательной победы над кризисом. Создавалось ощущение, что экономика в отчетном 2016 году не сжалась еще на 0,2% после падения на 2,8% в 2015-м, а уже близка к тому, чтобы выйти на заказанные президентом темпы роста выше среднемировых. Выступивший на коллегии премьер-министр Дмитрий Медведев назвал решения Минфина последних лет "абсолютно адекватными и выверенными".

Министр финансов Антон Силуанов в своем выступлении на расширенной коллегии ведомства был драматичен: "Мы пережили самый мощный за последние полвека внешний шок. И справились с ним лучше и быстрее, чем с любым из предыдущих кризисов". Статистики победу властей над кризисом пока не подтверждают (к примеру, свежие данные Росстата о промышленном производстве зафиксировали продолжение стагнации, см. "Ъ" за 18 апреля), но Минфин мерит свои успехи иначе. Антон Силуанов говорил о крепком платежном балансе, о минимальной зависимости от внешнего долга, о контролируемом дефиците бюджета, о низкой инфляции и снижении зависимости от цены нефти.

Отметим, что при ближайшем рассмотрении не все эти победы выглядят убедительными: можно вспомнить, что дефицит бюджета 2015-2016 годов "контролировался" простым проеданием нефтяных накоплений (Резервный фонд простился с 4,7 трлн руб.), что с внешними долгами Россия расплатилась еще при прежней реальности, что балансирующие сейчас бюджет \$60 за баррель в пересчете на рубль никак не меньше \$100 периода 2013-2014 годов.

Приехавший на Ильинку Дмитрий Медведев, впрочем, все это вспоминать не стал, а просто

сообщил: "Мы Минфин ценим и любим" — назвав министерство "суперведомством". Действительно, за последнее время круг полномочий Минфина был сильно расширен. Под его крыло перешли Федеральная таможенная служба и Росалкогольрегулирование. Полномочия ликвидированного Росфиннадзора отошли подконтрольным Федеральному казначейству Таможенной и Налоговой службам. Также Минфин теперь курирует госзакупки, а через налоговиков — уплату страховых взносов.

В рамках освоения новых и прежних горизонтов Антон Силуанов вчера формулировал цели Минфина на обозримое будущее. Главная из них, по его словам, "проведение бюджетной политики, позволяющей передвинуть выше планку потенциального роста" (по всем расчетам, получается не больше 1,5% прироста ВВП, нужно — 3-3,5%). Инструменты для решения этой задачи — бюджетное правило (сбережение нефтедолларов вместо их расходования, по логике Минфина, поможет экономике расти), предсказуемые налоги, снятие структурных ограничений (низкое качество человеческого капитала, конкурентной среды, инвестиционного климата и госуправления).

С последним всецело согласился и прежний глава Минфина, а сейчас председатель совета Центра стратегических разработок Алексей Кудрин. Но в отличие от Антона Силуанова он предлагает не сокращать, а как минимум сохранять прежние расходы. По плану, в ближайшие три года доля расходов бюджетной системы в ВВП сократится с 36,2% до 33,5%. "Сможем ли мы в этих условиях вкладывать в человеческий капитал, в основной генератор роста, и в инфраструктуру больше, чем сейчас?" — усомнился господин Кудрин. Для нужного роста, по расчетам ЦСР, к 2024 году надо добавить на траты на образование 0,8% ВВП, на здравоохранение — 0,7%, на дороги — 0,5%. Ради этого Алексей Кудрин предлагает немного смягчить бюджетные установки — установить для нового бюджетного правила цену отсечения на уровне не \$40, а \$45 за баррель (разница эквивалентна 0,5% ВВП). Также, по его мнению, не следует непременно добавлять снижения дефицита бюджета до 1% ВВП. "Думаю, можно

жить при 1,5%", — сказал экс-глава Минфина. Антон Силуанов на призыв к смягчению ответил пожеланием — чтобы ЦСР в своих бюджетных наработках придерживался той же степени жесткости, которую продемонстрировал сам Алексей Кудрин, работая в Министерстве финансов.

Вадим Вислогузов

Коммерсантъ **Бюджет ждут** **новые правила**

Минфин намерен снизить зависимость экономики РФ от цены на нефть

Как заявил сегодня премьер-министр Дмитрий Медведев, основными задачами Минфина на текущий год являются снижение инфляции в стране и зависимости экономики и бюджета от цен на нефть. По словам министра финансов Антона Силуанова, для достижения этих целей бюджет РФ на 2018–2020 годы необходимо формировать на основании новых бюджетных правил.

Минфин намерен сформировать бюджет РФ на 2018–2020 годы на основании новых бюджетных правил, заявил сегодня министр финансов Антон Силуанов, выступая на коллегии министерства под председательством премьер-министра Дмитрия Медведева. «Главная задача Министерства финансов — это проведение бюджетной политики, позволяющей передвинуть планку потенциального роста как можно выше. Что для этого нужно? В первую очередь избавиться от нефтяной зависимости. Эта зависимость преследовала нашу страну последние 50 лет, и каждый кризис был связан именно с ней. Сейчас у нас есть уникальный шанс избавиться от нефтяной иглы. Рецепт для этого — бюджетное правило. Это своего рода профилактика "голландской болезни", блокирующая влияние ценовых колебаний на бюджет, на курс, на инфляцию», — заявил министр. Господин Силуанов пояснил, что «потолок» роста российской экономики без реформ составляет 1,5% в год и для повышения этой планки необходимо снижать зависимость экономики от

нефтяных цен. «Использование конъюнктурных доходов создавало иллюзию благополучия, которая рассеивалась, как только исчезали конъюнктурные доходы. Таким образом, мы сами провоцировали экономические, бюджетные кризисы», — добавил господин Силуанов.

Также в списке целей Минфина на текущий год, по оценке Дмитрия Медведева, снижение инфляции в стране и зависимости экономики и бюджета от цен на нефть. «Ключевые задачи на этот год остаются понятными — это обеспечение устойчивости бюджетной системы. Мы должны умело оперировать нашими ресурсами, важно способствовать дальнейшему снижению инфляции как основного препятствия для снижения ставок, и, конечно, это должно происходить при безусловном исполнении социальных обязательств», — отметила премьер-министр.

Кроме того, по мнению премьер-министра, важно не только быстро и эффективно финансировать приоритетные проекты, но и продолжать правильную настройку налоговой системы, отменять неэффективные льготы, продумывать введение новых эффективных экономических стимулов и снижать административную нагрузку на бизнес. Господин Медведев добавил, что крайне важно для Минфина эффективно интегрировать полученные дополнительные полномочия, такие как контроль за госзакупками, переданные ведомству функции Федеральной таможенной службы.

«Действительно, Минфин получил большое количество полномочий, все равно идет доработка, мы видим некоторые шероховатости, но тем не менее нужно сделать все, чтобы все эти полномочия, которые сконцентрировал Минфин, реализовывались эффективно», — сообщил глава правительства.

Почему расходы 2017 года могут подрасти

В конце февраля сообщалось, что федеральный бюджет 2017 года этой весной предполагается пересмотреть вместе с правкой Бюджетного кодекса, объем дефицита может снизиться до 2% ВВП — к пересмотру готовились и в Минфине, и в Минэкономике. Полностью сохранить ранее замороженный уровень расходов в этом бюджете не удастся — они будут увеличены. Читайте подробнее

Проблемы региональных бюджетов перенесены на 2018 год

Смягчение требований майских указов по росту зарплат бюджетников позволило регионам закончить 2016 год с лучшим за последние девять лет общим балансом бюджетов. К такому выводу пришло агентство АКРА, изучив данные Казначейства и Росстата. Однако зарплатные цели по указам не отменены, а сдвинуты на выборный 2018 год, и тогда, по оценке экспертов, вслед за увеличением социальных расходов сильно вырастет и сводный дефицит субъектов — с нынешнего близкого к нулю значения до 250-300 млрд руб.



Пять шагов для ускорения

Минфин рассказал о методах развития экономики

Минфин намерен избавить бюджет от нефтяной зависимости, снизить административную нагрузку на «белые» предприятия и создать здоровую финансовую систему. Это будет вкладом «суперведомства» в ускорение экономики, рассказал его глава Антон Силуанов

«Суперведомство»

Минфин в четверг, 20 апреля, провел расширенную коллегию, где подвел итоги 2016 года и объявил цели и задачи на ближайшее время. На коллегии выступил премьер-министр Дмитрий Медведев: он объявил, что считает главной победой по итогам прошлого года прекращение спада в экономике. Премьер отметил, что в 2016 году Минфин превратился в «суперведомство»: в его ведение были переданы ФНС и ФТС, Росалкогольрегулирование, а полномочия ликвидированного Росфиннадзора переданы Казначейству. В этом году расширение функций Минфина продолжилось: теперь через ФНС ведомство администрирует страховые взносы, а также будет единолично курировать сферу госзакупок. «Эти решения позволили улучшить контроль над поступлением доходов в бюджет, переместить координацию работы в этой сфере в одни руки», — подчеркнул Медведев.

В прошлом году российская экономика показала способность «быстро подстраиваться к шокам и создавать новые источники роста», рассказал глава Минфина Антон

Силуанов. Он отметил, что сейчас у России крепкий платежный баланс, низкая инфляция, а сама структура экономики стала более здоровой. «Однако без реализации структурных изменений темпы роста упрутся в «потолок потенциала экономики», который, по оценкам, находится не выше 1,5% в год. При этом задачи у нас более амбициозные — обеспечение роста экономики темпами не ниже среднемировых, то есть 3-3,5% в год», — заявил Силуанов.

«Денег достаточно»

Чтобы помочь ускорить экономику, Минфин поставил себе пять целей. Первая — избавление от нефтяной зависимости с помощью новых бюджетных правил. При старых бюджетных правилах большая часть конъюнктурных доходов тратилась на госрасходы. «Использование этих доходов создавало иллюзию благополучия, которая рассеивалась, как только исчезали конъюнктурные доходы. По сути, мы сами провоцировали бюджетные кризисы», — признал Силуанов. Конструкцию новых бюджетных правил ведомство намерено включить в проект бюджета на 2018-2020 годы, хотя переходное бюджетное правило действует с февраля и, по словам Силуанова, уже позволило снизить зависимость курса рубля от цен на нефть, уменьшить риски инвестиций в российские активы. Глава ЦБ Эльвира Набиуллина, участвовавшая в коллегии, с этим согласилась.

Еще один фактор роста — предсказуемые условия ведения дел и налоговая политика. В 2017 году Минфин планирует разработать конструкцию налоговой системы на среднесрочный период, а также «кодекс неналоговых платежей», сообщил министр, при этом введение новых платежей и изменение существующих должны стать настолько же предсказуемыми для бизнеса, насколько сейчас предсказуемы налоговые изменения.

Для более высокого экономического роста нужно преодолеть структурные ограничения — низкое качество человеческого капитала, неэффективное госуправление, плохое состояние инвестиционного климата. «У нас в бюджете достаточно денег. Главное — эффективно ими распорядиться», — заметил Силуанов. Основой для этого, по мнению министра, должен стать проектный подход. Пять пилотных программ — «Образование», «Здравоохранение», «ЖКХ», «Транспорт» и «Сельское хозяйство»

— будут полностью переведены на механизмы проектного управления.

Наказывать недобросовестных игроков

Вторая цель Минфина — снижение административной нагрузки и обеспечение равных конкурентных условий для бизнеса. Ведомство планирует достичь этой цели за счет роста собираемости налогов, снижения административной нагрузки для добросовестного бизнеса и ужесточения условий для «серых» предприятий, внедрения информационных технологий. Система АСК-НДС-2 по контролю над уплатой НДС позволила увеличить налоговые доходы на 0,5% ВВП, внедрение ЕГАИС увеличило поступление акцизов по крепкому алкоголю на 28%, а маркировка товаров из меха привела к увеличению легального оборота этих изделий в несколько раз, привел примеры Силуанов.

Надо продолжать выводить экономику из тени, в том числе с помощью экономических и налоговых стимулов. Здесь, по мнению Минфина, могут сработать и обсуждаемый властями налоговый маневр (повышение ставки НДС с одновременным снижением ставки страховых взносов), и расширение безналичных расчетов, и повышение прослеживаемости товаров и операций. Именно меры по выводу экономики из тени позволили избежать повышения налогов в кризис, заявил Силуанов.

Необходимо повышать эффективность госкомпаний, в очередной раз заявил Силуанов. Дивиденды на уровне 50% прибыли по МФСО, заложенные в бюджет, позволят не только привлечь доходы в казну, но и повысить капитализацию самих компаний, считает Минфин. Впрочем, целый ряд компаний так не считает, признал Силуанов. Но государство «имеет актив и с этого актива должно получать доходы, сопоставимые с той доходностью, которая складывается на рынке», заявил министр. Оценка эффективности руководителей госкомпаний должна учитывать размер уплаченных дивидендов, добавил он.

Всеобщее оздоровление

Третьей целью финансовое ведомство назвало эффективность бюджета. Для этого нужно продолжить интеграцию бюджетного процесса и госзакупок, повышать прозрачность процедур. Также Минфин намерен расширять институт казначейского сопровождения: в этом году его

действие уже распространяется на гособоронзаказ (кроме контрактов Минобороны и разведывательных/контрразведывательных служб), а с 2018 года — на контракты с единственным поставщиком. Казначейское сопровождение заставляет «более эффективно» относиться к расходованию бюджетных средств, подчеркнул Силуанов. Минфин намерен разработать концепцию повышения эффективности бюджетных расходов, рассказал Силуанов, первым итогом этой работы станет подготовка предложений по оптимизации расходов в рамках формирования бюджета на 2018–2020 годы.

Четвертая цель Минфина — создание здоровой финансовой системы. Тогда, уверены в Минфине, удастся трансформировать сбережения в эффективные инвестиции. В 2017 году необходимо изменить механизмы финансового оздоровления банков и создать многоуровневую банковскую систему, сказал Силуанов. Это позволит банкам работать более эффективно, а значит, повысится уровень доверия к этому институту, пояснил министр. Также Минфин планирует расширить банковский инструментарий: ввести в законодательство понятие синдицированного кредита, возможность выдачи «безотзывных» сберегательных сертификатов и открытия вкладов в драгоценных металлах. Минфин готовится выпустить ОФЗ для населения, в перспективе будут выпущены госбумаги в китайских юанях.

Пятая цель Минфина — совершенствование региональных финансов. В последние годы удалось добиться сбалансированности региональных бюджетов, их долг сократился более чем на 130 млрд руб., отметил Дмитрий Медведев на коллегии. По итогам прошлого года дефицит бюджетов субъектов снизился до минимального с 2008 года уровня — 12,5 млрд руб., добавил Силуанов, сократилось количество «дефицитных субъектов», уменьшилось количество регионов с уровнем госдолга выше 100% собственных доходов. «Меры по совершенствованию межбюджетных отношений, предусмотренные в 2017 году, позволят оздоровить региональные финансы», — рассказал Силуанов. В текущем году Минфин оценит расходные обязательства регионов и укрепит финансовую самостоятельность местных бюджетов, анонсировал он. А региональным руководителям, которые не обеспечивают оздоровление бюджетов, грозит ужесточение персональной

ответственности, предупредил министр.

Анна Могилевская



Сбор отправят на курорт

В правительстве поддержали идею взимать до 100 руб. в сутки с туристов и командированных

Власти планируют разрешить Крыму, Алтайскому, Краснодарскому и Ставропольскому краям взимать с приезжих курортный сбор до 100 руб. в сутки. В нынешнем виде правило коснется не только туристов, но и всех, кто приезжает на курорты по делам, например командированных.

Правительство готово провести эксперимент, разрешив властям Крыма, а также Алтайского, Краснодарского и Ставропольского краев, брать курортный сбор до 100 руб. за каждые сутки пребывания приезжих старше 18 лет. Соответствующий законопроект в понедельник, 17 апреля, одобрила правительственная комиссия по законопроектной деятельности, следует из материалов комиссии (есть у РБК). Пресс-служба Министерства по делам Северного Кавказа, которое разработало этот проект, подтвердила, что по итогам обсуждения на правкомиссии было поддержано внесение законопроекта на рассмотрение правительства, но с учетом поступивших предложений.

Текущая версия законопроекта предполагает максимально широкий круг потенциальных плательщиков сбора, включая туристов, которые останавливаются у физлиц, и работников в командировке, но исключая льготные категории граждан, следует из текста законопроекта (есть у РБК) и слов источников, знакомых с обсуждением инициативы.

Не только гостиницы

Курортный сбор будет взиматься в «объектах размещения» приезжих, следует из текста законопроекта. А объектами размещения предложено считать не только официальные гостиницы и жилые помещения, «предназначенные для оказания гостиничных услуг и услуг по временному коллективному или индивидуальному размещению или обеспечению временного проживания», но и здания и

помещения, «в которых фактически оказываются такие услуги», сказано в документе. Взимать сборы с приезжих предложено гостиницам, индивидуальным предпринимателям и зарегистрированным в налоговой службе физлицам, которые оказывают гостиничные услуги или услуги по временному размещению приезжих (включая временное предоставление им в пользование жилых помещений, в том числе в частных домах). Такие ИП и физлица, а также гостиницы получают статус «операторов курортного сбора». Они будут обязаны не только взимать сборы с приезжих, но и перечислять их в региональные бюджеты. Региональные власти включают таких операторов в специальный реестр и обяжут регулярно отчитываться о полученных и перечисленных в бюджет сборах.

Уплачивать сбор должны все люди, находящиеся в «местах размещения» (гостиницах, квартирах и частных домах) дольше 24 часов, за исключением льготников, следует из законопроекта. Освободить от курортного сбора предложено, в частности, Героев СССР и России, полных кавалеров ордена Славы, участников и инвалидов Отечественной войны, чернобыльцев, семипалатинцев и инвалидов I и II групп, а также детей до 18 лет и студентов. Кроме того, плату не предполагается брать с людей, которые постоянно живут и работают на территории эксперимента, а также имеют там собственное жилье. Региональные власти получают право расширить перечень льготников.

Доказывать наличие льготы приезжие должны будут, предоставив оригиналы соответствующих документов «операторам курортного сбора» — сотрудникам гостиниц, ИП, а также владельцам снятых ими квартир или жилых домов. Те должны будут отдельно отчитываться властям о таких льготниках. В подтверждение уплаты сбора приезжий должен будет получить специальный документ от оператора сбора. Этот документ будет ему выдан в завершение пребывания в «объекте размещения», следует из законопроекта. Документ предполагает и введение ответственности за неисполнение закона о курортном сборе — она будет установлена специальными законами регионов, в которых будет проводиться эксперимент.

Предполагается, что эксперимент по введению курортного сбора продлится пять лет — с 1 января 2018 года до 31 декабря 2022 года. Максимальную сумму платежа

предложено установить в размере 100 руб. за каждые сутки, но в зависимости от сезона, продолжительности пребывания на курорте, значения и местонахождения курорта величину сбора будет разрешено снижать до нуля. Например, министр курортов и туризма Крыма Сергей Стрельбицкий говорил в феврале, что Крым предлагает ограничить период сбора тремя летними месяцами, передавало «РИА Новости».

Точную величину сбора, а также порядок его уплаты и категории граждан, которые смогут находиться в курортных местностях бесплатно, установят власти курортных регионов. Сборы с туристов будут поступать в бюджеты регионов и через специально созданные бюджетные фонды направляться на развитие курортной инфраструктуры. По окончании эксперимента — в 2023 году — правительство должно будет сделать вывод о целесообразности введения курортного сбора на всей территории России, который должен быть представлен Совету Федерации и Госдуме.

