**03 ДЕКАБРЯ 2018**

**Вернуться в оглавление**

|  |
| --- |
| **Публикации** |

### КОММЕРСАНТ; ОЛЕГ САПОЖКОВ, ВЛАДИМИР ДЗАГУТО; 2018.12.03; ПЛАТИ ИЛИ НЕ СТРОЙ; МИНЭКОНОМИКИ ВПИСАЛО РЕНТАБЕЛЬНОСТЬ ИНВЕСТПРОЕКТОВ В ТАРИФНОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ

Минэкономики переписало законопроект ФАС о тарифном регулировании, против которого возражали и ведомства, и рынки. Он сильно сокращен и включает несколько новых идей. Так, Минэкономики исходит из того, что тарифы должны обеспечивать только операционную деятельность инфраструктурных госмонополий, поддержку инфраструктуры, социально значимые инвестиции и прибыльность активов на уровне 1–5%. Коммерческие же проекты должны компенсировать сетям стоимость своего подключения, а при наличии у них социальной значимости – получать господдержку, но не увеличивать нагрузку на всех потребителей. Работу над проектом ведомству поручил первый вице-премьер Антон Силуанов: документ должен оказаться в Госдуме до конца года. В энергетике подход Минэкономики называют шагом назад, опасаясь непрозрачности формирования платы за присоединение проектов по новой схеме.

Минэкономики по поручению первого вице-премьера Антона Силуанова переработало и направило в его секретариат законопроект ФАС о тарифном регулировании, подтвердили “Ъ” в Белом доме. В версии министерства документ существенно сокращен, содержит описание общих идеологических подходов к вопросам тарифного регулирования и не затрагивает деталей отраслевой ценовой политики. Напомним, внесения до 1 января 2019 года в Госдуму нового законопроекта о тарифах требует указ президента, утвердивший Национальный план развития конкуренции, чего активно добивался глава ФАС Игорь Артемьев. Однако тарифный проект самой ФАС вызвал массовые возражения рынков и ведомств и был внесен службой в правительство 8 ноября с возражениями – основные сводились как раз к вмешательству ФАС в дела отраслей (см. “Ъ” от 14 ноября).

Минэкономики, переписавшее проект ФАС, среди принципов регулирования цен перечисляет баланс интересов сетей и потребителей (у последних будет право блокировать решения о повышении тарифа выше уровня инфляции), обязательный учет в тарифах расходов на плановое обновление фондов монополий и обслуживание инфраструктуры, учет рентабельности активов сетей на уровне 1–5% от их стоимости и раздельный учет рыночной доходности их инвестиций. Также ведомство настаивает на гарантиях сохранения за госмонополиями экономии от их операционной деятельности. Саму эту деятельность предлагается оценивать двумя методами – либо эталонным (метод сопоставимых рынков), либо комплексным аудитом расходов.

При установлении регулируемых цен предлагается исходить из расчета необходимой валовой выручки регулируемых организаций. Инвестпроекты же, претендующие на подключение к инфраструктурным сетям с регулируемыми ценами, предлагается разделить на те, которые могут рассчитывать на финансирование своего подключения за счет тарифной надбавки «для всех» (в ведомстве их описывают как инвестпроекты в интересах неопределенного круга лиц),– и проекты в интересах конкретных компаний. Последним придется заключать с сетями соглашения об инвестсоставляющей тарифа и плате за присоединение конкретно для проекта. По словам источника “Ъ” в ведомстве, такой подход исключит из числа новых инвестпроектов неэффективные. «Если без тарифной надбавки для всех новый завод нерентабелен – не надо его строить»,– говорит собеседник “Ъ”. «Если же от инвестпроекта ожидается бюджетный эффект – в расширение сетей или субсидирование самой компании должен вкладываться бюджет. То же относится к территориям, где инвестор один (моногорода, крупные промышленные предприятия),– вопрос таких инвестиций должен решаться на уровне властей с учетом бюджетного и социального эффекта, но не за счет повышения тарифов». Отметим, что идеологически такой подход совпадает с реформой господдержки промышленности, инициированной вице-премьером Дмитрием Козаком – в ее рамках эффективность затрат государства на господдержку компаниям придется доказывать ростом экспорта и выпуска (см. “Ъ” от 29 и 30 ноября),– впрочем, оба документа готовились в подразделениях Минэкономики, которые курирует замглавы ведомства Михаил Расстригин.

Отметим, что идея Минэкономики уже реализована, например, при подключении новых месторождений к системе «Транснефти» – инвестор в добычу платит повышенный инвесттариф на прокачку по новому трубопроводу. В электросетях ситуация иная – там на рубеже 2000–2010-х годов был введен заявительный принцип, сети обязали расширять мощности для новых потребителей, а возврат инвестиций закладывается в общий тариф на передачу электроэнергии. Ранее расходы на техприсоединение возлагались на инвестора – и иногда доступ к инфраструктуре оказывался дороже самого инвестпроекта. Сейчас инвестор платит за «последнюю милю» техприсоединения, крупные инвестпроекты подключают по индивидуальному проекту, куда нередко включают расширение сетей, пояснили в «Сообществе потребителей энергии» (лобби промышленных потребителей). Расширение сетей под техприсоединение небольших потребителей закладывается в общий тариф на передачу, но ранее монополии включали в индивидуальный платеж мероприятия, не связанные с конкретным подключением, что приводило к злоупотреблениям и коррупции, говорят там. Критериев для разделения расходов на общие и индивидуальные так и не появилось, возможности и стимулы для злоупотреблений не исчезли, поэтому возврат к полной оплате техприсоединения выглядит как шаг назад к снижению эффективности инфраструктуры, отметили в ассоциации.

Вводить новое тарифное регулирование в действие в Минэкономики предлагают с 1 июля 2020 года. До приведения отраслевых норм в соответствие с ним они «применяются в части, не противоречащей настоящему закону», при этом до 1 июля 2023 года вводится переходный период, в течение которого поэтапно перейти на тарифные методы сопоставимых рынков (эталонных расходов) и комплексной экспертизы расходов должны будут все без исключения отрасли.

