



Ежедневный мониторинг СМИ

12 МАРТА 2019

ПУБЛИКАЦИИ

ИНТЕРФАКС; 2019.03.11; ПРАВКОМИССИЯ РФ ПО БЮДЖЕТНЫМ ПРОЕКТИРОВКАМ РЕОРГАНИЗОВАНА, ТЕПЕРЬ ЕЕ ВОЗГЛАВЛЯЕТ СИЛУАНОВ

Реорганизация правительственной комиссии по бюджетным проектировкам на очередной финансовый год и плановый период, о необходимости которой премьер-министр РФ Дмитрий Медведев говорил еще в сентябре, проведена, ее состав сокращен вдвое, а председателем вместо главы правительства стал первый вице-премьер РФ – министр финансов РФ Антон Силуанов.

Соответствующее распоряжение правительства от 7 марта опубликовано на официальном интернет-портале правовой информации.

Комиссии была образована в 2007 году (до этого действовала аналогичная комиссия по бюджетным проектировкам на среднесрочную перспективу) и все время ее возглавлял действующий премьер-министр.

В сентябре 2018 года Д.Медведев заявил, что в существующем виде деятельность комиссии непродуктивна. «Потому что когда собирается такое количество людей, очень трудно обсуждать отраслевые вопросы. Мы с вами их обсуждали во время встреч на отраслевых совещаниях. И там как раз все возможные разногласия собственно и разрешаются», – пояснил премьер, отметив, что в текущем виде правкомиссия носит «ритуальный характер» и подлежит реорганизации.

Теперь состав комиссии сокращен вдвое – до 12 членов.

Помимо главы правительства, комиссию покинули вице-премьеры **Максим Акимов**, **Юрий Борисов**, **Татьяна Голикова**, **Виталий Мутко**, вице-премьер – полномочный представитель президента в ДФО **Юрий Трутнев**, помощник президента **Андрей Белоусов**, министр просвещения **Ольга Васильева**, министр культуры **Владимир Мединский**, председатель ЦБ **Эльвира Набиуллина**, министр энергетики **Александр Новак**, министр цифрового развития и связи **Константин Носков**, министр сельского хозяйства **Дмитрий Патрушев**, министр по делам Северного Кавказа **Сергей Чеботарев**, руководитель аппарата правительства **Константин Чуйченко**, министр обороны **Сергей Шойгу**, министр строительства и ЖКХ **Владимир Якушев**.

Новыми членами комиссии стали председатель Счетной палаты **Алексей Кудрин**, глава бюджетного комитета Госдумы **Андрей Макаров**, заместители министра финансов **Татьяна Нестеренко** и **Леонид Горнин**, начальник экспертного управления президента РФ **Владимир Симоненко**, первый зампред ЦБ РФ **Ксения Юдаева**.

Из прошлого состава в комиссии остались помимо **А.Силуанова** зампред Совета Федерации **Евгений Бушмин**, министр экономического развития **Максим Орешкин**, замруководителя аппарата правительства **Валерий Сидоренко**, министр здравоохранения **Вероника Скворцова**, министр труда **Максим Топилин**.

ИА СЕВЕРПРЕСС; 2019.03.11; ДМИТРИЙ АРТЮХОВ РАССКАЗАЛ ГЛАВЕ МИНТРАНСА РОССИИ О РЕАЛИЗАЦИИ ИНФРАСТРУКТУРНЫХ ПРОЕКТОВ

Сегодня, 11 марта, губернатор Ямало-Ненецкого автономного округа **Дмитрий Артюхов** обсудил с министром транспорта России **Евгением Дитрихом** ямальские

инфраструктурные проекты. Глава региона отметил, что они охватывают все основные виды транспорта: железнодорожный, воздушный, автомобильный и водный.

«Все проекты важные, значимые и находятся в активной стадии развития. Северный широтный ход – самый долгожданный проект. С нашей стороны необходимое софинансирование предусмотрено. Мы осуществляем помощь концессионеру, связанную с землёй. Уже есть понимание, где будет находиться вахтовый городок и инфраструктура для самого сложного объекта – мостового перехода через Обь. Ждём следующий ход от концессионера. Надеемся, что он активнее включится в работу, и мы начнём новую фазу реализации проекта. У нас всё для этого есть», – сообщил Дмитрий Артюхов.

На встрече обсудили также проект «Северный широтный ход-2», строительство которого позволит сделать Сабетту самым восточным портом Северного морского пути с подведённой железной дорогой. Проект стратегически важен не только для округа, но и для страны. Он будет способствовать решению задачи по увеличению грузопотока по Северному морскому пути, поставленной президентом.

«По этому проекту у нас сейчас идёт процесс обсуждения и сверки. Мы как раз по грузовой базе должны со всеми заинтересованными сторонами прийти к пониманию единых цифр. В дальнейшем, исходя из этих единых цифр, будем проект рассматривать», – отметил Евгений Дитрих.

Дмитрий Артюхов рассказал министру о ходе реализации других проектов. На реке Пур началось активное строительство капитального моста. Работы завершатся в 2021 году. Мост свяжет восточные районы Ямала с основной сетью региональных дорог и позволит обеспечить бесперебойный проезд через реку. Это необходимо как для жителей, так и для решения задачи по дальнейшему освоению Арктики. Сейчас движение через Пур организовано по платному наплавному мосту и прерывается дважды в год, в период межсезонья, на несколько недель.

Мост строится на условиях государственно-частного партнёрства. Проезд по нему для легковых автомобилей и транспорта экстренных служб гарантированно будет бесплатным. В случае принятия поправок в законодательство плата за проезд будет взиматься только с грузового транспорта. Как сообщает пресс-служба главы региона, это позволит построить мост без бюджетных вложений.

Ещё один проект, о котором говорили на встрече, – реконструкция аэропорта в Новом Уренгое. Работы начнутся уже в этом году. Это первая в России концессия по модернизации аэропортовой инфраструктуры. Проект предполагает реконструкцию пассажирского терминала, оборудование его тремя телетрапами, организацию вместительных парковок. План развития аэропорта предусматривает возможность в будущем увеличить площадь терминала и создать сектор для обслуживания международных рейсов.

<https://sever-press.ru/2019/03/11/dmitrij-artjuhov-rasskazal-glave-mintransa-rossii-o-realizacii-infrastrukturnyh-proektov/>

ТВ:

http://yamal-region.tv/news/35693/?utm_source=yxnews&utm_medium=desktop

<https://vesti->

yamal.ru/ru/vjesti_jamal/gubernator_yamala_obsudil_s_ministrom_transporta_rossii_yamalskie_infrastrukturnyie_proektyi176305?utm_source=yxnews&utm_medium=desktop

ИНТЕРФАКС; 2019.03.11; СОЧИНСКУЮ ТРАССУ СТОИМОСТЬЮ 1 ТРЛН РУБЛЕЙ МОГУТ ПОСТРОИТЬ НА БЮДЖЕТНЫЕ СРЕДСТВА

Проект строительства скоростной автотрассы вдоль Черноморского побережья к лету может получить доступ к бюджетному финансированию, пишет в понедельник газета «Ведомости».

Как отмечается, контракт на строительство самой дорогой дороги в России стоимостью 1 трлн рублей может получить компания «Мостотрест» Аркадия Ротенберга.

Новую концепцию трассы Джубга-Сочи **Росавтодор** уже представил в **Минтранс**, в настоящее время готовится обоснование для включения участков дороги в план развития магистральной инфраструктуры, на основании которого будут распределяться бюджетные инвестиции. Проект активно обсуждается со строителями.

По данным газеты, строительство трассы может начаться уже в 2019 году с четырехполосной дороги длиной 14,5 км, состоящей из мостов и тоннелей.

Издание отмечает, что **Росавтодор** нашел способ снизить смету более чем в 1,5 раза – до 1 трлн рублей, сократив протяженность трассы до 80,5 км. В частности, предлагается строить дорогу до Сочи не от Джубги, а от Туапсе, однако это увеличит сроки возведения трассы. Так, строительство планируется закончить в 2037 году вместо планировавшихся ранее 2024-2025 годов.

«Мостотрест» специализируется на строительстве и реконструкции автодорожных, железнодорожных и городских мостов, дорог, а также других инженерных сооружений, оказании сервисных услуг по эксплуатации, содержанию и ремонту автомобильных дорог и мостов, инвестировании в инфраструктурные проекты.

В настоящее время трасса М27, включая участок дороги А-147 Джубга-Сочи, является единственной автомагистралью, проложенной вдоль побережья Черного моря. Ежегодно в летний период из-за наплыва туристов магистраль перестает справляться с потоком транспорта, в результате чего образуются автомобильные пробки длиной в несколько десятков километров. Как сообщалось, по итогам 2018 года Сочи посетили около 6 млн туристов.

В начале августа прошлого года «Ведомости» писали, что рассматривается проект создания скоростной трассы Джубга-Сочи ориентировочной стоимостью 1,2 трлн рублей. Предполагалось, что магистраль длиной 119,5 км и расчетной скоростью 120 км/ч будет иметь по две полосы движения в каждом направлении. В случае реализации проекта, он бы стал самым дорогим в истории дорожного строительства России.

В **Минтрансе** тогда заявляли, что реализация проекта в настоящее время является нецелесообразной, поскольку построить дорогу очень сложно технически. Позднее там отметили, что ведомство анализирует варианты строительства трассы, и при условии подходящих финансовых и технических параметров проект может быть включен в комплексный план развития магистральной инфраструктуры.

На ту же тему:

<https://ria.ru/20190312/1551699436.html>

<https://tass.ru/ekonomika/6204810>

<https://www.kommersant.ru/doc/3907622>

<https://www.rbc.ru/rbcfreenews/5c85f0c89a79472b99caa178>

<https://lenta.ru/news/2019/03/11/doroga/>

ИНТЕРФАКС; 2019.03.11; РОСАВИАЦИЯ ИЩЕТ ПОДРЯДЧИКА ДЛЯ ЗАВЕРШЕНИЯ СТРОИТЕЛЬСТВА ИНФРАСТРУКТУРЫ НОВОГО АЭРОПОРТА САРАТОВА

ФГУП «Администрация гражданских аэропортов (аэродромов)» (АГАА, подконтрольно **Росавиации**) объявило конкурс с ограниченным участием на завершение строительства инфраструктуры нового аэропортового комплекса Саратова («Гагарин»), следует из материалов на сайте госзакупок.

Согласно документации, начальная (максимальная) цена контракта установлена в размере 1,236 млрд рублей (с НДС). Финансирование работ осуществляется за счет федерального бюджета. Срок исполнения работ – до 30 сентября 2019 года.

В рамках контракта наибольший объем затрат предусмотрен на строительство командно-диспетчерского пункта (КДП, 304 млн рублей), административного здания КДП (172 млн рублей), очистных сооружений (243 млн рублей), аварийно-спасательной станции (87 млн рублей). Также планируются работы по устройству искусственного покрытия взлетно-посадочной полосы (66 млн рублей), водосточно-дренажной сети, системы светосигнального оборудования, системы технического обслуживания судов, строительство объектов метеорологического обеспечения полетов, гидротехнических сооружений, контрольно-пропускного пункта, наружных сетей связи, учебно-тренировочного полигона.

Заявки на участие в конкурсе принимаются до 1 апреля, их рассмотрение запланировано на 5 апреля.

Как сообщалось, строительство нового аэропорта «Гагарин» в районе села Сабуровка Саратовского района ведется с 2012 года, открыть его планируется 1 сентября 2019 года. Инвестор терминальной части проекта – «Аэропорты регионов» (входят в «Ренову» Виктора Вексельберга). Аэродромную инфраструктуру, в том числе ВПП, финансирует заказчик строительства – подведомственное **Росавиации** ФГУП «Администрация гражданских аэропортов (аэродромов)».

В 2012 году ФГУП выбрало подрядчиком «Волгомост» (МОЕХ: VLGM), стоимость договора с ним составила 3,8 млрд рублей. За эти деньги компания должна была построить ВПП, рулежные дорожки, светосигнальное оборудование и другие аэродромные объекты. Завершить работы требовалось к началу 2015 года, но «Волгомост» неоднократно срывал сроки. ФГУП в одностороннем порядке расторгло договор с компанией, выбрав нового подрядчика – «Мостоотряд-99».

В июне 2018 года глава **Росавиации** Александр **Нерадько**, посетив место строительства «Гагарина», заявил, что на участке основания ВПП протяженностью около 600 метров образовалась трещина, и этот участок подлежит разборке. Впоследствии А.**Нерадько** заявлял, что ремонт участка ВПП завершится до середины ноября 2018 года.

Действующий аэропорт «Саратов-Центральный» был открыт в 1931 году, находится в черте города, принадлежит АО «Саратовские авиалинии». ВПП длиной 2,2 км позволяет обслуживать только самолеты типа Як-42 и Ан-24.

ИНТЕРФАКС; 2019.03.11; ПРАВИТЕЛЬСТВО РФ УТВЕРДИЛО «ДОРОЖНУЮ КАРТУ» РАЗВИТИЯ НЕФТЕГАЗОХИМИЧЕСКОГО КОМПЛЕКСА ДО 2025Г

Премьер-министр РФ Дмитрий Медведев утвердил «дорожную карту» по развитию нефтегазохимического комплекса до 2025 года. Соответствующий документ опубликован на сайте правительства.

«Дорожная карта» включает в себя, в частности, разработку налоговых и неналоговых мер господдержки отрасли, предусматривает развитие железнодорожной и перевалочной инфраструктуры, актуализацию отраслевых документов, развитие биржевой торговли.

Курирующий вице-премьер РФ Дмитрий Козак ранее отмечал, что незадействованный потенциал отрасли нефтегазохимии в РФ оценивается в 5-7 млн тонн в год СУГ, уходящих на экспорт, и этана, который сжигается вместе с газом. «Это 10 млн тонн дополнительной нефтехимической продукции с высокой добавленной стоимостью (+40-200% к цене входящего сырья), более 7 млрд долларов дополнительного несырьевого экспорта в год и более 10 тысяч высокотехнологичных рабочих мест», - говорил он.

Согласно целевым показателям, утвержденным в документе, объем выработки крупнотоннажных полимеров уже в 2019 году должен составить 5,3 млн тонн, а к 2025 году вырасти до 11,1 млн тонн, их объем экспорта должен в 2020 году составить 600 тыс. тонн, а к 2025 году вырасти до 4,4 млн тонн. Доля переработки СУГ внутри страны к 2025 году должна увеличиться до 8,2% с нынешних 4,6%, переработки нефти – с 5,6% до 7,2%.

ТРАНСПОРТ

К марту 2019 года **Минтранс**, Минэнерго и Минстрой должны подготовить предложения по развитию инфраструктуры Дальневосточной, Восточно-Сибирской и Северо-Кавказской железных дорог для того, чтобы обеспечить перевозки «растущие объемы нефтегазохимической продукции» в направлении портов Усть-Луга, Тамань, Темрюк, Находка, Ванино, Туапсе и другие.

В этот же срок министерства должны подготовить предложения по созданию перевалочной инфраструктуры для нефтехимической продукции. Таким образом государство намерено отказаться от услуг зарубежных терминалов и «нивелировать страновые риски».

ТАСС; 2019.3.11; ОП РФ ОТКРЫЛА ПРИЕМ ЗАЯВОК НА ВСТУПЛЕНИЕ В ОБЩЕСТВЕННЫЕ СОВЕТЫ ШЕСТИ ВЕДОМСТВ

Общественная палата (ОП) РФ начала прием заявок на вступление в общественные советы при Минпросвещения, Минэкономразвития, Минвостокразвития, Росстандарте, Росимуществе и Россаккредитации. Об этом в понедельник сообщила пресс-служба ОП.

Регистрация заявок осуществляется на портале общественных советов.

«С 11 марта по 29 марта 2019 года Общественная палата РФ принимает заявления от граждан, представленных некоммерческими организациями, для участия в конкурсном отборе в составы общественных советов при Министерстве просвещения РФ, Министерстве экономического развития РФ, Министерстве РФ по развитию Дальнего Востока и Арктики, Федеральном агентстве по техническому регулированию и метрологии, Федеральном агентстве по управлению государственным имуществом, Федеральной службе по аккредитации», – говорится в сообщении.

В пресс-службе ОП подчеркнули, что до 29 марта также будет проведен донabor в общественные советы при Федеральном агентстве водных ресурсов (Росводресурсы), **Федеральной службе по надзору в сфере транспорта (Ространснадзор)**, Федеральной службе по гидрометеорологии и мониторингу окружающей среды (Росгидромет), **Федеральном агентстве железнодорожного транспорта (Росжелдор)**, **Федеральном агентстве морского и речного транспорта (Росморречфлот)** и **Министерстве транспорта РФ**.

Согласно законодательству, ОП принимает участие в формировании общественных советов при федеральных органах исполнительной власти. Общественные советы формируются на конкурсной основе. Общественный совет призван обеспечить учет потребностей, интересов, защиту прав и свобод граждан РФ и прав общественных объединений при осуществлении государственной политики, относящейся к сфере деятельности органа исполнительной власти.

<https://tass.ru/obschestvo/6205263>

ТАСС; 2019.03.11; ЛИНИЯ МЕТРО ВО ВНУКОВО ПРОЙДЕТ ВДОЛЬ ТРАССЫ «АЭРОЭКСПРЕССА»

Власти столицы определились с тем, как именно пройдет ветка метро в аэропорт «Внуково», сообщил мэр Москвы Сергей Собянин.

«Принято решение о строительстве метрополитена в поселок Внуково, в аэропорт. Выбрали самую щадящую схему прокладки», – сказал Собянин, посещая культурный центр «Внуково» в одноименном поселении в понедельник.

Мэр пояснил, что вариантов прокладки метрополитена в аэропорт было много, в том числе и с заходом непосредственно в поселок.

«Это означало реконструкцию улично-дорожной сети и парка. Это задевало и особо охраняемую природную территорию», – пояснил он. Собянин сообщил, что в итоге линия метро пройдет вдоль трассы «Аэроэкспресса» без захода в поселок, сразу в аэропорт.

«Для жителей это будет безболезненное строительство. Я думаю, года за три-четыре мы основную стройку закончим», – добавил мэр.

<https://tass.ru/moskva/6205444>

На ту же тему:

<https://rg.ru/2019/03/11/reg-cfo/vetka-metro-protianetsia-do-aeroporta-vnukovo.html>

ИЗВЕСТИЯ; АНГЕЛИНА ГАЛАНИНА СЕРГЕЙ ИЗОТОВ ИРИНА ЦЫРУЛЕВА; 2019.03.11; КАРТА ЖАЛОБ: О ПЛОХИХ ДОРОГАХ МОЖНО БУДЕТ РАССКАЗАТЬ МИНТРАНСУ; ВСЯ ИНФОРМАЦИЯ ИЗ МОБИЛЬНОГО ПРИЛОЖЕНИЯ БУДЕТ НАПРЯМУЮ ПОПАДАТЬ НА СТОЛ ЧИНОВНИКАМ

Жалобы россиян на дорожные проблемы – ямы, стертую разметку и неработающие светофоры – будут автоматически попадать на стол чиновникам **Министерства транспорта**. В первом полугодии 2019 года мобильное приложение «Общероссийского народного фронта» (ОНФ) «Карты убитых дорог» будет интегрировано с информационной системой **Минтранса**. Об этом «Известиям» рассказал координатор проекта «Дорожная инспекция ОНФ/Карта убитых дорог», депутат Госдумы Александр Васильев. Информацию подтвердили в пресс-службе общественного движения и в **Минтрансе**.

Придется услышать

Мобильное приложение, с помощью которого россияне сообщали о плохих дорогах, ОНФ запустил в августе 2018 года. Для властей ресурс стал «удобным инструментом, чтобы слышать просьбы людей и учесть их позицию в планировании ремонтных работ», отметил Александр Васильев. Однако, по его словам, не все чиновники желают пользоваться этим приложением. Для более оперативного обмена информацией решено было интегрировать приложение с информационной системой контроля за расходованием средств дорожных фондов, разработанной **Минтрансом**.

- Через несколько месяцев произойдет интеграция, после чего заявки, которые направляются на «Карту убитых дорог», будут моментально перенаправляться на портал «Добродел» и автоматически попадать на стол чиновникам, – уточнил Александр Васильев.

Технически для составления программы ремонтов достаточно лишь провести углубленную диагностику, и формально здесь учет мнения населения не нужен, пояснил «Известиям» директор Института экономики транспорта и транспортной политики ВШЭ Михаил Блинкин.

- Однако вовлечение потребителей в решение дорожных проблем и в России, и во всем мире считается полезным делом, даже если это дополняющая или эмоциональная информация. Это нормальный диалог дорожников с потребителями, – подчеркнул эксперт.

В **Министерстве транспорта** «Известиям» подтвердили, что работа по интеграции мобильного приложения ведется.

- В **Минтрансе** в курсе данной идеи, взаимодействие идет по линии РосдорНИИ, – пояснили в ведомстве.

Ямы, разметки и люки

В ОНФ «Известиям» рассказали, что за время работы сервиса «Карты убитых дорог» выявлено более 2 тыс. проблем, большинство из которых касаются ям (1300). Также граждане России жаловались на то, что отдельные участки дороги находятся в ненормативном состоянии (561), а технологии дорожного ремонта нарушены (65).

Недовольство людей вызывали также неправильные размещения люков (53), дорожных знаков (31), разметки (19) и светофоров (13).

Так, например, в Воронеже на тротуаре проспекта Революции напротив пешеходного перехода установили знак «конец действия пешеходной зоны». И водители теперь проезжают к Воронежскому государственному университету, делая поворот прямо на «зебре», что представляет опасность для пешеходов, рассказали «Известиям» в «Общероссийском народном фронте».

- Эксперты ОНФ в регионах рассматривают каждую проблему, добавленную через приложение. И по каждой направляют обращения в администрации. После того как дефект устранен, например заделана яма, эксперты изменяют его статус в приложении. То есть пользователи могут контролировать, как решается волнующий их вопрос, – пояснил Александр Васильев.

Он также отметил, что с помощью общественников проблему удалось решить в 341 случае и на 55 участках сделан ямочный ремонт.

До 2024 года строительство и реконструкция трасс в России будут вестись в рамках нацпроекта «Безопасные и качественные автодороги». За шесть лет регионы потратят на него 4 трлн 139,1 млрд рублей, федеральный бюджет направит 440,9 млрд рублей. Нацпроект охватит 104 города в 83 субъектах РФ. По сравнению с 2017 годом должна вырасти доля автодорог регионального значения в нормативном состоянии с 43,1 до 50,9%, вдвое увеличена (до 85%) доля протяженности дорог городских агломераций в нормативном состоянии, ликвидирована половина мест концентрации ДТП, а также на 10% снижена доля федеральных и региональных трасс, работающих в режиме перегрузки.