Со всех приезжих

В случае принятия закона под его действие подпадут не только туристы, но и командированные, а также спортсмены, которые тренируются на спортивных базах в Сочи, рассказал источник РБК, присутствовавший на заседании правкомиссии. Некоторые участники заседания даже опасались, что из-за эксперимента сократится представительство, в частности, на Сочинском экономическом форуме — суточные чиновников немногим больше предполагаемого курортного сбора, говорит собеседник РБК.

Заместитель председателя Совета Федерации Евгений Бушмин (один из авторов инициативы введения курортного сбора в 2014 году) подтвердил информацию о том, что обсуждаемый курортный сбор будет распространяться на любых приезжих. «В том числе и на командированных», — уточнил он в разговоре с РБК. То, что курортный сбор может быть распространен на более широкую категорию граждан, не только отдыхающих, РБК подтвердил также источник на туристическом рынке. «Это обсуждается», — сказал он.

«Одно из предложений, озвученных на заседании правкомиссии, касалось перечня лиц, освобождаемых от курортного сбора. Данный вопрос наряду с другими предложениями в настоящее время прорабатывается»,

— сообщила РБК пресс-служба Минкавказ.

Хотя законопроект одобрен, правкомиссия признала аргументы критиков серьезными, ответственным за проект чиновникам из правительственного департамента культуры и Минкавказ поручено дополнительно проконсультироваться по поводу законопроекта со Счетной палатой, говорит источник РБК. Кроме того, по его словам, департаменту культуры поручено доложить о замечаниях к законопроекту вице-премьеру Ольге Голодец.

Глава Республики Крым Сергей Аксенов рассказал РБК, что поддерживает взимание курортного сбора, но видит проблему с его администрированием.

«Идентификация туриста — это достаточно сложное дело. Где его идентифицировать? В объектах размещения? Согласен, если они дают данные и в стоимость своих услуг включают курортный сбор. [...] В аэропорту спрашивать, куда человек прилетел — он скажет, что в гости, к родным прилетел», — сказал Аксенов. При этом, по его мнению, взимать курортный сбор со всех приезжающих не следует. «Это неправильно», — подчеркнула политик.

Сколько собирают с туристов за границы

В Нью-Йорке туристический налог составляет 13,25% от стоимости номера, плюс \$2 за ночь.

В Вене городской налог в размере 3,2% от стоимости номера взимается в течение первых трех месяцев пребывания в городе. От уплаты налога освобождаются несовершеннолетние, а также молодежь, проживающая в общешжитиях.

В Амстердаме и Берлине размер туристического налога составляет 5% от стоимости номера в сутки. При этом в немецкой столице сбор взимается в первые три недели пребывания в городе.

В Праге ставка местного налога составляет 15 крон (около 35 руб.) на человека за каждый день пребывания, кроме дня прибытия. От уплаты налога освобождаются люди моложе 18 и старше 70 лет.

В Лиссабоне налог в размере €1 в сутки начисляется в течение первых семи дней пребывания, дети до 18 лет от его уплаты также освобождаются.

В Брюсселе городской налог варьируется от €2,15 до €8,75 в сутки в зависимости от условий проживания.

В Берне туристический налог состоит из трех частей: налог на проживание (1 франк), транспортный сбор (1,5 франка) и курортный сбор. Курортный сбор для отелей и апартаментов варьируется от 2,5 до 6 франков, для общежитий и хостелов — от 1,25 до 3 франков. При этом оплата транспортного сбора дает право на получение проездного, который предоставляет право на бесплатный трансфер в аэропорт, а также поездки на общественном транспорте в центре Берна. Дети до 6 лет освобождаются от всех выплат.

Туроператоры сомневаются

Представители туристической отрасли, опрошенные РБК, относятся к инициативе скептически. Любое увеличение цены негативно сказывается на потребителе — особенно сейчас, когда выездной туризм снова начал наращивать обороты, в том числе за счет открытия Турции, считает вице-президент Ассоциации туроператоров России Дмитрий Горин.

Курортный сбор действует в некоторых странах мира, но для россиян с их текущей тенденцией к экономии это не самая удачная идея, подтверждает директор по связям с общественностью компании «Tez Tour Россия» Лариса Аханова. Сейчас туристы готовы уйти к другому агентству из-за разницы в цене пакетного тура всего в 1 тыс. руб. А сбор на семью из нескольких человек или, например, для приезжающих на санаторно-курортное лечение в Ставропольский край может составить «существенную сумму», рассуждает Аханова. Средняя путевка на лечение составляет 21 день, напоминает она.

Как заявил РБК представитель Ростуризма, курортный сбор «по своему размеру должен быть необременительным для туриста и ни в коем случае не приводить к сколь-либо ощутимому удорожанию туристского продукта». Кроме того, важно сделать механизм сбора, учета и использования средств абсолютно прозрачным: туристы должны понимать, куда идут заплаченные ими деньги, и видеть наглядный результат, отметил представитель ведомства, напомнив, что назначение сбора — улучшение туристической инфраструктуры. Инициатива сработает, если средства, собранные с туристов, получатся направлены именно на развитие инфраструктуры в регионах — сейчас российские

курорты действительно нуждаются в этом, говорит гендиректор «Пегас Туристик» Анна Подгорная.

По оценкам Дмитрия Горина и генерального директора агентства Pososhok.ru Кирилла Фаминского, сейчас около 40% путешественников бронируют отели и авиабилеты самостоятельно. При этом, по мнению Фаминского, если речь идет не о турпакетном отдыхе, администрировать курортный сбор затруднительно. В туристических зонах хорошо развит частный теневой сектор, который не платит налоги и не будет взимать с туристов сбор, добавляет начальник отдела развития туристических услуг «Связной Трэвел» Андрей Осинцев. Изменения могут только негативно сказаться на выборе традиционных средств размещения при планировании отдыха, заключает Осинцев.

«Есть обоснованный риск, что доля организованного туризма начнет снижаться. Люди в целях экономии предпочтут ехать отдыхать самостоятельно, снимая «койко-место» у бабушек», — признает генеральный директор Национальной туристической компании «Интурист» Виктор Тополкараев. По его мнению, «изыскивать средства для развития курортов необходимо», но, возможно, иными способами. В частности, за счет «стимулирования формирования и приобретения пакетных туров», говорит топ-менеджер. За счет того, что цепочка предоставления подобных услуг полностью прозрачна, в краткосрочной перспективе это «позволит повысить общую сумму собираемых налогов от туризма как на федеральном, так и на региональном уровне», уверен Тополкараев.

Турпоток в Крым по итогам 2016 года вырос на 21,2% по сравнению с 2015 годом, до 5,57 млн человек, а курорты Краснодарского края приняли около 15,8 млн человек, по данным местных администраций. Алтайский край, согласно официальной статистике, посетили 2 млн туристов, а Ставропольский — 1,3 млн. При этом, по статистике Pososhok.ru, средняя продолжительность отдыха на курортах составила семь дней, а командировок — три-четыре дня. По данным «Интуриста», самая популярная продолжительность тура — десять дней.

При участии Галины Казакуловой, Антона Фейнберга, Ирины Парфентьевой, Владимира Дергачева

Светлана Бочарова, Анастасия Демидова, Наталья Новопашина, Евгения Кузнецова

ГОСУДАРСТВО И БИЗНЕС

ВЕДОМОСТИ

Капитал возвращается в развивающиеся страны

В I квартале зафиксирован его первый нетто-приток с 2014 года

Улучшение экономической ситуации в развивающихся странах и снижение вероятности торговых войн привлекло внимание инвесторов к развивающимся странам. Чистый приток капитала в них составил в I квартале \$28,6 млрд, выявило исследование нидерландской NN Investment Partners (NN IP), — после оттока в \$238 млрд кварталом ранее. Сказались такие факторы, как высокие доходности облигаций по сравнению со ставками в развитых странах, снижение волатильности валютных курсов и стабилизация на сырьевых рынках, от которых зависят многие развивающиеся экономики, попытки пришедших к власти правительств улучшить инвестиционный климат и провести реформы, привлекающие международный бизнес, стабилизация ситуации в Китае.

Нетто-приток средств отмечается впервые со II квартала 2014 г. «Мы заметили улучшение потоков во многих странах, так как инвесторы, очевидно, приняли во внимание ускорение роста мировой торговли и повышение цен на сырье», — приводит Financial Times слова стратега NN IP Маргена-Яна Баккума. Хотя, отметил он, ключевым фактором стало «резкое улучшение» в Китае благодаря мерам по контролю за движением капитала и ужесточению регулирования.

Исследование дополняет данные Института международных финансов (ИФ), отмечает FT. Тот ранее заявил, что в феврале развивающиеся страны впервые за 34 месяца зафиксировали чистый приток капитала. Согласно данным ИФ по 10 странам, он составил \$35,8 млрд по сравнению с январским оттоком в \$55,1 млрд.

NN IP использует информацию по 20 странам и собственную методологию расчетов. По ее данным, крупнейший приток в I

квартале наблюдался в Аргентине (\$17,5 млрд), Индии (\$16 млрд), Бразилии (\$14,4 млрд), Мексике и Индонезии (по \$9 млрд), Египте (\$8 млрд) и Турции (\$6,7 млрд).

Интерес инвесторов, например, к Бразилии, где прошлым летом в результате импичмента сменился президент и правительство, стал расти еще в конце прошлого года. Так, по данным центробанка страны, прямые иностранные инвестиции в декабре достигли рекордных для этого месяца \$15,4 млрд. Общий их размер в 2016 г. году вырос на 6% до \$78,9 млрд. Правительство Мешела Темера пытается провести крайне необходимую для страны и бюджета пенсионную реформу, хотя политическая ситуация остается нестабильной из-за продолжающихся коррупционных скандалов. В середине апреля Верховный суд Бразилии дал прокурорам разрешение открыть расследование в отношении по крайней мере восьми министров, лидеров обеих палат конгресса и более чем 50 сенаторов и депутатов.

«Самые сильные изменения произошли в странах, которые считаются наиболее чувствительными к рискам», — отмечает Баккум. В Южной Корее, Тайване и России в I квартале, по данным NN IP, по-прежнему наблюдался отток. У Китая она зафиксировала отток капитала в размере \$8,5 млрд.

Алексей Невельский, Михаил Оверченко



Окольные инвестиции

Европейский и азиатский капитал попадает в Крым в обход антироссийских санкций

Финский бизнесмен Йон Хеллевиг рассказал об известных ему «серых» схемах, по которым европейские и азиатские инвесторы намереваются активно вкладываться в отели на Крымском полуострове, минуя при этом действующие в отношении РФ санкции. Эксперты подтверждают,

что знают о наличии хорошо продуманных, но, тем не менее, преступных схем.

Управляющий партнер консалтинговой компании Awaga, финский бизнесмен Йон Хеллевиг сообщил, что ряд европейских и азиатских инвесторов рассматривают возможность вложения средств в отели Крыма в обход введенных ранее санкций. «Есть большой интерес со стороны европейских и азиатских инвесторов, они прорабатывают структуру таких сделок, чтобы не нарушить санкционный режим. Европейские компании не могут инвестировать в Крым напрямую, но, если у них есть дочерние компании в других местах, то инвестиции возможны», — сказал он, подчеркнув, что «серые» сделки проводятся посредством юрисдикций, на которые не распространяются санкционные ограничения.

«Деньги могут прийти хоть из Дубая, но по факту это будут европейские деньги. Главное, чтобы были хорошие инвестиционные возможности. Тогда и европейцы, и американцы придут — не напрямую, но придут. Для нас на данный момент более перспективные инвесторы из Азии и с Ближнего Востока», — отметил Хеллевиг.

Впоследствии глава республики Сергей Аксенов сообщил о том, что с целью создания легального формата сохранения информации об инвесторах на территории полуострова власти Крыма обсуждают проект по формированию офшорной зоны на территории республики. Он отметил, что идея находится на стадии обсуждения стратегическими министерствами, и в данный момент стороны стараются найти удобный вариант, который впервые будет применен в республике.

Позднее заявление Аксенова опроверг заместитель председателя совета министров Крыма Виталий Нахлупин. «На сегодняшний день это не офшоризация, а создание легальных экономических схем, где конечный бенефициар бизнеса не виден [извне]. И опять же — формирование через офшорные компании разных мировых юрисдикций, которые на сегодняшний день наиболее защищают информацию о конечных бенефициарах. Трактовка, что Крым будет офшорной зоной,

противоречит глобальной стратегии правительства», — отметил он.

В конечном итоге постоянный представитель Республики Крым при президенте РФ Георгий Мурадов объяснил, что на самом деле Сергей Аксенов имел ввиду не создание офшорной зоны на территории полуострова, а расширение возможностей свободной экономической зоны (СЭЗ). «Речь не идет о традиционном понимании офшорной зоны. Речь идет о том, чтобы придать трастовые формы ведения бизнеса в Крыму в свободной экономической зоне (СЭЗ). У каждой крупной экономической державы есть свои юрисдикции, где созданы специальные гавани, в которых бенефициары закрываются, они известны самой юрисдикции, но внешнему миру их не видно. России они будут известны — налоговым службам, финансовым службам, а во внешний мир эта информация не выдается, потому что существует несправедливый нелегитимный санкционный режим, поэтому очевидно, что можно свободную экономическую зону совершенствовать», — подчеркнула Мурадов.

Впервые США ввели дополнительные ограничительные меры в отношении Крыма 20 декабря 2014 года, запретив как экспорт, так и импорт товаров, услуг и технологий с полуострова. Спустя некоторое время к санкциям в отношении Крыма присоединился и Евросоюз. Власти ЕС запретили европейским компаниям инвестировать в Крым, покупать недвижимость и компании на полуострове, а также финансировать компании на территории полуострова и заниматься туризмом в Крыму. 17 июня 2016 года Евросоюз продлил запретительные меры еще на год, до 23 июня 2017 года.

Независимый экономический эксперт Антон Шабанов уверен, что такие схемы все равно есть. При этом эксперт считает, что их реализация не является сильным риском со стороны инвесторов, поскольку на это идут, как правило, крупные компании, имеющие огромный штат юристов с хорошо продуманными «серыми» схемами. «Каждая европейская компания в данном случае принимает самостоятельное решение о том, будет ли оправдан доход, получаемый ей от сделок с Россией через офшорные схемы. Насколько

это выгодно организации по сравнению с тем, какие риски она может понести из-за санкций. Если доход, который она получит в итоге, ее устраивает, то она пойдет на такую сделку, если же риск себя не оправдывает, то — нет», — пояснил «Профилю» экономист.

Старший преподаватель факультета экономических и социальных наук РАНГХиС Борис Пивовар подчеркнул, что подобные схемы, как правило, проводятся через российские организации, от лица которых европейские компании ведут свою деятельность, договариваются о том, как будут делить свои доходы, и т.п. «Помимо этого, зарубежные дочерние компании зачастую создают от своего лица внучатые компании в любой стране, которая не находится в санкционном режиме, и через нее могут осуществлять дальнейшие вложения под видом отдельной структурной компании. Также есть схемы, которые построены на основе сделок, проводимых через инвестиционные фонды, которые распоряжаются чужими активами», — объяснил он.

Заслуженный экономист России Евгений Гольдфайн, напротив, считает, что при вычислении таких схем к компании-нарушителю применяются штрафные санкции, которые сильно бьют по капиталу предприятия, но, если прибыль очень большая, то многие европейские структуры все же рискуют и пытаются тщательно скрыть свою аффилированность. «Сейчас, например, активно штрафуют банки, которые нарушают санкции, наложенные против Ирана, на миллиарды долларов. Дело в том, что, если кому-то очень нужно вскрыть определенную схему, то шанс спрятаться очень мал, а суды, как правило, выносят решения в пользу государственных интересов», — заключил эксперт.

Мария Разумова

ОЦЕНКИ, ПРОГНОЗЫ, СТАТИСТИКА

НЕЗАВИСИМАЯ

Система управления проектами российских атомщиков признана лучшей в мире

Разработанная специалистами Группы компаний ASE (Инжиниринговый дивизион госкорпорации «Росатом») цифровая Система управления проектами Multi-D на Ростовской АЭС признана лучшей в номинации «Мега-проект» в международном конкурсе SETI AWARD2016.

Церемония награждения победителей состоялась в рамках технологической конференции и выставки FIATTECH в американском Орландо. Конкурсные проекты рассматривались международным жюри, в состав которого входили представители США, Франции, Англии, Японии, Норвегии.

Организатором конкурса является одно из наиболее авторитетных в мире промышленных объединений FIATTECH. Это крупный промышленный консорциум и ассоциация, объединяющая международное инженерное сообщество, включающее крупные инжиниринговые компании и вендоров программного обеспечения в области управления жизненным циклом капитальных объектов. Специалисты FIATTECH более 15 лет назад разработали «дорожную карту» (Road Tech Map) системы управления жизненным циклом будущего, на основе которой, в частности, оцениваются конкурсные проекты.

Победа российской технологии Multi-D в номинации «Мега-проект» означает, что стратегия развития системы управления жизненным циклом в российской атомной отрасли формирует в этой сфере мировые тенденции.

Уникальная цифровая платформа Multi-D, которую

специалисты Группы ASE совершенствовали в течение последних 10 лет, позволяет эффективно управлять всеми этапами жизненного цикла АЭС, от проектирования до вывода из эксплуатации. Система интегрирует информацию о проекте, помогает управлять поставками, сроками, объемами, ресурсами и качеством. Сочетание отработанной методологии и разработанных программных решений дают возможность в оперативном режиме получать информацию по всему портфелю проектов компании. Единое информационное пространство на основе Multi-D, в которое включены проектировщики, заводы-изготовители, монтажники, заказчики-инвесторы, обеспечивает бесперебойное взаимодействие специалистов многих инженерных дисциплин и руководителей разного уровня, находящихся в разных странах.

На сегодняшний день решения на базе данной системы управления тиражируются на все объекты в портфеле заказов Группы компаний ASE, а также доступны для реализации любых видов сложных капитальных проектов.

Как отметил президент Группы компаний ASE Валерий Лимаренко, «мировое признание системы управления проектами Multi-D подтверждает ведущие позиции Росатома на мировом рынке проектирования и строительства атомных станций».

Леонид Гусев, эксперт Аналитического центра МГИМО МИД РФ, считает что соблюдение сроков и четкое следование бюджету являются на сегодняшний день ключевыми вызовами при строительстве АЭС. «Тем ценнее факт признания российской системы Multi-D, предназначенной для управления проектами в строительстве, в первую очередь при сооружении атомных станций. Опыт использования Multi-D при строительстве новых блоков Ростовской АЭС подтвердил, что система не просто позволяет строить по графику и не выходить за пределы бюджета – она обеспечивает заметную экономию. Так, при сооружении третьего блока Ростовской атомной станции удалось сэкономить 2 млрд руб. и запустить его на два месяца раньше срока.

Стоит обратить внимание и на то, что наблюдающийся кризис в российско-американских политических отношениях не смог повлиять на выбор инженерного и делового сообщества, что еще раз подчеркивает высокий уровень разработки Росатома. Это вселяет надежду на возможность конструктивного диалога и в других областях», – отметил эксперт.

Сергей Киселев

НЕЗАВИСИМАЯ

Силовики и финансовые посредники – новый средний класс России

Экономика РФ не обеспечивает граждан инновационными высокооплачиваемыми рабочими местами

Средний класс в стране в основном состоит из финансовых посредников, силовиков и госслужащих. Об этом свидетельствует исследование, проведенное специалистами Российской академии народного хозяйства и госслужбы (РАНХиГС). Они выделили несколько критериев определения среднего класса, но основной признак – самоидентификация граждан. Не только кризис, но и сама структура нашей экономики не дают появиться инновационному среднему классу в стране, сообщают исследователи.