<https://www.kommersant.ru/doc/3814474>

### ИЗВЕСТИЯ; АНГЕЛИНА ГАЛАНИНА; 2018.12.03; ВПИСАЛИСЬ В ПЛАН: ОБЩЕСТВЕННАЯ ПАЛАТА ИЩЕТ СЕБЯ В НАЦПРОЕКТАХ; ОБЩЕСТВЕННИКИ ПОДГОТОВЯТ СОБСТВЕННЫЕ ИНИЦИАТИВЫ ПО РЕАЛИЗАЦИИ НАЦИОНАЛЬНЫХ ПРОЕКТОВ

Общественная палата в 2019 году начнет анализировать национальные проекты по ключевым направлениям и готовить предложения по их реализации. Общественники будут выступать с конкретными инициативами, основываясь на экспертных оценках и социологических опросах. О планах ОП РФ стало известно из проекта Доклада о состоянии гражданского общества в РФ за 2018 год, с которым ознакомились «Известия». Секретарь палаты Валерий Фадеев назвал инициативу «переходом от общественного контроля к общественному управлению». Эксперты отмечают, что для этого у ОП есть все необходимые инструменты, но практически нет шансов – большим авторитетом у россиян она пока не пользуется.

В своем ежегодном докладе ОП подводит итоги деятельности за год и обозначает планы на следующий. Так, например, главной задачей на ближайшие годы палата считает участие в реализации национальных проектов, обозначенных в майском указе президента России.

Палата даже инициировала соцопрос, чтобы понять, поддерживают ли россияне ее стремление следить за реализацией президентских указов. 49,4% респондентов ответили утвердительно и только 7% не поддержали.

Роль гражданского общества в реализации нацпроектов сегодня как никогда велика, полагают в ОП. Условием успеха российского прорыва, о необходимости которого говорил президент Владимир Путин, общественники называют «взаимно ответственное партнерство» власти и общества. И в этой связке общество планирует не просто контролировать принятые властью решения, но и «подталкивать бюрократию» к принятию решений, которые будут полезны для людей. Представители ОП полагают, что у них выстроен диалог с россиянами во всех субъектах, и они могут составить реальную картину общественных нужд.

В докладе палата прямо заявляет, что планирует заняться «общественным управлением» – на местном, региональном и федеральном уровнях. Ведомственным программам часто не хватает живой мысли, прорывных решений, при этом негативные сценарии развития часто не рассматриваются, а реальная общественная экспертиза и социологические опросы не проводятся, следует из документа.

К тому же, отмечают в ОП РФ, череда недавних скандалов, в результате которых чиновников отправляли в отставку после оскорбительных заявлений в адрес общества, показывает, что народ стал менее терпим к несправедливости и хамству.

– Будем вместе с властью добиваться решения поставленных президентом задач, – сообщил «Известиям» секретарь ОП РФ Валерий Фадеев. – Сейчас многие процессы забюракратизированы и есть разрыв между властью и обществом. Мы не просто усилим давление и контроль за реализацией нацпроектов, а используем экспертный потенциал институтов гражданского общества. Он выше экспертного потенциала правительства.

По словам главы ОП, полномочий у палаты достаточно – есть и отделения в регионах, и общественные советы при министерствах и ведомствах. В некоторых субъектах общественные палаты даже наделены правом законодательной инициативы.

– Надо только научиться их использовать в полной мере, – добавил Валерий Фадеев.

Контроль ради единства

Общественный контроль планируется осуществлять «на основе соглашения между Общественной палатой, Общероссийским народным фронтом (ОНФ), профильными советами при президенте РФ, профсоюзными и бизнес-объединениями». Этот общественный альянс выступит «за упрочение общероссийского единства, нравственно-этического фундамента», сказано в документе.

В ОНФ «Известиям» заявили, что уже разработали «дорожную карту» народного контроля за реализацией нацпроектов. Фронтовики будут проводить опросы, мониторинги, акции и встречи с гражданами.

– Комплексные доклады, которые ОНФ будет ежегодно готовить и отправлять в правительство и администрацию президента, станут результатом нашей работы с конкретными людьми на местах, – сообщил «Известиям» руководитель исполкома ОНФ Алексей Анисимов. – Это ключевой источник обратной связи, объективной информации – из первых рук, напрямую от населения страны.

У Общественной палаты есть немало правовых оснований и инструментов для реального контроля за деятельностью власти, полагает глава Агентства политических и экономических коммуникаций Дмитрий Орлов.

– Это и закон «Об общественном контроле», и итоговые доклады, и механизм «нулевого чтения». Для усиления влияния на власть их просто надо задействовать более полно, – отметил политолог.

Палата хочет быть выразителем общественного мнения, но одного желания мало – пока ОП не пользуется большим авторитетом у людей, отметил руководитель «Политической экспертной группы» Константин Калачев.

– ОП вполне может быть площадкой для разработки и обсуждения конкретных предложений в области политики, экономики, социальной сферы, особенно в теме нацпроектов. Это проще, чем обеспечить эффективный тотальный общественный контроль, – считает Константин Калачев.

Политолог отметил, что функция гражданского контроля за работой госаппарата предполагает не только профессионализм, но и готовность идти на обострение. Пока роль ОП сводится к внесению предложений, всерьез обсуждать роль палаты в общественном управлении рано, считает он.

На реализацию нацпроектов выделены большие деньги и от общественного контроля не в последнюю очередь зависит то, насколько эффективно они будут потрачены, отметил политолог Антон Хащенко. По мнению эксперта, ОП РФ следует активнее использовать свои возможности – например, отправлять запросы в ведомства по волнующим общество темам и поднимать острые вопросы на федеральный уровень.

Готовый доклад ОП в декабре будет направлен президенту РФ и в обе палаты Федерального собрания, а также в профильные министерства и ведомства.