<https://iz.ru/854956/angelina-galanina-sergei-izotov-irina-tyruleva/karta-zhalob-o-plokhikh-dorogakh-mozhno-budet-rasskazat-mintransu>

На ту же тему:

<https://iz.ru/855203/video/rossiiane-poluchili-vozmozhnost-zhalovatsia-na-plokhie-dorogi-v-mintrans>

На ту же тему:

<https://tass.ru/obschestvo/6207739>

<https://onf.ru/2019/03/11/onf-zapustil-opros-v-mobilnom-prilozhenii-ob-effektivnosti-raboty-sluzhb-zanyatosti/>

<https://360tv.ru/news/obschestvo/rossijane-smogut-rasskazivat-mintransu-o-plokhikh-dorogakh-cherez-prilozhenie-na-smartfone/>

<https://www.mk.ru/social/2019/03/12/dlya-rossiyan-razrabotali-prilozhenie-napryamuyu-soobshhayushhee-mintransu-o-plokhikh-dorogakh.html>

ИЗВЕСТИЯ; 2019.03.11; РОССИЯНЕ СТАЛИ ЧАЩЕ ЖАЛОВАТЬСЯ НА СОСТОЯНИЕ ДОРОГ

Граждане России за последний год стали чаще обращаться в Госавтоинспекцию с жалобами на состояние автомобильных дорог. Об этом 11 марта передает ТАСС со ссылкой на заявление заместителя начальника ГИБДД МВД России Олега Понарьина, сделанное в эфире радиостанции «Милицейская волна».

«По количеству жалоб, которые приходят в наше подразделение, мы видим трехкратное увеличение. То есть заинтересованность людей в участии в процессе контроля очевидна. Мы как пользователи автодорог понимаем, что все хотят ездить по безопасным, не разбитым трассам», – сказал Олег Понарьин.

В середине прошлого года **Министерство транспорта** России рекомендовало властям субъектов довести до нормативного состояния 50,9% региональных дорог к концу 2024 года. Сейчас этот показатель в среднем по стране не превышает 44%.

Также, в соответствии с национальным проектом «Безопасные и качественные автомобильные дороги», разработанным **Минтрансом**, в 2019 году смертность на

автомобильных дорогах должна снизиться до 11,7 случаев на 100 тыс. населения, или на 10% относительного нынешнего уровня. В 2020-м, по плану ведомства, показатель снизится до 10,9, в 2021-м – до 9,8, в 2022-м – до 8,4, в 2023-м – до 6,4, в 2024 – до 4.

Планируется, что для достижения этой цели на российских дорогах установят новые видеорекамеры, отбойники и создадут прочую инфраструктуру для обеспечения безопасности движения.

24 декабря стало известно, что аварийность на российских дорогах снизилась почти на 5% за 2018 год.

<https://iz.ru/854914/2019-03-11/rossiiane-stali-chashche-zhalovatsia-na-sostoianie-dorog>

На ту же тему:

<https://tass.ru/obschestvo/6205260>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ТАТЬЯНА ШАДРИНА; 2019.03.11; МИНТРАНС ВХОДИТ В РАСПИСАНИЕ; ПЕРЕВОЗЧИКОВ ЗАСТАВЯТ СТЫКОВАТЬ СВОИ МАРШРУТЫ

Расписание общественного транспорта станет более разумным. Обязанности регионов по его формированию намерен уточнить **минтранс**, для этого он разработал поправки в закон об организации регулярных перевозок.

Сейчас порядок установления расписания по нерегулируемым тарифам в городах, на межмуниципальных и смежных межрегиональных маршрутах не определен, иногда это приводит к долгому ожиданию автобуса на остановке. Важно состыковать расписания в рамках смежных перевозок в Москве, Московской области, Санкт-Петербурге и Ленинградской области, в Крыму и Севастополе – то есть там, где очень развита маятниковая миграция жителей на работу и обратно. Маршрут должен открываться по согласованию с двумя субъектами РФ, а за организацию маршрута должен отвечать тот субъект, где находится начальный пункт перевозки.

Законодательство пока не определяет сроки формирования расписаний. В итоге перевозчик, не зная расписания партнеров, до конца не понимает, сколько ему потребуется автобусов на том или ином маршруте. Возможны срывы в расписании при аннулировании региональными властями у той или иной компании права выполнять рейсы. При этом у региона сейчас есть возможность изменить расписание буквально за сутки, за такой короткий срок перевозчик не сможет перестроиться, например, найти несколько дополнительных автобусов.

В законе планируется определить, за какое время орган власти должен предупреждать перевозчика о том, что меняет параметры маршрута, насколько заблаговременно перевозчик должен подать заявку об изменении маршрута или прекращении перевозок по нему.

<https://rg.ru/2019/03/11/v-regionah-soglasuiut-grafik-marshrutov-obshchestvennogo-transporta.html>

КОММЕРСАНТЪ; ИВАН БУРАНОВ, АННА ВАСИЛЬЕВА; 2019.03.12; ТРАССУ ДОВЕЛИ ДО ПРЕМЬЕРА; ДМИТРИЯ МЕДВЕДЕВА ПРИВЛЕКЛИ К СТРОИТЕЛЬСТВУ ДУБЛЕРА ЩЕЛКОВСКОГО ШОССЕ

Губернатор Подмосковья Андрей Воробьев попросил премьера Дмитрия Медведева ускорить строительство дублера Щелковского шоссе. Для этого необходимо изъять 120 га из состава федерального нацпарка «Лосиный остров», но **Росавтодор** не смог договориться об этом с Минприроды. Господин Медведев пообещал дать соответствующее поручение, но это не означает, что все разногласия будут немедленно сняты, отмечают эксперты. Тем более что в Минприроды продолжают настаивать на сохранении нацпарка.

Строительство дублера Щелковского шоссе стало центральной темой встречи Дмитрия Медведева и Андрея Воробьева. Напомним, трассу называют одной из самых перегруженных магистралей Московской области. Транспортный поток, 70 тыс. автомобилей ежедневно, в 3 раза превышает расчетный. Варианты решения проблемы **Росавтодор** пытается найти с 2012 года: рассматривались варианты расширения дороги или строительства 19-километрового дублера. Решено остановиться на последнем варианте, поскольку потребуется снести значительно меньше построек, чем в случае с расширением (30 против 400, по предварительным оценкам). При этом понадобится вырубка 120 га леса на территории, которая входит в состав национального парка «Лосиный остров». Вырубка леса на территории ООПТ запрещена, поэтому **Росавтодор** просил Минприроды изменить границы парка. Подмосковные власти, заинтересованные в ликвидации заторов, пообещали передать в состав «Лосиного острова» 2 тыс. га лесов в качестве компенсации. Подвижки в переговорах, по данным «Ъ», начались после смены руководства ФКУ «Центравтомагистраль» (структура **Росавтодора**, курирующая федеральные дороги Подмосковья) осенью 2018 года. Минприроды подготовило проект постановления правительства РФ об изменении границ нацпарка, который прошел общественное обсуждение и антикоррупционную экспертизу в конце февраля. «Я хотел бы вас попросить ускорить выпуск постановления, которое позволило бы начать проектирование», - обратился Андрей Воробьев к Дмитрию Медведеву.

Это всегда тонкая тема, но с учетом того, что это в интересах людей, я такое поручение дам», - пообещал премьер.

Отметим, господин Воробьев формально не имеет отношения к строительству дублера: будущая трасса, как и существующее Щелковское шоссе, находится в подчинении **Росавтодора**, структуры **Минтранса** РФ. В пресс-службе Андрея Воробьева «Ъ» пояснили, что это «сложный вопрос, в связи с этим возникла необходимость обсудить его с председателем правительства».

При этом зампред подмосковного правительства Дмитрий Куракин пояснил, что из 120 га, изымаемых из состава «Лосиного острова», непосредственно для прохождения трассы понадобятся 59 га.

Варианта трассы, при котором не придется ничего вырубать, не существует, - заявил господин Куракин. - Ущерб от автомобилей, которые часами стоят в пробках и выбрасывают в атмосферу CO₂, гораздо больше, чем вырубка».

По словам другого зампреда правительства Игоря Трескова, дорога будет стоить 47 млрд руб., по оценке **Росавтодора** - 37,4 млрд руб. Господин Тресков заверил, что проектирование дублера займет два года, в 2021 году начнется его строительство. «Говорить о начале проектирования преждевременно», - поправили чиновника в **Росавтодоре**.

В пресс-службе Минприроды «Ъ» заявили, что в рамках экспертизы проекта постановления получили «замечания и мнения общественных организаций», которые «изучаются и в случае целесообразности будут учтены». Для строительства запрошены «проектные решения, обоснования и все необходимые материалы от Московской области». «Как только документы поступят в Минприроды, будут изучены, и аргументированные выводы будут представлены», - пояснили в министерстве. - Дополним, что ранее Московской областью предлагались альтернативные варианты, например, выкупить участки в деревне Щитниково (для расширения существующей трассы. - «Ъ») или проложить тоннель. Минприроды России по-прежнему считает тему обеспечения сохранности ООПТ очень актуальной».

Помимо тоннеля неглубокого залегания рассматривался вариант строительство хорды вдоль железной дороги, отмечает глава Общественного совета при **Минтрансе** РФ Михаил Блинкин. Корректировка границ нацпарка, по его мнению, встретит серьезное сопротивление со стороны общественности, на фоне которого «скандал с Химкинским

лесом покажется детским лепетом». «Шансы реализации проекта дублера теперь резко повышаются,- уверен член общественного совета при Минтрансе Московской области Андрей Мухортиков.- Эта дорога – одна из самых востребованных в регионе. Дублер позволит разгрузить весь восточный сектор Подмосковья».

Глава лесного отдела «Гринписа России» Алексей Ярошенко говорит, что в случае с дублером Щелковского шоссе «нет альтернативных вариантов». Если «он пройдет по краю лесного массива, в этом нет чего-то очень страшного», добавил эксперт, а включение 2 тыс. га лесов в нацпарк защитит их от вырубki под застройку. «Это, конечно, важная промежуточная победа, но это не означает, что точка в вопросе поставлена,- прокомментировал обещание господина Медведева политолог Евгений Минченко.- Нельзя исключать, что процесс принятия решения продолжают затягивать. Дальше все зависит от того, у кого эффективнее лоббизм».

<https://www.kommersant.ru/doc/3908152>

На ту же тему:

<https://www.vedomosti.ru/economics/articles/2019/03/11/796142-chinovniki-gotovi-granitsi-schelkovskogo>

<https://rg.ru/2019/03/11/reg-cfo/medvedev-poobeshchal-pomoch-v-modernizacii-federalnoj-trassy.html>

ИНТЕРФАКС; 2019.03.11; СТРОИТЕЛЬСТВО ДУБЛЕРА ЩЕЛКОВСКОГО ШОССЕ В ПОДМОСКОВЬЕ МОЖЕТ ОБОЙТИСЬ ПОЧТИ В 50 МЛРД РУБ

На строительство нового направления Щелковского шоссе в Подмосковье, по предварительным оценкам, может потребоваться 47 млрд рублей, сообщил зампред правительства Московской области Игорь Тресков.

«В настоящее время проекта еще нет. Сейчас идет речь о разработке проекта, но предварительная предпроектные разработки говорят о том, что будет построено новое направление параллельно существующему шоссе – дублер, который также будет называться «Новое направление Щелковского шоссе». Это порядка 19 км. Стоимость оценочная – порядка 47 млрд рублей. Точная сумма будет определена по итогам проектирования», – сообщил И.Тресков журналистам в понедельник.

Предполагается, что будет восемь дополнительных полос.

По словам И.Трескова, проектирование отложено до принятия решения по изменению границ национального парка «Лосиный остров».

«В текущем году мы рассчитываем получить решение правительства РФ об изменении границ «Лосиногo острова». Наши коллеги после планируют приступить к проектированию. Проектирование может занять 2019-20 годы. (...) Мы ставим себе срок, что с 2021 года мы перейдем к непосредственному строительству», – сообщил он.

Ранее премьер-министр России Дмитрий Медведев заявил, что поручит министерству природных ресурсов и экологии изменить границы национального парка «Лосиный остров» для модернизации Щелковского шоссе в Московской области. Эту тему глава правительства обсудил во время встречи с губернатором Подмосковья Андреем Воробьевым.

«Мы прибавили 2 тыс. га земли Московской области к «Лосиному острову», а нам нужно вывести 100, чтобы построить по границе «Лосиногo острова» современную трассу», – отметил на встрече А.Воробьев.

Губернатор заверил, что жители Подмосковья «просто требуют, чтобы мы модернизировали это шоссе». «Я хотел бы вас попросить ускорить выпуск постановления, которое позволило бы начать проектирование – без границ невозможно проектирование трассы и ее строительство», – обратился он к главе правительства, попросив «кадастрировать и сдвинуть границу, чтобы трасса по краю прошла».

Д.Медведев напомнил, что «Лосиный остров» является охраняемой территорией. «Это всегда тонкая тема, но с учетом того, что это в интересах людей и большое количество населения, которое проживает именно в этих частях Московской области, хотело бы, чтобы трасса была более современной, а стало быть, ее пропускная способность стала выше, – я такое поручение дам. И будем этим заниматься», – добавил премьер-министр. Ориентировочный срок начала проектирования дублера – конец 2019 года. Начать строительство планируют в 2021 году.

ВЕДОМОСТИ; 2019.03.11; ГИБДД ПРЕДЛОЖИЛА ОБОРУДОВАТЬ ПАССАЖИРСКИЕ АВТОБУСЫ ПОДУШКАМИ БЕЗОПАСНОСТИ

ГИБДД предложила оборудовать пассажирские автобусы подушками безопасности и усилить каркас и крепление сидений во избежание тяжелых последствий при авариях. Об этом сообщил начальник отдела технического надзора Госавтоинспекции Сергей Чипурин, передает ТАСС.

Ведомство уже внесло инициативу в Росстандарт. «Они (Росстандарт) нас поддержали, государственный стандарт будет разработан и механизм будет реализован», – говорит он. По словам Чипурина, автобусы могут быть оснащены подушками безопасности к началу 2020 г.

В конце февраля президент Владимир Путин попросил ГИБДД принять дополнительные меры для повышения безопасности пассажирских перевозок. Путин отмечал, что за прошедшие годы количество погибших в ДТП по вине водителей пассажирского транспорта сократилось на 17%. Но при этом общее число таких аварий не уменьшается пятый год подряд.

Минтранс тогда же предложил поправки к ПДД для борьбы с аварийностью, ограничивающие время нахождения водителей за рулем автобуса или грузовика, писал «Коммерсантъ». Поправки предусматривают запрет на нахождение за рулем более девяти часов в сутки и требуют от водителя отдыхать каждые 4,5 часа по 45 минут. Суммарное время управления транспортным средством в течение недели не должно превышать 56 часов.

<https://www.vedomosti.ru/politics/news/2019/03/11/796055-gibdd>

На ту же тему:

<https://tass.ru/obschestvo/6203663>

<https://www.pnp.ru/politics/gibdd-predlozhila-oborudovat-avtobusy-podushkami-bezopasnosti.html>

<https://www.ntv.ru/novosti/2165145/>

<https://rg.ru/2019/03/11/passazhirskie-avtobusy-k-2020-godu-oboruduiut-podushkami-bezopasnosti.html>

РГ-СЗФО; УЛЬЯНА ВЫЛЕГЖАНИНА; 2019.03.11; ПО РАСПИСАНИЮ И ЗАКОНУ; РЫНОК АВТОБУСНЫХ ПЕРЕВОЗОК ЗАРАБОТАЛ ПО НОВЫМ ПРАВИЛАМ

Закон об обязательном лицензировании автобусных перевозок вступил в силу в начале марта. Как предполагают эксперты, благодаря этому документу на российских дорогах поубавится автобусов, которые нелегально выполняют регулярные рейсы под видом заказных. Какие еще изменения ждут рынок коммерческого пассажирского транспорта СЗФО, выясняла корреспондент «Российской газеты».

Рейс не заказывали

Раньше лицензии должны были получать только организаторы регулярных перевозок, автобусы которых вмещали более восьми человек. Нерегулярные рейсы, формируемые в соответствии с нуждами заказчиков, можно было осуществлять в уведомительном

порядке. Предполагалось, что без лицензии по дорогам передвигаются автобусы турфирм или служебный транспорт, доставляющий сотрудников предприятий на работу.

Однако во многих российских регионах эти послабления породили целую прослойку псевдозаказных перевозчиков, поделивших между собой регулярные межмуниципальные маршруты. Их транспорт ходил по твердому расписанию, забронировать место на рейсе мог любой желающий. От официальных регулярных рейсов нелегалов отличало только одно: на лобовое стекло автобуса или маршрутки крепилась табличка «Заказной».

Привлечь таких дельцов к ответственности до недавнего времени было очень сложно. Особенно если договор фрахтования, заказ-наряд на предоставление транспортного средства и прочие документы, подтверждающие заказной статус перевозки, у водителя оказывались в полном порядке.

В Псковской области очисткой рынка от нелегалов занялась антимонопольная служба. Сотрудники УФАС пришли к выводу, что псевдозаказные перевозчики нарушают Закон «О защите конкуренции». Ведь они, с одной стороны, не участвуют в бюджетных конкурсах на право осуществления перевозок и не подвергаются контролю со стороны органа власти – организатора конкурса. С другой – не тратят время и деньги на получение лицензии. В результате легальным компаниям крайне сложно конкурировать с организаторами псевдозаказных рейсов.

- Мы получили несколько десятков жалоб на подобных «серых» игроков рынка, – рассказывает руководитель Псковского УФАС Ольга Милонаец. – Практически во всех случаях сработал механизм предупреждения: заказные автобусы переставали курсировать на регулярных маршрутах, а компании освобождались от ответственности за нарушение антимонопольного законодательства. Однако один из перевозчиков, организующий рейсы по маршруту Псков – Пыталово – Псков, отказался исполнить предупреждение. Он пытался доказать сначала нашим сотрудникам, а потом и в суде, что автобусы ходят из Пскова в Пыталово и обратно по заказу клиентов.

Но мы изучили сайт компании и выяснили: при бронировании заявки на поездку появлялось расписание движения транспорта.

А возможность самостоятельно определить время отправления, без которой теряется смысл заказных перевозок, отсутствовала. Мы назначили перевозчику штраф – 250 тысяч рублей. Суд первой инстанции разделил позицию УФАС.

Берегись автобуса

Закон предусматривает четырехмесячный переходный период, то есть перевозчики должны получить лицензии к концу июня. Нарушителей накажут рублем – в российском КоАПе уже содержится достаточно суровое финансовое взыскание за «осуществление предпринимательской деятельности в области транспорта без лицензии». Для граждан и должностных лиц штраф составляет 50 тысяч рублей, для индивидуальных предпринимателей – 100 тысяч, для юридических лиц – 400 тысяч рублей. Ольга Милонаец надеется, что благодаря новому закону поток жалоб на организаторов псевдозаказных рейсов через некоторое время иссякнет, а на дорогах станет безопаснее.

- Компании, осуществляющие регулярные перевозки без лицензии, во-первых, представляют потенциальную опасность для участников дорожного движения, во-вторых, наносят вред легальным перевозчикам. Раньше нам приходилось опираться на косвенные доказательства, чтобы подтвердить, что заказная перевозка на самом деле является регулярной.

Сейчас необходимость в таких доказательствах отпала, ведь правила игры и для регулярных, и для заказных перевозчиков стали более схожими, – продолжает руководитель Псковского УФАС.

Система лицензирования заказных пассажирских перевозок и перевозок для собственных нужд существовала в нашей стране и раньше, но в 2011 году ее упразднили в целях либерализации рынка. Низкий уровень безопасности рейсов, которые осуществлялись в

уведомительном порядке, стал главной причиной, побудившей законодателей вернуться к лицензированию. За девять месяцев прошлого года случилось 16 трагических ДТП с участием заказных автобусов: 40 человек погибли, более 200 человек получили травмы. По данным **Ространснадзора**, количество людей, погибших в таких ДТП, выросло в два с половиной раза по сравнению с аналогичным периодом 2017 года.

Система лицензирования существовала и раньше, но в 2011 году ее упразднили

- При обязательном лицензировании заказных перевозок водители должны будут проходить каждый день медицинское обследование, соблюдать график движения, представлять все необходимые документы на транспортное средство. Считаю, что лицензирование заказных перевозок позволит уменьшить число аварий с участием автобусов, – комментирует ситуацию глава профильного комитета Госдумы по транспорту и строительству Евгений Москвичев.

Лицензированием и контролем работы заказных перевозчиков займется **Ространснадзор**, как и в случае с организаторами регулярных перевозок. Государственная пошлина за выдачу лицензии составляет 7,5 тысячи рублей. Стоимость услуг компаний-посредников, которые помогают предпринимателям собрать полный пакет документов, варьируется от 20 тысяч до 50 тысяч рублей.

Как предполагают сами игроки рынка, помощь посредников в большинстве случаев потребуются мелким компаниям, для которых перевозки не являются профильной деятельностью. Крупные же перевозчики могут остаться в выигрыше – их клиентская база расширится за счет фирм, которые не захотят возиться с лицензиями, а для развозки сотрудников и других целей наймут специалистов.

Что касается турбизнеса, большинство игроков этого рынка давно отказались от собственных автобусов. По словам председателя комиссии по детскому и молодежному туризму Северо-Западного отделения Российского союза туристской индустрии Игоря Мазулова, в нашей стране 98 процентов компаний, организующих автобусные туры, пользуются услугами профессиональных перевозчиков.

-Поэтому большинство туроператоров могут только приветствовать закон об обязательном лицензировании, – подчеркивает эксперт Игорь Мазулов. – Дело в том, что российское законодательство возлагает ответственность перед туристом за любые непредвиденные ситуации, случившиеся в поездке, на организатора тура. Даже если что-то пошло не так по вине перевозчика, компенсировать материальный и моральный ущерб будем мы. Фактически законодатели говорили нам: вы должны подбирать партнеров, которые вас не подведут, а если партнеры все-таки подвели, отвечать за это придется вам. Закон об обязательном лицензировании частично снимет с туроператора груз эксперта. Если надзорный орган выдал перевозчику лицензию, значит, компания соответствует определенным требованиям. Все транспортные средства лицензируемых организаций заносятся в специальный реестр, и мы сможем посмотреть, законно работает перевозчик или нет.

P.S.

В связи с лицензированием партнеры предупредили туроператоров об удорожании услуг в пределах двух-трех процентов – деньги пойдут на покрытие дополнительных операционных расходов. Однако, как отмечает Игорь Мазулов, на стоимости автобусных туров трехпроцентный рост стоимости перевозок практически не отразится.