Материальное положение и социальное самочувствие граждан в нашей стране часто не связаны с уровнем образования и квалификации. Об этом сообщают в своем исследовании специалисты Института социального анализа и прогнозирования РАНХиГС. Основные выводы исследования представлены в докладе, который подготовлен завлабораторией исследований социального развития РАНХиГС Еленой Авраамовой. Доклад называется «Новые вызовы расширению российского среднего класса».

Судя по исследованию, к среднему классу себя могут причислять граждане, не имеющие ни высокого профессионального статуса, ни достаточного образования, но при этом хорошо зарабатывающие. Кроме того, причислять себя к среднему классу могут и такие граждане, которые не имеют высоких доходов, но считают свою профессию социально значимой. Наконец, бывает, что у людей с высоким профессиональным статусом оплата труда не соответствует их знаниям и умениям. И вопреки своей квалификации они могут причислять себя к низшим социальным слоям, для которых самый актуальный вопрос – выживание.

Специалисты РАНХиГС назвали несколько критериев для выделения среднего класса. Первый – социально-профессиональный статус: к среднему классу относятся руководители разного уровня, специалисты с высшим образованием. Второй критерий – уровень материальной обеспеченности: это те граждане, которые оценили свое материальное положение как «среднее» или «скорее хорошее». Третий критерий – социальный статус: это те, кто оценил свое социальное положение как «среднее» и «выше среднего».

Проведя в прошлом году опрос среди 3,5 тыс. граждан, исследователи выяснили, что всем трем критериям соответствует только около 19% респондентов – это ядро среднего класса. Двум критериям соответствует около 30% опрошенных – это ближняя периферия среднего класса. Одному критерию соответствует примерно 26% респондентов – это дальняя периферия. Остальные опрошенные остались за рамками среднего класса.

В ходе опроса чаще всего выявлялось соответствие респондентов таким критериям, которые основаны на самоидентификации, субъективной оценке социального статуса и материального положения. Авторы уточняют, что «наиболее дефицитным признаком оказался социально-профессиональный статус», то есть объективный критерий – будь то руководящая должность или высшее образование.

«Именно недостаточное количество рабочих мест, которые могли бы занимать работники с высшим образованием и соответствующей квалификацией, ограничивает расширение среднего класса, – отмечает в докладе Аврамова. – Барьером для

расширения среднего класса становится структура экономики, развивающаяся не в модернизационном направлении, которое бы стимулировало создание инновационных рабочих мест». «Ситуация статусной несовместимости и абсолютное доминирование признака социальной самоидентификации свидетельствуют о размытости социальной структуры российского общества», – уточняет также исследователь.

Специалисты РАНХиГС выяснили, кто именно, исходя из их критериев, составляет сейчас средний класс. Ядро представлено в основном людьми, занятыми в сфере финансов и страхования: из них более 36% соответствуют всем трем критериям среднего класса. Также в ядро попали представители государственного управления, силовых и военных структур – это около 30%. На третьем месте (с долей около 21%) оказались работники образования, здравоохранения, науки, культуры и спорта. А работники сферы торговли, транспорта, строительства, ЖКХ и промышленности значительно реже соответствуют сразу трем критериям среднего класса.

Казалось бы, попадание учителей, врачей и ученых в ядро среднего класса – хорошая новость. Однако, как показывает исследование, занятость в науке, образовании, здравоохранении, культуре в большей степени характерна для дальней периферии среднего класса. Другими словами, чаще всего представители этих сфер соответствуют только одному критерию среднего класса. Есть опасность их дальнейшего вымывания из ядра. Аврамова поясняет: «Ядро и ближняя периферия среднего класса крайне неоднородны по профессиональному составу, но доля занятых в потенциально инновационных видах деятельности в их составе имеет тенденцию к сокращению».

Напомним, как писала ранее «НГ», по данным опросов, за 12 лет в глазах россиян резко выросла привлекательность таких профессий, как военный служащий и полицейский, а тройка идеальных будущих профессий для детей, по мнению граждан, сейчас включает врачей, военный служащих и юристов (см. «НГ» от 30.03.17).

Эксперты, опрошенные «НГ», в целом согласны с выводами исследования. Как говорит аналитик компании IFC Markets Дмитрий Лукашов, «главный работодатель в России – государство». Именно оно или же связанные с ним структуры

создают основные рабочие места. По его словам, такая ситуация для страны с рыночной экономикой беспрецедентна.

При этом аналитик компании Forex Optimum Иван Капустянский обращает внимание, что госслужащие лучше защищены в России с точки зрения стабильности работы, и кризис они воспринимают легче.

Хотя как считает доцент МГИМО Алексей Михеев, госслужащие и работники бюджетной сферы основу среднего класса все же не составляют. «Можно поставить вопрос по-другому: а существует ли вообще в России средний класс в его классической форме?» – замечает Михеев. По его словам, «ответ на такой вопрос дискуссионен, поскольку прослойка предпринимателей по сравнению с Европой и США у нас в стране не столь существенна».

Между тем трансформация среднего класса происходит не только в России. В начале этого года в Давосе директор-распорядитель Международного валютного фонда Кристин Лагард заявила о кризисе среднего класса. По ее словам, в некоторых развитых странах он сократился в объеме, он проявляет все больше недовольства, в том числе политической. И это, как предупреждает Лагард, ведет к нарастанию популистских настроений в обществе.

Анастасия Башкатова

Ольга Соловьева

ИЗВЕСТИЯ

Кудрин: система госуправления в РФ — «старая скрипучая машина»

Глава Центра стратегических разработок отметил, что только 38% госслужащих занимаются своими прямыми обязанностями

Глава Центра стратегических разработок (ЦСР) и бывший министр финансов России Алексей Кудрин назвал систему государственного управления в РФ старой скрипучей машиной с низкой скоростью.

«Она не имеет высокой мощности и в общем-то всё время заезжает не туда, каждый раз корректирует свое

движение, но результат небольшой», — заявил Кудрин на Красноярском экономическом форуме.

По его мнению, только 38% госслужащих занимаются своими прямыми функциональными обязанностями, а остальные «тушат пожары» направляя силы на выполнение «хаотичных поручений».

«Количество совещаний и поручений, как президентских, так и правительственных, выросло за последние шесть лет на 50%», — подчеркнул Кудрин, заметив, что экономика за этот период не ускорила.

Он подчеркнул, что пришло время менять сложившуюся систему.

Андрей Миленин

БИЗНЕС-СТРАТЕГИИ

ВЕДОМОСТИ

ЦБ создаст платформу для платежей и переводов граждан

Воспользоваться сервисом смогут клиенты всех банков

Центробанк с банками, входящими в ассоциацию «Финтех» (см. врез на стр. 14), намерен создать платформу моментальных платежей (p2p), рассказала «Ведомостям» директор департамента национальной платежной системы ЦБ Алла Бакина. По ее словам, люди смогут проводить платежи в пользу других физлиц и для оплаты товаров и услуг.

Суммы платежей, по ее словам, «небольшие» – до 100 000 руб. Совершать платежи можно будет через мобильное приложение или интернет-сервисы, которые будут интегрированы с платформой и, соответственно, с платежной системой ЦБ (сейчас доступ к ней имеют только банки). Провести платеж можно будет не только с помощью банковской карты, обещает Бакина: обсуждаются также номер счета в банке, номер мобильного, QR-код, e-mail и др. В проекте пока много развилки: архитектура, типы платежей, тарифная политика, условия подключения участников, порядок расчетов, говорит исполнительный директор «Финтеха», председатель совета директоров Qiwi Борис Ким, концепцию утвердит наблюдательный совет ассоциации в июне.

«Платформа призвана сделать возможным перевод средств между ее участниками <...> в обход традиционных посреднических схем с платежными системами», – рассказывает специалист по исследовательской деятельности кафедры «Финансы, платежи и электронная коммерция» бизнес-школы «Сколково» Егор Кривошея. По его мнению, возглавив разработку подобной платформы, ЦБ теряет роль арбитра и подрывает развитие другой своей инициативы – платежной системы «Мир», списывая ее со счетов вместе с международными системами.

Основным идентификатором, вероятнее всего, будет номер банковского счета, говорит Ким. У переводов с карты на карту есть свои ограничения, указывает он.

Это недешево, не все банки поддерживают такие переводы в режиме онлайн, перечисляет Ким (см. статью на стр. 08). «А главное – нет смысла создавать еще одну систему перевода с карты на карту, – уверен он. – Если мы хотим повысить надежность расчетов, альтернативная система должна быть основана на другом идентификаторе». К номеру счета могут быть привязаны вторичные идентификаторы, например номер телефона, логины в соцсетях, те же карты, перечисляет он, но в основе будет все же перевод между счетами, во всяком случае, так это работает во всех аналогичных системах, которые нам известны.

«Мы поддерживаем инициативу ЦБ, платформа позволит развивать новые виды переводов», – говорит представитель Visa. Однако компания не ждет в связи с этим ощутимого влияния на карточные переводы. По его словам, Россия занимает первое место в мире по размеру и количеству переводов по картам Visa, сервис переводов с карты на карту Visa запустила в России в 2009 г. Представители Национальной системы платежных карт (НСПК) и Mastercard на запросы не ответили.

Создание платформы приведет к перераспределению карточных переводов в пользу альтернативных методов, признает директор по инновациям «ФК Открытие» Алексей Благирев, [кроме платежных систем] есть игроки, на которых это повлияет существенно. Дальше игроки, предоставляющие услуги эквайринга (прием банковских карт), либо вынуждены делать это с убытком для себя, как приходится некоторым из них, чтобы быть конкурентными, либо должны существенно снизить свою долю на рынке платежей, объясняет он. Новая система, по его словам, должна устранить это ограничение.

Когда ряд банков продвигают подобные платформы переводов внутри своих экосистем, они начинают выдавливать или ущемлять менее крупных игроков, рассказывал порталу FutureBanking директор департамента финансовых технологий Банка России Вадим Калухов. «А крупные игроки между

собой тоже особо сильно не дружат. Поэтому образуются такие острова, которые мы сейчас все хотим связать», – объяснял он.

Новая платформа создаст существенную конкуренцию сервису переводов «Сбербанк онлайн», считают несколько банкиров. Представитель Сбербанка не ответил на вопрос, видит ли банк для себя риски в связи с проектом ЦБ. Он лишь сказал, что Сбербанк не разрабатывает никаких платформ в «Финтехе».

Кому будет принадлежать платформа, пока не решено, говорит Ким. Возможно, будут созданы две компании: одна будет оператором технической инфраструктуры, а другая – платежной, кто будет ими владеть – вопрос открытый. Отвечая на вопрос о сроках создания платформы, он сказал, что это сложный инфраструктурный проект и его реализация займет не один месяц. Представители ВТБ, Альфа-банка, Газпромбанка и ТКС-банка (запустил платформу для проведения платежей клиентов всех банков) не ответили на запрос.

Анна Еремина

ВЕДОМОСТИ

«Лента» сообщила о снижении трафика и продаж в сопоставимых магазинах

К концу 2020 года компания намерена стать лидером в формате гипермаркетов

Ритейлер «Лента» сообщил, что его выручка в I квартале 2017 г. увеличилась до 77,9 млрд руб., или на 17,2% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года. Компания замедлила рост: год назад выручка выросла на 22,1%. А продажи в сопоставимых магазинах даже сократились на 1,7%, снизился и покупательский трафик – на 2%. Годом ранее оба показателя выросли.

Ситуация в потребительском секторе в I квартале 2017 г. была весьма сложной, приводятся в сообщении компании слова

гендиректора «Ленты» Яна Дюннинга. Динамика выручки оказалась под давлением низкой инфляции, изменений в покупательском поведении, быстрого роста самой компании, что вызвало ожидаемый эффект каннибализации и другие эффекты, перечисляет Дюннинг.

«Лента» весь прошлый год активно наращивала число магазинов. В начале ноября 2016 г. ритейлер купил 11 гипермаркетов Kesko («К-Руока»), которые были уже в декабре переданы в «Ленты». В Санкт-Петербурге после приобретения этой сети торговые площади «Ленты» выросли почти в 1,5 раза и динамика сопоставимых продаж из-за перетока части действующих клиентов «Ленты» в новые магазины ухудшилась, напоминает гендиректор «Infoline-аналитики» Михаил Бурмистров. Всего за 2016 г. открыт 51 гипермаркет и 17 супермаркетов.

Семь гипермаркетов открыты в семи новых городах (Кострома, Казань, Екатеринбург, Орск, Курск, Самара, Новошахтинск), остальные магазины – в городах присутствия, указывала компания.

Эффект каннибализации и конкуренция с другими форматами сетевой торговли привели к снижению частоты посещений «Ленты», оттоку потребителей из сопоставимых магазинов в новые (они пока не вошли в базу сравнения), указано в обзоре «Ренессанс капитала».

Динамика сопоставимых продаж, числа покупателей и среднего чека «Ленты» говорит о том, что компания переходит к следующей, более зрелой стадии развития, объясняет старший аналитик Райффайзенбанка Наталья Колупаева.

Не следует рассматривать это как ухудшение фундаментальных показателей, продолжает Колупаева, снижение трафика покупателей год к году в зрелых магазинах – свидетельство перетока потребителей между магазинами «Лента» из-за того, что компания активно открывает новые магазины в регионах своего присутствия. В противном случае шел бы отток покупателей в сети конкурентов, поясняет она.

В один день с «Лентой» о результатах I квартала сообщил и другой ритейлер – X5 Retail Group. Ситуация прямо противоположная: чистая розничная выручка выросла на 26,4%, сопоставимые продажи – на 7,3%. А трафик в сопоставимых магазинах компании увеличился на

4,6%, что стало самым высоким показателем с IV квартала 2009 г.

Такая динамика X5 говорит об успешности ее маркетинговой политики и обновления концепции магазинов сети, а также о верном выборе формата дискаунтеров, который у X5 в отличие от «Ленты» составляет основную часть бизнеса. В кризис он более востребован у потребителей для покупки базовой корзины, поясняет эксперт.

Дюннинг надеется на улучшение в течение года: компания намерена стимулировать продажи. В 2017 г. компания откроет около 30 новых гипермаркетов, около 50 новых супермаркетов и выйдет с этим форматом в новые регионы. До конца 2020 г. «Лента» рассчитывает войти в топ-3 ритейлеров (в 2016 г. у нее 5-е место) и стать крупнейшим игроком на рынке гипермаркетов в России, писала компания в феврале. Она продолжит открывать новые супермаркеты в Москве, Санкт-Петербурге и в Центральном регионе и уже начала экспансию формата супермаркетов в Сибири.

Высокие темпы роста повышают риски открытия менее эффективных торговых объектов и усиливают эффект каннибализации, но «Лента» уже скорректировала стратегию органического роста: она сфокусировалась на сегменте супермаркетов, поясняет Бурмистров. В сегменте гипермаркетов компания рассматривает сделки слияния и поглощения, позволяющие быстро увеличить площади и сократить сроки.

Рынок гипермаркетов еще не насыщен, проникновение современных форматов торговли в России составляет только 70%, рассказывает аналитик «ВТБ капитала» Николай Ковалев. Сам по себе формат гипермаркетов испытывает определенные трудности: потребители из-за кризиса переключились на малые форматы магазинов. Но у «Ленты» есть все шансы осуществить планы и стать лидером: «Ашан» сталкивается с оттоком покупателей, «Магнит» закрывает неэффективные гипермаркеты. Все это освобождает для «Ленты» дополнительную нишу, говорит Бурмистров.

Екатерина Буракова

ФИНАНСЫ

Коммерсантъ®

Гражданам рассчитали расходы на пенсию

В НПФ ждут 12 трлн руб. пенсионного капитала

Формировать индивидуальный пенсионный капитал (ИПК), который должен прийти на смену существующей системе ОПС, будут до четверти трудоспособных россиян. Их взносы на негосударственную пенсию в течение пяти лет вырастут до 360 млрд руб., а общая сумма за 20 лет с учетом инвестирования достигнет 12 трлн руб. Такие прогнозы представила вчера Национальная ассоциация негосударственных пенсионных фондов (НАПФ). Впрочем, эксперты считают эти оценки излишне оптимистичными — заявленных для граждан льгот при формировании ИПК, по их оценке, недостаточно.

Оценку притока средств в систему негосударственных пенсий после реформирования нынешней системы ОПС в ИПК представил вчера на форуме "Инвестиции в России" первый вице-президент НАПФ Сергей Эрлик. В отличие от пенсионных накоплений ОПС, которые до недавнего времени пополнялись за счет отчислений работодателей, ИПК работникам предстоит формировать из собственной зарплаты. По расчетам НАПФ, с учетом механизма автоподписки на первоначальном этапе из 40 млн работающих взносы в 1% от зарплаты на формирование ИПК будут направлять 36 млн человек. В этом случае приток средств в пенсионную систему составит 150 млрд руб. С ростом отчислений (на 1 процентный пункт в год, до 6% к 2025 году) общее число формирующих ИПК, по оценкам НАПФ, сократится до 10 млн человек. Однако ежегодная сумма отчислений вырастет до 360 млрд руб. "Отказаться от текущего потребления в пользу будущей пенсии и отчислять по 6% могут граждане с зарплатой не менее чем 50 тыс. руб. Их активность также будет зависеть от льгот и софинансирования со стороны государства", — отметил господин Эрлик. С учетом инвестиционного дохода, по оценке НАПФ,

совокупный приток в систему за 20 лет может составить 12 трлн руб.

По планам Минфина и Банка России, гражданам предстоит формировать ИПК уже с 2019 года (см. "Ъ" от 17 марта и 6 апреля). При этом вводятся определенные льготы. В частности, вычет из налогооблагаемой базы по НДФЛ (пропорционально отчислениям, но не выше 6%), право на каникулы по отчислению взносов, а также на досрочное изъятие средств ИПК в случае тяжелой болезни.

Опрошенные "Ъ" ряд руководителей крупнейших НПФ заявили, что представленные расчеты излишне оптимистичны. "На фоне бесконечного реформирования пенсионной системы, заморозок отчислений, перерасчета в баллы рассчитывать на массовое и активное участие граждан в новом проекте пока не приходится", — высказал довольно распространенное мнение руководитель НПФ из топ-10. Директор группы рейтингов финансовых институтов АКРА Юрий Ногин считает "в целом расчеты НАПФ корректными", но и он отмечает, что "участие граждан во многом зависит от предоставления дополнительных льгот". Без этого, по его мнению, сравнение программы ИПК с банковским депозитом будет не в пользу отчислений в НПФ. В частности, по словам господина Ногина, никак не простимулированы к участию в формировании работникам ИПК и работодатели. "При этом нагрузка на бухгалтерию при перечислении взносов в несколько НПФ серьезно возрастает", — добавляет эксперт. "В текущей конфигурации льготы при формировании ИПК ничем не отличаются от тех, что гражданин уже получает, участвуя в программах негосударственного пенсионного обеспечения", — отмечает гендиректор Национального НПФ Светлана Касина. По ее мнению, наиболее действенной мерой развития ИПК "было бы софинансирование взносов со стороны государства". В начале апреля НАПФ предлагал расширить перечень льгот за счет софинансирования со стороны государства в размере 50% от взносов граждан (см. "Ъ" от 6 апреля). Однако одобрения Минфина эта идея пока не получила.

Как ожидается, проект закона об ИПК будет внесен в Госдуму в

весеннюю сессию. "Сейчас, по нашей оценке, работа над проектом достаточно продвинута. И мы прошли несколько кругов и ведомственного, и экспертного обсуждения. Я очень надеюсь, что эти изменения будут приняты", — отметила вчера на коллегии Минфина председатель Банка России Эльвира Набиуллина.