<https://iz.ru/819190/angelina-galanina/vpisalis-v-plan-obshchestvennaia-palata-ishchet-sebia-v-natcproektakh>

### ТАСС; 2018.11.30; БЕЛОРУССИЯ И РОССИЯ ПОЛНОСТЬЮ СОГЛАСОВАЛИ ПРОЕКТ СОГЛАШЕНИЯ О ВЗАИМНОМ ПРИЗНАНИИ ВИЗ

Белоруссия и Российская Федерация полностью согласовали проект межправительственного соглашения о взаимном признании виз, которое планируется подписать 13 декабря в Бресте на заседании Совета министров Союзного государства Белоруссии и РФ. Об этом сообщил ТАСС в пятницу начальник департамента по гражданству и миграции МВД Белоруссии Алексей Бегун.

«Проект соглашения окончательно согласован и направлен на внутригосударственные процедуры. Стороны договорились, что предпримут все меры, чтобы вынести этот документ на подписание на заседании Совета министров Союзного государства», - отметил Бегун по итогам состоявшегося в пятницу в Бресте заседания межгосударственной рабочей группы.

Глава департамента проинформировал, что после подписания и вступления в силу данного соглашения будет урегулирован вопрос транзита граждан третьих государств, имеющих российскую или белорусскую визы, по территории Белоруссии и РФ. В частности, пояснил Бегун, в РФ смогут беспрепятственно въезжать с территории Белоруссии иностранные граждане, имеющие действительную российскую визу, железнодорожным, авиационным транспортом, а также автомобильным транспортом по дорогам, определенным перечнем.

«Также по проекту соглашения беспрепятственно на территорию обоих государств смогут въезжать иностранные граждане, имеющие право на временное проживание и постоянное место жительства», - сообщил Бегун.

«Если данное соглашение вступит в силу до 20 мая будущего года, то оно значительно упростит прибытие иностранных граждан на II Европейские игры, которые пройдут в Минске в июне 2019 года», - отметил глава департамента МВД Белоруссии.

<https://tass.ru/mezhdunarodnaya-panorama/5855474>

### ТАСС; 2018.11.30; УЧЕНЫЕ В САРАТОВЕ СОЗДАЛИ ПРОГРАММУ, РАСПОЗНАЮЩУЮ ЭМОЦИИ ЧЕЛОВЕКА ПО РЕЧИ

Ученые Саратовского государственного технического университета создали компьютерную программу, которая по речи человека способна определить его эмоции. Об этом сообщает в пятницу пресс-служба вуза.

«Разработана программа, способная распознать психоэмоциональное состояние человека по его речи. Сведения, [полученные программой], помогут существенно повысить безопасность, если использовать приложение при приеме на работу сотрудника на ответственную должность, например, пилота, авиадиспетчера, оператора оборудования на атомной станции, сотрудника полиции, или при возникновении различных спорных и конфликтных ситуаций, требующих разрешения», - говорится в сообщении.

Уточняется, что приложение способно распознать психоэмоциональное состояние человека как в режиме онлайн, так и в записи.

«Происходит сравнение контрольных показателей речи с параметрами, имеющимися в базе данных приложения, и выдается заключение. На данный момент в программу внесено 20 психотипов, которые оцениваются по 6 показателям, таким как темп, мелодика, громкость, интонационная составляющая, паузы и модуляция голоса. Программное решение оценивает исключительно звуковые особенности речи, а не смысловое значение слов», - говорится в сообщении.

Как рассказали в СГТУ, над программой работали совместно медики и филологи, которые подготовили сводную таблицу с речевыми показателями, характерными для конкретных психических состояний человека, таких как, например, депрессия, агрессия, мания. Программа позволяет выявить преобладающую эмоцию в речи говорящего, например, радость, тревогу, задумчивость, напряжение, апатию или возбуждение.

«Разработки, направленные на усиление безопасности, актуальны. Используя в дальнейшем программу в тестировании студентов, например, можно будет предотвратить ситуации, подобные недавнему керченскому происшествию», - цитирует пресс-служба руководителя технического университета Олега Афонина.

Исследования продолжатся

«По нашим данным, аналогов программе в России, что касается зарубежных аналогов - о них нам тоже не известно. Поэтому можно сказать, что разработка саратовских ученых уникальна», - сказала собеседница агентства.

По данным пресс-службы, разработка приложения велась более полутора лет, за это время был написан программный код и протестирована эффективность приложения на примере записей, в том числе предоставленных филологами и психиатрами медицинского вуза. В ближайшее время ученые планируют сертифицировать приложение и продолжить исследования.

«На данный момент погрешность выявления психологического состояния человека составляет около 5-10%. Дальнейшие испытания, проводимые совместно со специалистами по фонологической и психиатрической экспертизе, скорректируют этот показатель на основе статистических данных. Приложение будет совершенствоваться за счет расширения базы знаний и уточнения характеристик речи для получения более точных результатов», - добавили в пресс-службе.

<https://tass.ru/nauka/5855501>

### РИА НОВОСТИ; 2018.11.30; «РОСКОСМОС» НЕ ДОБРАЛСЯ ДО ДВУХ АЭРОПОРТОВ РФ, ГДЕ ДОЛЖЕН БЫЛ УСТАНОВИТЬ ГЛОНАСС - ОТЧЕТ

«Роскосмос» не ввел в эксплуатацию в 2017 году две из 40 наземных станций навигационной системы ГЛОНАСС в гражданских аэропортах, поскольку не смог туда добраться, говорится в годовом отчете компании, обнародованном в пятницу.

«Введение в эксплуатацию двух комплектов оборудования в аэропортах Николаевск-на-Амуре и Оха перенесено на 2018 год, поскольку данные аэропорты находятся в удаленных и труднодоступных регионах страны», – говорится в документе.

### ТАСС; 2018.11.30; В УЛЬЯНОВСКОЙ ОБЛАСТИ ЛОКОМОТИВ СТОЛКНУЛСЯ С АВТОМОБИЛЕМ

Локомотив и легковой автомобиль в пятницу столкнулись на железнодорожном переезде рядом с городом Инза в Ульяновской области, говорится в сообщении, распространенном пресс-службой Куйбышевской железной дороги. Сведений о пострадавших пока не поступало, движение поездов не затруднено.

«30 ноября на регулируемом железнодорожном переезде в районе станции Инза произошло столкновение локомотива с легковым автомобилем. Водитель и пассажир [легковушки] скрылись с места ДТП», - отмечается в сообщении.