<https://rg.ru/2019/03/12/reg-szfo/kak-licenzirovanie-avtobusnyh-perevozok-skazhetsia-na-rynke-szfo.html>

ТАСС; 2019.03.11; НА ТРАССЕ «ТАВРИДА» В КРЫМУ ПОСЛЕ ЗИМНЕГО ПЕРЕРЫВА ВОЗОБНОВИЛИ УКЛАДКУ АСФАЛЬТА

Строители после зимнего перерыва возобновили асфальтирование строящейся трассы «Таврида» в Крыму. Сейчас асфальт укладывается на участке трассы в Белогорском

районе республики, сообщил в понедельник ТАСС пресс-секретарь крымского строительного управления генподрядчика – компании «ВАД» – Григорий Назаров.

Первую очередь трассы «Таврида», двухполосный участок от Симферополя до Керчи протяженностью 190 км, открыли для транспорта 31 декабря 2018 года. Тогда сообщалось, что будущая четырехполосная трасса общей протяженностью более 250 км готова на 51%. «Мы после зимней паузы возобновили сезон укладки асфальтобетонного покрытия на трассе «Таврида». Грунт уже просох и установилась относительно теплая погода, которая позволяет укладывать асфальт», – сказал Назаров.

Он уточнил, что за время зимнего перерыва на асфальтных заводах компании была произведена профилактика и диагностика оборудования. Все заводы уже полностью готовы к возобновлению производства асфальтобетона. Он также отметил, что строительство трассы зимой не прекращалось. В частности, продолжалось строительство искусственных сооружений, установка барьерного ограждения и другие работы.

О трассе

Трасса «Таврида» – четырехполосная автодорога первой технической категории, которая должна стать основой развития новой транспортной системы Крыма. Изначально строительство было разделено на семь участков, шесть из которых пройдут по Республике Крым, еще один – по территории Севастополя. В 2018 году в федеральную целевую программу (ФЦП) развития Крыма был включен еще один участок «Тавриды» на территории Севастополя протяженностью 6,2 км. Генподрядчиком строительства является компания «ВАД».

Строительство дороги началось в 2017 году. Ввод в эксплуатацию семи участков трассы (около 250 км) запланирован на декабрь 2020 года. Стоимость их строительства составляет 149,3 млрд рублей, которые предусмотрены ФЦП. Восьмой участок «Тавриды», как сообщал журналистам замминистра экономического развития РФ Сергей Назаров, может быть запущен на год позже остальных из-за сложного ландшафта.

Дорога будет проложена в обход населенных пунктов, оборудована надземными пешеходными переходами, путепроводами и двухуровневыми транспортными развязками, что позволит значительно сократить время в пути. Проезд по «Тавриде» от Керчи до Симферополя, по расчетам **Минтранса** Крыма, займет около двух часов, а от Керчи до Севастополя – менее трех. Сейчас путь от Керчи до Симферополя в среднем можно преодолеть за 3,5 часа.

<https://tass.ru/v-strane/6205428>

ТАСС; 2019.03.11; ВЛАСТИ ПЕТЕРБУРГА НАПРАВИЛИ 755 МЛН РУБЛЕЙ НА ЯМОЧНЫЙ РЕМОНТ ДОРОГ

Комитет по благоустройству Санкт-Петербурга направил 755 млн рублей на ремонт дорожных ям. Об этом сообщил ТАСС в понедельник вице-губернатор Санкт-Петербурга Николай Бондаренко.

«Сейчас составляется адресная программа текущего ремонта дорог на 2019 год. В части комитета по благоустройству будет проводиться ямочный ремонт на небольших участках протяженностью до 300 м, на эти цели из городского бюджета выделено 755 млн рублей. Думаю, на этой неделе мы завершим оформление адресной программы», – отметил он.

Дорожные предприятия Петербурга проведут восстановительные работы в апреле – октябре 2019 года, уточнил замглавы региона.

Как ранее отметили в городском комитете по благоустройству, дорожное покрытие портят прежде всего частые температурные колебания воздуха, а не обильные снегопады и работа снегоуборочной техники.

По данным городского комитета по развитию транспортной инфраструктуры, лимит финансирования ремонта городских дорог в 2019 году составит 5 млрд рублей,

предполагается выполнить работы на участках протяженностью 118,6 км. Перечень адресов был сформирован в январе 2019 года.

Реализацией программ по ремонту дорог городского значения в Петербурге занимается комитет по развитию транспортной инфраструктуры совместно с комитетом по благоустройству.

<https://tass.ru/v-strane/6205492>

ТАСС; 2019.03.11; БОЛЕЕ 1 МЛРД РУБЛЕЙ ВЫДЕЛЯТ НА РЕМОНТ ДОРОГ ВОЛГОГРАДСКОЙ АГЛОМЕРАЦИИ В 2019 ГОДУ

Более 1 млрд рублей планируется направить на развитие дорожной сети Волгоградской агломерации – города Волгоград, Волжский, Краснослободск и три райцентра – в 2019 году в рамках нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги», сообщили ТАСС в понедельник в пресс-службе администрации Волгограда.

В прошлом году в Волгограде по федеральной программе «Безопасные и качественные дороги» провели комплексную реконструкцию 62 дорожных объектов. В 2019 году запланировано обновление еще 39.

«В этом году финансирование дорожной сферы Волгоградской агломерации составит при поддержке федерального центра в рамках нацпроекта более 1 млрд рублей. Это примерно на том же уровне, что в прошлом году», – сказал представитель администрации.

Он пояснил, что в 2019 году больше внимания планируется уделить строительству новых дорог, обустройству инженерных сетей и тротуаров, что требует значительного финансирования. «Поэтому самих объектов намного меньше, а средств примерно столько же», – уточнил представитель пресс-службы. По его словам, среди наиболее затратных и масштабных проектов – строительство большого участка автомобильной дороги в Кировском районе Волгограда и продолжение реконструкции основных соединительных выездов из города.

По данным администрации Волгограда, с 2014 года в регионе к нормативному состоянию приведено порядка 3,5 млн кв. м дорожного полотна – это 63% городских дорог. К 2024 году этот показатель планируется довести до 85%.

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/6206003>

ТАСС; 2019.03.11; ФЕДЕРАЛЬНОЕ ФИНАНСИРОВАНИЕ ДОРОЖНЫХ ПРОЕКТОВ В КУЗБАССЕ В 2019 ГОДУ ВЫРАСТЕТ ПОЧТИ НА 60%

Федеральные инвестиции в развитие дорожной сети в Кузбассе в 2019 году в рамках нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» составят более 2,3 млрд рублей против 1,46 млрд рублей в 2018 году, увеличившись почти на 60%. Как рассказал во вторник ТАСС начальник департамента жилищно-коммунального и дорожного хозяйства Кемеровской области Кирилл Десяткин, общая сумма финансирования на 2019 год с участием регионального и местного бюджета превысит 4,5 млрд рублей.

«Общая сумма финансирования составила 4,517 млрд рублей, в том числе 2,332 млрд из федерального бюджета, еще 766 млн рублей – это средства регионального бюджета, 593 млн рублей будет выделено из муниципальных бюджетов», – сообщил Десяткин.

Он отметил, что выделенные средства будут направлены на реализацию крупных дорожных проектов в Кемерове и Новокузнецке. В частности, в областном центре планируется построить кольцевую автомобильную развязку на пересечении трех улиц – Притомского и Октябрьского проспектов и бульвара Строителей. Всего в Кузбассе в 2019 году в рамках нацпроекта запланированы ремонт, реконструкция и строительство 77 км современных дорог.

Национальный проект «Безопасные и качественные дороги» реализуется в стране до 2024 года. Его целями являются снижение мест концентрации ДТП и смертности в результате

дорожных происшествий, а также увеличение доли автомобильных дорог регионального значения, соответствующих нормативным требованиям не менее чем на 50%.

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/6208117>

ТАСС; 2019.03.11; НА РЕМОНТ ДОРОГ В НИЖНЕКАМСКЕ В 2019 ГОДУ НАПРАВЯТ 1,7 МЛРД РУБЛЕЙ

Порядка 1,7 млрд рублей будет направлено на ремонт дорог в Нижнекамске (Татарстан) в 2019 году. Из них в рамках нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» город получит 480 млн рублей, сообщила пресс-служба муниципалитета.

«В 2019 году для проведения в нормативное состояние дорожно-уличной сети Нижнекамского муниципального района из трех источников – федерального, республиканского и муниципального бюджетов – планируется выделение 1,7 млрд рублей. <...> В текущем году Нижнекамск принимает участие первый раз в национальном проекте «Безопасные и качественные автомобильные дороги». В рамках данной программы город получит финансирование в объеме 480 млн рублей, которое будет направлено как на строительство, так и капремонт автодорог», – отмечается в сообщении на сайте администрации Нижнекамского муниципального района.

В конце 2018 года сообщалось, что нацпроект «Безопасные и качественные автодороги» охватит 104 города, формирующих агломерации, в 83 субъектах РФ. В частности, в рамках реализации проекта к 2024 году (по сравнению с 2017 годом) должна вырасти доля автодорог регионального значения в нормативном состоянии с 43,1% до 50,9%, ликвидирована половина мест концентрации ДТП, вдвое увеличена (до 85%) доля протяженности дорог городских агломераций в нормативном состоянии, на 10% снижена доля федеральных и региональных трасс, работающих в режиме перегрузки.

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/6207025>

ТАСС; 2019.03.11; БОЛЕЕ 35 КМ ДОРОГ ПЛАНИРУЕТСЯ РЕКОНСТРУИРОВАТЬ В САХАЛИНСКОЙ ОБЛАСТИ В 2019 ГОДУ

Ввод в эксплуатацию 35,7 км автодорог с устройством асфальтобетонного покрытия после проведения реконструкции запланирован в этом году на Сахалине и Курилах в рамках нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги». Об этом во вторник сообщили ТАСС в **министерстве транспорта** и дорожного хозяйства региона.

«Реализовывая нацпроект, в 2019 году мы реконструируем и введем в работу более 29 км региональных и межмуниципальных дорог и более 6 км улично-дорожных сетей муниципальных автодорог», – сообщил собеседник агентства.

Также в 2019 году планируется ввести в эксплуатацию три моста. На реализацию мероприятий в сферах транспорта и дорожного хозяйства на 2019 год запланировано более 17 млн рублей.

Нацпроект «Безопасные и качественные автодороги» охватит 104 города, формирующих агломерации, в 83 субъектах РФ. В частности, в рамках проекта к 2024 году (по сравнению с 2017 годом) должна вырасти доля автодорог регионального значения в нормативном состоянии с 43,1% до 50,9%, ликвидирована половина мест концентрации ДТП, вдвое увеличена (до 85%) доля протяженности дорог городских агломераций в нормативном состоянии, на 10% снижена доля федеральных и региональных трасс, работающих в режиме перегрузки. Финансирование нацпроекта со стороны регионов РФ за шесть лет составит более 4 трлн руб., федеральный бюджет направит более 440 млрд рублей.

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/6207747>

ТАСС; 2019.03.12; НА РЕМОНТ ДОРОГ ЧУКОТКИ В ЭТОМ ГОДУ БУДЕТ НАПРАВЛЕНО 84 МЛН РУБЛЕЙ

Власти Чукотки в рамках национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» в 2019 году направят на ремонт автомобильных дорог округа 83,9 млн рублей, сообщили журналистам во вторник в окружном правительстве.

«В 2019 году на Чукотке запланированы работы по ремонту ряда автомобильных дорог. Финансирование регионального проекта «Дорожная сеть», разработанного в рамках национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» составит 83,9 млн рублей, из них за счет средств федерального бюджета – 45,7 млн рублей», – сообщили в правительстве Чукотского автономного округа.

Там пояснили, что планируется отремонтировать более 11 км автодорог регионального значения и 1,1 км дорог местного значения в Анадыре. «В первую очередь будут проводиться работы по ремонту и капитальному ремонту региональных дорог, имеющих наиболее важное социальное значение и высокую интенсивность движения. Кроме того, ремонт данных региональных автодорог не проводился более 10 лет», – отметили в правительстве округа.

Реализация регионального проекта «Дорожная сеть» запланирована в период 2019-2024 годов. Общий объем финансирования составляет 609,1 млн рублей, из них за счет средств федерального бюджета – 245,7 млн рублей. По предварительным расчетам, проект позволит увеличить долю автомобильных дорог регионального значения, соответствующих нормативным требованиям до 63,9%, а дорожную сеть Анадырской городской агломерации до 86,8%.

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/6207841>

ВЕДОМОСТИ; ВЛАДИМИР ШТАНОВ; 2019.03.11; «КАМАЗ» ИЩЕТ НОВУЮ ПЛОЩАДКУ ДЛЯ ПРОИЗВОДСТВА ЭЛЕКТРОБУСОВ; ОДИН ИЗ ВАРИАНТОВ – СОВМЕСТНОЕ ПРОИЗВОДСТВО С КРУПНЕЙШИМ В РОССИИ ПРОИЗВОДИТЕЛЕМ ТРОЛЛЕЙБУСОВ «ТРОЛЗА»

Группа «Камаз» прорабатывает варианты перевода производства электробусов на другие площадки, рассказал «Ведомостям» заместитель гендиректора компании Николай Пронин. Сейчас они выпускаются на входящем в группу заводе «Нефаз» в Башкортостане. Но там нет возможности для развития производства. «Все, что можно было сделать для оптимизации производства, уже сделано, а строить третий корпус неоправданно дорого», – поясняет Пронин. При этом на «Нефазе» увеличиваются мощности для выпуска дизельных автобусов – они поставляются в том числе и Москве, крупнейшему в России заказчику.

«Камаз» начал серийное производство электробусов в 2018 г. Компания победила в одном из двух первых московских тендеров на закупку этого нового для города вида пассажирского транспорта, другим поставщиком стала группа ГАЗ. Сейчас в портфеле «Камаза» два контракта на поставку в общей сложности 200 электробусов стоимостью около 33 млн руб. каждый и сервисное обслуживание в течение 15 лет. Ежегодно Москва намерена приобретать по 300 электробусов, а после 2021 г. закупки могут увеличиться до 800 шт.

«В этом году Москва объявит аукционы на поставку 300 электробусов, конкурентные процедуры планируется объявить летом-осенью», – говорит представитель «Мосгортранса». По его словам, условия будут прежними.

Площадка для переноса производства электробусов еще не выбрана. По словам Пронина, возможность их переезда на основную площадку группы «Камаз» в Набережных Челнах (Татарстан) не рассматривается. «Челны уже перенасыщены в смысле производства, – объясняет он. – Помимо «Камаза» там работают наши совместные предприятия, резиденты индустриального парка «Мастер», и все они конкурируют за рабочих,

конструкторов». По словам Пронина, один из возможных вариантов – выпуск электробусов «Камаза» на мощностях «Тролзы» из Саратовской области.

«Тролза» – крупнейший в России производитель троллейбусов и электробусов с динамической подзарядкой. Входит в группу «Букет» Владислава Бурова. Он давний партнер председателя Госдумы Вячеслава Володина, который до конца 2000-х гг. был совладельцем некоторых активов группы «Букет».

«План [закупок] до 2021 г. – по 300 единиц [электробусов] ежегодно. После 2021 г. – по 600-800 шт. Если мы выполним программу, то Москва будет городом № 1 в Европе по количеству электробусов на маршрутах» (ТАСС, февраль 2019 г.)

«Камаз» и «Тролза» ведут переговоры о возможности создания совместного предприятия, продолжает Пронин. Помимо электробусов там может быть организован и выпуск троллейбуса «Камаза» с автономным запасом хода, который сейчас проходит сертификацию. По его словам, решение о форме интеграции будет принято до конца года.

Гендиректор «Тролзы» Иван Котвицкий отказался от комментариев. Знакомый менеджер предприятия подтверждает возможность создания СП. Мощности «Тролзы» позволяют разместить полноценное производство электробусов «Камаза», говорит он.

Кузовное производство скорее всего останется на «Нефазе», говорит Пронин. Обсуждаются поставки кузовов, изготовленных группой «Камаз», и для продукции самой «Тролзы». «У них выпуск – около 200 машин в год. При таких объемах иметь собственное полноценное производство кузовов невыгодно», – замечает Пронин. Если будет создано СП, то унификация на базе платформы, разработанной «Камазом» или «Тролзой», будет логичным решением, позволяющим оптимизировать расходы, отмечает человек, знакомый с менеджерами «Тролзы».

В случае сборки с использованием готовых кузовов больших инвестиций не потребуется – партнеры могут уложиться в несколько десятков миллионов рублей, говорит управляющий партнер EURussia Partners Иван Бончев. Деньги понадобятся прежде всего для реновации производственного корпуса, добавляет он.

Электробусы ГАЗа производятся на Ликинском автобусном заводе в Московской области – их выпуск интегрирован в общий поток на конвейере наряду с дизельными и газовыми автобусами, рассказывает представитель группы ГАЗ. По его словам, необходимости в расширении мощностей или переносе площадки для увеличения производства электробусов нет. Завод выпускает около 2000-2500 автобусов в год и может при необходимости увеличить этот объем вдвое.

<https://www.vedomosti.ru/auto/articles/2019/03/11/796131-kamaz-ischet-ploschadku>

ИНТЕРФАКС; 2019.03.11; OMV ТОРОПИТ ГАЗПРОМ БОРОТЬСЯ ЗА ПРЕДПОЧТЕНИЯ АВТОВЛАДЕЛЬЦЕВ НА ФОНЕ ОТКАЗА ОТ ДИЗЕЛЯ В ЕВРОПЕ

Австрийская компания OMV зовет «Газпром» (МОЕХ: GAZP) включиться в борьбу за предпочтения европейских автовладельцев на фоне ужесточения требований к выхлопным газам автомобильного транспорта.

Председатель правления OMV Райнер Зеле рассказал журналистам, что OMV выступила в Австрии с инициативой gas-mobility, которую он рассматривает как свой вклад в стабильное развитие потребления газа на европейском рынке.

«Потребители, которые выбирают новый автомобиль, обеспокоены: в нескольких больших городах запретили дизельные автомобили. Водители не знают, как они могут использовать свои машины, чтобы поехать на работу или в магазин, поскольку дизельные автомобили полностью не удовлетворяют требованиям с точки зрения чистоты выхлопов. Правительство предлагает людям пересесть на электромобили, но e-mobility в Германии находится в зачаточном состоянии. Инфраструктуру для зарядки электрокаров еще предстоит построить, а газовая инфраструктура уже создана. Потребители ищут

промежуточное решение – как минимум, как альтернативу, пока не будет больше электромобилей на рынке», – рассказал австрийский газовик.

«И мое предложение Алексею (председателю правления «Газпрома» Алексею Миллеру – ИФ) – сейчас самое время развивать gas-mobility, продвигать эту альтернативу для клиентов. Есть большое преимущество в экономии средств для потребителя: ты можешь доехать на то же расстояние за полцены, выгода в налогообложении и расходах на обслуживание в сравнении с дизельными и бензиновыми двигателями», – заявил Р.Зеле.

ВЕДОМОСТИ; ВЛАДИМИР ШТАНОВ; 2019.03.11; ЗАМЕСТИТЕЛЬ ГЕНДИРЕКТОРА «КАМАЗА»: XXI ВЕК ТОЧНО СТАНЕТ ВЕКОВ СИСТЕМ ОБЩЕСТВЕННОГО ТРАНСПОРТА; НИКОЛАЙ ПРОНИН РАССКАЗЫВАЕТ, КАК «КАМАЗ» СТАЛ ПОСТАВЩИКОМ ЭЛЕКТРОБУСОВ ДЛЯ МОСКВЫ, ЧТО ДУМАЕТ О КРИТИКАХ НОВОГО ВИДА ТРАНСПОРТА И КАК СОБИРАЕТСЯ РАЗВИВАТЬ ЕГО ПРОИЗВОДСТВО

Крупнейший в России производитель грузовиков «Камаз» резко активизировался на рынке пассажирского транспорта. В прошлом году автоконцерн вышел на московский рынок – получил крупный контракт на поставку дизельных автобусов и стал одним из поставщиков электробусов. Они выпускаются на мощностях «НефАЗа», входящего в группу «Камаз».

Для Москвы электробусы – новый вид транспорта. Город собирается ежегодно закупать по 300 таких машин. Из трех уже проведенных столицей тендеров группа «Камаз» победила в двух – каждый на поставку 100 электробусов и более 30 ультрабыстрых зарядок плюс сервисное обслуживание в течение 15 лет.

Сбавлять темпы «Камаз» не намерен. Как рассказал «Ведомостям» заместитель генерального директора «Камаза» Николай Пронин, компания увеличивает мощности по выпуску традиционных автобусов, собирается вынести производство электробусов на отдельную площадку и завершает сертификацию своего первого троллейбуса. Опыт, приобретенный в работе с Москвой, компания намерена использовать и в экспорте своих автобусов.

- Автобусный бизнес для вас не основной, а разработка и организация серийного производства электробусов удовольствие явно не дешевое. Почему группа «Камаз» решила заняться этим проектом?

- Этот бизнес для нас не такой уж не основной – автобусное производство в группе «Камаз» существует с 2000 г. Вопрос в другом: сколько ему мы раньше уделяли внимания и сколько хотим уделять сейчас. В какой-то момент, когда переосмысливали стратегию, мы поняли, что пассажирский транспорт в целом – это одна из существенных точек роста. Почему? Во-первых, этот сегмент в нашей стране далек от насыщения, есть куда расти и есть над чем работать в плане комфорта, доступности и т. д. Во-вторых, в России и во всем мире продолжают процессы урбанизации. Города укрупняются. И по мере их укрупнения другого выхода, кроме как пересаживаться с личного транспорта на общественный, нет. С учетом темпов автомобилизации сколько бы мы ни строили дорог, развязок – транспортного коллапса не избежать. XX век стал веком персонального автомобиля, а XXI век точно станет веком систем общественного транспорта – хорошо спроектированных, умных, дружелюбных по отношению к пассажиру.

Что касается проекта по электробусам. Проработки в этой сфере у нас идут уже более 10 лет. Сначала это была поисковая работа, потом появились опытные образцы. А примерно два года назад тема экологичного транспорта начала активно обсуждаться между руководством транспортного комплекса Москвы и группой «Камаз».

Мы работаем со многими регионами. Не хочу никого обидеть, но Москва является, с моей точки зрения, очень позитивным примером. Первое – абсолютная последовательность. В выбранном направлении они разрабатывают все: нормативно-законодательную базу,

бюджетные ориентиры, инфраструктуру, готовят персонал, начиная от водителей до руководителей департамента транспорта, «Мосгортранса». Второе – информационная открытость и публичность. Проект внедрения электробусов прошел большое количество открытых обсуждений, техническое задание обсуждалось более года, привлекались компании из разных стран. Из того, что можно было в эти сроки сделать, Москва получила лучшее решение. Я так говорю не потому, что техника наша, а потому, что сформированы наилучшие, продуманные решения.