Павел Аксенов

Коммерсантъ®

Коллекторы запаслись долгами

Проблемная задолженность снова в цене

Несмотря на сокращение потребительского кредитования, в 2016 году объем проблемных долгов, приобретенных коллекторами по договорам цессии, вырос. Затянувшие пояса в 2015 году коллекторы поднакопили средств на покупку портфелей, которые кредиторы активнее продают в связи с ростом затрат на взыскание. Впрочем, такая ситуация продлится недолго, в последние годы кредиторы были крайне осторожны при отборе заемщиков, а старые долги уже практически распроданы.

По данным Первого коллекторского бюро (ПКБ), в 2016 году объем рынка цессии составил 579 млрд руб. (сделки по продаже долгов банков, МФО, ЖКХ и др.) против 529 млрд руб. в 2015 году. Количество закрытых сделок увеличилось год к году с 55% до 70%. Средняя стоимость портфелей после резкого падения в 2015 году (с 1,5% до 0,9%) в 2016 году выросла до 1,1% от объема портфеля. В зависимости просрочки цена варьируется от 0,5% (по долгам с просрочкой более 720 дней) до 5% (менее 180 дней).

По данным ПКБ, в структуре продаваемых в 2016 году портфелей 50,9% пришлось на кредиты наличными, 42,6% — на кредитные карты, 5,5% — POS-кредиты. На остальные виды ссуд пришлось около 1% в цессионных портфелях. Примечательно, что, по данным ЦБ, в 2016 году объем потребительских кредитов, которые и являются основным предметом сделок на рынке цессии, сократился на 3,1%. Причем отрицательная динамика

необеспеченного розничного кредитования сохраняется второй год подряд — в 2015 году сокращение составило 12,4%.

По словам участников рынка, у разнонаправленной динамики потребительского кредитования и рынка цессии есть объяснение. По словам гендиректора "Активбизнесколекшн" Дмитрия Теплицкого, агентская схема работы с долгом переживает серьезный кризис, поскольку в рамках процедуры взыскания по ней в досудебном порядке резко упал процент возвратов, а соответственно, и маржинальность коллекторского бизнеса. "Заместить падение рентабельности можно покупкой цессионных портфелей, с которыми коллектор сможет работать и в досудебном, и в судебном порядке", — резюмирует он. При этом сами долги помолодели, так как банкам невыгодно долго держать их на балансе. Безусловно, чем моложе долг, тем выше его стоимость, поэтому на рынке в прошлом году был зафиксирован небольшой рост цены цессии, отмечает член совета директоров "Секвойя кредит консолидейшн" Елена Докучаева.

Кроме того, коллекторы, снизившие цессионную активность в 2015 году на фоне нехватки средств, в 2016 году вышли из режима жесткой экономии. "В 2015 году после роста ключевой ставки ЦБ в банковской системе наблюдался недостаток ликвидности, — отмечает зампред правления ОТП-банка Сергей Капустин. — В прошлом году спада неопределенность относительно глубины кризиса, у потенциальных покупателей появились свободные средства и некоторая уверенность в завтрашнем дне". Впрочем, в текущем году ожидать продолжения роста объемов цессии не стоит, считает он. По его словам, старые проблемные долги уже в основном проданы, а новые кредиты выдаются с достаточно хорошим качеством.

Светлана Самусева

НЕЗАВИСИМАЯ

Россияне спрятали в конвертах 10 триллионов рублей

Диспропорции между белой и серой экономикой разоряют казну

Министр финансов Антон Силуанов оценил объем серого фонда зарплат в стране более чем в 10 трлн руб. ежегодно. С учетом налогов и взносов получается, что россияне не доплачивают государству примерно 4 трлн руб. в год. Единственная проблема — что бы ни говорили в правительстве, эта цифра такая же условная, как и любые другие оценки неформальной занятости в стране. Так, по Росстату, численность занятых в неформальном секторе находится на максимальном уровне за последнее как минимум десятилетие: она составляет около 15 млн человек. Но чиновники и эксперты в разное время называли эту цифру то заниженной, то завышенной, причем иногда в разы.

Неформальный сектор — головная боль российского правительства. Чиновники подозревают, что мимо казны протекает огромный финансовый поток, однако получить доступ к нему они не могут. Отсюда различные идеи то ограничить так называемым тунеядцам право на социальные услуги, то изменить всю налоговую систему в стране.

В четверг на расширенном заседании коллегии Минфина глава ведомства Антон Силуанов сообщил, что «объем серого фонда зарплат составляет более 10 трлн руб. в год». По его словам, это «следствие глубоких структурных диспропорций между белой и серой экономикой». «Выход необходимо искать в сочетании экономических стимулов», — сказал он. Среди таких стимулов — налоговый маневр, о последствиях которого для населения «НГ» уже писала (см. номер от 20.04.17).

«Кроме того, это другие механизмы вывода экономики из тени: расширение применения безналичных расчетов, прослеживаемости операций налогоплательщиков и т.д. Сокращение теневого сектора — существенный резерв для повышения собираемости налогов», — добавил министр.

Из приведенных Минфином данных следует, что россияне с

учетом страховых взносов и подоходного налога не доплачивают государству около 4 трлн руб. в год — сумма внушительная.

Однако стоит учитывать, что оценки неформального сектора в стране сильно разнятся — и даже те показатели, которые называются официальными, тоже условны. Например, судя по Росстату, в неформальном секторе страны заняты около 15 млн россиян, или 20,5% от всех занятых в экономике. И кстати, это максимальный показатель за период с 2004 года.

Используя данные Росстата и Минфина, можно примерно подсчитать, сколько, судя по правительственным оценкам, получают граждане в неформальном секторе — получается, что серая зарплата каждого неформально занятого составляет в среднем более 55 тыс. руб. в месяц.

Но сама методика Росстата тоже вызывает сомнения. Статистическое ведомство относит к представителям неформального сектора индивидуальных предпринимателей; лиц, работающих по найму у индивидуальных предпринимателей и других физлиц; членов семьи, помогающих родственникам в их собственном деле; незарегистрированных работающих на индивидуальной основе; занятых в собственном домашнем хозяйстве по производству продукции сельского, лесного хозяйства, охоты и рыболовства для продажи или обмена. Эти категории перечислены на официальном сайте Росстата.

Ранее замдиректора Центра трудовых исследований Высшей школы экономики Ростислав Капелюшников заявил, что число неформально занятых в государственной статистике преувеличено в два раза, передает ТАСС. Он считает, что те критерии неформальной занятости, которые использует Росстат, не соответствуют принятым в международной статистической практике нормам.

В частности, Капелюшников пояснил, что Росстат относит к неформальным занятым, например, индивидуальных предпринимателей и их работников вне зависимости от того, зарегистрированы они или нет, платят они взносы в социальные фонды или нет. Кроме того, по его словам, в эту категорию Росстат зачисляет фермеров независимо от того, оформлена их деятельность или нет, а также нотариусов, частнопрактикующих врачей, адвокатов, которые во всем мире считаются занятыми в формальном секторе.

Не было единодушия и в рядах чиновников. Так, в 2015 году Роструд тоже говорил о 15 млн граждан, от которых не поступают отчисления в Пенсионный фонд. Однако в ведомстве уточняли, что «помимо неформально занятых в эту же группу входят и те категории граждан, которые не обязаны платить взносы в Пенсионный фонд». Это лица, ведущие личное подсобное хозяйство, люди, находящиеся на иждивении члена семьи, граждане, живущие за счет вкладов в банках, сдачи квартиры в аренду, граждане России, работающие на территории другого государства и др. (см. «НГ» от 20.05.15). Из чего следовало, что неформально занятых на самом деле меньше, чем 15 млн человек.

Не менее противоречивые цифры называла ранее вице-премьер Ольга Голодец. Например, весной 2013-го она говорила, что «в секторах, которые нам видны и понятны, занято всего 48 млн человек». Речь тогда шла о гражданах трудоспособного возраста. «Все остальные – непонятно, где заняты, чем заняты, как заняты», – поясняла она. Если учесть, что в стране на тот год насчитывалось около 86 млн россиян в трудоспособном возрасте, тогда можно было предположить, что остальные 38 млн человек могли работать в непрозрачных условиях. Затем, летом 2013-го, Голодец уточняла, что на самом деле в теневом секторе занято около 20 млн россиян.

Видимо, чтобы не противоречить самим себе, теперь ведомства предпочитают отчитываться о выявленной и побежденной в течение года неформальной занятости. «По состоянию на 22 декабря 2016 года выявлено более 2 млн 328 тыс. человек, находящихся в неформальных трудовых отношениях, из них легализовано – более 2 млн 179 тыс. работников», – сообщал по итогам прошлого года Минтруд.

Опрошенные эксперты тоже приводят условные оценки. Как замечает аналитик компании «Солид Менеджмент» Сергей Звенигородский, помимо указанных в статистике 15 млн неформально занятых есть еще как минимум столько же официально трудоустроенных, но имеющих неформальные подработки. По его оценкам, «четверть населения страны на сегодняшний день получает серые доходы». Первый вице-президент Российского клуба финансовых директоров Тамара Касьянова высказывает версию, что теоретически «Минфин может

завышать показатель, поскольку заинтересован в эффектных цифрах».

Эксперты опасаются, что власти пойдут по легкому пути налогового ужесточения. Но, как предупреждает Звенигородский, «чем жестче будет контроль, тем глубже в тень уйдет население». Аналитик компании «Алор Брокер» Сергей Королев добавляет, что, как правило, «борьба с неформальной занятостью происходит через внеплановые проверки малого и среднего бизнеса». Однако, по его словам, лучше взяться за грамотность населения в сфере трудового законодательства и объяснить все риски, связанные с неофициальным трудоустройством. Анастасия Башкатова

ТОПЛИВНО-ЭНЕРГЕТИЧЕСКИЙ КОМПЛЕКС

ИЗВЕСТИЯ

Бензин в регионах подорожал до 50 рублей

Самые высокие цены на топливо сложились в Якутии, на Чукотке и на юге России

На фоне сезонных факторов и высоких акцизов на топливо цены на бензин продолжают расти практически во всех регионах России. Самый дорогой бензин — на Дальнем Востоке и в Южном федеральном округе. Абсолютными рекордсменами по стоимости являются Якутия (почти 50 рублей за литр) и Чукотка (51,5 рубля), подсчитали в компании «Алгоритм Топливный Интегратор». Дефицита топлива в стране не будет, утверждает Федеральная антимонопольная служба, а стоимость бензина вряд ли вырастет к лету, добавляют аналитики.

Средняя стоимость бензина Аи-92 в середине апреля по сравнению с началом месяца выросла на 6 копеек, до 36,25 рубля за литр, свидетельствуют данные издания «Индикаторы российского рынка нефтепродуктов», которое еженедельно выпускает Thomson Reuters. Большой рост в апреле был зафиксирован в Южном федеральном округе — на 11 копеек, до 37,72 рубля за литр. Высокие темпы роста также показал Урал, где бензин подорожал на 9 копеек, до 35,28 рубля за литр. Однако самые высокие цены из всех российских федеральных округов сложились на Дальнем Востоке — в среднем 40,59 рубля за литр.

По данным Центрального диспетчерского управления топливно-энергетического комплекса (ЦДУ ТЭК), которое собирает статистику по всему нефтегазовому сектору, цены на бензин в Крыму также приближаются к 40 рублям за литр, сейчас это 39,4 рубля за литр. Тогда как в соседнем Краснодарском крае стоимость топлива составляет 38,2 рубля за литр — разница в 1,2

рубля. Эксперты уверены, что подобная ситуация может сохраняться до 2019 года.

— Говорить о том, что самый дорогой бензин в Крыму, — неправильно. Рекорды по ценам всё равно остаются за Дальним Востоком: абсолютными рекордсменами по стоимости являются Якутия (почти 50 рублей за литр) и Чукотка (51,5 рубля), — рассказал ведущий аналитик «Алгоритм Топливный Интегратор» Виктор Костюков.

По его мнению, разница в цене между полуостровом и материком легко объясняется дополнительными транспортными издержками.

— Вагоны с топливом, идущие в Крым, проходят через Краснодар. Провозная плата от Краснодара до Симферополя, включая услуги Керченской паромной переправы, составляет 2100 рублей за тонну — около 1,5 рубля за литр. Эта транспортная надбавка и приводит к удорожанию топлива на полуострове, — подсчитал Виктор Костюков.

Когда будет достроен Крымский мост, соединяющий полуостров с материковой частью России, должен начаться рост поставок железнодорожным транспортом и автомобильными цистернами. Тогда цены на бензин в Крыму приблизятся к общему уровню ЮФО, уверен эксперт-аналитик «Финама» Алексей Калачев. Движение автомобилей по мосту будет запущено в декабре 2018 года, поездов — в декабре 2019 года.

Удаленность территории от нефтеперерабатывающих заводов и, вследствие этого, высокая стоимость доставки — проблема не только Крыма. Самыми высокими ценами на бензин традиционно славятся еще две территориальные группы: дальневосточная (Сахалин, Магадан, Чукотка) и Калининградский анклав, говорит Виктор Костюков.

— Например, топливо в Калининград поставляется в основном с Киришского НПЗ в Ленинградской области. В Санкт-Петербурге один литр бензина Аи-92 стоил около 36 рублей. Но чтобы доставить топливо от Киришей до

Калининграда, нужно затратить 2,20 рубля за литр, — сказал аналитик.

После оплаты транспортировки железнодорожного вагона по территории России и сопредельных государств — Латвии, Литвы, Белоруссии, а также оплаты таможенного оформления литр бензина в Калининграде стоит почти 39 рублей за литр.

При этом Алексей Калачев прогнозирует сохранение цен на бензин на текущих уровнях. По его словам, «если не произойдет каких-либо шоков, рост цен на не превысит 2–3%».

В ФАС «Известиям» сообщили, что ведомство постоянно мониторит ситуацию с ценами на бензин в стране.

— Пару лет назад мы как раз занимались ценами на бензин в Крыму и предприняли все меры для того, чтобы они приблизились к уровню, близкому к другим регионам РФ. И сейчас эта работа, естественно, продолжается, — сказал «Известиям» замглавы ФАС Анатолий Голомолзин.

По данным ЦДУ ТЭК, по сравнению с началом года средняя цена на автобензин Аи-92 в России увеличилась уже на 2,2%, или на 79 копеек за литр.

Мария Тодорова, Валентина Дорохова

ИЗВЕСТИЯ

В Минтрансе

задумались о

переводе

вертолетов на

природный газ

Пилотные проекты планируется реализовать в нескольких северных регионах страны

Министерство транспорта России решило создать условия для стимулирования постепенного перевода воздушного транспорта и

аэропортовой наземной спецтехники на использование природного газа. Нигде в мире работы по переводу воздушных судов на газ пока не проводятся. Эти предложения призваны помочь улучшить экологическую ситуацию и расширить внутренний рынок газа в условиях прогнозируемого в среднесрочной перспективе сокращения внешнего спроса на голубое топливо.

Минтранс России разработал проект государственной программы «Расширение использования природного газа в качестве моторного топлива». Значительную часть документа составляет подпрограмма «Воздушный транспорт», участие в подготовке которой принимала Росавиация совместно с Министерством промышленности и торговли и Министерством энергетики.

«Газомоторное топливо может рассматриваться как альтернатива традиционному авиатопливу в первую очередь для региональных воздушных судов гражданской авиации. В качестве пилотных регионов по применению газомоторного топлива на вертолетах рассматриваются Ханты-Мансийский автономный округ — Югра, Ненецкий автономный округ и Ямало-Ненецкий автономный округ», — говорится в документе.

Перевод вертолетов и самолетов на газ принесет стране, особенно ее северным регионам, включая Арктику, значительные экономические и социальные выгоды, считают в Минтрансе. При этом в ведомстве согласны, что реализация проекта в ближайшие годы не представляется возможной в силу ее организационной сложности, в том числе — необходимости мобилизовать и скоординировать расходование значительных финансовых ресурсов. Однако полный отказ от него сделал бы невозможным перевод авиации на газомоторное топливо в долгосрочной перспективе.

В планах Министерства транспорта также переход на использование природного газа в качестве газомоторного топлива на обслуживающей транспортной технике в российских аэропортах — это позволило бы снизить затраты на обслуживание пассажиров и уменьшить негативное воздействие на окружающую среду. Пилотные проекты предусматривают начало эксплуатации до 20 единиц газомоторной спецтехники на базе легковых или грузовых автомобилей на территории нескольких аэропортов: Домодедово, Шереметьево, Пулково и Казань.

В целом реализация программы по воздушному транспорту рассчитана на 2018–2022 годы и предполагает бюджетное финансирование в размере 7,9 млрд рублей, в том числе 100 млн рублей в 2018 году, 115 млн рублей — в 2019-м, по 2,5 млрд рублей в 2020–2021 годах и 2,6 млрд рублей — в 2022-м. Эти средства предлагается направить на создание условий для поэтапного перехода на использование природного газа и на проведение научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ по созданию техники нового поколения для авиационного транспорта, использующей газомоторное топливо.

В настоящее время проект госпрограммы проходит процедуры согласований в установленном порядке. Как рассказали «Известиям» в Минтрансе, направить документ в правительство планируется уже в первом полугодии 2017 года.

Объединенная авиастроительная корпорация (ОАК) в настоящее время проводит исследования в направлении использования природного газа в качестве авиационного топлива на перспективных образцах авиатехники, рассказал «Известиям» источник в ОАК. Кроме того, по его словам, в целях обеспечения безопасности полетов при сотрудничестве с рядом институтов РАН ведутся разработки еще одной ключевой технологии — специальных присадок ингибиторов, предотвращающих взрывоопасность топлива.

Генеральный директор вертолетной авиакомпании «Вертикаль-Т» Владимир Скурихин сомневается в практической реализации задачи по переходу вертолетов на использование газомоторного топлива в обозримые сроки.

— Я думаю, в ближайшие 30 лет эта задача не будет реализована. Для начала надо хотя бы автомобильную технику перевести на газомоторное топливо, — заявил «Известиям» Владимир Скурихин.

Главный редактор портала Avia.ru Роман Гусаров видит в идее Минтранса по использованию газомоторного топлива на воздушных судах единственное преимущество — ценовое, которое нивелируется целым рядом негативных факторов. К ним относятся, например, ограниченная география использования работающих на газе воздушных судов ввиду отсутствия необходимой

наземной инфраструктуры по хранению и заправке, высокая стоимость создания такой инфраструктуры по всей стране, а также непредсказуемые сроки службы и показатели надежности газомоторных двигателей.

— Приступать к реализации такого проекта можно только в случае, если выигрыш в цене будет десятикратный и выше. Пока такие преимущества неочевидны. Не случайно ведущие западные авиапроизводители не спешат двигаться в этом направлении. При этом они активно ведут изыскания в части использования авиационного биотоплива, — сказал «Известиям» Роман Гусаров. — Что касается наземной техники, то здесь сомнений нет. Газ дешевле бензина, а перевод автомобильных двигателей на газ требует совсем небольших затрат.

Россия является единственной страной, обладающей авиационной газотопливной технологией и поднявшей в небо летательные аппараты на ее основе. Первые экспериментальные воздушные суда на газомоторном топливе испытывались еще в 1987–1988 годах. В частности, в 1987-м появилась модификация вертолета Ми-8ТГ, работающего на топливе пропан-бутанового ряда. В 1988 году был создан самолет Ту-154 ЛА (Ту-155) на метане и водороде.