По информации пресс-службы, причиной ДТП стало грубое нарушение водителем автомобиля правил дорожного движения при следовании через железнодорожный переезд.

<https://tass.ru/proisshestviya/5855937>

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ВЛАДИМИР БАРШЕВ; 2018.12.03; ВЪЕЗД БЕСПЛАТНЫЙ; ОРГАНИЗАЦИЕЙ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ ЗАЙМУТСЯ МЕСТНЫЕ ВЛАСТИ

Поставить лишний, ограничивающий движение знак или нанести непонятную разметку со следующего года станет практически невозможным. Это потребует внесения изменений в комплексную схему организации дорожного движения. Причем касается это не только Москвы, но и всех других регионов.

В конце декабря вступает в силу закон об организации дорожного движения, принятый почти год назад. К кому обратиться, чтобы установить светофор на опасном перекрестке, нарисовать «зебру» на оживленной улице, снять дорожный знак, забытый ремонтниками? На эти вопросы отвечает новый закон, он передает все полномочия местным властям. Установка знаков, рисование разметки, организация одностороннего движения - все эти вопросы до сих пор регулировались только законом о безопасности дорожного движения и Градостроительным кодексом. А также частично Правилами дорожного движения и ГОСТами. Однако прямых указаний на то, как и кто должен управлять этим процессом, в документах не было.

Закон об организации дорожного движения, который был разработан **минтрансом**, прописывает четкие требования, как это движение нужно организовывать и кто этим должен заниматься.

Федеральным органам власти переданы полномочия по разработке и реализации государственной политики в области организации движения. А также мониторинг автомобильного трафика, создание нормативных актов и методик расчета стоимости. Плюс организация движения на федеральных дорогах.

Местным органам власти переданы огромные полномочия. По сути, они становятся полноценными хозяевами собственных дорог. Вплоть до того, что могут при необходимости ограничивать движение, где, по их мнению, это нужно. Именно вопросы таких ограничений при прохождении документа в Госдуме вызывали массу споров. Однако до подписи президента закон дошел существенно доработанный.

Изначально в проекте содержались такие вещи, как возможность местных властей ограничивать въезд в города или определенные районы путем введения платы за проезд. Также местные власти наделялись полномочиями вводить платную парковку, конечно же, по согласованию с жителями на придомовых территориях.

Эта норма из закона исчезла. Более того, местным властям предписано принимать законы, которые запрещают организовывать платные стоянки на придомовых территориях. Там могут находиться только парковки общего пользования, которые соответствуют жилищному и земельному законодательству.

Также местные власти могут принимать законы, которые запрещают организацию платных парковок возле больниц, стадионов, школ, словом, всех социальных учреждений. По сути, это значит, что не будет платных парковок возле медицинских учреждений, образовательных центров. Кстати, бесплатно можно будет парковаться и около государственных и муниципальных органов власти.

Кроме того, властям на местах даются полномочия расширить список льготников для бесплатного пользования платными парковками.

Независимо от решения местных властей новый закон говорит о том, что запрещено брать деньги на платных парковках с транспорта оперативных служб - пожарной охраны, полиции, медицинской Скорой помощи, аварийно-спасательных служб, военной автомобильной инспекции, военной полиции, Росгвардии, Следственного комитета, используемого в связи со служебной необходимостью.

Однако возможность введения ограничений и даже запретов на движение по некоторым участкам дорог у местных администраций все же осталась. Но при этом они обязаны обеспечить дублирующие и компенсирующие маршруты движения общественного транспорта.

Еще одна важная статья этого закона касается комплексных схем организации дорожного движения. Их будут разрабатывать администрации регионов, а также муниципалитеты. В них должны быть решения об организации движения на смежных территориях. Причем с перспективой на будущее.

До сих пор каждый субъект строил трассы и организовывал дороги, не задумываясь о том, что происходит в соседнем регионе. В результате пятиполосная магистраль упиралась в двухполосную дорогу в соседнем районе. Возникало бутылочное горлышко и многокилометровая пробка. Комплексные схемы с учетом движения на смежных территориях позволят решить эту проблему.

Закон вступит в силу 30 декабря.

<https://rg.ru/2018/12/02/organizaciej-dorozhnogo-dvizheniia-zajmutsia-mestnye-vlasti.html>

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ИРИНА РЫБНИКОВА; 2018.12.03; НАД ВОДОЙ; В ДУБНЕ ОТКРЫЛСЯ НОВЫЙ МОСТ ЧЕРЕЗ ВОЛГУ

Крупнейший российский наукоград больше не знает проблемы разъединенности двух частей города - их соединил красавец-мост общей протяженностью почти два километра. Таким образом, завершился самый крупный проект дорожного строительства в Подмосковье стоимостью почти в 9 миллиардов рублей.

- Не все считали, что в Дубне нужно строить такой большой и сложный инженерный объект. Но президент страны по-особому относится к наукоградам, где создаются инновационные рабочие места, и он этот проект поддержал, - сказал губернатор Подмосковья Андрей Воробьев, дав старт автомобильному движению. - Этот мост даст городу и его жителям новое качество жизни.

В Дубне, если кто не знает, находится крупнейший в стране центр исследований в области ядерной физики. И 125 предприятий, 70% которых расположены на левом берегу Волги и 30% - на правом. Долгие годы все транспортное сообщение между двумя берегами сосредотачивалось на двухполосной переправе плотины Иваньковской гидроэлектростанции. Но, в конце концов, этот мостик так обветшал, что местные власти сначала перестали пускать на него грузовой и крупный пассажирский транспорт, а потом и вовсе начали временами перекрывать для движения. И тогда дубнинцы вынуждены были добираться друг к другу в гости в объезд - через город Кимры, который даже не Московская, а соседняя Тверская область.

Строили новый мост с 2016 года при поддержке федерального бюджета, который взял на себя 50% общих затрат. Работали круглосуточно - каждый день на объекте трудились не менее 500 человек. «Нужно поблагодарить и инженеров, и техников, и проектировщиков, и строителей. Получился действительно очень красивый уникальный объект, который без сомнения станет и украшением Дубны, и новым символом Подмосковья, - отметил полпред президента России в Центральном федеральном округе Игорь Щеголев, также приехавший на открытие моста.