- Сколько группа «Камаз» уже инвестировала в проект серийного производства электробусов?

- Сложно определить общую сумму. Разработки идут давно, плюс за основу кузова взят наш серийный автобус, в который в свое время были сделаны большие инвестиции. Если говорить только об электробусе, то наши вложения измеряются сотнями миллионов рублей.

- Сколько инженеров участвовало в проекте? Были ли среди них иностранцы?

- Около 100 человек – конструкторы НТЦ в Набережных Челнах, нашего центра в «Сколково» и самого «НефАЗа». Иностранцы в эту команду не входили. Но в работе участвовали сотрудники иностранных компаний-поставщиков. Автопром – глобальный, в одной стране все не делают. Мы старались дать лучшие решения. Компоненты по характеристикам, надежности подбирали так, чтобы они были на пике. Если посмотреть техническое задание на электробус – а оно на 180 страниц, – там подробно расписано все. И требования достаточно жесткие. Причем городу нужен не электробус как таковой – департамент транспорта и «Мосгортранс» считают экономику. У нас есть опытные замеры: по экономике он эффективнее автобуса, потребляющего дизельное или газовое топливо.

Начинка электробуса

- Что вы разработали сами, какие технологии позаимствовали?

- В автопроме ни одна компания полностью автомобиль не разрабатывает. Это дорого и неэффективно. Мы являемся разработчиком электробуса в целом. И естественно, у нас есть ряд партнеров, которых мы привлекали при разработке, они прежде всего отвечают за силовую часть, телематику. Мы оставляем за собой компетенции, которые для нас, как для автопроизводителя, являются ключевыми – это кузов, интерьер, экстерьер. На текущем этапе мы не собираемся быть производителем батареи: при тех объемах выпуска, что есть, это неэффективно. Мы их покупаем. Есть планы локализации батареи – самостоятельно или с партнером. Но это произойдет тогда, когда рынок превысит 1000 электробусов в год – Москва, например, планирует довести закупки до 800 единиц.

- А кто сейчас для вас выпускает батареи?

- Российская компания Drive Electro. Рассматриваем альтернативные варианты, потому что у нас поставщики всегда конкурентная позиция. К сожалению, в России нет производителей накопителей кроме «Лиотеха», но они выпускают батареи, которые не позволяют делать быструю зарядку. Это можно сделать при использовании литий-титанатных аккумуляторов.

- Drive Electro закупает такие накопители у японской Toshiba.

- Да. Также мы тестируем одного китайского производителя, смотрим другие примеры. Прогресс в накопителях идет бешеными темпами. В том числе поэтому мы сейчас не стремимся заняться их производством. Мы хотим иметь лучшее решение.

- Какие еще детали в ваших электробусах российские, а какие – импортные?

- Электрический мост для группы «Камаз» выпускает Zahnradfabrik (ZF), абсолютный мировой лидер в этой сфере. Смотрим ряд альтернатив. У нас есть совместное предприятие с ZF, но мы там производим компоненты для традиционной техники. Компоненты для электробусов – это пока не те объемы, которые подходят для локализации. Поэтому мы их покупаем. По телематике работаем с интегратором –

компанией «Транстелематика», которая часть компонентов покупает в России, часть за рубежом. Элементы кузова и все, что с ним связано, практически все российское – стальной каркас, краска, изделия из пластика, стекла, сиденья и т. д. Светотехника импортная.

- Кто разработал интерьер и экстерьер вашего электробуса?

- Полностью сами. В 2014-2015 гг. мы планоно обновили интерьер и экстерьер своих автобусов, и эти решения хотели использовать в электробусах. Но Москва потребовала разработать оригинальные заднюю и переднюю маску машины, изменить крышу, интерьер... У нас на этот счет шли долгие обсуждения, поскольку это затратное дело. Но мы пошли на это и не жалеем. Это как в спорте, если у тебя жесткий и требовательный тренер: на тренировках ты его можешь ненавидеть, но потом, когда ты добился результата, понимаешь, что должен быть ему благодарен. В отношении нас и группы ГАЗ, наверное, Москва, «Мосгортранс» выступили вот таким вот жестким тренером. Если не было бы такого режима работы, мы бы с такой скоростью – за год – продукт не доработали. Мы гордимся нашим электробусом и считаем, что он как минимум один из лучших в мире. И сейчас с учетом полученных решений уже можно ставить себе цели по началу экспорта и электробусов, и традиционных автобусов.

- А не проще было локализовать сборку уже разработанного кем-то электробуса?

- Вы можете назвать примеры зарубежных машин, которые соответствуют московским требованиям? Я таких не знаю. Мы постоянно изучаем проекты по выпуску электробусов в мире – в Китае, США, Канаде, Голландии... В Китае их уже выпущено десятки тысяч. Но если на них посмотреть, то это достаточно примитивные машины – в части интерьера, экстерьера, кузова, комфорта для пассажиров. Словом, нам нечего было локализовать. Эффективнее совершенствовать собственный продукт.

- Отопитель в ваших электробусах работает на дизеле. Без этого нельзя было обойтись? Ведь одна из отличительных черт электромобилей – их экологичность.

- Есть две концепции электробусов в мире. Первая – большой, до 250-280 км, пробег на одной зарядке. Но их батареи не способны к быстрой зарядке. Такие машины распространены в основном в Китае. И в таких случаях вы можете себе позволить греть салон за счет электричества. Хотя даже в этом случае я не знаю примеров, чтобы в странах с холодным климатом – Швеции, Финляндии, Канаде – был полностью электрический обогрев. Мы изучали этот вопрос, и он проходил общественные слушания, звучала критика... Другого решения пока нет. Даже скандинавы, которые не менее трепетно относятся к экологии, при низкой температуре греют электробусы дизелем. Это как раз вторая концепция – электробусы с быстрой зарядкой, салон которых до определенной температуры (у нас – до нуля) обогревается за счет электричества, а затем – дизелем. Впрочем, есть системы – они пока тестируются, и мы их изучаем, – которые позволят через некоторое время отказаться от дизеля.

- А можете вместо дизеля газ использовать для отопления?

- Мы выпускаем грузовики, автобусы, которые работают на сжатом газе. Но для его использования в электробусах нет хороших серийных решений. К тому же потребуются дополнительные заправочные станции, оборудование для дегазации.

Опыт эксплуатации в Москве

- Ваш электробус на станции ультрабыстрой зарядки заряжается 10-20 мин, после чего способен проехать 70 км, указано в описании машины. А по факту? Что показала эксплуатация в Москве?

- В техническом задании указано, что до 100% электробус должен заряжаться за 24 мин. При этом у батареи есть номинальная емкость и эффективная – понятно, что мы ее не разряжаем до нуля и не заряжаем до 100%, чтобы обеспечить ей комфортный режим. Электробус никогда не приезжает на подзарядку полностью разряженным. Инфраструктура спланирована так, чтобы обеспечить комфортный запас между

зарядными станциями. Средняя продолжительность маршрута на круг – 25-30 км. В любом случае у водителя есть регламентный перерыв, после того как он проехал от конечной до конечной. Отсюда и появились эти 24 мин. Департамент транспорта нам четко сказал: на разворотном пункте водитель не должен проводить больше 6-8 мин, а электробус при таком режиме должен быть способен работать весь день. Как правило, водитель старается не разряжать батарею более на чем на 60%. Приехал, поднял пантограф и пошел по своим делам, а система в это время сама производит подзарядку. В этом и есть концепция быстрой подзарядки. Почему Москва ее выбрала? При другом подходе электробусы заряжаются ночью, 4-6 часов. И город изначально такой вариант рассматривал. Но когда посчитали, сколько будет сконцентрировано в одном месте электробусов (например, в нашей с ГАЗом первой точке базирования будет 200 машин) и какие нужны установленные энергопотребности, чтобы их одновременно заряжать, выяснилось, что для этого потребуется построить чуть ли не атомную электростанцию. И смысл быстрой зарядки в том, чтобы сгладить пики и распределить нагрузку на электросети по разным районам. С моей точки зрения, это более эффективно. К слову, когда обсуждают дороговизну инфраструктуры, которая сейчас создается в Москве, могу сказать: при использовании медленной зарядки вложения были бы в разы выше.

- Сооснователь фонда «Городские проекты» Максим Кац следил за работой электробусов в Москве с первого дня их запуска – с 1 сентября 2018 г. По его мнению, они не годятся для повседневной эксплуатации: часто задерживаются, долго заряжаются, в итоге работают по 7-8 часов вместо 16 часов у троллейбусов. Что вы на это скажете?

- Кто-то из великих сказал: «Учите историю – в ней есть ответы на все вопросы». Примерно 200 лет назад в Великобритании железную дорогу начали использовать в качестве общественного транспорта. Что писала английская пресса? Что это абсолютно бесперспективная идея, вредная, ее нужно запретить, потому что коровы не будут пастись, куры перестанут нести яйца, дома вблизи железнодорожных путей сгорят, а при аварии всех пассажиров разорвет на куски. Немецкие медики официально заявляли, что пассажиры нового транспорта будут страдать заболеванием мозга из-за слишком быстрой скорости передвижения. А в Российской империи на первом этапе говорили, что невозможно найти столько топлива, чтобы постоянно поддерживать огонь под самодвижущимся самоваром. А через 50 лет наступил бум строительства железных дорог, произошла транспортная революция. Сегодня общая протяженность железнодорожных путей в мире – около 1,3 млн км.

При появлении любой новой идеи находятся люди, которые ее воспринимают в штыки. Авиация, сотовая связь, компьютеры, телевидение... Такие люди всегда есть, и надо к этому спокойно относиться. Что касается г-на Каца. Мы с ним не общаемся – от нас инициативы не было, и самое главное – от него тоже. Объясню, в чем вопрос. С момента запуска электробусного движения, с 1 сентября, у нас у каждого в телефоне (в это вовлечено человек 50 на «Камазе», включая генерального директора) есть небольшая программка, которая несколько раз в день дает оперативную информацию: сколько машин вышло в рейс, какой коэффициент технической готовности (КТГ, показывает процент машин, готовых к работе, за исключением тех, которые в ремонте и проходят плановое техническое обслуживание. – «Ведомости»). Если кто-то не вышел на линию или сошел с маршрута – почему, по чьей вине. Какой пробег по каждой машине. У нас к этому щепетильное отношение, включая генерального директора. Был момент, когда отчетность стала совсем уж большой, мы его «немного убавили» из этого участия. Он спрашивает: почему не приходит информация? И все, возобновили. К чему я это говорю? Г-н Кац у нас информацию ни разу не запрашивал. Думаю, что он не запрашивал ее и у «Мосгортранса», и департамента транспорта Москвы. На чем базируются его заключения, мне трудно сказать. Это из серии: «Я эту книгу не читал, но она мне не нравится». Если говорить о «ломаются – не ломаются»: не знаю ни одной машины, которая не ломается.

Во все времена ломались и, к сожалению, будут ломаться. Вот у Ангелы Меркель, прочитал, два раза самолет ломался и она не могла улететь из чужой страны. Но это не говорит о том, что Airbus делает плохие самолеты.

Если говорить о КТГ и параметрах машин. В пассажирском транспорте КТГ – 0,75. У нас в техническом задании записано 0,9. Это очень высоко. Большую часть дней мы этот коэффициент выдерживали. За те моменты, когда мы не показываем этот коэффициент, нас очень жестко штрафуют. У нас сервисные службы работают очень напряженно. Средний пробег по машине – 140 км в сутки. Как правило, работают с 5 утра до 23.00, а где-то и до двух ночи. Откуда у г-на Каца данные про 7-8 часов, а у троллейбуса – 16, не понимаю. Электробусы заменяют либо троллейбусы, либо автобусы. И в каком режиме они работали, в таком работает и электробус.

- Какие технические проблемы возникают сейчас при использовании электробусов?

- Бывают сбои в части электрики, но они не носят массовый характер. Идет отладка, оптимизация режима работы климатической системы. Во-первых, зима у нас не такая, как в Европе (поставщиком климатической системы является голландская компания), и есть на чем работать. Во-вторых, заданы более жесткие требования. Где вы видели у троллейбусов двухзонный климат-контроль – отдельно для салона и отдельно для водителя? А тепловую завесу? Нет таких. Плюс идет отладка телематики – она новая, и было бы удивительно, если бы она сразу на 100% работала. Ну а если говорить о мелочах, то они такие же, как у троллейбусов, автобусов, – в работе дверей, например. Можно долго тестировать 10 автомобилей, но, когда начинается массовая эксплуатация и на маршруты выходят сотни машин, выявляются мелкие неполадки, которые не проявились при использовании первых машин. Мы испытывали в Москве, Подмосковье свои электробусы около трех лет.

- Много уже выплатили штрафов Москве? Считали?

- Считали, но не хотел бы называть сумму. Сами штрафы за нарушения большие.

- Поставщиков привлекаете к устранению проблем?

- Конечно. У нас контракты жизненного цикла, соответствующие соглашения подписаны с поставщиками систем, и они тоже участвуют в этой работе.

- Будете ли кого-нибудь менять по итогам первого этапа?

- Пока всех оставляем.

- Перед объявлением тендеров Москва долго испытывала электробусы разных производителей. Но несмотря на это, вам и другому поставщику электробусов для Москвы – группе ГАЗ не удалось поставить в срок первую партию электробусов. Что помешало?

- В основном это было связано с неготовностью поставщиков работать в том темпе, который был задан Москвой. Если помните, объявлялось, что тендер будет проведен в декабре, потом в январе, в итоге прошел весной. Абсолютно спокойно к этому относимся. Есть бюджетные, аппаратные процедуры. Но к чему это приводит? Сроки несколько раз переносились, в итоге проект стартовал позже и сроки поставок были очень сжатыми. Европейские поставщики немного по-другому работают, у них более консервативный склад ума, жесткое планирование. И здесь в основном возникли задержки именно по этой части. Нам на нефтекамском заводе [«Нефаз»] сварить 100 кузовов не проблема. Но затем идет его наполнение. И там, где нас задерживают поставщики, мы не можем двинуться дальше.

- Сколько вы уже поставили машин и зарядок Москве? Нет ли сейчас нарушений по срокам поставки?

- Зарядки все давно уже стоят, здесь вообще никаких отклонений не было. Что касается электробусов, практически вышли в нужный режим. На конец января должны были поставить 60, поставили 56. Из них 43 полностью уже приняты. Каждый день на маршрут выходит не менее 30.

Запланированный рост

- Сколько вы готовы ежегодно выпускать электробусов? Будете готовы поставлять Москве больше после 2021 г.?

- Москва поступает последовательно – они заранее анонсируют, сколько хотят закупать. И мы понимаем ориентиры, как развивать свои мощности. Сейчас они говорят, что после 2021 г. будут закупать по 800 электробусов, и мы к этому спокойно готовимся. Понятно, что мы не хотим взять все 800. Есть другие ниши, рынки. Дизель в регионах никуда не исчезает, и мы не хотим терять других заказчиков. Если говорить о желаемой доле рынка, то наша стратегия – иметь 35-50% в любом из сегментов, где мы присутствуем.

- По разыгранным в Москве лотам стоимость одного электробуса составила около 33 млн руб. Обычные большие низкопольные автобусы стоят втрое дешевле. А какова себестоимость, рентабельность производства тех и других машин?

- По поводу цены: если взять электробусы с ультрабыстрой зарядкой других производителей, то у них цифры будут начинаться от 600 000 евро (40-45 млн руб.) до 1 млн евро. Поэтому 33 млн руб. – это цифра очень напряженная. Перед объявлением тендеров Москва запрашивала ценовые предложения производителей, делала собственную экономическую экспертизу. Это же не автобус. Там есть электрический мост, электрическая батарея, которые по-другому стоят. И сравнивать с автобусом, на мой взгляд, некорректно. Там и экономика эксплуатации, и потребительские свойства другие. Другой продукт. Цена прошла самую скрупулезную экспертизу, и там вычистили все, что можно. Второе – гарантия четыре года. При этом по факту гарантию на батарею мы выдали на семь лет. У нас в рамках контракта жизненного цикла (КЖЦ) есть одна замена батареи в середине срока за счет заказчика. Но если что-то случается с этой батареей – а ее стоимость равна примерно трети цены всей машины, – мы ее меняем за свой счет. То есть цена не такая привлекательная, как может показаться. В момент реализации она, конечно, приятная, но мы берем на себя все риски. То есть в худшем случае мы должны новые машины сделать за свой счет. При этом нигде в мире нет опыта эксплуатации электробусов на протяжении 15 лет.

- А что скажете про рентабельность?

- Рентабельность там мизерная. Цифру не могу называть.

- Она выше или ниже, чем у дизельных?

- Ниже. Дизельные автобусы – отшлифованный продукт, а новые машины – это всегда повышенные затраты. Где-то и поставщики риски закладывают – от них мы тоже требуем гарантию.

- Но убытки-то не несете?

- Нет. Надеюсь, убытков не будет – мы же бизнес.

- А когда рентабельность электробусов превысит дизельные? При каких объемах выпуска и продаж?

- Думаю, с 200-300 в год. Будет и от ценовой политики зависеть. Ведь многие автоконцерны в итоге не пошли на конкурс из-за того, что посчитали цену низкой для себя с учетом КЖЦ на 15 лет. Хотя изначально желающих из разных стран было много – это был крупнейший контракт в Европе.

- Дело только в цене? Может, были жесткие сроки по времени локализации?

- Иностранцы могли уложиться в сроки. Проект обсуждался два года. По локализации требования есть, но это не чья-то прихоть, а требования федерального законодательства.

- Какой уровень у вас?

- Более 70%.

- Много ли зарабатываете на зарядных станциях? Кто их для вас выпускает?

- Прибыль символическая. В России есть их производители, но мы посчитали, что в случае с Москвой оптимальнее выбрать одного из мировых лидеров – китайскую Robinsen. Предварительно мы посмотрели, как их оборудование работает в разных

климатических зонах – в Китае, Европе, Израиле, России (купили для собственной опытной эксплуатации).

- Выпускать зарядные станции сами собираетесь?

- Есть мысли на эту тему. Но это будет интересно при больших объемах, а не 30 единиц в год.

- С учетом растущих объемов выпуска есть планы перевести производство электробусов на отдельную площадку?

- Мы понимаем, что на одной площадке производить все невозможно. Сейчас на «Нефазе» два корпуса: в одном выпускается специальная и прицепная техника, в другом – автобусы, включая электробусы, и тоже прицепная техника. Все, что можно было сделать для оптимизации производства, уже сделано, а строить третий корпус неоправданно дорого. Поэтому прорабатываем варианты перевода производства электробусов на другие площадки. На какую конкретно – сказать не могу, решение пока не принято. Кузовное производство, скорее всего, оставим на «Нефазе».

- Территория «Камаза» в Набережных Челнах есть среди рассматриваемых вариантов?

- Нет, Челны уже перенасыщены в смысле производства. Помимо «Камаза» там работают наши совместные предприятия, резиденты индустриального парка «КИП «Мастер», и все они конкурируют за рабочих, конструкторов.

- В 2018 г. помимо электробусов вы начали продавать Москве обычные автобусы. По итогам конкурса, прошедшего осенью, вы поставите городу более 600 машин до конца 2020 г. Долгое время вы не проявляли активности в Москве, концентрируясь на Татарстане и других регионах, и в московских тендерах в основном выигрывала продукция группы ГАЗ. Что изменилось?

- Для нас это было историческим событием. Была проделана большая работа с электробусами – мы дотянулись до требований Москвы. И после этого решили пойти уже с дизельными автобусами.

- То есть никто дополнительно не просил мэра Москвы обратить внимание на другого российского автопроизводителя?

- А они разве нас не знали? Мы присутствуем в ЖКХ города, наша спецтехника работает на стройках Москвы. Эта продукция, кстати, тоже выпускается на «Нефазе».

- Планируете увеличить мощности по выпуску автобусов?

- Ранее проектная мощность составляла 1200 автобусов в год. После того как изменилась стратегия, появилась программа развития мощностей. В течение 2019 г. они увеличатся до 1500 машин в год. План по выпуску – 1250 без учета электробусов. В прошлом году произвели около 800 автобусов.

- Сколько вложите в расширение?

- Это не потребует больших инвестиций – на уровне нескольких десятков миллионов рублей. У нас был запас по сварке, окраске. Сейчас расширяем сборочные мощности, обучаем людей.

- Принимать новых людей будете?

- Конечно. Сколько точно – пока сказать не могу. Сейчас на заводе работает около 5000 человек.

Троллейбус от «Камаза»

- Помимо автобусов и электробусов вы разработали троллейбус с автономным запасом хода, до 20 км. Какие планы у вас в этом сегменте?

- Есть городская пассажирская машина большого класса. За счет троллейбуса мы расширили меню. При этом у машин унификация по узлам, тот же кузов. Например, вы приходите в регион и вам говорят: у нас троллейбусной сети нет, газовых заправок нет, денег на электробусы тоже, давайте нам дизельные автобусы. Приходишь в другой регион – там «Газпром» построит сеть газовых заправок, значит, подходит газомоторный автобус. Во многих городах с советских времен сохранилась инфраструктура для троллейбусов. И

тут оптимальным, бюджетным решением служит троллейбус. Конкретно машины с автономным ходом требуются, когда нужно охватить участки города без троллейбусной сети. Другой вариант – Санкт-Петербург, где хотят убрать провода в центре, но в целом сеть оставить.

- Когда троллейбусы начнете выпускать серийно?

- Сейчас заканчивается сертификация. Контракты, думаю, начнем заключать со следующего года.

- Кто уже интересуется вашим троллейбусом?

- Все города, где есть троллейбусные сети. Рынок не гигантский, конечно, но может обеспечить прибавку к общему объему. В 2018 г. всего в России было продано около 300 троллейбусов.

- Расскажите о сотрудничестве с «Тролзой», крупнейшим российским производителем троллейбусов. На рынке ходили разговоры, что вы можете создать совместное предприятие или вовсе купить этот завод.

- Сейчас никакого сотрудничества, промышленной кооперации нет. Мы все еще в процессе обсуждения возможной интеграции.

- Покупка?

- Нет. Обсуждалась и обсуждается возможность создания совместного предприятия.

- Правильно понимаю, что «Тролза» – один из обсуждаемых вариантов размещения сборки электробусов и троллейбусов?

- Один из вариантов. У них есть компетенции в электротранспорте. У нас тоже, и мы их тоже хотим сохранить. Поэтому, например, не обсуждаем контрактную сборку. Решение о форме интеграции примем до конца года.

- Какие еще могут быть точки соприкосновения у группы «Камаз» и «Тролзы»? Теоретически они могли бы покупать ваши кузова...

- Теоретически – да, в том числе поэтому идут обсуждения. У них выпуск – около 200 машин в год. При таких объемах иметь собственное полноценное производство кузовов невыгодно.