Евгений Девятьяров

МЕТАЛЛУРГИЯ

Коммерсантъ[®] **Сбербанк гнет** **арматуру**

Он банкротит подконтрольную "Ставсталь"

Независимые производители сортового проката не выдерживают конкуренции с крупными металлургами. Вслед за Ревякинским метзаводом, обанкротившимся в 2016 году, со схожими проблемами столкнулась невинномысская "Ставсталь". Сбербанк, получивший 51% актива за долги, ищет покупателей на него, параллельно инициировав банкротство завода. Но интереса к проблемному заводу, по данным "Ъ", в отрасли нет.

В начале апреля ФАС прекратила дело против "Мечела", "Северстали" и Evgaz, подозревавшихся в завышении цен на арматуру, отметив, что на рынке они не занимают доминирующего положения. В "Северстали" указывали, что есть как минимум "десяток российских поставщиков", включая новых ("Электросталь Тюмени" УГМК, "Тэмпо", "Ставсталь"). Но, как выяснил "Ъ", один из них не выдержал конкуренции: 19 апреля Сбербанк подал в арбитражный суд Ставрополя на банкротство ООО "Ставсталь" (Невинномыссск), следует из судебной картотеки.

"Ставсталь" может выпускать 350 тыс. тонн арматуры в год. Мощности на сторонней заготовке запущены в 2014 году, в сентябре 2016 года ввели электросталеплавильный цех на 500 тыс. тонн заготовки в год. Инвестиции Сбербанка составили 10 млрд руб., с 2015 года 51% "Ставстали" получили структуры "Сбербанк Капитала" (управляет проблемными активами банка), 49% осталось у основателя компании Гасана Гасанова. Как следует из данных суда, 16 февраля в отношении господина Гасанова введена процедура реструктуризации долгов.

По данным агентства "Металл Эксперт", в 2015 году "Ставсталь" выпустила всего 21 тыс. тонн арматуры, в 2016-м — 50 тыс. тонн. В середине апреля агентство NewsTracker со ссылкой на власти края сообщало о финансовых проблемах завода (в том числе из-за роста издержек). Министр

промышленности региона Виталий Хоценко заявлял, что "обсуждается привлечение нового инвестора". В Сбербанке и краевом минпроме отказались от комментариев, телефоны "Ставстали" не отвечали, связаться с Гасаном Гасановым вчера не удалось.

Собеседники "Ъ" среди металлургов указывают, что рынок арматуры в РФ профицитен и небольшим заводам сложно. По данным "Металл Эксперта", арматуру в РФ выпускают 17 заводов (включая активы Evgaz, "Мечела", ММК, НЛМК, "Северстали" и УГМК), в 2016 году производство составило 7,52 млн тонн, продажи в России — 6,3 млн тонн. По обоим показателям наблюдается спад на 11%, а импорт арматуры снизился на 31%, до 287 тыс. тонн. По данным "Металл Эксперта", простаивают также мощности "Сибирьстали", Волжского и Кулебакского ЭМЗ.

Сбербанк ищет покупателей на "Ставсталь", ее предлагали крупным игрокам, говорит собеседник "Ъ" в отрасли, полагающий, что заявление о банкротстве — защита от кредиторов. Крупные металлурги тему не комментируют, но трое источников "Ъ" в компаниях уверяют, что интереса к "Ставстали" нет: мини-заводы рассчитаны на региональные рынки, часто не могут похвастаться хорошей экономикой, их загрузка нестабильна. В 2016 году владелец НЛМК Владимир Лисин говорил, что компания готова была купить банкротившийся Ревякинский метзавод (450 тыс. тонн арматуры в год), если бы Сбербанк списал долги. Банк на это не пошел, и активы завода, как писал "Ъ", купили структуры РГМК, трейдера ИСД (считается, что контрольный пакет ИСД держится в интересах ВЭБа). Крупные металлурги в 2016 году просили Белый дом прекратить господдержку "избыточных мощностей", источники "Ъ" говорили, что речь идет о минималах (см. "Ъ" от 26 февраля и 31 марта 2016 года). Отметим, что Evgaz еще не определился с вводом мини-милла "Южный стан" в Ростовской области (450 тыс. тонн, построены здания, куплено оборудование), но структуры, близкие к ПМХ семьи Зубицких, планируют ввести осенью "Тулачермет-Сталь" на 1,7 млн тонн проката.

За январь–февраль продажи арматуры в РФ упали на 4%, до 845 тыс. тонн, потребление могло упасть и сильнее, если какие-то объемы закупались на склады, говорит Олег Петропавловский из БКС. НЛМК сообщил о падении своих продаж сортового проката в РФ в первом квартале на 24% из-за запасов у потребителей и трейдеров, о запасах говорил вчера и финдиректор "Северстали" Алексей Куличенко. "Крупные металлурги могут лавировать квартал-два, но у мелких игроков таких возможностей нет", — резюмирует господин Петропавловский.

Анатолий Джумайло

Коммерсантъ[®] **Металл проверяют** **на угрозу** **национальной** **безопасности США**

Дональд Трамп оценит, насколько импорт зарубежной стали вредит экономике страны

Сегодня Дональд Трамп может подписать новый президентский указ, в котором даст поручение Министерству торговли оценить, не угрожает ли импорт зарубежной стали национальной безопасности США. При Бараке Обаме США уже вводили защитные пошлины на импорт стали из Бразилии, Индии, Кореи и Великобритании.

Сегодня вечером Дональд Трамп может подписать новый громкий президентский указ. По данным американских СМИ, президент поручит Минторгу США оценить, насколько импорт зарубежной стали ущемляет интересы американских металлургических компаний, наносит ущерб рынку труда в США и тем самым вредит национальной безопасности страны. Сообщается, что на сегодняшнее мероприятие в Белом доме, посвященное подписанию указа, уже приглашены топ-менеджеры американских металлургических компаний и иностранных компаний, работающих в США, — Nucor, US Steel, AK Steel, Timken и ArcelorMittal.

За последнее время американские власти не первый раз

пытаются защитить от более дешевого импорта местных производителей. При Бараке Обаме в июле 2015 года металлургия США инициировала антидемпинговое и компенсационное расследование против импортного холоднокатаного проката. В итоге в сентябре 2016 года были введены защитные пошлины на импорт стали из Бразилии, Индии, Кореи и Великобритании. В отношении российского импорта Комиссия США по международной торговле решила, что импорт продукции из России пренебрежимо мал и ввиду этого никаких распоряжений выдано не будет. Также в демпинге подозревали Китай (крупнейший поставщик), Японию и Нидерланды.

Официально администрация Белого дома никак не комментирует информацию о возможной публикации нового указа. Тем не менее американские СМИ со ссылкой на источники в администрации сообщают, что в рамках указа министру торговли Уилбуру Россу будет дано поручение провести расследование и доложить о результатах в течение 270 дней. В 2016 году США импортировали из-за рубежа около 30 млн тонн стальной продукции, что на 5 млн тонн меньше, чем годом ранее. Крупнейшими поставщиками являются Бразилия, Южная Корея, Канада, Мексика, Япония, Германия, Китай. В отношении китайского импорта США периодически уже вводят антидемпинговые пошлины. Так, например, в марте 2016 года были введены импортные пошлины в 266% на ряд холоднокатаной продукции от китайских металлургических компаний.

Евгений Хвостик

Коммерсантъ®

Фонды

ОЗОЛОТИЛИСЬ

Инвесторы ищут защиты от ослабления доллара

Международные инвесторы активно наращивают вложения в золото — суммарные активы биржевых золотых фондов поднялись до максимальной отметки с декабря прошлого года. За последние две недели золотые фонды нарастили активы более чем на 20 тонн. Инвесторы скупают металл на фоне политической неопределенности в связи с последними внешнеполитическими шагами США и ослаблением доллара.

Последние данные агентства Bloomberg свидетельствуют о том, что активы биржевых индексных фондов, инвестирующих в золото, поднялись до максимального значения с начала декабря прошлого года. По последним доступным данным — итогам торгов среды — они выросли на 1,5 тонны, до 1857,61 тонны. Это максимальное значение с 2 декабря 2016 года. Уверенный рост активов наблюдается шестую неделю подряд, и за это время они поднялись почти на 50 тонн. При этом цены на золото держатся вблизи полугодичного максимума — около отметки \$1280 за унцию.

Увеличению инвестиционного спроса на драгоценный металл способствовали недавние внешнеполитические шаги США. За последние две недели Вашингтон нанес ракетный удар по сирийской авиабазе Шайрат, а также перебросил ударную группировку ВМФ к берегам КНДР. Последнее сопровождалось заявлениями главы государства о готовности к решительным действиям. Непредсказуемость президента США ведет к снижению аппетита инвесторов к риску и росту спроса на безрисковые активы, к которым относится и золото, отмечает портфельный управляющий группы "Тринфиико" Фарит Закиров. "Для инвесторов драгоценные металлы остаются привлекательной идеей для диверсификации портфеля, особенно с учетом вероятности краткосрочной коррекции на рынках акций из-за пересмотра ожиданий по поводу реализуемости мер Трампа", — отмечает аналитик УК "Альфа-Капитал" Денис Асаинов.

Дополнительную поддержку котировкам золота и инвестиционному спросу оказывает снижение курса доллара. За последние две недели курс американской валюты снизился к ведущим мировым валютам на 1,4-1,8%. "Трамп выразил свое недовольство сильным долларом, который мешает развитию экономики США, отметив, что ему нравится политика низких ставок. Это приводит к снижению курса доллара и росту котировок золота", — отмечает младший портфельный управляющий GHP Group Алена Николаева.

В условиях сохраняющейся геополитической неопределенности спрос на золото, скорее всего, сохранится, считают участники рынка. Еще одним фактором поддержки могут стать выборы президента Франции, которые намечены на 23 апреля. По результатам опросов ультраевый

кандидат Жан-Люк Меланшон значительно приблизился к фаворитам Эмманюэлю Макрону и Марин Ле Пен, сравнявшись с Франсуа Фийоном. Интрига усиливается, что влечет за собой рост рисков. "Учитывая неопределенность, связанную с приближающимися президентскими выборами во Франции, мы считаем, что крупная распродажа вряд ли произойдет в ближайшие месяцы и перспектива снижения цен на золото довольно ограничена", — отмечает аналитик по сырьевым рынкам Julius Baer Карстен Менке. По его словам, в текущих условиях главные риски для золота — это рост процентных ставок и укрепление доллара США.

Виталий Гайдаев

ТРАНСПОРТНЫЕ УСЛУГИ И ЛОГИСТИКА

ВЕДОМОСТИ

«Главная цель – вывести «Жуковский» на биржу»

Гедиминас Жемалис
рассказывает, когда **Avia Solutions Group** окупит инвестиции в «Жуковский» и почему не интересуется региональными аэропортами, и объясняет, как компания пострадала от банкротства «Трансаэро»

Литовская Avia Solutions Group (ASG), которая вместе с «Ростехом» построила аэропорт «Жуковский», мало известна на российском авиатранспортном рынке. Как компания сдвинула с места давний проект четвертого московского аэропорта? Как получила в партнеры могущественную госкорпорацию? Последняя загадка: почему «Жуковский» получил статус регионального аэропорта, который дает ему большое преимущество над «Внуково», «Домодедово» и «Шереметьево» в сегменте международных перевозок. На эти вопросы в интервью «Ведомостям» ответил крупнейший бенефициар (около 40%) и председатель совета директоров ASG Гедиминас Жемалис. Он планирует расширять «Жуковский», но инвестиции в авиатранспортный комплекс России за пределами Московского авиаузла считает бесперспективными.

Россия для ASG – один из крупнейших регионов по техническому обслуживанию самолетов, и компания в 2015 г. даже стала убыточной из-за банкротства «Трансаэро». У Жемалиса свое мнение о том, кто в этом виноват и почему это так тяжело пережили российские лизинговые компании.

– Каким в этом году будет пассажиропоток «Жуковского»?

– Мы планируем около 1,7 млн пассажиров.

– Вы вложили в терминал около 2 млрд руб., или \$27 млн, – когда планируете окупить инвестиции?

– 1,3–1,5 млн пассажиров в год – при таком трафике аэропорт выходит на самоокупаемость. Он не берет кредитов, существует на средства акционеров. Планируем, что в этом году он начнет приносить прибыль.

У нас нет цели окупить за какой-то определенный срок, есть задача получать постоянный доход от актива. И чтобы актив постоянно рос в цене. А главная цель – вывести компанию («Жуковским» владеет АО «Рампорт аэро». – «Ведомости») на биржу – возможно, московскую.

– Сколько минимум должен стоить аэропорт для выхода на биржу?

– Приведу вам пример. Аэропорт «Лондон-сити» с трафиком 4,5 млн пассажиров в начале 2016 г. продала за 2,6 млрд евро. А в 1996 г. его один бизнесмен купил за \$29 млн.

– Почему такая цена? Может, у них много коммерческой недвижимости?

– Посмотрите в интернете – увидите, что это только полоса с ограничениями недалеко от центра города. Другой пример – аэропорт «Любляны» в Словении: маленький, 1,3 млн пассажиров, активы не в собственности, а в концессии на 49 лет – был продан за 240 млн евро. Транспортная инфраструктура оценивается дорого. Чтобы выводить на биржу наш актив, он должен стоить \$400–500 млн.

– Сколько стоит «Жуковский» сейчас?

– Пока ноль. Шучу, сейчас не знаю. Минимум то, что мы вложили.

– Размещение когда планируете?

– Сроков пока нет. Все акционеры заинтересованы в том, чтобы благодаря удачному размещению аэропорт вырос в цене.

– В отчетности ASG говорится, что она еще в 2015 г. продала контроль в «Рампорт аэро» связанной стороне и осталась миноритарным бенефициаром «Жуковского» (см. врез). Кто новый контролирующий акционер?

– Это структуры, аффилированные с акционерами ASG.

Уроки географии

– Самая обсуждаемая тема относительно «Жуковского» – это его географический статус. Он задумывался и строился как четвертый московский аэропорт, но весной 2016 г. правительство по представлению Минтранса внесло его в реестр аэропортов как относящийся к городу Раменское. И это позволяет авиакомпаниям получать международные назначения из «Жуковского», на которые московских квот уже нет. Кто придумал региональный статус?

– Мы думали быть московским аэропортом. Региональный статус не планировался ни в каких документах, ни в каких бизнес-планах. Никаких спланированных действий, шагов или маневров не было.

– Но когда и как решилось, что «Жуковский» будет региональным аэропортом? Московские аэропорты считают, что это дает несправедливое конкурентное преимущество. «Домодедово» даже жаловалось в Федеральную антимонопольную службу. Ведь они и «Шереметьево» тоже расположены в Московской области.

– Это шаг за шагом шло – и так получилось. Просто так звезды сошлись. Как не сошлись, например, что к нам «Победа» не пришла и осталась во «Внуково». Хотя были планы, что от нас станет летать.

Среди существующих московских аэропортов проводился опрос о включении «Жуковского» в Московский авиационный узел (МАУ). «Внуково» и «Шереметьево» согласились, что да, это московский аэропорт, а «Домодедово» было против включения его в МАУ. Не знаю, правда, имел ли юридическую силу такой опрос, но он был.

Пассажиры не жалуются, российские авиакомпании не жалуются. Значит, с этим все в порядке. Мы находимся не в Москве, платим налоги не Москве, принимаем на работу не москвичей, и, самое главное, «Жуковский» является аэропортом совместного базирования с экспериментальной и

специальной авиацией, этот режим накладывает многие ограничения. Опять же с Москвой нас не связывает прямая железная дорога. А конкуренция, которая создается за частные деньги, думаю, служит только пассажиру.

– Сейчас из «Жуковского» выполняются только международные рейсы по направлениям, на которые из Москвы нет квот. Согласны, что региональный статус повысил интерес авиакомпаний к аэропорту и без него дела бы шли хуже?

– Мы открылись за рекордные сроки уже в летнем сезоне 2016 г., начинать новые рейсы перед зимним сезоном, когда авиакомпании сужают свою полетную сетку, нецелесообразно. Это надо делать в летний сезон. Вскоре у нас будут и рейсы внутри России.

– Некоторые иностранные государства – известны Израиль, Казахстан, Таджикистан – неохотно и даже со скандалами признают «Жуковский» региональным аэропортом, считая, что полеты из него увеличат провозные емкости на линиях в Москву. Насколько сильно это нежелание иностранных авиавластей может замедлить развитие «Жуковского»?

– Это вопрос не мнения, а международного права. В первую очередь недовольство новыми маршрутами из «Жуковского», которые полностью правомерны по существующим межправительственным соглашениям, выражают авиационные власти Таджикистана. Они защищают своего перевозчика Tajik Air, и право для них на втором месте. Они понимают риск, что всех дополнительных пассажиров заберут российские перевозчики, ведь сама Tajik Air неплатежеспособна и не может ставить рейсы еще и в «Жуковский». К примеру, нашей лизинговой компании Tajik Air уже более двух лет должна свыше \$7 млн за лизинг самолетов Boeing 737-500. Они понимают, что билеты подешевеют, пассажирам будет хорошо, поэтому это недовольство имеет неприятный привкус. По сути, вопросы возникают только там, где дорогие билеты. Ни один европейский перевозчик и авиационные власти похожих вопросов не поднимали.

– Вот казахстанские авиационные власти, защищая национального перевозчика Air Astana, на многие месяцы затаили начало полетов «Уральских авиалиний» и даже казахской авиакомпании SCAT.

– Но ведь Air Astana спокойно может поставить дополнительные рейсы в «Жуковский» (сейчас летает в «Домодедово». – «Ведомости») с более дешевыми билетами. Это будет на руку и им (увеличат налет на свой парк), и пассажирам (которые смогут выбирать).

– Может, им выгодно летать меньше и дороже.

– Но есть ли такая цель у государства – заставлять пассажиров платить дороже? На Ближнем Востоке или в Китае стремятся выстроить такую политику, чтобы вся инфраструктура и индустрия работали на пассажира. Посмотрите, власти Китая создали конкурентов Air China, она больше не единственный национальный перевозчик. Это помогает развиваться более чем 3000 китайских аэропортов и выгодно населению. Каждая страна старается увеличивать подвижность граждан, потому что это создает экономический эффект, в том числе для бюджета. И с Казахстаном это все временно. Смотрите, куда Казахстан идет: он создает международный финансовый центр, они обдумывают частичное открытие своего воздушного пространства по режиму «открытое небо». Никуда Казахстан от этого не уйдет: пассажиры требуют дешевый билет, и для этого надо либерализовать воздушный рынок и давать авиакомпаниям возможность конкурировать.

Например, «Белавиа» (первый перевозчик «Жуковского», летает в Минск) превышает первоначальный бизнес-план, у них загрузка свыше 90%, стоимость на билеты в среднем ниже на 25–30% (чем в «Домодедово», куда она выполняет большую часть рейсов. – «Ведомости»). Это же хорошо для пассажиров. Мы о ком должны волноваться? О пассажирах или об Air Astana?

Как заманить авиакомпании?

– Согласно информации на сайте «Белавиа», аэропортовые тарифы «Жуковского» почти в 4 раза ниже, чем «Домодедово».

– Разве это плохо?

– Хорошо. Но для вас это временные промотарифы или постоянные, позволяющие работать рентабельно?

– Про конкретные цифры не хочу говорить. Цены у нас прозрачные для всех. Наша аэропортовая инфраструктура построена очень эффективно, и наша стратегия строится на неавиационных

доходах, поэтому «Жуковский» будет недорогим для авиакомпаний.

– То есть по авиационным доходам планируете работать в ноль?