Новая переправа через Волгу имеет 4 полосы для движения, расчетную скорость в 80 километров в час и способна пропускать более 24 тысяч автомобилей в сутки. А еще на нем есть удобные съезды, тротуары и пешеходные переходы, автобусные остановки. И впервые за несколько лет между правой и левой частями Дубны начали ходить большие пассажирские автобусы - теперь-то не нужно бояться, что тяжелый общественный транспорт может порушить аварийное сооружение. «Пока запустили два автобуса, с нового года их будет 13», - пообещал жителям зампред областного правительства Игорь Тресков.

<https://rg.ru/2018/11/30/reg-cfo/v-dubne-otkryli-novyj-most-cherez-volgu.html>

### ИЗВЕСТИЯ; ПОЛИНА ГРИЦЕНКО; 2018.12.03; ЗАРЯЖЕННЫЙ ОСТРОВ: В ПЕТЕРБУРГЕ СОЗДАЮТ РАЙОН С ЭЛЕКТРОБУСАМИ; ВЕСЬ ОБЩЕСТВЕННЫЙ ТРАНСПОРТ НА ВАСИЛЬЕВСКОМ ОСТРОВЕ БУДЕТ ЭКОЛОГИЧНЫМ

Власти Петербурга вернулись к концепции «зеленого острова». Она предполагает, что весь общественный транспорт в Василеостровском районе будет электрическим. Жителей также предлагают стимулировать к переходу на экологичные автомобили развитием инфраструктуры и различными льготами. В 2020 году планируется пустить электробусы по всем маршрутам, курсирующим внутри района, рассказали «Известиям» в городском комитете по транспорту. В Москве обещают, что после 2030 года дизельных автобусов в столице вообще не останется.

О концепции перехода Васильевского острова в Санкт-Петербурге на электротранспорт впервые заявили в 2013 году. Теперь городские власти вернулись к ней. Концепция разрабатывается комитетом по транспорту города, рассказал «Известиям» его руководитель Александр Головин. По его словам, начало этому процессу должно быть положено в 2020 году.

В середине 2020-го будут обновлены правила для перевозчиков, с которыми заключаются госконтракты, пояснили «Известиям» в комитете. Требования к электробусам, если концепцию примут, будут отражены в конкурсной документации на обслуживание конкретных маршрутов, проходящих по Васильевскому острову, сказали в ведомстве. Параметры пропишут в отдельном документе планирования регулярных перевозок, основные идеи которого были представлены в апреле на транспортном совете при правительстве Санкт-Петербурга. Предполагается создать единую маршрутную сеть с регулируемыми тарифами. Действующие перевозчики с документом уже ознакомились. К середине 2020 года срок контрактов с компаниями, по информации комитета, истечет, поэтому расторгать их, чтобы заключать новые, не потребуется.

Больше экологии

Сейчас маршруты на Васильевском острове обслуживают пять перевозчиков – как госпредприятия, так и коммерческие компании.

Государственный «Пассажиравтотранс» поддерживает идею экологичного подвижного состава на Васильевском острове, рассказал «Известиям» его представитель. Сейчас предприятие обслуживает шесть маршрутов района, по ним курсируют около 90 автобусов. При этом в границах острова автобусный маршрут у этого перевозчика только один, остальные соединяют остров с другими районами.

– Концентрация подвижного состава с низким уровнем выбросов в атмосферу в одном районе, безусловно, даст более высокий эффект по сравнению с его рассредоточением по разным территориям города, – считает представитель «Пассажиравтотранса».

На острове действуют также три трамвайных и пять троллейбусных маршрутов, сообщили в петербургском «Горэлектротрансе». Здесь находится трамвайный парк, который прошел реновацию в 2016 году.

Если реконструировать одну из площадок этого парка, с нее можно будет выпускать около 60 электробусов с динамической подзарядкой, сообщили в «Горэлектротрансе». Это, по сути, троллейбусы с увеличенным автономным ходом, способные после отсоединения от контактной линии проехать еще 15 км. Таким образом, могут быть продлены существующие и созданы новые троллейбусные маршруты на базе существующей контактной сети. В октябре «Горэлектротранс» определил подрядчика, который выполнит предпроектные работы по реконструкции площадки, следует из материалов госзакупок.

Сейчас в городе 115 таких троллейбусов с автономным ходом, сказал представитель «Горэлектротранса». Они курсируют в разных районах – как в отдаленных, так и в центре города, где отсутствует контактная сеть, пояснил «Известиям» координатор движения «Красивый Петербург» Стив Каддинс.

Парк электрических автобусов в городе пока только формируется. В октябре Петербург закупил 10 таких электробусов с ночной подзарядкой, они должны быть поставлены до конца 2018 года и начнут курсировать по маршруту, следующему по Василеостровскому и Петроградскому районам. Будут ли электробусы закупаться в дальнейшем, пока не определено.

А как в Москве

В столице общая доля электротранспорта составляет 25% от всего парка общественного транспорта, сообщили «Известиям» в «Мосгортрансе». В 2018 году Москва закупила у «Группы ГАЗ» и «КамАЗа» уже 200 электробусов –– их должны поставить до конца марта 2019 года, а еще 100 таких машин планируется приобрести до конца года. Но пока только по одному маршруту сегодня курсируют 18 электробусов, на них ездят каждый день около 7 тыс. человек.

С 2021 года столица обещает вообще отказаться от приобретения дизельных автобусов в пользу электробусов и трамваев. Весь наземный транспорт станет электрическим после 2030 года, обещают в «Мосгортрансе».

Больше зарядок

Когда петербургский Васильевский остров перейдет на электрический транспорт, понадобятся стимулирующие меры и для того, чтобы живущие там автомобилисты пересаживались на электромобили. Как рассказал глава комитета по транспорту Александр Головин, для этого нужно усилить зарядную сеть.

Сейчас в Санкт-Петербурге около 50 зарядных станций, и для 70 электромобилей, которые есть в городе, их достаточно, сказала гендиректор компании разработчика и поставщика зарядных станций «АудитЭнерго Групп» Ия Гордеева.