- Какие у вас прогнозы по рынку автобусов в России в 2019 г.? Сколько планируете продать сами?

- По нашему прогнозу, рынок автобусов большого класса составит около 4000-4500 машин. В прошлом году был на уровне 4000. Рынок развивается: регионы обновляют парк, есть программа господдержки.

- Вы говорили, что задумались над возможностью поставок автобусов и электробусов за рубеж. Целевая доля экспорта в общих продажах уже определена?

- Утвержденной цифры нет. Думаю, надо ставить задачу в 10-20%. Возможны и прямые поставки, и локальная сборка. Сейчас изучаем страновые требования.

- Группа «Камаз» совместно с НАМИ разработала малый беспилотный электробус ШАТЛ. Его презентация состоялась в 2016 г. на Московском автосалоне. Как продвигается проект? Когда рассчитываете на первые контракты?

- Пока продолжается отработка технологий. Интересующихся много, но о контрактах пока речи не идет. Вопрос не только в нашей готовности – нужна соответствующая законодательная база и инфраструктура. Каких-то серьезных изменений в этой сфере можно ожидать после 2024-2025 гг.

<https://www.vedomosti.ru/auto/characters/2019/03/11/796108-xxi-vek-tochno-stanet-vekom-sistem-obschestvennogo-transporta>

ВЕДОМОСТИ; ВЛАДИМИР ШТАНОВ; 2019.03.11; ПРОДАЖИ КОММЕРЧЕСКОГО ТРАНСПОРТА В 2019 ГОДУ МОГУТ УЙТИ В МИНУС; РОСТ РОССИЙСКОГО РЫНКА КОММЕРЧЕСКИХ АВТОМОБИЛЕЙ ПРОДОЛЖАЛСЯ

ТРИ ГОДА ПОДРЯД. ОН ВОССТАНАВЛИВАЕТСЯ ПОСЛЕ ПРОВАЛЬНЫХ 2013-2015 ГОДОВ, НО ТАК И НЕ ДОСТИГ ПИКОВЫХ ПОКАЗАТЕЛЕЙ 2012 ГОДА

В прошлом году в России выросли продажи во всех сегментах коммерческих автомобилей. Реализация легких коммерческих автомобилей (LCV) увеличилась на 3,2%, грузовиков – на 2,7%, а наилучшую динамику показал сегмент автобусов – рост на 11%, свидетельствуют данные «Автостата» и PwC. Рост российского рынка коммерческих автомобилей продолжается три года подряд. Он восстанавливается после провальных 2013-2015 гг., когда продажи сократились вдвое, и так и не достиг пиковых показателей 2012 г.

Что помогало и мешало

Логистические и транспортные компании продолжали в 2018 г. обновлять свои парки на фоне некоторой стабилизации экономической ситуации – это главная причина роста, говорит консультант-аналитик Frost & Sullivan Иван Кондратенко. Росту рынка помогало государство – за счет программы льготного автолизинга и стимулирования спроса на технику на газомоторном топливе, добавляет ведущий эксперт «Автостата» Виктор Пушкарев. Дополнительный спрос на технику обеспечили крупные инфраструктурные проекты – строительство объектов для чемпионата мира по футболу, трубопровода «Сила Сибири», Крымского моста, перечисляет директор Russian Automotive Market Research Татьяна Арабаджи. «Но часть из них была уже на завершающей стадии и существенного вклада в закупку коммерческой техники не внесла», – замечает она. В целом, по ее мнению, значительного роста продаж в 2018 г. не произошло из-за того, что у покупателей коммерческой техники не было уверенности в развитии бизнеса в ближайшие годы. Активного роста отраслей, нуждающихся в расширении автотранспорта, в прошлом году не наблюдалось, говорит и Пушкарев. Так что в 2018 г. рынок коммерческого транспорта стабилизировался на уровне, отражающем текущие экономические условия в стране, подчеркивает эксперт. Кроме того, в прошлом году в стране вступили в силу экологические стандарты «Евро-5» и произошла очередная индексация утилизационного сбора, что привело к удорожанию техники, напоминает генеральный директор Isuzu Rus Фабрис Горлье.

LCV загрузили санкциями

По итогам 2018 г. в России было продано 112 000 легких коммерческих автомобилей (LCV). По сравнению с 2017 г. динамика роста сократилась в разы – с 17 до 3,2%. Емкость рынка новых LCV в денежном выражении увеличилась в 2018 г. на 9,5% и достигла 168,7 млрд руб., по расчетам Russian Automotive Market Research. Средневзвешенные цены выросли на 7,1% до 1,4 млн руб.

Традиционно в сегменте LCV лидирует продукция группы ГАЗ. В прошлом году ее продажи в России выросли почти на 3%, по данным «Автостата». Две модели марки входят в топ-3 рынка, а самой продаваемой остается «Газель Next». Группа ГАЗ сумела сохранить долю на рынке на уровне 44%, несмотря на то что весной 2018 г. попала в санкционный список минфина США наряду со своим бенефициаром Олегом Дерипаской. Резидентам США нужно к определенному сроку прекратить с ней сотрудничество, а резиденты из других стран за продолжение работы с российским автоконцерном сами могут попасть в санкционный список. Но сроки вступления этих ограничений несколько раз переносились, в последний раз – до 6 июля 2019 г.

В 2018 г. ГАЗ вывел на рынок версию «Газель Next» увеличенной грузоподъемностью – 4,6 т, а в 2019 г. планирует начать выпуск «Газель Next» полной массой 3,5 т с двухлитровым дизельным двигателем Volkswagen и новой 6-ступенчатой коробкой передач собственной разработки; фургонов и микроавтобусов «Газель Next» полной массой 4,6 т со сверхдлинной базой и др., перечисляет представитель группы ГАЗ. По его словам, в 2019 г. на «Газель Next» появятся подушки безопасности, будут внедрены элементы системы помощи водителю.

На втором месте российского рынка LCV остается УАЗ, входящий в группу «Соллерс». Ожидалось, что появление в 2017 г. в модельном ряду компании линейки коммерческих автомобилей «УАЗ профи» поддержит продажи марки, но по итогам 2018 г. они снизились на 10,5%, по данным «Автостата». Впрочем, по расчетам самой компании, ее продажи выросли, однако цифры она не раскрывает. Этому помогли именно модификации на базе «Профи», включая массовые фургоны (промтоварный, изотермические и авторефрижераторы), говорит директор по продажам УАЗа Сергей Травкин. По его словам, в 2019 г. за счет расширения гаммы моделей этого семейства компания хочет увеличить продажи на 20%.

В тройку самых продаваемых марок на российском рынке LCV по итогам 2018 г. вошел Ford, подвинувший Lada. Продажи американской марки выросли на 31%. LCV Ford выпускаются на мощностях Ford Sollers. Сейчас это СП разрабатывает новую бизнес-модель на российском рынке, обсуждаются различные варианты оптимизации деятельности, но о сокращении или прекращении выпуска LCV речи не идет – «под нож» на заводах СП могут попасть легковые модели, рассказывали источники «Ведомостей».

Продажи коммерческих автомобилей Lada в 2018 г. выросли на 5%, по данным «Автостата». Сам «АвтоВАЗ» оценивает рост в 23%. Предприятие в конце 2018 г. вывело на рынок новый модельный ряд коммерческих автомобилей Lada Granta (в фирменном X-стиле), на очереди – двухтопливный Largus CNG. «Мы рассчитываем на то, что рынок сохранит положительную динамику, которая, правда, будет чуть спокойнее, чем в 2018 г., – говорит представитель «АвтоВАЗа». – Основная задача для нас – расти с рынком и, как минимум, сохранить достигнутую долю рынка».

В число лидеров по темпу прироста продаж в 2018 г. наряду с Ford вошли Peugeot (+45%) и Citroen (+25%). В прошлом году легкие коммерческие автомобили этих марок группа PSA начала выпускать на калужском заводе «ПСМА рус». В дальнейшем, возможно, к ним добавятся LCV под маркой Opel, которую французы купили у GM и теперь хотят вернуть на российский рынок.

«Несмотря на достаточно непростую экономическую ситуацию, малотоннажное подразделение Mercedes-Benz продемонстрировало рост продаж на 2%», – говорит гендиректор Mercedes-Benz Vans в России Томас Гансер (по данным «Автостата», продажи марки снизились на 4,6%). – Интерес российских клиентов к многофункциональным автомобилям, V-классу и Vito остается достаточно высоким. Sprinter Classic также показал уверенные результаты. Премьерой X-класса и особенно его самой мощной версией с двигателем V6 мы открыли российскому рынку новый сегмент премиальных пикапов». Между тем у компании возникли проблемы с закупкой комплектующих для российского производства Sprinter Classic, и оно было приостановлено. Эти машины выпускались на мощностях группы ГАЗ. Когда оно будет возобновлено – пока не ясно.

Грузовики сбросили скорость

Продажи новых грузовых автомобилей в 2018 г. на российском рынке выросли на 2,7% до 82 300 шт., по данным «Автостата». В 2017 г. рост составил 51%. Емкость рынка в денежном выражении выросла на 11,5% до 472,4 млрд руб., по расчетам Russian Automotive Market Research. Средневзвешенные цены на новые грузовые автомобили подросли на 8,4% до 5,8 млн руб.

Лидерами рынка по динамике роста продаж стали Scania (17%), МАЗ (9%) и MAN (7%), по данным «Автостата».

«Мы довольны результатами 2018 г.», – говорит представитель MAN. Компания, как и планировала, вошла топ-3 среди большой семерки европейских брендов и больших проблем на рынке не испытывала, поясняет он. По его словам, «ключевой успех» обеспечили магистральные седельные тягачи флагманского семейства MAN TGX.

Лидер рынка по количеству реализованных машин – «Камаз» – сократил продажи на 2,6%, гласят данные «Автостата». По данным самой компании, снижение составило 1,4%. Сказалось снижение спроса во втором полугодии, из-за которого на заводе даже вводились дни простоя. Продажи иномарок опережали продажи «Камаза» из-за роста сегмента магистральных тягачей с широкой кабиной, пояснилось в материалах российского автоконцерна. «Камаз» обещает вывести на рынок свой магистральный тягач с широкой кабиной в 2019 г. Также в прошлом году росли продажи тяжелых самосвалов иностранных брендов на 16-тонных мостах – аналогов тяжелого семейства «Камаз-6580», которое только выводилось на рынок.

У группы ГАЗ, занимающей на рынке грузовиков второе место, продажи выросли на 7,2%, по данным «Автостата». Одной из новинок стал среднетоннажный «ГАЗон Next» грузоподъемностью 10 т. На базе этой платформы, как и «Газель Next» грузоподъемностью 4,6 т, планируется создание широкой линейки специальной техники для муниципальных и дорожных служб, различных сфер бизнеса и сельского хозяйства, рассказывает представитель компании. В числе новинок 2019 г. – внедорожный среднетоннажный грузовик «Садко Next». Автомобиль сохранил внедорожные возможности своего предшественника – ГАЗ-66, грузоподъемность увеличилась с 2 до 3 т, говорит представитель группы ГАЗ.

Продажи входящей в топ-10 рынка Isuzu выросли на 5,5%, по данным «Автостата». Марке помогло то, что машины выпускаются локально, а также расширение модельного ряда, говорит Горлье. «При благоприятных условиях и положительной динамике рынка мы рассчитываем на дальнейший рост продаж и доли рынка», – отмечает он. По его словам, основными новинками 2019 г. станут грузовые модели с автоматической трансмиссией. Также продолжается работа по запуску на рынке моделей, работающих на сжатом природном газе, добавляет Горлье.

Автобусы меняют тягу

Продажи новых автобусов в 2018 г. выросли на 11% до 13 000 шт., по расчетам PwC. Для сравнения: в 2017 г. рост составил 12,5%. Сильнее всех продажи в прошлом году выросли у «Нефазы», входящего в группу «Камаз», – более чем вдвое, а также у «Волгабаса» (58%) и МАЗа (28%).

Сохраняет лидерство группа ГАЗ, марки которой ПАЗ и «ЛиАЗ» занимают первые два места по числу проданных машин. Их совокупная доля составила 71,5%, снизившись за год почти на 6 п. п. Поддерживая спрос, группа в 2018 г. расширила семейство «Вектор Next» за счет производства трех новых модификаций – для маломобильных пассажиров («Доступная среда»), для междугородных перевозок и на газовом топливе. По словам представителя компании, эти автобусы поставлялись в том числе в регионы, которые принимали чемпионат мира по футболу. Автобус в модификации «Доступная среда» имеет специальный пандус для въезда и выезда маломобильных пассажиров, функцию опускания задней подвески. «Данная модификация широко востребована в регионах, – рассказывает представитель ГАЗа. – На данный момент 9 из 10 машин «Вектор Next», находящихся на заводском конвейере, изготавливаются именно в модификации «Доступная среда». По его словам, в 2019 г. планируется выпуск новых моделей семейства «Вектор Next», а также развитие линейки газовых автобусов – производство новой модели «ЛиАЗ» с двигателем, работающем на сжиженном природном газе.

В 2018 г. группа ГАЗ вышла в новый для себя сегмент: на Ликинском автобусном заводе стартовало серийное производство электробусов. Первый контракт на 100 машин был заключен с Москвой. Электробус оснащен литий-титанатными батареями с возможностью ультрабыстрой зарядки – от 4 до 10 минут.

Другим поставщиком электробусов для Москвы стала группа «Камаз», которая наладила их выпуск на «Нефазе». Группа победила уже в двух таких тендерах города, а также впервые в своей истории получила контракт на поставку Москве дизельных автобусов.

Главной новинкой MAN стал туристический автобус VIP-класса Neoplan Tourliner, его премьера состоялась на выставке Busworld Russia – 2018 в октябре. «Компания MAN продолжит наращивать долю рынка в сегменте «грузовики» и сохранит лидерство [среди европейских марок] в сегменте «автобусы». Такова главная стратегическая цель компании на 2019 г.», – говорит ее представитель.

Поддержка сокращается

На протяжении последних нескольких лет государство поддерживало продажи коммерческих автомобилей. В 2018 г. на госпрограмму льготного автолизинга из бюджета было направлено 6,4 млрд руб., на стимулирование продаж газомоторной техники – 4,8 млрд руб. и еще 10 млрд руб. – на закупку машин «скорой помощи» и школьных автобусов. Сегмент LCV поддерживался еще и программой льготного автокредитования – всего на эту программу было выделено 9,2 млрд руб.

Госпрограммы являются довольно эффективными, замечает Кондратенко: с их помощью в некоторых сегментах рынка коммерческих автомобилей продается вплоть до 30% LCV. «Однако такая зависимость рынка от внешних стимулирующих факторов заставляет говорить о несостоятельности и угрозах замедления по мере постепенного сокращения объемов финансирования отрасли», – предупреждает эксперт.

В 2019 г. господдержка российского автомобильного рынка, включая коммерческие машины, продолжится, но сократится втрое, объявил Минпромторг. Например, на программу льготного лизинга будет выделено 4,9 млрд руб., закупку газомоторной техники – 2,5 млрд руб. Средств на приобретение карет «скорой помощи» и школьных автобусов пока не запланировано.

«Снижение уровня господдержки однозначно оказывает негативное влияние на рынок коммерческой техники, который пока имеет ограниченный потенциал естественного роста», – замечает Кондратенко. «Возможно, если рынок начнет сокращаться, то объем господдержки будет увеличен, но пока уверенности в этом нет», – говорит Арабаджи.

Снижение господдержки заставляет участников рынка волноваться.

«Сейчас на фоне нестабильной ситуации на рынке госпрограммы – очень важная мера поддержки продаж для автопроизводителей», – говорит Травкин. По оценке УАЗа, рынок LCV в 2019 г. сократится на 2,2%.

Ближайшие несколько лет будут непростыми, замечает Гансер. «Программы господдержки позволили многим компаниям обновить их уже достаточно старые корпоративные парки. Сокращение этих программ и недавнее увеличение НДС может ослабить позитивный эффект и послужить причиной стагнации спроса», – поясняет он.

Ситуацию на рынке коммерческого транспорта представитель группы ГАЗ характеризует как «негативную стабильность, которая может перерасти в кризис». Потребители коммерческого транспорта перестают вкладывать средства в развитие бизнеса из-за высокой степени неуверенности в экономических перспективах, поясняет собеседник «Ведомостей». Макроэкономические показатели по наиболее значимым для рынка коммерческого транспорта сегментам (оборот розничной торговли, грузооборот, реальные располагаемые денежные доходы) не восстановились до уровня 2012 г. Происходит спад в обрабатывающей и прочих отраслях промышленности, генерирующих высокую добавленную стоимость. «Дополнительно усложняют ситуацию и снижают покупательскую активность рост ставок по кредитам, повышение НДС, – отмечает представитель группы ГАЗ. – Нет предпосылок для сохранения в 2019 г. емкости рынка хотя бы на уровне прошлого года». По его словам, трехкратное сокращения госпрограмм в 2019 г. может привести к падению рынка коммерческого транспорта на 10-15%.

Развитие рынка в значительной степени будет зависеть от колебаний курса рубля, говорит представитель MAN. «Поддержку может оказать ограничение предельного возраста эксплуатации коммерческой техники, если будет, как ожидается, принято в этом году», – замечает он. Плюс, добавляет собеседник «Ведомостей», бизнес ожидает формулирования

и старта реализации крупных инвестиционных проектов в исполнение майского указа (особенно в области строительства, в том числе автомобильных дорог). «Они если не дадут роста, то по крайней мере должны сдерживать падение рынка», – считает представитель MAN.

По прогнозу PwC, продажи LCV вырастут в России на 1%, грузовиков – на 4%, а сегмент автобусов сократится на 9%. В отчете компании это объясняется тем, что **Минтранс** не поддержал инициативу производителей на запрет эксплуатации старых автобусов. Приоритетной задачей, по мнению министерства, должен быть контроль технического состояния парка.

«По нашим базовым сценариям, рынок в сегментах LCV и грузовиков останется примерно на уровне 2018 г., а в сегменте автобусов, вероятнее всего, будет наблюдаться небольшое снижение – до 8-10%», – говорит Пушкарев. По его мнению, если в период 2020-2021 гг. российская экономика вернется к заметному росту, то это, в свою очередь, обеспечит положительную динамику рынка. Однако вряд ли стоит рассчитывать на высокие темпы роста по сегментам и достижения объемов 2012 г., считает эксперт.

Кондратенко прогнозирует в 2019 г. умеренный рост рынка – на уровне нескольких процентов. Сегменты LCV и грузовиков будут стабильные, автобусы могут вырасти больше, так как существует востребованность в обновлении их парка, думает он.

Курс на развитие импортозамещения, взятый в России, приведет к росту внутреннего рынка и спроса, в том числе и на коммерческую технику, считает Арабаджи. «Но поскольку для реализации этих планов требуется как минимум семь лет, то отдачу и расширение спроса мы сможем увидеть после 2023 г.», – указывает она. Если за это время не случится каких-то чрезвычайных политических, экономических катаклизмов, оговаривается эксперт.

<https://www.vedomosti.ru/auto/articles/2019/03/11/796119-dfadsfasf>

КОММЕРСАНТЪ; 2019.03.11; ПРАВИТЕЛЬСТВО УСТАНОВИТ ТРЕБОВАНИЯ К КАМЕРАМ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕЕЗДАХ

Минтранс разработал проект постановления правительства с требованиями к камерам фиксации нарушений ПДД на железнодорожных переездах. Соответствующий проект размещен на портале regulation.gov.ru.

Владельцы переездов должны будут поставить автоматические комплексы в «первоочередном порядке» в тех местах, где за три года произошло более двух столкновений транспортных средств с поездами. Камера может быть также установлена по решению региональных властей при согласовании с владельцем железной дороги, при этом техническое обслуживание оборудования должно происходить за счет средств субъекта федерации, местных бюджетов или «иных источников». После установки камера передается в безвозмездное пользование органам власти субъекта федерации.

Новые правила разработаны в связи с изменениями в закон «Об автомобильных дорогах и дорожной деятельности», принятыми Госдумой в конце 2018 года. В местах пересечения железных дорог с частными автодорогами и дорогами «необщего» пользования камер не будет, говорится в новом законе (вступает в силу в конце марта). Для владельцев остальных 10 тыс. переездов «общего пользования» обязанность ставить камеры сохраняется, но конкретные требования будут прописаны отдельным постановлением правительства.

<https://www.kommersant.ru/doc/3908159?query=минтранс>

ИНТЕРФАКС; 2019.03.11; «ПРОМТРАКТОР-ВАГОН» КТЗ ПОСТАВИТ УГМК 800 ПОЛУВАГОНОВ НА ТЕЛЕЖКЕ 23,5 ТС

АО «Промтрактор-Вагон» (входит в концерн «Тракторные заводы», КТЗ) поставит «УГМК-Холдингу» 800 полувагонов с нагрузкой на ось 23,5 тонно-сил, сообщила пресс-служба КТЗ.

Контракт на поставку полувагонов модели 12-1303-01 был заключен в конце прошлого года, а в феврале «Промтрактор-Вагон» оформил для отгрузки в адрес УГМК первые 100 полувагонов.

Полувагон 12-1303-01 имеет увеличенный объем кузова (88 кубометров) и увеличенный пробег до первого деповского ремонта (500 км или 4 года). Вагон за счет увеличенного межремонтного пробега в течение жизненного цикла позволяет сэкономить на ремонтах до 200 тыс. рублей, отмечается в сообщении.

По данным департамента продаж железнодорожного литья и вагоностроения ООО «РэйлАльянс» (официальная сбытовая компания АО «Промтрактор-Вагон»), ожидаемый выпуск полувагонов 12-1303-01 в первом полугодии 2019 года уже полностью законтрактован. В число потенциальных заказчиков данной модели входят такие компании, как ООО «ФосАгро» (МОЕХ: PHOR), ООО «Ай Эм Ти Экспресс» и АО «АК «Железные дороги Якутии» (МОЕХ: ZHDY).

«Уральская горно-металлургическая компания» – один из крупнейших российских производителей катодной меди, цинка, свинца и проката цветных металлов. В составе группы более 40 предприятий, в том числе ряд машиностроительных. Основными владельцами УГМК являются Искандар Махмудов и Андрей Козицын.

Как сообщалось, «Промтрактор-Вагон» в 2019 году планирует увеличить выпуск вагонов до 5 тыс. единиц. В минувшем году «Промтрактор-Вагон» произвел около 1,5 тыс. вагонов, что более чем вдвое превышает показатель 2017 года.

«Ростех» контролирует процедуры банкротства КТЗ и его санирования по решению правительства РФ, привлек к управлению чувашскими предприятиями нового частного инвестора – компанию «Транспортные компоненты», близкую к акционерам «Трансмашхолдинга».