– Так я не говорил. Но мы будем очень конкурентоспособны по тарифам. В нашем аэропорту есть уникальная возможность расти второстепенным авиакомпаниям. Этого нет в других аэропортах – либо дорого, либо занято. Думаю, по доле неавиационных доходов мы будем уникальным аэропортом.

– Какова будет их доля?

– Свыше 70% доходов – неавиационные. И на такой показатель мы можем выйти уже в этом зимнем сезоне (начинается в конце октября).

– В чем заключается особенная эффективность терминала «Жуковского»?

– К примеру, высота потолка в первом терминале – 6 м, и это соответствует и российским, и международным нормам. Во всех других аэропортах эта цифра в 3–4 раза больше. Отопление, кондиционирование и остальные коммунальные затраты, соответственно, другие. У нас соотношение коммерческих площадей с общими – около 30%. Доход с неавиационных услуг на 1 кв. м больше в разы по сравнению с другими. Меньше сотрудников на обслуживание площадей. Терминал и перрон рядом друг с другом – это экономия на надземном обслуживании. Все аэропортовые службы тоже близко друг к другу. И много других деталей.

– Когда «Жуковский» выйдет на трафик в 4–4,5 млн человек, максимальный для первой очереди?

– В ближайшем будущем. Я верю, что экономика начнет восстанавливаться, несмотря на цены на нефть.

– Что дает такую веру?

– Бюджет перестраивается, бизнес перестраивается. Я вообще придерживаюсь мнения, что бизнес – это не когда денег много, а когда их нет и приходится думать. Перевозки начали восстанавливаться после банкротства «Трансаэро».

– Европейские перевозчики планируют летать в «Жуковский»?

– Есть ряд зарубежных авиакомпаний, которые оценивают возможность открыть низкобюджетные перевозки в России. Во всем мире лидерство у традиционных перевозчиков забирают лоукостеры. Россия в этом плане очень привлекательна:

приняты все нужные законы для низкобюджетных перевозчиков (о невозвратных билетах. – «Ведомости»), обанкротилась авиакомпания, которая демпинговала, чтобы получать хоть какой-то денежный поток и избежать останки. При хорошем контроле расходов можно хорошо зарабатывать – «Победа» с 12 самолетами получила больше 3 млрд руб. чистой прибыли в 2016 г. Ну и, наконец, есть аэропорт, который на все 100% подходит лоукостерам, – «Жуковский».

Как можно повысить пассажиропоток МАУ с 80 млн до 130 млн? Только за счет низких цен. По низким ценам люди будут летать чаще. Но насколько эластичен этот спрос, т. е. насколько при снижении цены повышается количество пассажиров, – это непредсказуемо. Это покажет только рынок. Еще более 20 авиакомпаний сейчас рассматривают «Жуковский». Мы можем разворачивать самолет за 30 минут, что включено в бизнес-план некоторых лоукостеров. Иногда в других аэропортах это в принципе невозможно.

– «Победу» во «Внуково» тоже разворачивают за 30 минут.

– Молодцы. Но тут другой вопрос: у «Аэрофлота» две авиакомпании летают в один аэропорт («Победа» и АК «Россия») и конкурируют между собой. Это прямая каннибализация. Кому отдавать предпочтение в развитии?

– Ну, это простой вопрос. «Победа» – явно любимая «дочка» «Аэрофлота», «Россия» – нелюбимая, да еще отравленная самолетами «Трансаэро».

– Но при этом у «России» есть план выйти на безубыточность, на прибыльность. А как? Когда она со своим лоукостером конкурирует. Традиционные перевозчики во всем мире создают лоукостеры, чтобы конкурировать с другими лоукостерами, а не с самими собой. Их используют как оружие. Lufthansa создала Eurowings, чтобы та конкурировала с Ryanair, но не с самой Lufthansa.

– Вы уже приняли решение строить вторую очередь терминала, которая увеличит пропускную способность до 10 млн человек?

– Начинать строить надо в кризис, а завершать, когда в экономике начинается подъем. И он, я думаю, не за горами. Планируем в этом году начать строительство второй очереди и грузового терминала.

– Во сколько обойдется вторая очередь?

– Я называю это продолжением развития. Проект готов. Затраты будут небольшими, так как инженерные решения, багажный отсек спланированы на вдвое больший пассажиропоток – на 7–8 млн человек. То есть самое дорогое уже построено в первой части. Мы можем и в правую, и в левую сторону очень эффективно развивать терминал. Там по бокам даже стен нет, только сэндвич-панели стоят. Мы строим не дворец, а терминал.

«Жуковскому» помог SSJ100

– Другие аэропортовые активы в России вас могут заинтересовать?

– Нет. Я не верю в аэропорты без базовых перевозчиков. В Москве существует пассажиропоток в 80 млн человек, и он будет расти. А в регионах около 500 аэропортов. Как в некоторых аэропортах пишут планы нарастить трафик до 8–10 млн человек? Хотя не имеют базового перевозчика или у базового перевозчика нет планов увеличивать флот.

Почему в Дубае 76 млн пассажиров? Потому что у дубайских авиакомпаний 600 самолетов. Да, они косвенно субсидируются, весь мир жалуется: как мы можем конкурировать, если у них бесплатное питание и билет дешевле нашего? Да, американские власти заявляют, что три ближневосточных перевозчика получили \$40 млрд субсидий в течение 10 лет. Да, это правда. Но ОАЭ – проавиационная страна, она хрестоматийный пример, как за счет авиации развивается пустыня. Проложен воздушный путь, и ты не можешь их облететь. Из Шри-Ланки в Москву самый дешевый путь с пересадкой в Дубае.

У России же достаточно маленькое население для такой большой территории. Государством должна ставиться задача развивать подвижность населения из регионов. России нужны второй и третий сильный перевозчики.

– А S7? Эффективная, достаточно крупная авиакомпания.

– С ними все хорошо, но они конкурируют в том же самом МАУ. Нужно, чтобы такая крупная авиакомпания развивала маршрутную сеть из регионов.

– Но S7 развивает сеть из Новосибирска.

– Нет, какой-то разлет из Новосибирска у них есть, но главный их хаб – «Домодедово». Единственный базовый перевозчик, развивающийся не в Москве, – это «Уральские авиалинии» в Екатеринбурге.

Нужна серьезная авиакомпания в середине России, которая снимала бы пассажиров с других видов транспорта, увеличивала бы подвижность населения. Но авиакомпании в России на сегодняшний день – это в основном не бизнес, а инфраструктура. Которая помогает развиваться экономике региона. И такому перевозчику надо было бы доплачивать из бюджета.

– В России субсидируются региональные перевозки, но скорее точно. О планах массированно финансировать хабы не слышно.

– Когда-нибудь придут к этому. Авиация уникальна тем, что планы можно быстро поменять, если что-то поменялось в экономике. Проложить дорогу занимает годы. Воздушную трассу – три дня.

– Идея создать гражданский аэропорт на базе аэродрома «ЛИИ имени Громова» (принадлежит Объединенной авиастроительной корпорации, ОАК) существовала давно. Как она в новейшее время дошла до реализации с участием Avia Solutions Group (ASG)?

– ASG в 2009–2011 гг. изучала возможные точки для создания в России предприятия по техническому обслуживанию судов. Точно не помню, по-моему, в 2010 г. нам пришло предложение приобрести техническую базу у аэропорта «Домодедово». Мы долго оценивали проект, составили план, как будем его развивать, но в последний момент собственник принял решение, что продает ее «С7 инжинирингу».

Изучая этот проект, мы близко познакомились с работой аэропортов в России, с инфраструктурой, регулированием. Как это работает в Европе, мы хорошо знали.

Также мы участвовали в каждом авиасалоне МАКС, на одном из них пришла идея: почему аэродром ЛИИ используется только под выставку и 200 испытательных полетов в год? И эта информация осталась в голове.

Позже ASG была приглашена стать одним из провайдеров по техническому обслуживанию самолета SSJ100 (его производит входящая в ОАК компания ГСС. – «Ведомости»). И вот параллельно с дискуссией по техобслуживанию SSJ100 – а «дочка» ASG FL Technics стала вторым провайдером этой услуги в Европе после самого производителя самолета – начали обсуждать возможность коммерциализации качественной инфраструктуры ЛИИ. Еще в 1999 г. было распоряжение, что надо начать коммерческую деятельность на аэродроме ЛИИ, были предложения

по снятию режима. Но за 10 лет не было инициативы, которая толкнула бы этот проект на рельсы.

И сейчас мы имеем пассажирский терминал со всеми лицензиями, с таможенной, границей, сертификатом авиационной безопасности и снятым режимом для территории терминала.

– Кому вы предлагали идею?

– В первую очередь обсуждали идею с ОАК. В Жуковском ведь расположена главная техническая база SSJ100. Борис Сергеевич Алешин является председателем совета директоров ГСС и стал председателем совета директоров «Рампорт аэро». Обсуждали с «Ростехом», чья «дочка» владеет блоком в «Рампорт аэро». Но как именно идея дошла до правительства, мне не известно.

– Какие у вас помимо «Жуковского» планы развития в России, которая лидирует по доле в структуре выручки ASG – 16%? Следом идут Венгрия, Литва.

– Если добавить другие страны, а Евросоюз – это единый рынок, то у него доля больше. С одной стороны, рынок России кажется большим, с другой – он маленький. В России на крыле около 650–700 самолетов. В ОАЭ, где население – 10 млн человек, из которых 8 млн не граждане, – свыше 600 самолетов. Во Вьетнаме четыре авиакомпании, у которых уже 200 судов, в течение пяти лет придут еще 200. Маленькие территории, плотные рынки.

Это продажи не на территории России, а российским клиентам. ASG – международная компания, работающая на глобальном рынке. У нас в портфеле около 2% мирового рынка обучения авиационного персонала (без учета США). Это не связано с территорией, на наших базах в Вильнюсе и Амстердаме мы принимаем летный персонал из 60 стран, еще есть классы в Бразилии, Индонезии, на Филиппинах.

Самолет также может обслуживаться во всем мире, он полетит туда, где лучше, быстрее и дешевле. В России у нас ангаров для технического обслуживания нет. Строить новые бессмысленно, пока туда не прилетят самолеты. А существующая конкуренция уже велика – около 10 компаний предлагают техническое обслуживание. И этот бизнес низкомаржинальный, без сопровождающего бизнеса по продаже запчастей он вообще не сможет выжить.

Мы двигаемся туда, где капитал, – в Азию. Китай, Индонезия, Вьетнам – это ключевые рынки, где

мы хотим развиваться. Большие заказы, недостаточная конкуренция, нехватка инфраструктуры – работы на 10 лет вперед. В России, наоборот, на 10 лет вперед достаточно мощностей по техобслуживанию.

– Но ваша компания FL Technics все же открыла базу техобслуживания в «Жуковском».

– Это только линейная станция для легких форм технического обслуживания, чтобы поддержать те авиакомпании, которые уже летают. В этом плане FL Technics помогает аэропорту, у компании по всему миру более 40 линейных станций. В 2018–2019 гг. планируем открыть полноценный технический центр, в котором можно будет проводить структурные работы, в том числе тяжелые формы обслуживания. Каждое место в ангаре должно обслуживать не менее 50 судов в год, тогда оно работает прибыльно.

И «Жуковский» открыт для всех, у нас нет цели забрать под себя все сервисы, в аэропорт могут прийти и другие провайдеры.

– Ну а зарабатывать на обслуживании SSJ100 в Европе получается?

– Пока FL Technics только ведет сертификаты, не обслуживая SSJ100, это инвестиции в будущее. Это фактически социальный проект для нас. Объясню с высоты птичьего полета. Пока самолетов определенного типа не много на крыле, производителю надо уговаривать технические компании, чтобы они взялись его обслуживать, вели у себя сертификаты. Ведь поддержание сертификатов для полноценного обслуживания стоит 3–4 млн евро в год. А производитель показывает провайдеров авиакомпаниям как точку на мировой карте, где можно обслуживаться. До нас компания Superjet International (входит в ОАК) была единственной такой точкой, где можно получить послепродажное обслуживание за пределами России. Повторю, одно место в ангаре должно принимать не менее 50 судов, а SSJ100 на крыле сейчас всего меньше 90.

Embraer, когда выходил на рынок, сразу добился открытия в мире пяти точек, где можно было обслуживаться. Сейчас у него свыше 1000 самолетов и свыше 10 точек. В этом случае провайдеры конкурируют между собой уровнем сервиса и ценами. Но у ОАК была другая стратегия, они открыли одну точку. Я лично думаю, если смотреть на пример других производителей, что этого недостаточно. Но пока

самолетов на крыле мало, операторы сами точки открывать не будут.

– В 2014 г. после обострения отношений с ЕС и США не было сомнений в целесообразности работы в России, в партнерстве с госкомпаниями? Вот Air Baltic даже отказалась покупать российские SSJ100.

– Несмотря на все происходящее, на очень большую разницу в публичном освещении событий, я сторонник того, что надо уважать законы страны, в которой находишься. Я себя считаю человеком мира. Конечно, у меня есть родина, но у меня также много очень близких людей в России. Руководители должны быть в первую очередь аполитичными, не реагировать ни на что.

– Но может же быть своя позиция, например, у литовских властей.

– Даже если такое желание [у властей продиктовать позицию] возникало в Литве, России, Китае, надо на это никак не реагировать – соблюдать законы и продолжать работать.

– Согласны, что в России большое значение для бизнеса имеет сильный госпартнер?

– Реальная экономика отличается от того, чему учат в университетах. Без связей и отношений бизнесом заниматься в принципе невозможно. Другое дело, как связи возникают и используются. Да, наш партнер – «Ростех». Но если бы мы не понимали в том, чем занимаемся, то были бы ему не нужны. У нас государственный партнер в Китае, он не менее сильный, чем «Ростех» здесь.

– Считается, что в России значимость связей сильнее.

– Суть везде одна, просто выглядит на первый взгляд по-разному. Не было бы связей с госнефтяными компаниями в Польше – возможно, бизнесом не занимались бы заправочным. Не было бы связей с Finmeccanica, Airbus – какие-то проекты шли бы сложнее. На каком-то среднем, низовом уровне в этом вопросе есть разница, но если мы говорим о больших, существенных проектах – нет. Ryanair нанял на работу бывшего комиссара Еврокомиссии по конкуренции. Их не пускали в какие-то аэропорты, и они его наняли. Он у них сидит и формальные запросы пишет или звонит своим бывшим подчиненным? А Goldman Sachs нанял бывшего председателя ЕК Жозе Баррозу.

– Других проектов в партнерстве с «Ростехом» и ОАК не планируете?

– Пока нет. Неужели вам все рассказывают, когда вы такие вопросы задаете?

След «Трансаэро»

– В отчетности ASG за 2015 г. говорится, что она получила 7,5 млн евро убытка из-за банкротства крупной российской авиакомпании. С вами тоже не расплатилась «Трансаэро»?

– «Трансаэро» была нашим первым клиентом в ангарах. Мы поддерживали компанию, не прекращали ее обслуживание, в том числе двигателей ее узкофюзеляжных самолетов, хотя последние два года она плохо себя чувствовала. Около половины своего узкофюзеляжного флота (50 судов) они обслуживали у нас. Когда «Трансаэро» получила зимой 2014 г. госгарантии на 9 млрд руб., я лично думал, что она избежит банкротства. Но она обанкротилась и осталась нам должна около 7 млн евро. И плюс это был плохой финансовый год, мы консервативно обесценили на 5–6 млн евро наш склад запчастей.

– Есть много мнений, почему разорилась «Трансаэро». Кто-то объясняет это ошибками владельцев, кто-то «идеальным штормом» в гражданской авиации. Что думаете вы?

– Руководители должны быть простыми, а когда сотрудники боятся рассказать о реальной ситуации, то что с такой компанией может произойти? Когда понтов больше, чем дела, и руководители не знают реальную ситуацию, зато, там, дверь ногой открывают, там, по автомобилю Rolls Royce на члена семьи на балансе компании. И надеются, что государство за них все решит. Все равно бизнес должен строиться прежде всего на эффективности и цифрах.

– А у «Трансаэро» был на чем построен?

– Это вы у них спросите.

– Связь с владельцами – супругами Плешаковыми, к сожалению, утрачена. Получается, гендиректора Ольгу Плешакову и ее мужа вводили в заблуждение подчиненные? И они ни в чем не виноваты?

– Я думаю, что ответственны все-таки два руководителя, муж и жена. Руководитель должен держать тесную связь с сотрудниками, с окружением внутренним и внешним. Когда ты держишь большую дистанцию и тебе боятся сказать правду, значит, будут говорить то, что тебе приятно. И как

вовремя принять правильное решение? Может, я не прав, но у меня такое сложилось впечатление.

Можно посмотреть шире: мы за каждым клиентом бегаем и будем бегать, за каждой авиакомпанией, которая может в аэропорт полететь или обслуживаться у нас. «Трансаэро» была крупной чартерной компанией и с половиной рынка поспорилась, так что все крупные туроператоры создали свои авиакомпании. Сколько появилось новых чартерных авиакомпаний с 2006 г.? I Fly, Metrojet, Nordwind и т. д. Потому что им было сложно работать с «Трансаэро». И когда рынок в 2015 г. стал падать, то загрузить кресла за счет дешевых билетов можно было лишь какое-то время.

– «Библио глобус» с «Трансаэро» вроде хорошо работал.

– Он же вроде даже был акционером «Трансаэро». А им надо было всех собрать у себя туроператоров, со всеми поддерживать связи.

– Остановка «Трансаэро» вызвала столь серьезные проблемы у государственных лизинговых компаний, что «дочке» «Аэрофлота» «Росси» пришлось брать ее старые суда по очень завышенным для их состояния ценам. Наши лизинговые компании настолько не умеют работать?

– Почему лизинг самолетов привлекателен для финансовых институтов? Потому что самолет приравнивается к объекту недвижимости, но при этом он не связан с территорией. Если на одной территории кризис, то на другой – рост. И ты спокойно забираешь недвижимость, которая является стабильной инвестицией, и переносишь на другой рынок. Проблема всех национальных российских лизинговых компаний в том, что у них нет клиентов в других странах. Кризис плюс «Трансаэро» – и «ВЭБ лизинга» практически не стало. Если бы у них были клиенты в Китае, Латинской Америке, Индонезии, они бы просто перенесли самолеты туда. Ни одна американская или китайская лизинговая компания не работает только на своих рынках.

– «ВЭБ лизинг» и «ВТБ-лизинг» к тому же не имели служб, которые бы следили за техническим состоянием их самолетов. История «Трансаэро» их научила чему-то?

– Насколько я знаю, ГТАК и «Сбербанк лизинг» пытаются работать с иностранными клиентами. За других не могу сказать. Управление портфелем самолетов – это уникальная и

прибыльная индустрия, если только ты: 1) работаешь с разными рынками, 2) правильно управляешь техническими рисками. Под управление этих рисков надо нанимать профессионалов, таких как мы.

Для автомобиля сделал технический талон – и едешь год, а самолет каждый день под надзором авиационных властей, технических служб, производителя. И необходимо отслеживать, выполняется ли вовремя работа, какие компоненты ставятся, насколько грамотны технические службы самой авиакомпании – этот постоянный надзор и аудит должны делать не финансисты, а технические компании. У тех организаций, которые у нас или других провайдеров покупали этот сервис, риски на порядок меньше. Мы участвовали в ремаркетинге почти 30% самолетов «Трансаэро», практически от всех лизинговых компаний, работавших с ней, и у всех были проблемы начиная с документации. А самолет без документации – это жуткая головная боль.

A1 по-литовски

– На сайте ASG говорится, что вы работали в департаменте проблемных активов Сведбанка, до того как занялись бизнесом.