По ее словам, стимулировать горожан к покупке электромобилей можно, разрешив им ездить по выделенным полосам. Также можно расширить зону платной парковки, сделав льготу для экологичного транспорта.

Стив Каддинс выразил сомнение, что переход будет массовым даже в условиях таких льгот.

– В Санкт-Петербурге пока не тот уровень доходов населения, который позволил бы выбрать машину в два раза дороже, – сказал он.

Эксперт считает, что повысить спрос на электромобили можно введением льгот на зарядку, потому что расходы на топливо у водителей достаточно велики, и экономия на этом в перспективе нескольких лет может покрыть разницу в цене на машину.

<https://iz.ru/817224/polina-gritcenko/zariazhennyi-ostrov-v-peterburge-sozdaiut-raion-s-elektrobusami>

### РИА НОВОСТИ; 2018.11.30; ВИДЕОСЪЕМКА В САЛОНЕ ТАКСИ НАРУШИТ ПРАВО ГРАЖДАН РФ НА ЧАСТНУЮ ЖИЗНЬ - АДВОКАТ

Обязательная видеосъемка в салоне такси нарушит конституционное право граждан на частную жизнь, чтобы провести такие поправки в законодательство, потребуется федеральный закон, заявил РИА Новости адвокат Юрий Манукян.

Ранее в пятницу стало известно, что депутат Госдумы от ЛДПР Василий Власов разрабатывает законопроект, который предложил бы МВД обязать агрегаторы устанавливать в салонах такси по две камеры видеорегистрации для съемки дороги и салона машины, о чем написал письмо начальнику главного управления по обеспечению безопасности дорожного движения МВД РФ Михаилу Черникову.

«Для этого придется, наверное, вводить новый федеральный закон, потому что это ограничит конституционные права граждан, без него такую съемку можно признать недействительной. Я считаю, что не так уж часты случаи, когда нарушаются права пассажиров, когда происходят драки, это не та сфера, где требовалось бы вмешательство государства в таких масштабах», – сказал Манукян.

Адвокат добавил, что такой закон, если он будет принят, не регулирует отношения с нелегальными извозчиками, которые не привязаны к агрегаторам.

По словам адвоката, гражданин однозначно имеет право выбирать, будет ли проводиться съемка салона или нет. При этом собеседник агентства объяснил разницу между такси и другим общественным транспортом – метрополитеном или автобусами, где тоже есть видеосъемка, пояснив, что использование такси – это договор смешанного характера, включающий в себя элементы договора фрахтования и перевозки.

«Поэтому сравнивать видеонаблюдение в такси и других видах общественного транспорта некорректно. По своему характеру перевозка в такси носит более частный характер, там больше никого нет, человек может вести переговоры по телефону или с собеседником. Поэтому отсутствие возможности для пассажира выбрать, будет ли вестись аудио-видеосъемка в такси – это нарушение его конституционного права на частную жизнь, на мой взгляд, для того, чтобы ограничить такое право, понадобится федеральный закон», – заключил Манукян.

На ту же тему:

<https://rg.ru/2018/12/02/zastaviat-li-taksistov-zapisyvat-vse-proishodiashchee-v-salone.html>

### ТАСС; 2018.11.30; В КРАСНОЯРСКЕ ОТКРЫЛИ НИКОЛАЕВСКИЙ ПРОСПЕКТ, ЗАМКНУВШИЙ ПЕРВОЕ ТРАНСПОРТНОЕ КОЛЬЦО ГОРОДА

Николаевский проспект - дорожная развязка, инвестиции в строительство которой превысили 3 млрд рублей, введена в пятницу в эксплуатацию в Красноярске, тем самым замкнуто первое транспортное кольцо в городе, передает корреспондент ТАСС с церемонии открытия.

Проспект связывает новый Николаевский мост через Енисей с дорожной сетью левого берега Красноярска, позволяет транспорту выехать на трассу в сторону аэропорта и далее на запад, минуя центр Красноярска.

«Магистраль - самая современная в нашем городе <...>. Эта струна [Николаевский мост и Николаевский проспект] является замкнутой частью нашего большого транспортного кольца», - сказал на открытии мэр Красноярска Сергей Еремин.

В **Министерстве транспорта** края ТАСС сообщили, что инвестиции в строительство развязки составили около 3,3 млрд рублей. В ведомстве подтвердили, что ее запуск действительно замкнул транспортное кольцо.

По словам губернатора Красноярского края Александра Усса, новая современная магистраль изменит внешний облик города и его дорожную инфраструктуру, «позволит нашим жителям добираться с правого берега буквально за считанные минуты». Он добавил, что решением красноярского городского Совета новый дорожный объект назван Николаевский проспектом.

Транспортная развязка с введенного 2015 году четвертого моста строилась за счет средств краевого и федерального бюджетов в рамках подготовки к проведению Универсиады-2019. Ожидается, что ее ввод на четверть разгрузит транспортный поток в центре Красноярска.

<https://tass.ru/sibir-news/5854416>

### ТАСС; 2018.11.30; В ПРИМОРЬЕ ОТКРЫЛИ МОСТ ВЗАМЕН РАЗРУШЕННОГО ТАЙФУНОМ «ЛАЙОНРОК»

Новый автодорожный мост открыт на дороге регионального значения в Чугуевском районе Приморского края, на объекте уже запущено автомобильное движение, сообщает в пятницу пресс-служба администрации края. Старый мост наряду с двумя десятками других объектов был разрушен тайфуном «Лайонрок» два года назад.

«Строители завершают работы на новом мосту на 14-м км дороги Осиновка - Рудная Пристань - **Соколов**ка в селе **Соколов**ка Чугуевского района. Проезд транспорта по нему уже открыт. В настоящий момент идет монтаж барьерного ограждения. Длина нового моста составила 21 м», - говорится в сообщении.

Уже завершены все работы на подходах к мосту, уложен асфальт, нанесена разметка. Отмечается, что сооружение возведено с учетом повышенных гидрологических требований, поэтому способно выдержать большой напор воды. Дорога Осиновка - Рудная Пристань соединяет автотрассу Владивосток - Хабаровск с центральными и северными районами Приморья.