ИНТЕРФАКС; 2019.03.11; РЖД ДОБИЛИСЬ В СУДЕ ВЗЫСКАНИЯ С СИБАНТРАЦИТА 6 МЛН РУБ. ЗА ПЕРЕГРУЗ И ИСКАЖЕНИЕ ДАННЫХ О ВЕСЕ ВАГОНОВ

Арбитражный суд Новосибирской области обязал АО «Сибантрацит» выплатить «Российским железным дорогам» более 6,1 млн рублей неустойки за искажение данных о весе перевозимых на экспорт вагонов с антрацитом.

Как следует из материалов картотеки арбитражных дел, требования РЖД суд удовлетворил частично: компания подавала к «Сибантрациту» два иска с общей суммой взыскания более 13,2 млн рублей.

По данным РЖД, приведенным в материалах дела, «Сибантрацит», формируя состав на экспорт, превысил максимальную грузоподъемность вагонов, а также исказил сведения о грузе в железнодорожной транспортной накладной.

В обоих случаях речь идет о вагонах с антрацитом, отправленных со станции Линево Западно-Сибирской железной дороги (филиал РЖД) в Китай. По одному иску пунктом назначения была станция Шуаняшань, по другому – Хаэрбиньдун. Перевес был обнаружен 8-9 сентября 2018 года при проверках на станции Гродеково-эксп Дальневосточной железной дороги (филиал РЖД).

В исках РЖД заявили, что перегружены оказались в одном случае шесть, в другом – 14 вагонов. Самое большое превышение составило 4,2 тонны, или 6% от общего веса антрацита в вагоне.

«Ответчик обоснованно указал на несоразмерность неустойки последствиям нарушения обязательства, в частности, им приведен довод, что размер убытков значительно ниже начисленной неустойки, убытки в размере разницы провозной платы им истцу компенсированы. (. . .) Суд считает возможным уменьшить сумму подлежащего взысканию штрафа за превышение максимальной грузоподъемности вагона и за занижение провозных платежей», – обосновала свою позицию судья.

АО «Сибирский антрацит» добывает антрацит категории UHG (Ultra High Grade – сверхвысокое качество) в Новосибирской области. Вместе с другим новосибирским производителем антрацита ООО «Разрез Восточный» и крупным производителем угля в Кемеровской области ООО «Разрез Кийзасский» входит в группу «Сибантрацит». По данным компании, группа в 2018 году экспортировала за рубеж 21,1 млн тонн угля при общей добыче 24,1 млн тонн.

ИНТЕРФАКС; 2019.03.11; ГРУЗООБОРОТ МОРСКИХ ПОРТОВ РФ ЗА 2 МЕСЯЦА ВЫРОС НА 5,4%, ДО 131,7 МЛН ТОНН

Грузооборот морских портов РФ в январе-феврале 2019 года вырос на 5,4% по сравнению с тем же периодом прошлого года, до 131,71 млн тонн, сообщило **Федеральное агентство морского и речного транспорта (Росморречфлот)** РФ.

При этом перевалка сухих грузов сократилась на 0,3% (до 56,06 млн тонн), наливных – увеличилась на 10,1% (до 75,65 млн тонн).

Продолжился рост грузооборота морских портов Арктического бассейна: по данным **Росморречфлота**, их грузооборот составил 17,81 млн тонн (+27,2%), из них объем перевалки сухих грузов – 4,99 млн тонн (+9,8%), наливных грузов – 12,82 млн тонн (+35,6%).

Грузооборот морских портов Каспийского бассейна достиг 0,95 млн тонн (+6,7%), из них объем перевалки сухих грузов – 0,41 млн тонн (-22,8%), наливных грузов – 0,54 млн тонн (в 1,5 раза больше).

Грузооборот морских портов Балтийского бассейна зафиксирован на уровне 40,65 млн тонн (+2,0%), из них объем перевалки сухих грузов составил 16,91 млн тонн (+1,7%), наливных грузов – 23,74 млн тонн (+2,3%).

Морские порты Азово-Черноморского бассейна обеспечили перевалку 40,77 млн тонн (+0,2%), из них объем перевалки сухих грузов составил 14,93 млн тонн (-11,9%), наливных грузов – 25,84 млн тонн (+8,8%).

Грузооборот морских портов Дальневосточного бассейна возрос до 31,52 млн тонн (+6,9%), из них объем перевалки сухих грузов составил 18,82 млн тонн (+7,0%), наливных грузов – 12,71 млн тонн (+6,6%).

Среди российских морских портов в «топ 5» по грузообороту вошли Новороссийск, Усть-Луга, Восточный, Мурманск и Приморск. По данным **Росморречфлота**, первая пятерка портов не изменилась.

Лидерство по-прежнему сохраняет порт Новороссийск, его грузооборот за 2 месяца 2019 года вырос на 5,3%, до 25,689 млн тонн. На втором месте Усть-Луга (Ленинградская область), в январе-феврале порт увеличил перевалку на 2,7%, до 17,028 млн тонн. Порт Восточный (Приморский край, Находка) сохранил третье место в рейтинге, перевалив 11,335 млн. тонн, что на 5% больше, чем в прошлом году. Четвертым идет порт Мурманск с 10,667 млн тонн, что на 7,2% лучше результата годичной давности, отмечает агентство.

Замыкает пятерку лидеров порт Приморск (Ленинградская область) с грузооборотом 9,104 млн тонн (+5,5%), что почти на 100 тыс. тонн больше показателя остающегося за пределами «топ-5» Большого порта Санкт-Петербург с 9,011 млн тонн (-0,2%).

По динамике роста грузооборота **Росморречфлот** также отмечает арктический порт Сабетта, который в январе – феврале нарастил перевалку на 155,8%, достигнув абсолютного показателя в 4,944 млн тонн.

ИНТЕРФАКС – ДАЛЬНИЙ ВОСТОК; 2019.03.11; РОССИЙСКИЕ ДИПЛОМАТЫ ПОДКЛЮЧИЛИСЬ К СИТУАЦИИ С СУДНОМ «ПАРТИЗАН», КОТОРОЕ В ЮЖНОКОРЕЙСКОМ ПОРТУ ОТКАЗЫВАЮТСЯ СНАБЖАТЬ ТОПЛИВОМ – СУДОВЛАДЕЛЕЦ

Компания «Гудзон» (попавшая ранее под санкции США) пока не получила ответа от южнокорейских властей в связи с ситуацией с судном «Партизан», которому в южнокорейском порту Поханг отказали в заправке топливом.

«Ответа от южнокорейских властей пока нет. К решению вопроса подключился наш МИД. Мы беседовали по телефону, они пытаются добиться разрешения», – сообщил агентству «Интерфакс – Дальний Восток» замгендиректора по стратегическому развитию компании-судовладельца «Гудзон» Валерий Улискин.

Он добавил, что судну необходимо 5-7 тонн топлива, чтобы дойти до Владивостока или китайского порта.

Как сообщалось, в порту Поханг российскому судну «Партизан» (принадлежит компании «Гудзон», попавшей ранее под санкции США) отказали в заправке топливом, компания заявила морской протест администрации порта и властям.

По словам В.Улискина, бункеровочные компании отказывают в заправке топливом из-за опасения вторичных санкций.

В письме, направленном властям южнокорейского порта, отмечается, что судно сейчас находится в аварийной ситуации из-за отсутствия топлива, необходимого для включения электрогенераторов.

В конце февраля в Японском море на судне «Партизан» произошел взрыв, причина которого устанавливается. Назывались различные версии взрыва – от халатности до попадания учебного или боевого снаряда, или осколка метеорита. Судно дошло в южнокорейский порт Поханг, где его осмотрели специалисты.

Осенью 2018 года судно «Севастополь», принадлежащее приморской компании «Гудзон», было задержано в Пусане из-за санкций США против КНДР, затем местные власти освободили судно. После внесения в санкционный список судам «Гудзона» был запрещен вход в порты Южной Кореи, затем запрет был снят.

Судну «Севастополь» из-за опасения вторичных санкций также отказывали в бункеровке топливом в южнокорейском порту Пусан.

Между тем, по словам руководства «Гудзона», компания никогда не работала с Северной Кореей, поэтому внесение ее в санкционный список необоснованно.

ПРАЙМ; 2019.03.11; РОСТРАНСНАДЗОР КВАЛИФИЦИРОВАЛ ПРОИЗОШЕДШЕЕ 28 ФЕВРАЛЯ СТОЛКНОВЕНИЕ РОССИЙСКОГО СУХОГРУЗА SEAGRAND С АВТОМОБИЛЬНЫМ МОСТОМ В ПУСАНЕ КАК АВАРИЮ

Ространснадзор квалифицировал произошедшее 28 февраля столкновение российского сухогруза Seagrاند с автомобильным мостом в Пусане как аварию, сообщили РИА Новости в пресс-службе ведомства.

Газета «Чунан Ильбо» 28 февраля сообщила, что грузовое судно Seagrاند носовой частью врезалось в мост в южнокорейском порту Пусан. Его отвели на безопасное расстояние, чтобы не затруднять движение других судов. При столкновении получило повреждения само судно, на мосту образовалась дыра глубиной пять метров, отмечает издание. Оператор судна уточнил РИА Новости, что пострадавших нет. В пресс-службе **Росморречфлота** сообщили, что судно двигалось без буксира и лоцманской проводки.

Суд в Южной Корее 3 марта продлил срок задержания капитана Seagrاند. Следствие подозревает капитана в том, что в момент столкновения он был пьян. Сам капитан и экипаж утверждают, что причиной столкновения стали сложные мореходные условия, узкое место для маневра, ветер, приливная волна и отсутствие корейского лоцмана и

букси́ров. Дальневосточное следственное управление на транспорте СК РФ проводит проверку.

«(Столкновение российского судна с мостом в Пусане – ред.) квалифицировано как авария. Проводим расследование», – сообщили РИА Новости в пресс-службе Ространснадзора.

Представители Российского профессионального союза моряков, в свою очередь, сообщили агентству, что в профсоюз пока не поступали обращения от владельца судна, капитана или экипажа.

ИНТЕРФАКС; 2019.03.11; АКЦИОНЕРЫ «ВЛАДИНПОРТА» ПРИНЯЛИ РЕШЕНИЕ О ЕГО ЛИКВИДАЦИИ В СВЯЗИ С БЕСПЕРСПЕКТИВНОСТЬЮ

Владельцы ОАО «Владивостокский индустриальный порт» («Владинпорт») со второй попытки приняли решение о ликвидации компании в связи с отсутствием дальнейшей перспективы развития.

В сообщении АО говорится, что решение о ликвидации было принято на повторном внеочередном собрании, состоявшемся 22 февраля.

Акционеры также приняли решение досрочно прекратить полномочия управляющей компании ООО «ПортКонтракт» с 22 февраля 2019 года.

Ранее сообщалось, что первое внеочередное собрание акционеров, назначенное на 15 января, не состоялось из-за отсутствия кворума. На него зарегистрировались собственники с общим количеством 43,88% голосов.

По данным системы «СПАРК-Интерфакс», 43,88% голосующих акций принадлежат ПАО «Владивостокский морской торговый порт» (МОЕХ: VMTP), входящее в группу FESCO (головная компания – ПАО «Дальневосточное морское пароходство» (МОЕХ: FESH)). Еще 32,12% принадлежат ЗАО «Страховая компания «Морстрах», 17% – ОАО «Российские железные дороги», 7% – ЗАО «ДВ лизинговая компания».

Компания «Владивостокский индустриальный порт» была создана для реализации проекта по строительству нового порта во Владивостоке, однако из-за отсутствия финансирования проект был свернут. Сейчас «Владинпорт» сдает принадлежащие ей объекты недвижимости в аренду.

ИНТЕРФАКС; 2019.03.11; ЦС «ЗВЕЗДОЧКА» И «АЛЬЯНС ПЛЮС» ОТОЗВАЛИ ЗАЯВЛЕНИЯ О БАНКРОТСТВЕ МУРМАНСКОГО ПАРОХОДСТВА

АО «Центр судоремонта (ЦС) «Звездочка» (входит в ОСК) и ООО «Альянс Плюс» отозвали заявления о банкротстве ОАО «Мурманское морское пароходство» (МОЕХ: MUSH) (ММП), следует из материалов картотеки арбитражных дел.

В материалах суда сообщается, что сначала заявление отозвал ЦС «Звездочка», после – «Альянс Плюс», при этом причины отзыва не раскрываются. В связи с этим производство по делу о банкротстве ММП прекращено.

Как сообщалось, сумма исковых требований ЦС «Звездочка» составляла 342 тыс. рублей, поставщика судовых масел «Альянс Плюс» – 18,39 млн рублей.

ММП в настоящее время испытывает трудности с финансированием. В 2018 году прошли задержания и аресты нескольких судов пароходства в портах разных стран. Были проблемы с задолженностью по заработной плате. Северо-Западное следственное управление СКР на транспорте сообщило о возбуждении уголовного дела по ч.1 ст.145.1 УК РФ (частичная невыплата свыше трех месяцев заработной платы). По данным следствия, сотрудники пароходства не получили зарплату на общую сумму более 8,7 млн рублей.

Параллельно ММП пытается через суд взыскать задолженность со своих контрагентов. Так, Арбитражный суд Мурманской области рассматривает его иск на 45,6 млн рублей к «Северному логистическому центру», который занимается оптовой торговлей топливом.

ММП обеспечивает основную долю грузоперевозок под российским флагом в российском секторе Арктики.

По данным аналитической системы «СПАРК-Интерфакс», в 2017 году парходство получило 3,9 млрд рублей выручки и 90,1 млн рублей чистой прибыли, по итогам трех кварталов 2018 года выручка составила 1,1 млрд рублей, при этом предприятие зафиксировало чистый убыток в размере 645 млн рублей.

По данным «СПАРКа», 57,66% акций ММП принадлежит ООО «Арктические технологии» (Москва), 29,99% – Николаю Куликову, 0,91% – АО «Трест «Мурманскморстрой» (Мурманск), 0,0025% – Александру Брынцеву. При этом Н.Куликов является единственным владельцем ООО «Арктические технологии».

ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; ЕВГЕНИЯ ФИЛИПОВА; 2019.03.11; В МИНТРАНСЕ ПРЕДЛОЖИЛИ УВЕЛИЧИТЬ СУБСИДИИ АВИАКОМПАНИЯМ НА ЛИЗИНГ РОССИЙСКИХ САМОЛЁТОВ

Чтобы стимулировать российский рынок авиастроения и постпродажного обслуживания, авиакомпаниям могут предложить субсидии, а при аэропортных комплексах планируют создать центры по техническому обслуживанию судов. Об этом сказал замдиректора Департамента госполитики в области гражданской авиации **Министерства транспорта** Илья Белавинцев на рабочем совещании в Совете Федерации 11 марта.

В **Минтрансе** предлагают настроить программы поддержки лизинга, чтобы стимулировать закупку именно отечественных самолётов. В частности, могут быть увеличены размеры субсидий для авиакомпаний, которые планируют заменить авиапарк российскими самолётами, отметил Илья Белавинцев.

В план Правительства уже заложено, что до 2024 в отечественные авиакомпании, осуществляющие межрегиональные перевозки, поступят 66 бортов. На поддержку их лизинга направят 6,3 миллиарда рублей. В основном это будут самолёты Sukhoi Superjet и иностранные суда.

Также в **Минтрансе** предлагают открывать центры по техническому обслуживанию самолётов при аэропортных комплексах. Они могут быть созданы базовыми компаниями с привлечением бюджетных средств, отметил Белавинцев. По его словам, это сократит время обслуживания и доставки запчастей.

Так он ответил на вопрос главы Комитета Совета Федерации по Регламенту и организации парламентской деятельности Андрея Кутепова о создании российской системы обслуживания самолётов.

На совещании сенатор пояснил, что сегодня российским компаниям приходится в основном пользоваться зарубежными услугами постпродажного обслуживания самолётов и ждать детали по несколько месяцев.

<https://www.pnp.ru/economics/v-mintranse-predlozhili-uvlichit-subsidii-aviakompaniyam-na-lizing-rossiyskikh-samolyotov.html>

ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; ЕВГЕНИЯ ФИЛИПОВА; 2019.03.11; ДЕПУТАТ ПРЕДЛОЖИЛ ВЕРНУТЬ САМОЛЁТЫ ИЗ ОФШОРОВ В РОССИЙСКУЮ ЮРИСДИКЦИЮ

В России может появиться новое положение о государственном управлении безопасностью полётов гражданских судов. Законопроект, предусматривающий создание такого документа, планирует внести в Госдуму первый заместитель председателя думского Комитета по экономической политике, промышленности, инновационному развитию и предпринимательству Владимир Гутенёв. Депутат пояснил «Парламентской газете», что инициатива призвана стимулировать возвращение в российскую юрисдикцию самолётов, которые отечественные авиакомпании регистрируют в офшорах для экономии на налогах.

«Речь идёт о национальной системе сертификации, что очень важно для того, чтобы стимулировать возврат в российскую юрисдикцию тех пассажирских самолётов, которые летают на российских и зарубежных рынках, но находятся вне российской юрисдикции, а зарегистрированы, как правило, на Бермудах», – сказал Владимир Гутенёв.

Сегодня государство теряет немалую сумму доходов из-за того, что компании уходят от уплаты налогов, «прописывая» самолёты в офшорах вместо того, чтобы внести их в российский реестр воздушных судов. По данным **Минтранса**, больше 90 процентов пассажирских авиаперевозок выполняется воздушными судами, которые находятся вне российской юрисдикции. Правила эксплуатации и поддержания лётной годности также диктуются государством, где зарегистрирован самолёт, и получается, что зачастую оценивают состояние и продлевают сертификат лётной годности самолёта за рубежом.

Законопроект устанавливает, что Правительство должно утвердить Положение о государственной системе управления безопасностью полётов гражданских воздушных судов с требованиями к её организации и функционированию. Согласно инициативе, государственная система должна включать в себя госполитику и цели в области безопасности полётов, управление рисками в этой сфере на государственном уровне; обеспечение безопасности полётов на государственном уровне и популяризацию этих вопросов на государственном уровне.

Ещё один пункт поправок в Воздушный кодекс касается регулирования оборота компонентов воздушных судов. Правительство станет устанавливать порядок, как должны разрабатывать и применять системы управления безопасностью полётов компании-разработчики и изготовители не только самих гражданских воздушных судов, но и их авиационных двигателей и воздушных винтов. Этот пункт законопроекта увязывает положения Кодекса с обновившимися стандартами Международной организации гражданской авиации, отмечается в пояснительной записке к инициативе.

Депутаты направили документ для получения отзыва в федеральные органы исполнительной власти, после чего планируется внести его в Госдуму. В регионах поддержали инициативу практически без замечаний, отметил Владимир Гутенёв.

Если концепция законопроекта будет одобрена, то в качестве поправок ко второму чтению могут быть внесены предложения, как можно стимулировать приоритетную регистрацию судов в России, добавил депутат. Например, это могли бы быть налоговые послабления для отечественных авиакомпаний. По словам парламентария, сейчас главное – принять основные положения законопроекта, а потом можно будет наполнять новую систему изменениями, сформированными, в том числе, в интересах отечественного производителя.

Ранее в **Минтрансе** сообщали, что министерство ведёт работу по модернизации госреестра воздушных судов и воздушного законодательства для стимулирования перевода самолётов в государственный реестр гражданских воздушных судов Российской Федерации.

<https://www.pnp.ru/economics/deputat-predlozhit-vernut-samolyoty-iz-ofshorov-v-rossiyskuyu-yurisdikciyu.html>

КОММЕРСАНТЪ; GERMAN КОСТРИНСКИЙ, НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2019.03.12; BOEING 737 MAX ЕЩЕ ПОЛЕТАЕТ В РОССИИ; ОТЕЧЕСТВЕННЫЕ КОМПАНИИ НЕ РАЗДЕЛЯЮТ ОПАСЕНИЯ КОЛЛЕГ

Второе за полгода крушение самолета Boeing 737 MAX 8 угрожает его эксплуатации в целом. Использование самолета уже остановили в Индонезии и Китае, а также компании Ethiopian Airlines и Caiman Airways. В Евросоюзе и США изучают ситуацию с безопасностью Boeing 737 MAX 8. Авиавласти и перевозчики РФ пока не приняли никаких мер, тем более что в стране только два таких самолета – у группы S7. Решение может быть принято, если расследование покажет, что падения лайнеров в Эфиопии и

Индонезии произошли по идентичным техническим причинам. Но и это не обязательно: эксперты не помнят катастроф, которые приводили к закрытию масштабных производственных программ.

После крушения 10 марта Boeing 737 MAX 8 на рейсе Ethiopian Airlines из Аддис-Абебы в Найроби эксплуатацию таких самолетов приостановила не только сама компания, но также авиавласти Индонезии (в стране 11 таких машин) и Китая (96 самолетов), а также Saiman Airways (две машины). Авиавласти Вьетнама, куда первый Boeing 737 MAX 8 должен поступить в октябре, приостановили выдачу лицензий на эксплуатацию самолета до прояснения причин катастрофы. Южная Корея начала внеплановую проверку безопасности Boeing 737 MAX 8. О таком намерении уже сообщили также Европейское агентство авиационной безопасности (EASA), Национальный комитет транспортной безопасности США (NTSB, будет участвовать в расследовании катастрофы), Федеральное управление гражданской авиации США (FAA, присоединится в этом к NTSB).

Производитель самолета американский авиа концерн Boeing не направлял клиентам рекомендации о приостановке эксплуатации машины. Там лишь подтвердили, что «отправятся на место крушения для оказания технической поддержки».

Катастрофа в Эфиопии уже вторая с участием Boeing 737 MAX 8 за полгода: 29 октября самолет индонезийской Lion Air упал на 13-й минуте после вылета из Джакарты, погибли 189 человек.

Российские авиакомпании, использующие самолет и имеющие контракты на его поставку, пока не намерены отказываться от Boeing 737 MAX 8. Сейчас в стране эксплуатируются два самолета этой модели авиакомпанией «Глобус» (входит в группу S7). В S7 отметили, что до конца года перевозчик получит еще самолетов данного типа, всего заказано 11 бортов. Еще 14 самолетов заказаны «Уральскими авиалиниями», первый поступит в октябре. Авиакомпания «Победа» (входит в группу «Аэрофлота») собиралась приобрести 30 машин, но пока не заключила твердый контракт, решение будет принято по итогам расследования. В **Минтрансе** вопросы “Ъ” о дальнейшей эксплуатации Boeing 737 MAX 8 в РФ переадресовали в **Росавиацию**, где отказались от комментариев.