– Сведбанк – это бывший Сбербанк в Литве. Это была последняя моя работа по найму, первую компанию создал в 21 год, после чего занимался многими бизнесами.

– Что за компания? Много в нее вложили?

– 3000 евро. Мы попали в тот момент, когда не было информации о бизнесе, не было единого регистра, не было скоринговой системы. Я узнал про эту проблему, работая в банке. Компания просто собирала кредитную информацию, делала отчеты, соединяла госреестры – она могла оценить партнера до начала бизнеса с ним. Ее клиентами были все крупные банки, мы видели, что происходит на рынке. Через пять лет компанию продали за 2 млн евро исландскому фонду.

Мы также начали привлекать инвестиции под – как это по-русски? – distressed assets, проблемные активы. Искали инвесторов, инвестировали вместе с ними – прозрачный бизнес. Владея информацией, видели, где есть проблемы, где дешевая земля и недвижимость.

В Литве как раз длился экономический кризис, начавшийся в 1998 г. в России, экономики еще

были сильно связаны. И когда экономика начала восстанавливаться, активы просто выросли вместе с рынком – в 10 раз, в 15.

– Звучит похоже на бизнес инвесткомпаний A1.

– Нет, мы работали только с информацией. И A1 даже ее использовала. Наша стратегия была в покупке, быстром органическом росте, раннем выходе на биржу. Я провел первое в Литве публичное размещение, в 2006 г. вывели на биржу компанию Agrowill Group, которая с 30 000 га стала крупнейшим землевладельцем в Литве. ASG вывели на биржу в 2011 г., в 2013 г. – лизинговую компанию AviaAM Leasing. Она работала и на российском рынке, но я в ней больше не акционер, там другой мой партнер по холдингу, который называется ZIA Valda.

– «Жуковский» же получил международный код ZIA.

– Моя первая компания тоже называлась ZIA – такое приятное совпадение. ZIA – это аббревиатура фразы *zvilgsnis is argia*, на литовском – «взгляд вблизи». Есть и другие инвестиции – недвижимость, фармацевтика, *duty free*. Еще были медиабизнес, производство предметов для инвалидов, был кейтеринг, поставки продуктов в школы и больницы. Случались и провалы. Но занимаюсь я развитием ASG.

– Почему именно авиация?

– Выделю несколько пунктов, почему она интересна. Первое – это высокие технологии. Во-вторых, этот бизнес не связан с одной территорией, у отрасли единый английский язык, похожее регулирование, качественная бизнес-среда общения. И сравнительно большие масштабы: если генератор авто стоит \$60, то для самолета – \$600, можно органически быстро расти, быстрее чем в других отраслях, – и без серьезной долговой нагрузки.

– Какая у вас доля в ASG?

– Примерно 40%. Я крупнейший бенефициар холдинга.

– В России много времени проводите?

– Теперь нет, больше всего в Китае и Азии. В 2015 г. мы открыли представительство в Бангкоке, открыли филиал FL Technics в Индонезии, прошлым летом они сделали первый чек. Наш ангар площадью 10 000 кв. м на пять мест, мы стали вторым провайдером техобслуживания в стране с населением 260 млн, где 1200 самолетов. Индонезия состоит из 18

000 островов, сам бог велел авиацию развивать, там крупнейшие разовые заказы самолетов в мире. Во Вьетнаме будет центр обучения, в Камбодже – мокрый лизинг, в Китае – ремонтная база и лизинг.

Я в ASG отвечаю за развитие, ранее «Жуковский» был стратегическим проектом, но он запустился, есть менеджмент, которым я очень доволен, – и мои земляки, и хорошие местные ребята. Почти в любой стране есть перспективные люди, просто их надо найти.

Александр Воробьев

Коммерсантъ® Железные дороги спешат в Крым

Подходы к Керченскому мосту построят на год раньше

Ускорение строительства Керченского моста потребовало изменения сроков ввода подходов к нему. По данным "Ъ", программа развития железнодорожной инфраструктуры Азово-Черноморского бассейна (АЧБ) может быть завершена на год раньше, в 2019 году. Но для этого не хватает 22,6 млрд руб. бюджетных инвестиций, в том числе не менее 16 млрд руб. в ближайшие два года, в то время как сама программа уже подорожала на 11 млрд руб. Раньше дополнительные средства планировалось забрать в Тамань с ветки Междуреченск--Тайшет, отложив его, но угольщикам удалось отстоять сроки проекта.

Программу развития железнодорожной инфраструктуры Азово-Черноморского бассейна (АЧБ) планируют завершить досрочно, в 2019 году вместо 2020 года, – что меняет структуру ее финансирования. Это следует из протокола совещания 23 марта у вице-преьера Аркадия Дворковича (есть у "Ъ"). По документу, целесообразно "опережающее финансирование строительства железнодорожных подходов к Керченскому мосту" в объеме не менее 7 млрд руб. в 2017 году и не менее 9 млрд руб. в 2018 году.

Керченский мост, связывающий Крым с материком, строится с февраля 2016 года, стоит 228 млрд руб. Начало автомобильного движения запланировано на декабрь 2018 года, железнодорожного – на декабрь 2019 года. В апреле министр транспорта Максим Соколов докладывал Владимиру

Путину, что работы идут с опережением графика. Планировалось, что проект подходов к портам АЧБ будет завершен в 2020 году, но в марте глава ОАО РЖД Олег Белозеров говорил, что основной объем планируется реализовать к 2019 году. Программа АЧБ синхронизирована с вводом моста, и акцент в финансировании придется на более ранние годы, пояснил собеседник "Ъ" в отрасли. Однако, следует из мартовской презентации ОАО РЖД (есть у "Ъ"), для завершения работ в 2019 году не хватает 22,6 млрд руб. из бюджета (предусмотрено 38 млрд руб. в 2017-2019 годах). Вчера в ОАО РЖД пояснили, что направили свои предложения в Минтранс.

При этом общая стоимость программы подходов к портам АЧБ подорожала и оценивается теперь в 166,1 млрд руб. против 155 млрд руб. на ноябрь 2016 года, следует из презентации ОАО РЖД. Основной объем удорожания пришелся на обход Краснодара (стоимость в 2017-2019 годах 80 млрд руб. против 65,5 млрд).

Проведенный технологический и ценовой аудит (ТЦА) выявил потенциал экономии средств в объеме 19,4 млрд руб., из которых приняты были 7,4 млрд руб.

На совещании решено увеличить инвестпрограмму ОАО РЖД на 2017 год на АЧБ на 5 млрд руб., следует из протокола. Как рассказывает собеседник "Ъ", знакомый с ходом обсуждения, предлагалось перебросить эти 5 млрд руб. с проекта развития участка Междуреченск--Тайшет (развитие БАМа и Транссиба) со сдвижением его сроков за рубеж 2020 года. Но, заверил другой источник в отрасли, от этого решения отказались. "Междуреченск--Тайшет – узкое место, ограничивающее движение грузов между Востоком и Западом, – говорит он. – Уже сейчас участок загружен на 100%, хотя его легче развивать, чем более сложные Иркутск--Слюдянка или Западный БАМ. Более того, исторически недооценивался потенциал грузов из Кузбасса". Идея о переброске средств просуществовала недолго и была вызвана отставанием по срокам ввода линии Кызыл--Курагино, добавляет собеседник "Ъ", однако потом правительство удалось убедить, что грузовая база и так достаточна. В итоге в протокол вошло поручение о сохранении неизменными сроков ввода участка Междуреченск--Тайшет.

Где в таком случае будут изысканы необходимые средства, пока неясно: в протоколе Минтрансу, Минфину и ОАО РЖД дано поручение представить предложения по источникам

финансирования. Незначительную сумму (1,15 млрд руб.), уточнил собеседник "Ъ" в отрасли, планируют перебросить на АЧБ с программы развития железных дорог Северо-Запада и ряда других программ.

Наталья Скорлыгина

Коммерсантъ Инвесторам нашли место на Камчатке

Аэропорт Петропавловска-Камчатского готовят к продаже

Как стало известно "Ъ", главный аэропорт Камчатки — Елизово в Петропавловске-Камчатском — может быть приватизирован в 2017 году. Регион планирует продать частному инвестору 100% акций аэропорта за 355 млн руб. Об интересе к объекту уже заявили ведущие инвесторы аэропортового сегмента — "Базэл" Олега Дерипаски и "Аэропорты регионов" Виктора Вексельберга. Инвестиции в аэровокзальный комплекс оцениваются почти в 10 млрд руб., но проект привлекает тем, что в Елизово в 2016 году завершилась реконструкция взлетно-посадочной полосы (ВПП) и модернизировано аэронавигационное оборудование.

Аэропорт Елизово внесен в план приватизации Камчатского края на 2017 год, решение было принято заксобранием на этой неделе по предложению губернатора Владимира Илюхина. По данным источников "Ъ", планируется продать 100% акций АО "Международный аэропорт Петропавловск-Камчатский" за 355,6 млн руб., для этого он будет внесен в качестве вклада в уставный капитал АО "Корпорация развития Камчатского края".

Аэропорт Елизово в 29 км от Петропавловска-Камчатского имеет ВПП длиной 3,4 км, может принимать любые воздушные суда. В 2016 году АО "Международный аэропорт Петропавловск-Камчатский" объединило почти всю деятельность в аэропорту. Выручка в 2016 году — 136 млн руб., убыток — 32 млн руб. В 2016 году обслужил 617 тыс. человек (рост на 2,5%, 35-е место в России).

Как пояснили "Ъ" в правительстве Камчатки, аэропорт решено приватизировать "в связи со сменой способа реализации инвестпроекта развития". Предполагается строительство до 2035 года аэровокзала стоимостью от 9,4 млрд руб. (первая очередь —

3,1 млрд руб.). По прогнозам края, к 2025 году пассажиропоток может возрасти до 1,25 млн человек в год, к 2035 году — до 1,77 млн.

Край готов дать 1,3 млрд руб. на строительство подъездных путей и коммуникаций, на Елизово могут распространиться налоговые льготы и преференции "свободного порта".

Строить новый аэровокзал регион планирует с 2015 года, когда "Красаэропроект" сделал проект трехэтажного терминала на 22,6 тыс. кв. м с пропускной способностью 400 человек в час рядом с действующим аэровокзалом. В июне 2016 года господин Илюхин говорил, что строительство планируется начать до конца года, а осенью было заявлено, что конкурс по выбору инвестора будет объявлен в декабре. Пока конкурс не объявлен, но губернатор сообщил, что переговоры с потенциальным инвестором ведутся.

По данным "Ъ", аэропортовым холдингам давали информацию об условиях сотрудничества по Елизово, этапах строительства и инвестициях в октябре 2016 года. Вчера в "Аэропортах регионов" (входят в "Ренову") заявили "Ъ", что проект развития Елизово интересен и компания изучает возможность участия. Но размер инвестиций, сроки и прочие параметры зависят от условий, которые сформулирует край. В "Базэле" "Ъ" пояснили, что Елизово "интересен как авиаузел с потенциалом роста за счет турпотока". Проект может требовать корректировок с учетом прогнозов роста пассажиропотока и объективных ограничений аэропорта в возможностях привлечения финансирования, говорят в "Базэле". В компании добавили, что собственник аэропорта "проводит достаточно прозрачную политику взаимодействия с потенциальными инвесторами и адекватно воспринимает их оценки". В "Новопорте" Романа Троценко "Ъ" не ответил.

Главный эксперт Института экономики транспорта и транспортной политики НИУ ВШЭ Федор Борисов отмечает, что проект чреват некоторыми рисками: "Строительство на Камчатке неизбежно повлечет за собой высокие транспортно-логистические издержки". Окупаемость проекта, добавил он, напрямую зависит от того, как будет развиваться регион, а пока туризм здесь отличается высокой сезонностью и недостаточно развитой инфраструктурой. Один из депутатов заксобрания края заявил "Ъ", что "такой "золотой" аэровокзал

в нетранзитном аэропорту никогда не окупится и не приблизится к планке рентабельности", "даже если туризм будет развиваться семимильными шагами". Он отметил, что стоимость терминала "выше, чем в аэропорту Владивостока, который строили к саммиту АТЭС-2012, практически не считая денег (в 2009-2012 годах было вложено 7,5 млрд руб.— "Ъ")".

Гузель Латыпова, Петропавловск-Камчатский; Елизавета Кузнецова

Коммерсантъ Axel Springer покупает долю в Uber

Размеры пакета акций не сообщаются

Немецкая компания Axel Springer, издающая газеты Die Welt и Bild, приобрела долю в Uber Technologies. Сколько именно было инвестировано, не сообщается, но, согласно заявлениям Axel Springer, речь идет о минимальной доле. Это не первая инвестиция концерна в технологические компании: в 2012 году он уже купил долю в сервисе Airbnb.

Немецкий медиаконцерн Axel Springer, владеющий такими изданиями, как Die Welt и Bild, приобрел долю в онлайн-сервисе заказа такси Uber Technologies. В Axel Springer не раскрывают размеров приобретенной доли, но представитель компании заявил, что речь идет о «минимальной» доле и скорее о финансовом участии, чем о стратегических инвестициях. Ранее, в 2012 году, Axel Springer также купил долю в онлайн-сервисе аренды жилья Airbnb, а в общей сложности концерн инвестировал на ранних стадиях в более чем 100 компаний. Также стало известно, что бывший издатель Bild Кай Дикманн стал консультантом в Uber.

В последнее время Uber оказался в центре нескольких скандалов. В конце марта в СМИ всплыла история трехлетней давности: одна из бывших сотрудниц Uber рассказала, как во время поездки в Южную Корею в 2014 году несколько топ-менеджеров компании посетили там караоке-бар с эскорт-услугами. Кроме того, сейчас в самой компании ведется расследование жалоб нескольких сотрудниц на сексуальные домогательства в Uber.

На прошлой неделе Uber отчитался за первый квартал 2017 года: убытки компании составили

\$2,8 млрд. Эксперты уже давно говорят о том, что компания слишком быстро теряет деньги и является одной из самых убыточных в истории: за время своего существования она потеряла более \$4 млрд. Это связывают в первую очередь с агрессивной конкуренцией, которую ведет Uber. Сервис стремится доминировать на всех рынках, где присутствует, и при этом постоянно пополнять список стран, где будет предоставлять свои услуги, что приводит к ценовым войнам с местными конкурентами. Недавно компанию покинул президент Джефф Джонс: он ушел всего через полгода после назначения на эту должность, заявив, что его методы и подходы слишком отличаются от тех, что приняты в компании.

Яна Рождественская

ТЕЛЕКОММУНИКАЦИИ И СВЯЗЬ

ВЕДОМОСТИ

Россияне все больше говорят по мобильным телефонам

Давление интернет-сервисов на голосовой трафик в сотовых сетях пока невелико

В прошлом году российские абоненты сотовой связи говорили по телефонам на 9% больше, чем в 2015 г., – 452 млрд против 415 млрд минут, следует из материалов Минкомсвязи. При этом трафик местной фиксированной телефонной связи сократился примерно на 16,5% до 51 млрд минут, а междугородной и международной – примерно на 10% до 19,5 млрд минут (см. график).

Голосовой трафик растет прежде всего потому, что операторы активно продвигают пакетные предложения, говорит управляющий партнер AC&M-Consulting Михаил Алексеев. В них стоимость внутрисетевого трафика равна или близка к нулю. В результате доходы операторов от телефонии постепенно сокращаются: в 2015–2016 гг. снижение составляло примерно 4,5% в год, отмечает Алексеев.

Голосовая связь по-прежнему остается востребованной услугой и цены на нее в России одни из самых низких в мире, говорит представитель «Т2 РТК холдинга» (работает под брендом Tele2) Ольга Гаушина. За последние 15 лет средняя стоимость услуги снизилась в 10 раз, достигнув порога стоимости минуты в 1 руб., отмечает она.

По данным опроса, проведенного J'son & Partners Consulting в конце 2016 г., активная месячная база (MAU) пользователей мессенджеров и соцсетей на мобильных устройствах в России выросла за год на 20% и превысила 60 млн человек. При этом быстро растет и активность пользователей. По данным одного из операторов, в целом количество совершенных пользователями сессий в мессенджерах в декабре 2016 г. увеличилось в 1,5 раза по сравнению с июлем, а сгенерированный трафик увеличился в 2 раза, говорит

руководитель департамента беспроводных технологий J'son & Partners Виталий Солонин. В перспективе можно ожидать интеграции мессенджеров в экосистему телекомхолдингов с диверсифицированным набором платных услуг по примеру китайского WeChat, который, по сути дела, является цифровой платформой для самых разнообразных сервисов: вызова такси, бронирования отелей и столиков в ресторанах, мобильной коммерции и проч., прогнозирует Солонин.

Алексеев считает, что интернет-телефония пока не оказывает решающего влияния на голосовой трафик в сотовых сетях. На практике даже у самых продвинутых пользователей менее половины исходящего трафика приходится на альтернативные традиционной сотовой связи каналы, утверждает эксперт. Смартфонами располагают чуть больше 50% абонентов и примерно у 30% абонентов установлены приложения, позволяющие звонить через интернет, продолжает он. Таким образом, пока менее трети абонентов могут воспользоваться средствами интернет-телефонии и менее трети их исходящего трафика может мигрировать из сети оператора в альтернативную среду. Получается, что при экстремальном сценарии только 9% голосового трафика могло бы перейти в интернет, подсчитал Алексеев.

Абоненты «Вымпелкома» в IV квартале 2016 г. ежемесячно выговаривали 333 минуты, на 4,5% больше, чем годом ранее, следует из отчетности его материнского холдинга Veon (бывший Vimpelcom Ltd.). Доходы от голоса остаются одним из самых заметных источников выручки операторов – вместе с тем растущее проникновение пакетных тарифных планов действительно оказывает давление на выручку от голоса, отмечает представитель «Вымпелкома» Анна Айбашева.

Пока это более-менее компенсируется ростом доходов от мобильного интернета, утверждает она. Skure и подобные ему сервисы драматического влияния на выручку от голоса пока не оказывают, но операторам приходится постоянно инвестировать в инфраструктуру, чтобы обеспечить должный уровень

качества голоса и передачи данных, добавляет Айбашева.

«Мегафон» не видит рисков, связанных с миграцией общения в мессенджеры и социальные сети, говорит представитель «Мегафона» Юлия Дорохина. Абоненты все чаще предпочитают пакетные тарифы, по которым платят за набор услуг и, в частности, потребляют больше интернет-трафика и других услуг, отмечает она.

А МТС уверенно движется к тому, чтобы предоставлять голосовые услуги связи бесплатно, утверждает ее представитель Дмитрий Солодовников. Сейчас можно бесплатно общаться внутри сети МТС, клиентам МТС-банка адресованы пакеты, в которых услуги связи, в частности голос, бесплатны, перечисляет он. Все это позволяет минимизировать давление сторонних интернет-сервисов, отмечает Солодовников.

Валерий Кодачигов

ВЕДОМОСТИ

Операторы должны будут идентифицировать абонентов до начала предоставления услуг

Это может потребовать от них дополнительных расходов

Операторы связи должны начинать оказывать услуги только после проверки паспортных данных абонентов и занесения их в соответствующую базу. Это предложили чиновники в четверг на заседании временной комиссии Совета Федерации по развитию информационного общества, сообщает «Парламентская газета» и «Российская газета».