Тайфун «Лайонрок» обрушился на Приморье в конце августа - начале сентября 2016 года, он стал самым мощным за последние 100 лет. В результате вызванного стихией паводка пострадали 27 из 34 муниципальных районов региона, были затоплены 170 населенных пунктов, более 15 тыс. домовладений, более 21 тыс. га земельных участков и почти 30 тыс. га сельскохозяйственных земель. Полностью отключались от электроснабжения 56 населенных пунктов, отсутствовала связь с 51 населенным пунктом. В результате тайфуна в крае было разрушено 549 километров дорог и 189 водопропускных труб, пострадавшими признали около 40 тыс. человек.

<https://tass.ru/obschestvo/5854444>

### ТАСС; 2018.11.30; СТРОИТЕЛЬСТВО ЮГО-ВОСТОЧНОЙ ХОРДЫ В МОСКВЕ ПЛАНИРУЮТ ЗАВЕРШИТЬ ДО КОНЦА 2025 ГОДА

Власти Москвы планируют построить Юго-Восточную хорду в три этапа до конца 2025 года, при этом уже с вводом второго этапа в 2023 году замкнется новое транспортное кольцо из хорд, сообщила пресс-служба Стройкомплекса Москвы.

«Проект Юго-Восточной хорды находится в стадии разработки. Ее первый участок - от транспортной развязки на пересечении с Северо-Восточной хордой и до развязки с Рязанским проспектом - планируем запустить до конца 2020 года <...> Последний участок магистрали с выходом на МКАД и дальше в Новую Москву планируется достроить до конца 2025 года», - цитирует пресс-служба заммэра Москвы по вопросам градостроительной политики и строительства Марата Хуснуллина.

По словам главы Стройкомплекса, на первом участке будут построены три крупных развязки и два путепровода через железнодорожные пути Казанского и Горьковского направлений.

Также заммэра уточнил, что участок магистрали от Рязанского проспекта до Южной рокады и пересечения с Пролетарским проспектом планируют закончить до конца 2023 года. Специалистам предстоит возвести эстакаду над Грайвороновской улицей, а также развязку с Волгоградским проспектом, Каширским шоссе и мостом через Москву-реку.

По данным Стройкомплекса Москвы, протяженность участка новой хорды от шоссе Энтузиастов до 35-го км МКАД составит 36 км, 11 км из которых приходят по существующей улично-дорожной сети. Отмечается, что она проходит через 10 районов столицы и позволит восполнить дефицит поперечных связей в этом секторе города. Кроме того, Юго-Восточная хорда критично важна для связи с территориями Новой Москвы.

29 ноября мэр Москвы Сергей Собянин открыл новую разворотную эстакаду на Северо-Восточной хорде в районе ее пересечения с Северо-Западной хордой на севере Москвы. По данным Стройкомплекса, эстакада призвана улучшить движение в трех районах севера Москвы, сделать хорошую связку между Северо-Западной и Северо-Восточной хордами, сократить перепробег машин, а также на 10-15% улучшить движение наземного общественного транспорта и автомобилей.

<https://tass.ru/moskva/5854684>

### ТАСС; 2018.11.30; ПРОЕКТ ГОРОДСКОЙ ЭЛЕКТРИЧКИ В НОВОСИБИРСКЕ МОГУТ ВОПЛОТИТЬ К ЧМ ПО ХОККЕЮ В 2023 ГОДУ

Реализация проекта развития транспортной доступности левобережной части Новосибирска «Городская электричка», финансирование которого было приостановлено на неопределенный срок, может состояться в преддверии проведения молодежного чемпионата мира по хоккею в Новосибирске в 2023 году. Об этом в пятницу сообщил журналистам мэр города Анатолий Локоть.

Ранее сообщалось, что проект «Городская электричка» в Новосибирске, к реализации которого в городе планировали приступить в 2019 году, был перенесен в другой федеральный проект - «Городские железные дороги» и не предусматривает федерального финансирования в ближайшие годы. Планировалось, что в рамках проекта будут построены четыре железнодорожные станции и железнодорожное кольцо между берегами Оби. В этом году власти города уже подготовили схемы обеспечения транспортной и пешеходной доступности будущих платформ, проработали план стыковочных маршрутов общественного транспорта и рассчитали стоимость реализации проекта.

«Городская электричка просматривается очень перспективным проектом, чтобы развивать доступность аэропорта Толмачево... Опять мы выходим на тему проведения молодежного чемпионата мира по хоккею в 2023 году, поэтому это все увязанные вещи. Я не готов заявлять, что проект похоронен и его больше не будет», - сказал Локоть.

Он подчеркнул, что интерес к проекту со стороны властей города и управления Западно-Сибирской железной дороги остается высоким и совпадает с планами по развитию транспортной системы Новосибирска.

Проект «Городская электричка», который планировалось реализовать в городе к 2025 году, предусматривал развитие транспортной доступности левого берега Новосибирска за счет организации пригородного пассажирского железнодорожного сообщения. Планировалось создать четыре остановочные платформы в разных частях города - «Клещиха», «Чемской», «Нордмолл» и «Чистая Слобода». Главным преимуществом проекта было использование уже существующих железнодорожных путей. Реализация первой очереди оценивалась примерно в 600 млн рублей.

<https://tass.ru/sibir-news/5854856>

### ИНТЕРФАКС; 2018.11.30; КАНАТНАЯ ДОРОГА В ЛУЖНИКАХ РАБОТАЕТ В ШТАТНОМ РЕЖИМЕ

Канатная дорога в Лужниках, работа которой была приостановлена из-за атаки хакеров, работает в штатном режиме, сообщили «Интерфаксу» в пресс-службе Московской канатной дороги (МКД).

«С 30 ноября 2018 года Московская канатная дорога работает в штатном режиме», - сказали в пресс-службе в пятницу.

29 ноября специалисты провели диагностику всех систем в рамках тестовых мероприятий для запуска дороги. «По итогам диагностики был подтверждён плановый график работы канатной дороги», - отметили в пресс-службе.

Ранее сообщалось, что 28 ноября в работе канатной дороги в Лужниках произошел сбой, который был связан с атакой на серверы предприятия.