«Сделки по покупке или аренде самолетов дорогие и растянутые во времени, отказываться от них по сомнительным основаниям накладно. Это в принципе не принято на рынке», - объясняет спокойствие участников рынка источник “Ъ” в авиационной отрасли. По его словам, проблемы с Boeing 737 MAX 8 в Эфиопии – на самом деле третий случай за последнее время, просто в первой ситуации обошлось без жертв, с ней справились пилоты. Вторая и третья закончились катастрофами. «Но до окончания расследования нет никаких оснований утверждать, что крушения в Индонезии и Эфиопии имеют одну причину», - подчеркивает собеседник “Ъ”.

Другой источник “Ъ” полагает, что производитель легко решит проблему с датчиком, если причина в его некорректной работе.

«Автотриммер, автоматически регулирующий угол атаки самолета, можно отключить во время полета, что и сделали пилоты во время первого благополучно завершившегося происшествия. Его может отключить и сам производитель. Если проблема в конструктивных особенностях самолета, машина потребует гораздо более серьезной доработки», - считает он.

Исполнительный директор агентства «Авиапорт» Олег Пантелеев отмечает, что отказ компаний от законтрактованных самолетов ведет к потере безотзывного депозита, сохранить его можно только в случае остановки эксплуатации техники авиавластями или производителем: «Иначе катастрофы могут быть предлогом для отказа перевозчиков от уже заключенных контрактов при переизбытке провозных емкостей на рынке». Глава Infomost Борис Рыбак говорит, что основанием для приостановки эксплуатации самолета в России могут стать результаты расследования, рекомендации разработчика или обеспокоенность авиавластей. Эксперт поясняет, что в среднем расследование занимает

два-три месяца, но иногда растягивается на годы. При этом, уточняет господин Рыбак, причиной 80% катастроф становится «сложная комбинация факторов, в центре которой находится человеческий».

<https://www.kommersant.ru/doc/3908151>

ИЗВЕСТИЯ; АЛЕКСАНДР ВОЛОБУЕВ, ИРИНА ЦЫРУЛЕВА; 2019.03.11; BOEING С ТЕНЬЮ: ВТОРАЯ КАТАСТРОФА СТАВИТ БУДУЩЕЕ ЛАЙНЕРА МАХ ПОД УГРОЗУ; КИТАЙ, ЭФИОПИЯ, ИНДОНЕЗИЯ И БРИТАНСКАЯ АВИАКОМПАНИЯ SAUDAN AIRLINES УЖЕ ПРИОСТАНОВИЛИ ЭКСПЛУАТАЦИЮ САМОЛЕТА

Вторая за полгода катастрофа с новым Boeing 737 MAX может привести к приостановке поставок этой модели. Три страны – Китай, Эфиопия и Индонезия – временно отказались от эксплуатации самолета. Акции авиапроизводителя уже начали терять в цене. Помимо репутационных рисков в перспективе компании грозит потеря доли рынка, на которую претендуют китайские производители. В России пока эксплуатируется два Boeing 737 MAX – в компании S7 «Известиям» заявили, что не планируют отказываться от их использования. Еще несколько десятков таких самолетов в разное время должны получить «Уральские авиалинии», «Победа» и Utair. Поставки для Utair предположительно начнутся уже в апреле этого года, но, как пояснили «Известиям» в авиакомпании, их будут эксплуатировать только в случае 100-процентной гарантии безопасности от производителя.

Угроза контрактам

Крушение самолета Boeing 737 MAX авиакомпании Ethiopian Airlines 10 марта в Эфиопии, скорее всего, не приведет к отмене уже заключенных контрактов на закупку этих самолетов, но ставит под угрозу новые, сказал «Известиям» авиаэксперт, партнер российского офиса консалтинговой компании Arthur D. Little Артем Малков.

Самолет совершал рейс из Аддис-Абебы в столицу Кении Найроби. Катастрофа унесла жизни 157 человек из 35 стран, в том числе троих россиян. Официальные причины крушения самолета неизвестны. Лайнер упал через несколько минут после взлета, уйдя в пике. Это уже вторая авиакатастрофа Boeing 737 MAX за последние полгода.

- Две катастрофы ставят под угрозу новые контракты. Массовой отмены старых контрактов не ожидаю. Хотя для тех авиакомпаний, которые хотели отказаться от этого самолета, это будет веским поводом для такого решения, – сказал Артем Малков.

По его мнению, риски заключаются в том, что у нового самолета велика доля узлов и агрегатов, которые производитель вывел на аутсорсинг.

- Задача состояла в том, чтобы сфокусироваться на основных компетенциях, а не ключевые отдать другим подрядчикам, тем самым снизив инвестиционную нагрузку на холдинг. Конечно, всё производить самостоятельно концерн не сможет. Однако усилить контроль за качеством поставляемых комплектующих, больше вовлекаться в процесс их разработки возможно, – добавил эксперт.

Китайские авиапроизводители могут воспользоваться этой ситуацией для продвижения своей продукции в США и Европу. В перспективе ближайших 5-10 лет китайцы станут третьим крупным игроком на рынке гражданской авиации наравне с Boeing и Airbus.

- Проблемы Boeing в долгосрочной перспективе дадут преимущество китайскому Comac C919, который начнет вытеснять американские и европейские лайнеры, – уверен Артем Малков.

Помимо очевидных репутационных рисков Boeing уже несет потери из-за снижения стоимости акций, отметил исполнительный директор агентства «Авиапорт» Олег Пантелеев. Максимальное падение стоимости акций Boeing в ходе торгов на Нью-Йоркской бирже (NYSE) составляло 12,9%. По состоянию на 18:20 мск акции Boeing подешевели на 6,75%, до \$394 за бумагу.

- Окончательно потери авиапроизводителя можно будет оценить только по завершении расследований инцидентов. Кроме того, всё будет зависеть от официальной позиции третьих стран, где уже эксплуатируются эти самолеты, – отметил эксперт.

Он подчеркнул, что реакция китайских властей наносит серьезный удар по программе Boeing 737 MAX, но она носит превентивный характер.

Ушли в отказ

Китай, Индонезия, Эфиопия и британская авиакомпания Cayman Airlines уже приостановили эксплуатацию Boeing 737 MAX 8.

«Учитывая то, что в обоих случаях речь шла о новых Boeing 737 MAX 8, а также то, что катастрофы случились на стадии взлета, прослеживается определенная схожесть», – говорится в заявлении управления гражданской авиации Китая.

В Ethiopian Airlines заявили, что «после трагического происшествия <...> авиакомпания решила приостановить полеты всех Boeing 737 MAX 8 начиная с 10 марта 2019 года – до дальнейшего уведомления». Причина катастрофы пока не известна, однако такой шаг сделан «в качестве дополнительной меры предосторожности», отметили в авиакомпании.

В британской Cayman Airlines, в свою очередь, отметили, что все самолеты Boeing 737 MAX 8 останутся на земле до дальнейших распоряжений.

Китай приостановил эксплуатацию Boeing 737-8 после катастрофы в Эфиопии

В октябре прошлого года разбился самолет этого же типа – Boeing 737 MAX 8 авиакомпании Lion Air упал в Индонезии через 13 минут после вылета. Все 189 человек на борту погибли. Официальных причин авиакатастрофы объявлено не было.

В то же время после первой катастрофы с этим самолетом на рынке появились предположения о том, что американский концерн Boeing Co мог утаивать информацию о возможных рисках в связи с появлением в системе управления самолетами новой функции, которая может привести к уходу самолетов в пике.

Самолеты моделей Boeing 737 MAX 8 и MAX 9 оснащены системой, которая помогает пилотам избежать опасного задирания носа воздушного судна. Однако в нештатной ситуации система может опустить нос так сильно, что пилоты не смогут выровнять самолет и он уйдет в пике даже при ручном управлении.

- С их стороны (со стороны Boeing. – «Известия») было глупым шагом установить систему на самолеты и не сказать об этом пилотам, которые управляют этими самолетами, – говорил газете The Wall Street Journal Майк Майклз, председатель комиссии по безопасности в ассоциации Allied Pilots Association (APA), которая представляет более 15 тыс. летчиков компании American Airlines. – Почему они не обучались новой функции?

По неофициальной информации, новая функция в системе управления самолетами не была перечислена в учебных материалах и не обсуждалась в ходе переговоров с авиаперевозчиками и регуляторами по внедрению последних моделей Boeing 737. После первой катастрофы в начале ноября Boeing сообщила, что разошлет компаниям, эксплуатирующим новые модели Boeing 737 MAX, предупреждение, что из-за ошибочных показаний системы контроля полета самолеты могут уходить в пике.

Boeing отложила презентацию нового самолета из-за авиакатастрофы в Эфиопии

В S7 Airlines сказали «Известиям», что «как и все эксплуатанты, получили такие рекомендации от Boeing и проинформировали специалистов, которые работают с Boeing 737 MAX».

В России полетают

В России Boeing 737 MAX 8 продолжит перевозить пассажиров. S7 эксплуатирует два самолета этого типа, сообщили «Известиям» в авиакомпании. В S7 заверили, что «внимательно следят за расследованием и находятся в постоянном диалоге с производителем».

- Пока никаких рекомендаций от Boeing о необходимости приостановки полетов на Boeing 737 MAX в авиакомпании не поступало, – добавил представитель перевозчика.

В июне 2018 года сообщалось о том, что договор операционного лизинга на 14 воздушных судов Boeing 737 MAX подписали «Уральские авиалинии». Поставки планировались с октября 2019 по май 2022 года. Еще одним эксплуатантом самолета может стать Utair – в апреле должны начаться поставки первых самолетов из 30 заказанных ранее 737 MAX.

В «Уральских авиалиниях» отказались от комментариев, в Utair заявили, что будут использовать Boeing 737 MAX, только если «получат 100-процентную гарантию его безопасности от производителя».

В апреле 2019 года Utair пополнит парк проверенной моделью Boeing 737-800, сейчас эксплуатируется девять таких самолетов, добавила представитель авиакомпании.

В декабре совет директоров «Аэрофлота» одобрил поставки в рамках операционного лизинга 20 самолетов Boeing 737 MAX для дочернего низкобюджетного перевозчика «Победа». В «Победе» сказали, что внимательно следят за ситуацией, отказавшись от дальнейших комментариев.

В **Минтрансе** переадресовали запрос «Известий» в **Росавиацию**, там оперативно не ответили.

В российском представительстве Boeing «Известиям» сказали, что технические эксперты авиаконцерна отправятся на место крушения для оказания технической поддержки. Выяснить причины катастрофы будут эфиопская Комиссия по расследованию происшествий и Национальный комитет безопасности на транспорте США.

СПРАВКА «ИЗВЕСТИЙ»

Boeing 737 MAX пришел на смену поколению Boeing 737 Next Generation, в частности, он комплектуется более мощными двигателями – CFM International LEAP-1B. Самолет может перевозить от 162 до 200 пассажиров. Сертификация прошла в марте 2017 года, а первый лайнер был поставлен в мае того же года малайзийской Malindo Air.

<https://iz.ru/855053/aleksandr-volobuev-irina-tcyruleva/boeing-s-teniu-vtoraia-katastrofa-stavit-budushchee-lainera-makh-pod-ugrozu>

На ту же тему:

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2019/03/11/796141-vse-priostanavlivayut-boeing-737>

<https://rg.ru/2019/03/11/aviakompanii-priostanavlivaiut-polety-boeing-737-max-8.html>

ИНТЕРФАКС; 2019.03.11; АВИАЦИОННЫЕ ВЛАСТИ США НАСТАИВАЮТ НА ЛЕТНОЙ ГОДНОСТИ САМОЛЕТОВ BOEING 737 MAX

Федеральное управление гражданской авиации США распространило официальное уведомление, подтверждающее летную годность и безопасность самолетов Boeing 737 MAX после двух аварий лайнеров этого типа.

«Управление непрерывно оценивает и следит за соблюдением обязательных мер безопасности... на коммерческих самолетах США. Если управление обнаружит какой-либо аспект, влияющий на обеспечение безопасности, оно незамедлительно примет надлежащие меры», – говорится в распространенном заявлении **министра транспорта США Элейн Чао**.

В то же время, Европейское агентство авиационной безопасности, касаясь использования Boeing 737 MAX, сообщило, что «оценит риски и примет решение на основе полученной информации о дальнейших действиях».

Несколько стран временно отказались использовать эти самолеты после того, как в воскресенье Boeing 737 MAX разбился в Эфиопии, погибли 157 человек. Этой трагедии предшествовала катастрофа с этим же типом самолетов в Индонезии, произошедшая в октябре, жертвами стали 189 человек. Причины второй аварии пока так и не установлены.

ИНТЕРФАКС; 2019.03.11; АЕРОМЕХИСО ПРИСОЕДИНИЛСЯ К АВИАКОМПАНИЯМ, ВРЕМЕННО ОТКАЗАВШИМСЯ ЭКСПЛУАТИРОВАТЬ САМОЛЕТЫ BOEING 737 MAX 8

Крупный мексиканский авиаперевозчик Aeromexico отказался эксплуатировать Boeing 737 MAX 8 до тех пор, пока не будут выяснены причины крушения самолета Ethiopian Airlines.

Как следует из заявления авиакомпании, шесть самолетов Boeing 737 MAX 8 не будут использоваться «до тех пор, пока не будет предоставлена более подробная информация о расследовании аварии рейса ET302.»

Ранее в тот же день Aeromexico сообщала, что находится в контакте с компанией Boeing и соответствующими властями «и по-прежнему полностью уверена в безопасности флота Boeing 737 MAX 8.»

Среди авиакомпаний, также временно остановивших эксплуатацию Boeing 737 Max 8, Ethiopian Airlines и британская Cayman Airways. Кроме того, использование данных самолетов временно запрещено в Китае, где насчитывается 97 Boeing 737 Max 8, а также в Индонезии.

Тем временем эксплуатировать самолеты данного типа продолжают американские авиакомпании American Airlines (24 воздушных судна) и Southwest Airlines (34 воздушных судна), Norwegian Airlines (18 самолетов), TUI Aviation (15 судов), сингапурская Silk Air (6 судов), Fiji Airways (2 самолета), Icelandair (3 воздушных судна), Flydubai (11 судов), канадский WestJet (13 судов) и бразильский GOL Linhas Aereas (7 самолетов).

10 марта самолет Boeing 737 MAX авиакомпании Ethiopian Airlines с 157 людьми на борту, в том числе восемью членами экипажа, потерпел крушение недалеко от эфиопского города Дебре-Зейт, расположенного в 60 км к юго-востоку от Аддис-Абебы.

Этой трагедии предшествовала катастрофа с этим же типом самолета в Индонезии, произошедшая в октябре, жертвами стали 189 человек.

ИНТЕРФАКС; 2019.03.11; S7 ПОКА НЕ ПОЛУЧАЛА РЕКОМЕНДАЦИЙ О ПРИОСТАНОВКЕ ПОЛЕТОВ НА BOEING-737 MAX

Авиакомпания S7, которая является единственным российским эксплуатантом Boeing-737 MAX, пока не получала рекомендаций Boeing о приостановке полетов на этом типе самолетов, заявил «Интерфаксу» представитель компании.

Как сообщалось, в воскресенье, 10 марта, Boeing-737 MAX авиакомпании Ethiopian Airlines разбился вблизи столицы Эфиопии Аддис-Абебы, откуда совершал вылет. Погибли 157 человек.

«Специалисты авиакомпании внимательно следят за расследованием (катастрофы – ИФ) и находятся в постоянном диалоге с производителем. Пока никаких рекомендаций от Boeing о необходимости приостановки полетов на Boeing-737 MAX в авиакомпании не поступало», – заявили в S7. В настоящее время в парке компании два Boeing-737 MAX, ранее сообщалось о заказе девяти таких машин.

В октябре 2018 года Boeing-737 MAX авиакомпании Lion Air потерпел катастрофу в Индонезии, также вскоре после взлета. После этого Boeing разослал эксплуатантам рекомендации об особенностях управления лайнеров в случае сбоя в работе датчика угла атаки.

Boeing-737 MAX – четвертое поколение самолетов Boeing-737, созданное для замены семейства Boeing-737 Next Generation. Используются на коммерческих рейсах с мая 2017 года. К 1 января 2019 года, по данным Boeing, операторам поставлено 350 таких лайнеров. Российскими заказчиками этого типа, помимо S7, являются «Победа», «Уральские авиалинии» и «ЮТэйр». В «Победе», заказавшей всего 30 Boeing-737 MAX (поставка первого ожидается осенью), «Интерфаксу» сообщили, что компания «внимательно следит за расследованием».

ИНТЕРФАКС; 2019.03.11; ПЕСКОВ ПЕРЕАДРЕСОВАЛ МИНТРАНСУ ВОПРОС О БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ В РФ BOEING-737 MAX ПОСЛЕ ТРАГЕДИИ В ЭФИОПИИ

В Кремле переадресовали Минтрансу РФ вопрос о безопасности эксплуатации самолетов Boeing-737 MAX в связи с крушением лайнера этого типа в Эфиопии.

«Что касается вопросов технологических, связанных с продолжением эксплуатации такого типа воздушных судов, то это, конечно, прерогатива Минтранса, никоим образом не администрации президента», – заявил пресс-секретарь президента РФ Дмитрий Песков журналистам в понедельник.

Минтранс и Росавиация пока не ответили на запросы «Интерфакса».

Как сообщалось, в воскресенье, 10 марта, Boeing-737 MAX авиакомпании Ethiopian Airlines разбился вблизи столицы Эфиопии Аддис-Абебы, откуда совершал вылет. Погибли 157 человек. Пассажирами самолета были граждане из 35 государств, трое – граждане России.

MAX – четвертое поколение Boeing-737, созданное для замены семейства Next Generation. Несмотря на то, что «максы» начали выполнять рейсы в мае 2017 года, катастрофа в Эфиопии – уже не первая. В октябре 2018 года Boeing-737 MAX авиакомпании Lion Air разбился в Индонезии, также вскоре после взлета. После этого производитель разослал эксплуатантам рекомендации об особенностях управления Boeing-737 MAX в случае сбоя в работе датчика угла атаки.

К 1 января 2019 года, по данным Boeing, операторам поставлено 350 «максов». Пока единственным эксплуатантом в РФ является S7: в пресс-службе компании ранее сообщили, что ее специалисты «находятся в постоянном диалоге с производителем». Рекомендаций от Boeing о необходимости приостановки полетов на Boeing-737 MAX в S7 пока не поступало.

Российскими заказчиками «максов», помимо S7, являются «Победа», «Уральские авиалинии» (МОЕХ: URAL) и «ЮТэйр» (МОЕХ: UTAR). В «Победе», заказавшей всего 30 Boeing-737 MAX (поставка первого ожидается осенью), «Интерфаксу» сообщили, что компания «внимательно следит за расследованием».

ИА АГЕНТСТВО МОСКВА; 2019.03.11; ПРОЕКТНЫЕ РАБОТЫ ПО РАСШИРЕНИЮ ПАССАЖИРСКОГО ТЕРМИНАЛА В ЖУКОВСКОМ ПЛАНИРУЮТ ЗАВЕРШИТЬ ДО КОНЦА ГОДА

Проектные работы по расширению пассажирского терминала в аэропорту Жуковский планируют завершить до конца 2019 г., завершить строительство терминала могут в конце 2020 г. Об этом Агентству городских новостей «Москва» сообщили в пресс-службе управляющей компании воздушной гавани – «Рампорт Аэро».

«Будут проведены проектные работы по расширению пассажирского терминала аэропорта Жуковский. Планируется, что площадь пассажирского терминала возрастет с 17 до 40 тыс. кв. м, площадь перрона для стоянки воздушных судов увеличится на 90 тыс. кв. м. В 2019 г. должны завершить проектные работы. Завершение строительства терминала запланировано на конец 2020 г.», – сказали в пресс-службе.

Там уточнили, что пропускная способность обновленной инфраструктуры позволит обслуживать до 6 млн пассажиров в год. Кроме того, на территории аэропорта будет построена гостиница и иные объекты неавиационной инфраструктуры.

<https://www.mskagency.ru/materials/2869847>

ТАСС; 2019.03.11; UTAIR СВЯЖЕТ ХАНТЫ-МАНСКИЙСКИЕ ПРЯМЫМИ РЕЙСАМИ С ПЯТЬЮ ГОРОДАМИ РОССИИ

Авиакомпания UTAir открывает прямое сообщение из Ханты-Мансийска с пятью городами России – Когалымом, Омском, Анапой, Краснодаром и Санкт-Петербургом. Об этом в понедельник сообщила пресс-служба UTAir.

Согласно данным на сайте аэропорта Ханты-Мансийска, прямых рейсов в эти города в настоящее время нет.

«В марте авиакомпания откроет рейсы из Ханты-Мансийска в Когалым, Омск. В июне жители города смогут полететь в Анапу, Краснодар и Санкт-Петербург», – приводит пресс-служба слова президента авиакомпании Павла Пермякова.

Также с 1 апреля авиакомпания запустит второй ежедневный вечерний рейс в Москву, уточнили в пресс-службе. С 1 марта самолеты UTAir начали летать из Нижневартовска в Самару, Уфу и Екатеринбург.

UTAir входит в пятерку крупнейших авиаперевозчиков России, пассажиропоток в 2018 году составил 7,9 млн человек. Крупнейшие акционеры компании – «АК-инвест» (50,1%), Ханты-Мансийский автономный округ (38,8%) и Тюменская область (8,4%).

<https://tass.ru/obschestvo/6206489>

ТАСС; 2019.03.11; ПОСТОЯННЫЕ МЕЖДУНАРОДНЫЕ РЕЙСЫ ИЗ АЭРОПОРТА УЛЬЯНОВСКА ЗАПУСТЯТ ВО ВТОРОЙ ПОЛОВИНЕ ГОДА

Постоянные международные рейсы из аэропорта Ульяновска запустят во второй половине 2019 года. Об этом ТАСС в понедельник сообщил губернатор Ульяновской области Сергей Морозов.

По данным аэропорта, 2 марта 2019 года из аэропорта Ульяновска (Баратаевка) состоялся первый международный рейс по маршруту Ульяновск-Гренобль (Франция). Выполнение международных рейсов стало возможно после проведения комплекса работ по оборудованию и техническому оснащению пункта пропуска через государственную границу РФ в аэропорту и открытия его для международных полетов.

«Во второй половине этого года», – сказал глава региона, отвечая на вопрос корреспондента ТАСС о сроках открытия постоянных международных рейсов. Морозов уточнил, что первые международные авиарейсы свяжут российский регион с Китаем и Германией.

Международный аэропорт Ульяновска (Баратаевка) имени Н. М. Карамзина расположен в 9 км от города, рядом с поселком Баратаевка. В сентябре 2018 года аэропорт открылся после реконструкции, которая началась в 2015 году. В рамках модернизации были реконструированы взлетно-посадочная полоса, рулежные дорожки, перроны, системы светосигнального оборудования. Реконструкция аэродрома проводилась в рамках федеральной целевой программы «Развитие транспортной системы России (2010-2021 годы)».