Они ссылаются на председателя этой комиссии, сенатора Людмилу Бокову, которая пояснила «Ведомостям» через своего представителя, что новый законопроект может содержать дополнительные меры по

идентификации владельца sim-карты. Например, в нем может появиться условие, что оператор связи имеет право предоставлять услуги только после появления сведений об абоненте в его базе данных. Кроме того, полагает сенатор, оператор должен проверять сведения об абоненте через различные госсистемы – Федеральную налоговую службу, Пенсионный фонд и т. д. Но для этого сотовым компаниям нужно предоставить доступ к таким системам, как сейчас реализовано у банков, отметила она.

Необходимость активизации борьбы против нелегальной торговли sim-картами председатель Совета Федерации Валентина Матвиенко на прошлой неделе объяснила терактом, произошедшим в петербургском метро. По ее словам, для полной победы над торговцами, которые продают sim-карты на рынках и в подземных переходах, в нарушение закона не требуя от покупателей паспортные данные, необходимо запретить операторам сотовой связи передавать sim-карты посредникам для продажи. Речь идет о посредниках, которые продают sim-карты без оформления договора и передачи оператору сведений об абоненте. Матвиенко поручила Боковой не позднее чем через месяц внести в Госдуму соответствующий законопроект, а депутатов Думы попросила в ускоренном режиме принять его.

Заместитель директора департамента регулирования радиочастот и сетей связи Минкомсвязи Михаил Быковский пояснил «Ведомостям», что по закону операторы и так обязаны идентифицировать абонентов, но сейчас не несут ответственности за отсутствие такой идентификации – в полной мере по закону отвечает за это сотовый дилер. По мнению Быковского, операторы должны наравне разделить с продавцами sim-карт эту ответственность. Кроме того, по мнению Быковского, прежде чем активировать sim-карту, оператор обязан проверить наличие в биллинге данных о лице, которое ею пользуется, а при отсутствии таких данных услуги оказываться не должны. Быковский рассказывает, что Минкомсвязи разработало предложение о возможности дистанционной идентификации sim-карты через Единую систему идентификации и аутентификации (используемую для предоставления госуслуг).

Сотрудники двух операторов утверждают, что изменения, которые обсуждались на заседании комиссии, потребуют от операторов перестраивания системы

оформления абонентов и в связи с этим – дополнительных расходов. Но их размер пока оценить трудно, говорят они.

Необходимость подтверждать данные до начала оказания услуг повлечет некоторые технические и организационные сложности, но они вполне решаемы, говорит представитель МТС Дмитрий Солодовников. Придется ли оператору в связи с этим нести дополнительные затраты, Солодовников оценить затруднился.

Основная часть нарушений, связанных с идентификацией абонентов, сейчас действительно приходится на дилеров, а не на операторов, говорит представитель «Вымпелкома» Анна Айбашева. По ее словам, по действующему законодательству дилеры обязаны передавать оператору договоры с достоверными паспортными данными абонентов. К сожалению, попадают недобросовестные посредники, нарушающие закон, отмечает она. Для достоверной проверки данных абонентов было бы правильным обеспечить доступ операторов связи к информационным системам государственных органов, говорит Айбашева.

Важно, какие инструменты будут у операторов для проверки сведений об абоненте, соглашается представитель «Мегафона» Юлия Дорохина. Она также считает, что проверяться эти сведения должны через государственные информационные системы. При этом не должны пострадать абоненты в труднодоступных регионах, когда оперативно проверить данные будет сложно, предупреждает она.

Представитель Tele2 отказался от комментариев.

Елизавета Серьгина

ВЕДОМОСТИ

«Яндекс» открыл медицину в сети

«Яндекс» запускает сервис медицинских онлайн-консультаций. В отличие от аналогичных проектов конкурентов этот сразу платный

«Яндекс» и компания «Новая медицина» запустили сервис медицинских онлайн-консультаций, сообщили стороны. Непосредственно услугу, по словам их представителей, оказывают специалисты «Новой

медицины» – оператора сервиса по вызову врачей на дом DOC+, «Яндекс» отвечает за техническую часть проекта. Сервис доступен в приложении «Яндекс.Здоровье».

Пока проект работает в тестовом режиме и позволяет получить консультацию только терапевта или педиатра, говорит представитель «Яндекса». В будущем можно будет проконсультироваться и у узких специалистов, добавил директор и сооснователь «Новой медицины» Руслан Зайдуллин. Он отказался уточнить, сколько сейчас в проекте задействовано врачей. Всего в штате DOC+ работает около 300 врачей, в том числе отоларингологи и неврологи, лишь заметил Зайдуллин. Запуск полной версии медсервиса онлайн-консультаций будет зависеть от результатов бета-теста, сообщил представитель «Яндекса».

Консультация терапевта или педиатра через сервис «Яндекса» и «Новой медицины» обойдется в 499 руб., сообщили представители компаний. Правда, оплатить услуги можно только банковской картой, выпущенной в России, Белоруссии, Казахстане и на Украине. Это связано с системой биллинга, пояснил представитель «Яндекса».

Размер инвестиций в проект стороны раскрыть отказались, как и ответить на вопрос о распределении между ними дохода.

«Яндекс» не первый, кто предоставляет медицинские консультации через интернет. В начале года заработал проект сети клиник «Доктор рядом»: с момента запуска приложение скачали свыше 10 000 пользователей, из них половина – зарегистрировались в нем, по данным компании. При этом в отличие от нового сервиса «Яндекса» через приложение «Доктор рядом» можно получить консультацию не только у терапевта и педиатра: всего онлайн работает 22 врача из 200 сотрудников клиник сети, рассказала представитель «Доктора рядом». По ее словам, 70% консультаций приходится на терапевтов и педиатров, а самый востребованный из узких специалистов – врач-гинеколог. Запуск подобного сервиса анонсировали и сеть клиник «Медси» вместе с оператором связи МТС. Проект заработает в середине лета, уточнил медицинский директор «Медси» Павел Богомолов. С момента запуска компания планирует разделить помощь на экстренную и плановую: экстренные консультации предоставят кардиологи, терапевты и педиатры, плановые – специалисты разных профилей. Участвовать в проекте будут около 2000 врачей, уточняет Богомолов.

Кроме того, весь I квартал врачи сети «Доктор рядом» консультировали через приложение пациентов бесплатно. В платный режим сервис перешел с 1 апреля – после того как сеть заключила договор об обслуживании корпоративных клиентов «Ренессанс страхования», напоминает представитель сети «Доктор рядом». Теперь онлайн-консультации врачей клиники включены в программу добровольного медицинского страхования от «Ренессанс страхования», для стороннего пользователя один онлайн-прием стоит 500 руб. Врачи «Медси» также на первом этапе будут оказывать телемедицинские услуги бесплатно, сообщил Богомолов. Он не исключил, что в дальнейшем консультации

станут платными, тогда стоимость будет зависеть от «их наполнения» и «уровня квалификации врача».

До принятия законопроекта о телемедицине все действующие сервисы по оказанию медицинских услуг через интернет не могут ставить диагнозы и назначать лечение – только оказывать информационные услуги пациентам.

В апреле 2016 г. Минздрав выпустил первую версию документа для обсуждения. По нему врач мог консультировать пациента о необходимости очного приема, но не мог заниматься лечением. В качестве альтернативы 30 мая 2016 г. председатель комитета Госдумы по информационной политике, информационным технологиям и связи Леонид Левин внес в Госдуму

законопроект о телемедицине от лица инициативной группы разработчиков – Института развития интернета при участии Фонда развития интернет-инициатив и «Яндекса». Этот законопроект расширял полномочия специалистов при условии идентификации врача и пациента: врач мог бы дистанционно оказывать помощь в случаях, установленных подзаконными актами Минздрава. Минздрав уже внес в правительство обновленный законопроект о телемедицине, учитывающий замечания заинтересованных органов власти и экспертов, уточнил представитель Минздрава.

Светлана Ястребова

СТРОИТЕЛЬСТВО И РЫНОК НЕДВИЖИМОСТИ

Коммерсантъ Дальневосточный гектар оказался ограничен

Мониторинг **регионального**
развития

Минвостокразвития рассчитывает расширить объемы доступных для выдачи в рамках программы "дальневосточного гектара" земель. Напомним, программа стартовала 1 июня 2016 года, а с 1 февраля 2017 года участие в ней стало доступным для всех россиян. За весь срок действия программы граждане подали более 80 тыс. заявок на получение бесплатной земли (85% подали сами жители Дальнего Востока), выдано около 12 тыс. участков — наиболее популярны земли в Приморье, Якутии и Хабаровском крае (см. график). Впрочем, как сообщил вчера заместитель главы ведомства Сергей Качаев на круглом столе "Год закону о "дальневосточном гектаре": первые результаты и перспективы", сейчас под ограничения для выдачи участков попадает 75% земли.

Наиболее ярким примером действия подобных ограничений стали Курильские острова — выдача "дальневосточных гектаров" на их территории приостановлена, как сообщалось ранее, до решения вопросов с землями Минобороны. Сергей Качаев вчера также назвал другие причины — отнесение земель к особо охраняемым территориям и их нахождение на территориях месторождений. Значительно сократился объем доступных участков и в связи со вступлением в силу с 1 января запрета на предоставление "дальневосточных гектаров" в границах охотничьих угодий — в Приморском крае и Еврейской автономной области они занимают до 85% земли.

Для разрешения этой проблемы Минвостокразвития разработало поправки, предусматривающие смягчение запрета, в частности, на выдачу участков на территории месторождений, охотничьих угодий, — по словам Сергея Качаева, ведомство ожидает принятия

Госдумой законопроекта в весеннюю сессию.

Кроме того, законопроект предусматривает введение обязанности местных властей при отказе в выдаче запрошенного участка предлагать варианты изменения его границ или выбрать другой участок. Само число отказов за последние полгода снизилось — в октябре оно составляло 30%, а в марте — 17%. В Минвостокразвития стремятся удерживать этот показатель на уровне не выше 10%. Как пояснил вчера замуководителя Росреестра Андрей Приданкин, основная причина отказов — нарушение границ прав третьих лиц: граждане, уже получившие участки, не ставят их на кадастровый учет.

Евгения Крючкова

Коммерсантъ® Под снос пятиэтажек подводят фундамент

**Законопроект о реновации
принят в первом чтении**

Госдума приняла в первом чтении резонансный законопроект о реновации, дающий столичным властям полномочия сносить пятиэтажки и другие дома кварталами, оперативно выселять жильцов через суд и строить взамен высотные здания с отступлением от санитарных и пожарных норм. На программу заланированы дополнительные расходы 100 млрд руб. из бюджета Москвы. Авторы проекта обещали учитывать стоимость ремонта старых квартир при переезде. В Госдуме во время первого чтения то призывали "пожалеть" Москву, то подозревали протестующих против сноса горожан в "срежиссированной кампании".

Законопроект о реновации внесен в Госдуму в марте 2017 года. Документ наделяет городские власти полномочиями по сносу пятиэтажек и "конструктивно аналогичных" домов кварталами и правами свободно менять в зонах реновации

высотность зданий, назначение земель и даже отступать в проектах от пожарных и санитарных требований. Переселенцы могут рассчитывать на "равнозначное благоустроенное" жилье в том же районе или соседнем (кроме обитателей ЦАО, Новой Москвы и Зеленограда — им квартиру дадут в пределах округа). Переселять жильцов при несогласии с предложенными вариантами предлагается через суд по истечении 60 дней со дня отправки уведомления (необходимость его получения не указана). Количество вариантов новых квартир не оговаривается. Власти просят узаконить особую процедуру в судах, разрешив переселенцам судиться лишь о размере новых квартир, но не о законности сноса дома.

Подобных полномочий чиновники не получали и при подготовке к Олимпиаде в Сочи. Так, документ позволяет чиновникам снести дом, пока жилец судится о законности этой процедуры (см. "Ъ" от 20 апреля). Один из авторов проекта депутат Николай Гончар объяснил его появление желанием сократить срок согласований при строительстве жилых домов с трех с половиной лет до двух. Эксперты — в том числе члены президентского совета по кодификации и совершенствованию законодательства — ранее сетовали, что законопроект нарушает ряд норм Конституции РФ. Соколадчик, глава комитета Госдумы по транспорту Евгений Москвичев признал эти замечания "существенными", обещав урегулировать ко второму чтению вопрос с количеством вариантов предоставляемого жилья и определить понятие "реновации" (этого требует правительство РФ). Господин Гончар заверил, что к этому сроку появятся и подзаконные акты: на их отсутствие пеняли коллеги.

У депутатов было много вопросов, например, о возможности ремонта пятиэтажек "по берлинскому образцу" с "черепицей на крыше", об ограниченных судебных правах граждан и о том, "за чей счет банкет". Господин Гончар не смутился: непригодность пятиэтажек к ремонту, оказывается,

выяснил еще "исполком Моссовета в 1988 году", судиться гражданам можно и о сносе дома, но это разбирательство не станет основанием "для непринятия иска" о принудительном выселении. При этом депутат пообещал переселенцам дома из "монолита с полной отделкой" и даже учет расходов на ремонт в старой пятиэтажке (со ссылкой на ст. 32 Жилищного кодекса РФ). В кодексе, в частности, говорится об изъятии жилья для муниципальных нужд и необходимости учитывать убытки, понесенные "в связи с изменением места проживания". "Мы эту норму не отменяем", — заверил докладчик.

На слушаниях повторили уже звучавшую информацию о стоимости программы реновации в 3,5 трлн руб. и готовности мэрии выделить "на старт" 300 млрд руб. В Мосгордуму вчера был внесен проект поправок к городскому бюджету с предложением выделить 100 млрд руб. на программу в 2017 году. Депутату Госдумы Олегу Нилову не хватило этих данных, чтобы понять окончательные сроки программы и оценить предполагаемые объемы частных инвестиций, но он получил ответ, что финансовое обоснование появится лишь после опроса жителей пятиэтажек о желании снести свои здания.

В Госдуме упоминались и слушания о реновации, прошедшие накануне с актиожем в городских управах. Так, депутат Андрей Чернышев интересовался, стоят ли за протестами москвичей в управах "жители или иные форматы". Николай Гончар не растерялся и связал протесты с "гирляндой посредников" при согласованиях строительных проектов, которые "хотят сохранить деньги". Тему развил депутат Михаил Дегтярев, сказавший, что вся "протестная кампания срежиссирована", да еще и оплачена "грантами из-за рубежа".

Главу комитета Госдумы по ЖКХ Галину Хованскую возмутило, что законопроект предписывает немедленно исполнять решение суда "о понуждении к заключению договора о переходе права собственности" и выселении. "Таких вещей нет ни в одном законе", — заявила она. Депутат Валерий Рашкин счел целью проекта "упрощение работ застройщиков, а не улучшение жилищных условий граждан". "Вам Москву не жалко?" — поинтересовался у докладчиков парламентарий Сергей Иванов, пояснив, что после реализации программы внутри МКАД появится 3-4 млн новых жителей. Тем не менее законопроект был принят в первом чтении подавляющим

большинством: 397 депутатов "за" при четверых "против". Второе чтение документа запланировано на май.

Напомним, власти Москвы ранее сообщали о предстоящем сносе 7934 домов площадью 25,1 млн кв. м, в которых проживают 1,6 млн человек. Списки домов под снос формируются в ходе телефонного опроса 600 тыс. квартир: его должны завершить к 1 мая, а с 15 мая устроить "поквартирное" голосование в проекте "Активный гражданин" и в МФЦ.

Александр Воронов

Коммерсантъ® КДВ подсластили землей

Группа купила более 60 тыс. га

Один из крупнейших производителей кондитерских изделий в стране "КДВ Групп" приобрела более 60 тыс. га в Орловской области. Сделка, стоимость которой оценивается до 1,6 млрд руб., позволит компании лучше контролировать качество сырья и полностью покроет потребность КДВ в муке. Общий земельный банк группы на данный момент почти достиг 80 тыс. га.

Как следует из данных ЕГРЮЛ, головная структура "КДВ Групп" "Кондитерус Ком" стала владельцем ООО "Орловский лидер", ООО "Орелагроинвест" и ООО "МТС-Фрегат". Ранее эти компании входили в группу "Белый фрегат" Анатолия Буторина. "Орловский лидер" и "Орелагроинвест" обрабатывают почти 40 тыс. га земли и включают фермы примерно на 1 тыс. голов дойного стада в Орловской области, рассказали "Ъ" местный чиновник и собеседник в одной из компаний. После смены собственника хозяйства будут сосредоточены на выращивании сахарной свеклы и пшеницы твердых сортов для кондитерского производства, говорит собеседник "Ъ". По его словам, КДВ также договорилась о покупке у "Белого фрегата" хозяйства "Орловские черноземы" и "Кромские черноземы", общий земельный банк которых превышает 20 тыс. га. Соведелец КДВ Денис Штенгелов вчера отказался от комментариев.

Томская "КДВ Групп" — один из крупнейших российских производителей снеков и кондитерских изделий. Объединяет более десяти фабрик, на которых

выпускает свыше 300 видов продукции под брендами "3 корочки", "Кириешки", "Бабины семечки", "Яшкино", "Бонди" и пр. Мощность производства, по собственным данным, превышает 400 тыс. тонн продукции в год. Объем производства кондитерских изделий — более 120 тыс. тонн в год. Выручка в 2015 году, по оценкам Forbes, составляет 80,9 млрд руб.

Аналитический центр "Совэкон" оценивает среднюю стоимость сельскохозяйственных земель в Орловской области в 28 тыс. руб. за 1 га. Таким образом, за 100 тыс. га КДВ могла заплатить почти 2,8 млрд руб. Регион — средний по урожайности в стране, сбор зерновых здесь составляет около 3,5 тонн с 1 га, говорит директор "Совэкона" Андрей Сизов. В марте 2017 года КДВ также приобрела 18 тыс. га в Алтайском крае, сообщила тогда "Ъ". Таким образом, общий земельный банк группы сейчас может достигать почти 80 тыс. га. По мнению исполнительного директора Центра исследований кондитерского рынка (ЦИКР) Елизаветы Никитиной, собственная пашня позволит КДВ лучше контролировать качество сырья, выращивать приоритетные для производства культуры и будет служить страховкой от ценовых колебаний на рынке. Именуемый земельный банк должен полностью покрыть потребности КДВ в муке для кондитерского производства, полагает госпожа Никитина. По ее подсчетам, на муку в производстве кондитерских изделий приходится 7-12% всех расходов, но, учитывая достаточно высокую стоимость производства, переработки и хранения сырья, КДВ вряд ли сможет серьезно сократить издержки. По всей видимости, следующий шаг для КДВ — собственная розница, отмечает собеседник "Ъ" в отрасли.

Среди конкурентов КДВ относительно крупный агропромышленный кластер есть только у холдинга "Объединенные кондитеры" (входит в группу "Гута" Юрия Гущина, включает 19 фабрик, в том числе "Красный Октябрь", "Кондитерский концерн Бабаевский" и "Рот Фронт"). Кластер, по собственным данным, управляет 40 тыс. га земли в Курской и Смоленской областях. Ежегодный объем производства — более 400 тыс. тонн сахарной свеклы и свыше 100 тыс. тонн зерновых.

С февраля 2016 года по март 2017 года продажи кондитерских изделий в России сократились на 1,5% в натуральном и выросли на 5% в денежном выражении, подсчитала директор по работе с

глобальными компаниями Nielsen Марина Лапенкова. ЦИКР оценивает объем продаж кондитерских изделий в 2016 году в 3,55 млн тонн, или 979 млрд руб.

"КДВ Групп" в последнее время стала одним из самых активных игроков на российском кондитерском рынке. В ноябре 2016 года группа договорилась о покупке комбината "Озерский сувенир" в Подмосковье. В марте 2017 года стало известно о приобретении группой кондитерской фабрики "Грань". Тогда эксперты оценивали стоимость сделок примерно в 2,5 млрд руб.

Анатолий Костырев