<https://tass.ru/obschestvo/6206752>

ТАСС; 2019.03.11; КОМИ ПОЛУЧИТ БОЛЕЕ 100 МЛН РУБЛЕЙ НА СУБСИДИРОВАНИЕ АВИАПЕРЕЛЕТОВ

Более 100 млн рублей планирует получить правительство Республики Коми в 2019 году на развитие региональной авиации и субсидирование авиаперелетов. Об этом говорится в распространенном сообщении пресс-службы главы региона.

Ранее сообщалось, что финансирование федеральной программы субсидирования региональных полетов в 2019 году увеличено на 4,5 млрд рублей и составит 7,8 млрд рублей. В перечень субсидируемых маршрутов вошли 197 направлений между российскими регионами.

«Буквально на днях стали известны итоги комиссии **Росавиации** – мы получим федеральные субсидии в размере более 100 млн рублей на выполнение полетов по программе постановления правительства РФ № 1242. В этом году эти средства в первую очередь будут направлены на маршруты, которые начинаются в Республике Коми. Если в предыдущие годы активно субсидировались полеты из Санкт-Петербурга, Екатеринбурга, Перми, то в этот раз в основу распределения средств был заложен региональный принцип. Поэтому очень большую поддержку мы получим на наши рейсы из Усинска и возобновление воздушного сообщения с соседними регионами», – процитировала пресс-служба гендиректора АО «Комиавиатранс» Александра Пономарева по итогам совещания у главы республики.

По словам Пономарева, наряду с этим «Комиавиатранс» предпринимает меры для стабилизации финансового состояния предприятия: ведутся переговоры о заключении контрактов на осуществление авиаперевозок за рубежом, о реструктуризации задолженности перед крупнейшими кредиторами. Ранее сообщалось, что **Росавиация** вводила ограничение в действие сертификата эксплуатанта «Комиавиатранса» – временный запрет на международные коммерческие перевозки из-за неудовлетворительного финансового состояния по итогам первого квартала 2018 года.

<https://tass.ru/ekonomika/6206517>

ИНТЕРФАКС; 2019.03.11; «ЯКУТИЯ» И «КРАСАВИА» ПЕРЕД ОСВОЕНИЕМ НОВЫХ ИЛ-114-300 ХОТЯТ ВЗЯТЬ В ЛИЗИНГ УЗБЕКСКИЕ ИЛ-114-100

Авиакомпания «Якутия» и «КрасАвиа» перед освоением модернизированных самолетов Ил-114-300, поставки которых ожидаются в 2023 году, хотят взять в лизинг шесть Ил-114-100, ранее эксплуатировавшихся «Узбекскими авиалиниями».

«В Узбекистане, как вы знаете, стоят шесть хороших самолетов Ил-114-100 с двигателями Pratt & Whitney, узбеки их продают. За все вместе с тренажерами, со всеми запчастями и оборудованием они просят около \$50 млн», – сообщил гендиректор «Якутии» Владимир Горбунов на «круглом столе» в Совете Федерации в понедельник.

«Чем они интересны? Мы могли бы их взять даже 50 на 50 с красноярской авиакомпанией «КрасАвиа», по три самолета взять, и два региона мы могли бы научить летать на этом самолете (...) И это было бы переходным типом до появления нашего Ил-114-300», – отметил В.Горбунов.

По его словам, производитель самолетов – «Ильюшин» (МОЕХ: АКIL) – предварительно договорился о финансировании сделки с Евразийским банком развития, но связанную с ним лизинговую компанию не устраивают условия, которые выдвигают сами авиаперевозчики. Те хотят платить за лизинг самолетов, только когда они находятся в исправном состоянии.

«Лизинговая компания, которая связана с этим банком, на условия «платишь, когда летаешь» не согласна, насколько мы поняли. А мы платить за то, что самолет будет стоять на земле, тоже не готовы. Нам нужно возить пассажиров. Ну, неужели нельзя пойти вот на такую нормальную схему? (...) Вы купили самолет – сдали нам, летает – мы платим. Включаем счетчик, когда они летают, выключаем счетчик, когда они встают по конструктивным каким-то неполадкам. Это нормальная схема», – заявил гендиректор «Якутии».

«Их просто нужно выкупить и сдать нам в подконтрольную эксплуатацию с Красноярском. И все для этого есть – их просто нужно профинансировать», – добавил В.Горбунов.

Присутствовавший на «круглом столе» замглавы **Ространснадзора** Андрей Шнырев поддержал его.

«Владимир Павлович (Горбунов – ИФ) что сказал? Мы готовы взять в лизинг самолет, но платить за часы. Думаю, что других видов поставок новой авиационной техники просто не должно быть. За часы! Тогда производитель будет бегать все-таки быстрее», – сказал он. Ил-114-300 – проект модернизированной версии регионального Ил-114-100, разработанного конструкторским бюро Ильюшина в 1980-х годах. Всего до 2029 года планируется выпустить порядка 100 машин. Объем финансирования программы, которую курируют предприятия ПАО «ОАК» (МОЕХ: UNAC), ранее оценивалась в более 50 млрд руб.

РБК; ИННА СИДОРКОВА, СВЕТЛАНА БУРМИСТРОВА; 2019.03.11; ОАК ПОЛУЧИТ ПОД КРЫЛО 2,7 МЛРД РУБЛЕЙ

Дополнительные траты на преодоление наложенных на «Аэрокомпозит» и НПО «Технологии» санкций составят около 2,7 млрд руб., рассказали РБК в аппарате вице-преьера Юрия Борисова, курирующего оборонно-промышленный комплекс.

18 февраля на военной выставке IDEX (Абу-Даби) глава «Ростеха» Сергей Чемезов говорил, что запуск МС-21 в серийное производство перенесен на год – с конца 2019 на конец 2020-го – из-за санкций и необходимости заменить композитные материалы для крыла на российские аналоги.

В аппарате Борисова уточнили, что до конца 2020 года планируется завершить сертификационные испытания, а первые поставки заказчикам начнутся в 2021 году.

Компоненты для композитного крыла МС-21 (так называемое черное крыло) до последнего времени поставляли американская Hexcel и японская Toray Industries. В начале января 2019 года они прекратили поставки из-за санкций, введенных осенью 2018 года в отношении АО «Аэрокомпозит», входящего в ОАК, и АО «ОНПП «Технология» имени Ромашина» (структура «Ростеха»).

В ОАК тогда заявили, что разработка технологии изготовления композитных конструкций из российских материалов ведется с 2014 года вместе с «Росатомом», Всероссийским научно-исследовательским институтом авиационных материалов, МГУ и частными компаниями.

Глава ОАК Юрий Слюсарь рассказывал, что основным технологическим партнером по поставке композитов для МС-21 корпорация видит завод «Росатома» в особой экономической зоне «Алабуга» в Татарстане.

В «Росатоме» от комментариев отказались.

В аппарате Борисова РБК отметили, что на программу МС-21 пойдет основная часть из 250 млрд руб. дополнительных инвестиций для ОАК, о которых 18 февраля на выставке IDEX заявил Сергей Чемезов.

«Это и существующий дефицит по программе, и средства самого «Ростеха» на программу МС-21, куда входит и модернизация производств, и опытно-конструкторские работы, а также затраты на импортозамещение, закупку комплектующих и привлеченные кредиты», – добавили в аппарате вице-преьера.

В «Ростехе» РБК заявили, что объем инвестиций в размере 250 млрд руб. складывается из трех составляющих:

средства на импортозамещение узлов и комплектующих, которые сейчас закупаются за рубежом, включая реализацию соответствующих опытно-конструкторских работ;

вложения в модернизацию производственных площадок ОАК – они нуждаются в обновлении для серийного производства лайнеров уровня МС-21 (в августе 2018 года Слюсарь заявлял, что программа технического перевооружения предприятий ОАК обойдется примерно в 100 млрд руб.);

деньги на закупку материалов и комплектующих для первых партий самолетов, а также на создание страховых запасов запчастей и основных узлов для сервисных служб.

Что такое МС-21

МС-21 – ближне- и среднемагистральный узкофюзеляжный пассажирский самолет вместимостью от 163 до 211 пассажиров. Лайнер создается корпорацией «Иркут» при участии Опытного-конструкторского бюро им. А.С.Яковлева (оба входят в состав ОАК). Самолет оснащается двигателями двух типов – PW1400G-JM компании Pratt & Whitney (США) и ПД-14 Объединенной двигателестроительной корпорации (Россия). В настоящее время самолет МС-21-300 проходит летные испытания с американскими двигателями PW-1400G-JM. Российский двигатель ПД-14 будет установлен на опытный самолет МС-21-300.

Сейчас два опытных самолета МС-21-300 принимают участие в летных испытаниях. На Иркутском авиационном заводе – филиале ПАО «Корпорация «Иркут» построен и готовится к первому полету третий опытный самолет, завершается сборка планера четвертого самолета.

В сентябре 2018 года Юрий Борисов заявлял, что общая стоимость проекта МС-21 до 2025 года составит около 465 млрд руб. В январе этого года премьер-министр Дмитрий Медведев подписал постановление о субсидировании проекта на 10,5 млрд руб. В частности, в 2019 году правительство выделило 1,58 млрд руб., в 2020 и 2021 годах – 4,11 млрд и 4,81 млрд руб. соответственно.

Портфель твердых заказов на самолеты МС-21 составляет 175 лайнеров. Среди заказчиков – «Аэрофлот» (50 самолетов), Red Wings (16 лайнеров) и иркутская «Ираэро» (десять самолетов), а также лизинговые компании «ВЭБ-лизинг», «Сбербанк Лизинг» и «Ильюшин Финанс».

Производительность Иркутского авиационного завода к 2025 году будет поэтапно выведена на уровень 72 самолета в год. В зависимости от ситуации на рынке темпы производства в будущем могут быть увеличены до 100 самолетов в год, сказали РБК в пресс-службе корпорации «Иркут».

Преимущества и недостатки «черного крыла»

Новое композитное крыло должно значительно облегчить вес самолета и нагрузку на двигатели, а также улучшить летно-технические характеристики, отметили в «Иркуте». Еще одно преимущество композитных деталей – их устойчивость к коррозии и распространению повреждений.

Генеральный директор «Аэрокомполита» Анатолий Гайданский в интервью «Коммерсанту» отмечал, что снижения расхода топлива МС-21 за счет «черного крыла» может составить до 8%.

Изготовление композитных деталей в авиапромышленности производится методом автоклавного формования. Одним из существенных недостатков этой технологии является высокая стоимость получаемых деталей, которая во многом определяется длительностью процесса их формования, ограниченным сроком хранения препрегов и высокой стоимостью технологического оборудования.

<https://www.rbc.ru/newspaper/2019/03/11/5c7cfe589a79476edb075345>

ИНТЕРФАКС; 2019.03.11; VIETNAM AIRLINES ПЕРЕВОДИТ ВСЕ МОСКОВСКИЕ РЕЙСЫ ИЗ «ДОМОДЕДОВО» В «ШЕРЕМЕТЬЕВО»

Авиакомпания Vietnam Airlines со 2 июля переводит все московские рейсы из «Домодедово» в «Шереметьево».

«Перевод рейсов планируется осуществить без перебоев в расписании. Vietnam Airlines будет по-прежнему предлагать три рейса в неделю по маршруту Москва – Ханой на суперсовременных Boeing-787-9 Dreamliner с прибытием в «Шереметьево» в 06:45 и вылетом в Ханой в 14:40», – сообщила пресс-служба «Шереметьево».

Решение принято, в том числе, в связи с планами компании запустить код-шеринговые рейсы с «Аэрофлотом» (МОЕХ: AFLT) по внутренним маршрутам во Вьетнаме и России.

«Мы многие годы плодотворно сотрудничали с московским аэропортом «Домодедово», но полагаем, что смена воздушной гавани позволит улучшить качество сервиса и реализовать долгосрочные коммерческие планы авиакомпании», – цитирует пресс-служба «Шереметьево» генерального представителя Vietnam Airlines в России и странах СНГ Ле Тхань Зунга.

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ПЕРЕДЕЛЬСКИЙ ДЕНИС; 2019.03.11; ЗАБЫЛИ ПРАВИЛА

Кому вернут деньги за отмену рейса Орловский суд защитил права пассажира, которому отказались вернуть деньги за билет на отмененный авиарейс.

Суд создал прецедент: в пользу местной жительницы с авиакомпании взыскана стоимость билета на отмененный авиарейс. Интересы женщины в суде отстаивали сотрудники управления Роспотребнадзора по области.

В прошлом году женщина в электронной форме приобрела два билета на рейс по маршруту Симферополь – Курск (действующего аэропорта в Орле нет). Стоимость – 12,8 тысячи рублей. Однако воспользоваться билетами пассажиры не смогли.

Дело в том, что приказом **Росавиации** был аннулирован сертификат эксплуатанта – компании «Саратовские авиалинии». У него истек срок действия и с 31 мая 2018 года все рейсы авиакомпании были отменены.

Орловчанка потребовала вернуть деньги. Она направила в компанию письменную претензию, которая осталась без ответа. После этого женщина обратилась в Роспотребнадзор. В ведомстве рассказали, что в подобном случае отношения регулируют Федеральные авиационные правила № 82. Согласно им перевозчик обязан вернуть плату за провоз в случае, если приостановлено или аннулировано действие сертификата эксплуатанта.

К такому же выводу пришел и суд. К слову, после подачи иска вспомнила об этом и авиакомпания, которая неожиданно перечислила женщине часть платы. Однако избежать судебного разбирательства ей это не помогло. Суд посчитал, что в данном случае были нарушены права потребителя. Иск был удовлетворен частично. Авиакомпанию обязали вернуть пассажиру оставшуюся стоимость билетов. Она также должна выплатить компенсацию морального вреда и заплатить штраф. Решение суда уже вступило в силу. Общая сумма взысканных средств составила 4870 рублей. Но гораздо большую ценность имеет само судебное решение, создавшее любопытный прецедент.

Перевозчик обязан вернуть плату за провоз, если приостановлено или аннулировано действие сертификата

КОММЕНТАРИЙ

Пассажирке повезло, так как после того как **Росавиация** лишила авиакомпанию прав на полеты (следствие катастрофы 11 февраля 2018 года с Ан-148 и последовавших проверок **Росавиации** и **Ространснадзора**), осталось юридическое лицо, которое продолжает возвращать пассажирам деньги за несостоявшиеся полеты. Как отмечается на сайте компании, на 14 февраля 2019 года АО «Саратовские авиалинии» вернуло 431,8 миллиона рублей за 65,15 тысячи билетов пассажирам, которые приобрели их на летний период 2018 года. Дело в том, что компания хотя и не летает, но продолжает зарабатывать на аэропортовой деятельности. Год назад это была практически единственная авиакомпания, которая и осуществляла полеты, и являлась оператором аэропорта еще со времен СССР.

В других случаях, когда авиакомпанию лишают права полетов, ей нечем зарабатывать, начинается банкротство. Если на счетах перевозчика не хватает денег для возврата билетов, то пассажирам возвращают деньги после продажи имущества, потом идут выплаты долгов по зарплате авиаперсоналу и далее рассчитываются с юридическими лицам. Процедура уже давно откатана в судебной практике.

Есть еще случаи, когда авиакомпании сначала продают билеты на полгода и год вперед, а потом отказываются от полетов на том или ином направлении. Если пассажир купил билет на такой отмененный рейс, то тоже можно вернуть деньги, или перевозчик обязан предоставить ему билет на ту же дату, на том же направлении, но другого перевозчика. В последнем случае ему должны выдать Манифест прерванного полета. Если билет был куплен по акции и задолго до даты вылета, то пассажиру выгоднее согласиться на полет другой авиакомпанией, а не возвращать деньги.

<https://rg.ru/2019/03/11/reg-cfo/v-orle-sud-obiagal-aviakompaniiu-vernut-passazhiru-dengi-za-otmenu-rejsa.html>

ИНТЕРФАКС – ДАЛЬНИЙ ВОСТОК; 2019.03.12; ГЕНКОНСУЛЬСТВО КНР ПОБЛАГОДАРИЛО РФ ЗА ПОМОЩЬ ПАССАЖИРАМ ЭКСТРЕННО ПРИЗЕМЛИВШЕГОСЯ В АНАДЫРЕ АВИАРЕЙСА ПЕКИН – ЛОС-АНДЖЕЛЕС

Генеральное консульство Китая во Владивостоке поблагодарило российскую сторону за прием пассажиров самолета рейса Пекин – Лос-Анджелес, совершившего вынужденную посадку в аэропорту Анадыря 5 марта, сообщила во вторник пресс-служба правительства Чукотки.

«От имени всех граждан КНР, находившихся на борту самолета, искренно выражаю благодарность народу Чукотского автономного округа за оказанную помощь и всестороннюю заботу. Уверен, что все китайцы на борту самолета запомнят дружескую поддержку и гостеприимство российского народа навсегда», – говорится в письме Генерального консула КНР Янь Вэньбиня, которое цитирует пресс-служба.

Ранее сообщалось, что Генконсульство США во Владивостоке поблагодарило власти Чукотки за помощь пассажирам самолета этого рейса.

Самолет китайской авиакомпании Air China, на борту которого находились 188 пассажиров и 17 членов экипажа, совершил вынужденную посадку в аэропорту Анадыря после срабатывания сигнализации о пожаре в багажном отсеке. Информация о пожаре на борту самолета не подтвердилась.

ИНТЕРФАКС – ДАЛЬНИЙ ВОСТОК; 2019.03.12; АЭРОПОРТ ЯКУТСКА, ЭВАКУИРОВАННЫЙ ИЗ-ЗА СООБЩЕНИЯ О МИНИРОВАНИИ, РАБОТАЕТ В ШТАТНОМ РЕЖИМЕ

Аэропорт Якутска приступил к работе в штатном режиме, спецслужбы не обнаружили в здании терминала подозрительных предметов, сообщает пресс-служба аэропорта.

«В ходе проверки спецслужбами ничего не обнаружено», – говорится в сообщении.

По данным онлайн-табло, были задержаны пять рейсов, в том числе два маршрута в Москву.

Ранее во вторник пассажиры и работники аэропорта «Якутск» были эвакуированы из-за телефонного сообщения о минировании здания терминала, вылеты были задержаны.

ИНТЕРФАКС; 2019.03.11; НА БОРТУ РОССИЙСКОГО САМОЛЕТА, СОВЕРШИВШЕГО ЭКСТРЕННУЮ ПОСАДКУ В БАКУ, ВЗРЫВЧАТЫХ ВЕЩЕСТВ НЕ ОБНАРУЖЕНО

Служба госбезопасности Азербайджана сообщает об отсутствии каких-либо взрывчатых веществ и устройств на совершившем в понедельник в Международном аэропорту Гейдара Алиева в Баку экстренную посадку самолета авиакомпании «Уральские авиалинии», следовавшего рейсом Бахрейн-Домодедово.

«На борту совершившего экстренную посадку в Баку самолета не обнаружено взрывчатых веществ и устройств», – говорится в сообщении пресс-службы СГБ.

В информации отмечается, что экипаж совершавшего авиаперелет из Бахрейна в Москву авиалайнер «Аэробус 321» российской авиакомпании «Уральские авиалинии» связался 11

марта в 14:15 часов с диспетчерским пунктом Международного аэропорта Гейдара Алиева и запросил экстренной посадки.

«В диспетчерский пункт поступила информация об обнаружении записи о наличии взрывчатого устройства в салоне самолета, в котором находились 222 пассажира и члены экипажа. Лайнер совершил экстренную посадку в аэропорту (Баку – ИФ)», – сообщает СГБ.

Пассажиры и экипаж самолета были размещены в соответствии с правилами, в связи с возникшей ситуацией предприняты неотложные комплексные меры.

«В связи с ситуацией в аэропорт прибыли председатель штаба, созданного по распоряжению президента Азербайджана Ильхама Алиева, начальник Службы государственной безопасности, генерал-полковник Мадат Гулиев, начальник Государственной пограничной службы, генерал-полковник Эльчин Гулиев, председатель Государственного таможенного комитета, генерал-лейтенант пограничной службы Сафар Мехдиев, президент ЗАО «Азербайджанские авиалинии» (AZAL – ИФ) Джахангир Аскеров и другие», – говорится в сообщении.

Также сообщается, что эвакуированным с борта самолета пассажирам была оказана необходимая психологическая и другая помощь.

Оперативно-следственная группа из специалистов органов правопорядка провели комплексную антитеррористическую проверку самолета с использованием технических, кинологических и других средств, провели осмотр воздушной машины, проведя всестороннее расследование причин происшествия.

«По итогам проверки никаких взрывчатых веществ и устройств обнаружено не было, собранные по результатам неотложных мероприятий данные о причинах происшествия были официально оформлены. В самые короткие сроки будет обеспечен вылет самолета по месту конечного назначения. Международный аэропорт продолжает работать в штатном режиме», – сообщает СГБ.

Вылет самолета назначен на 10:00 утра 12 марта.

Как сообщалось, при выполнении рейса U6-1116 Бахрейн-Домодедово экипаж получил информацию о возможных посторонних предметах на борту и запросил посадку в ближайшем аэропорту следования – в Баку – для дополнительного досмотра. Посадка была выполнена благополучно.

По данным источника «Интерфакса», после посадки самолет был проверен, опасных предметов на борту обнаружено не было. Мужчина, сообщивший об обнаружении записки, задержан, с ним проводится беседа.

ИНТЕРФАКС; 2019.03.11; СКР: У ВЫНУЖДЕННО ПРИЗЕМЛИВШЕГОСЯ В КРАСНОЯРСКЕ САМОЛЕТА ОТКАЗАЛА ГИДРОСИСТЕМА

Следственные органы проводят проверку в связи с вынужденной посадкой Boeing-767 рейса Сургут-Пхукет, севшего в аэропорту Красноярска из-за технической неисправности, сообщает Западно-Сибирское следственное управление на транспорте СКР.

«По предварительным данным, воздушное судно совершило вынужденную посадку в аэропорту Емельяново Красноярского края в связи с отказом гидросистемы, полет выполнялся на одном генераторе. Посадка осуществлена благополучно, никто из 294 пассажиров и 10 членов экипажа не пострадал, воздушное судно не повреждено», – говорится в сообщении.

Следователи произвели осмотр воздушного судна, а также опросили членов экипажа.

Как сообщалось, в 5:20 (01:20 мск) самолет авиакомпании «Икар», летевший из Сургута в Таиланд, совершил посадку в красноярском аэропорту. Во время полета произошла техническая неисправность, командир принял решение посадить судно в Красноярске в штатном режиме. После технической проверки оказалось, что судно не может продолжать полет, пассажиры были переведены в здание аэропорта, за ними отправили другой

Министерство транспорта РФ

самолет из Благовещенска. В 13:30 (9:00 мск) пассажиры отправлены из Красноярска в пункт назначения.