«Сотрудники МКД, обнаружив это, приостановили движение дороги, после чего оперативно высадили всех пассажиров на станциях назначения, для обеспечения максимальной безопасности пассажиров», - пояснили в пресс-службе.

Канатная дорога, связавшая Лужники и Воробьевы горы, начала работать 27 ноября. На пути следования расположено три станции: «Воробьевы горы» на улице Косыгина, «Новая лига» на Воробьевской набережной и «Лужники» на Лужнецкой набережной.

Планировалось, что канатная дорога будет открыта для пассажиров с 12:00 до 20:00. Сообщалось также, что до 24 декабря проезд по канатке будет бесплатным.

### ТАСС; 2018.11.30; НА ПЛАТНЫХ УЧАСТКАХ ТРАСС «УКРАИНА» И «ДОН» ПОЯВЯТСЯ НОМЕРА ДЛЯ ЭКСТРЕННОЙ СВЯЗИ

Короткие номера для экстренной связи начнут работать на платных участках федеральных трасс М3 «Украина» и М4 «Дон» с 1 декабря, сообщает в пятницу пресс-служба ГК «Автодор».

«С 1 декабря 2018 года на платных скоростных участках с 124-го по 194-й [километры] трассы М3 «Украина» и с 225-го по 633-й [километры] трассы М4 «Дон» заработают короткие номера 2033 и 2044 для экстренной связи», - говорится в сообщении на сайте компании.

Сообщение будет оперативно передано аварийным комиссарам, которые в течение нескольких минут прибудут на место и окажут помощь.

«В зависимости от ситуации аварийные комиссары смогут залить бензин, помочь с устранением неисправности автомобиля, вызвать скорую и оказать первую доврачебную помощь пострадавшим. Такая служба круглосуточно действует на всех скоростных платных участках Государственной компании «Автодор», - добавили в пресс-службе.

По данным «Автодора», с начала года помощь аварийных комиссаров получили более 25 тыс. автомобилистов.

<https://tass.ru/v-strane/5856482>

### ИНТЕРФАКС; 2018.11.30; ИНТЕРЕС К ТЕСТАМ БЕСПИЛОТНЫХ МАШИН НА ДОРОГАХ ПРОЯВЛЯЮТ ПОРЯДКА 30 КОМПАНИЙ - «АВТОНЕТ»

Интерес к эксперименту по эксплуатации беспилотных автомобилей на дорогах общего пользования проявляют порядка 30 компаний, первые беспилотники появятся на дорогах в марте-апреле 2019 г., сообщил журналистам соруководитель рабочей группы по разработке и реализации дорожной карты НТИ «Автонет» Александр Гурко в кулуарах форума Urban Mobility.

«Всем известно, что активно этой темой занимается компания «Яндекс» (MOEX: YNDX), есть беспилотный автобус «Шатл» - совместный проект «КАМАЗа» (MOEX: KMAZ) и НАМИ, проект «Матрёшка» компании «Волгабас» и еще около 27 компаний, которые участвуют в технологическом конкурсе «Зимний город», который также стартует в декабре», - добавил А.Гурко, отметив, что сложно прогнозировать, кто подаст заявку «в зависимости от своей готовности».

Он напомнил, что постановление о тестировании беспилотных автомобилей обсуждалось и готовилось в рамках рабочей группы «Автонет», «в которую входят представители практически всех автопроизводителей», а также представители МАДИ, Росстандарта, НАМИ, Минпромторга, **Минтранса**, МВД «и так далее». «То есть, это большой коллектив, и основным драйвером этого процесса была компания «Яндекс», которая и обосновала необходимость такого эксперимента и допуск высокоавтоматизированных автомобилей с пилотом-испытателем на дороги общего пользования», - отметил А.Гурко.

При этом, начало эксперимента, планировавшееся на март 2019 г., было формально перенесено на декабрь 2018 г. По словам А.Гурко, это было сделано для того, чтобы успеть подготовить нормативную базу и решить технические вопросы. «С 1 декабря начинается приём заявок на тестирование высокоавтоматизированных транспортных средств. После подачи заявок проводится анализ самих заявок, испытания транспортных средств, которые планируется использовать для эксперимента и, в зависимости от прохождения процедуры тестирования, транспортное средство будет выпускаться на дорогу. По нашим оценкам, такие процедуры могут занимать 3-4 месяца. С учётом того, что мы попадаем на новогодние праздники, я думаю, что к весне такие автомобили появятся на дороге», - сказал он.

По его словам, в эксперименте смогут участвовать не только автомобили, получившие сертификат одобрения типа транспортного средства (ОТТС). «Есть понятие инновационного транспортного средства - это еще один маршрут, которым могут идти компании-разработчики автомобилей. Он немного дольше, но и «Матрёшка», и «Шатл» вполне могут получить допуск на дороги, если в соответствии с процедурой техрегламента будут признаны инновационными транспортными средствами, как экспериментальные опытные образцы», - пояснил А.Гурко.

Ранее сообщалось, что премьер-министр РФ Дмитрий Медведев подписал постановление правительства РФ о проведении с 1 декабря эксперимента по опытной эксплуатации на автомобильных дорогах общего пользования высокоавтоматизированных транспортных средств и по внедрению законодательства, регулирующего использование беспилотного транспорта. Вице-премьер **Максим Акимов** также говорил, что, помимо онлайн-мониторинга хода эксперимента, власти намерены подводить итоги раз в полгода.

«Планируем завершить эксперимент в этом режиме 1 марта 2022 года. Это общий срок эксперимента, но я надеюсь, что уже через полгода у нас будут предложения по корректировке нормативной базы и технических регламентов, которые требуются для дальнейшего развития», - сказал **М.Акимов**, отметив, что в декабре для участия в эксперименте на улицы Москвы и дороги Татарстана выйдут более ста автомобилей с пилотами-испытателями.

**М.Акимов** подчеркивал, что отдельный блок в эксперименте - трек по использованию автомобилей в зимних условиях.

Как отмечалось в материалах на сайте правительства, в ходе эксперимента, в частности, предусматриваются:

- подтверждение возможности эксплуатации высокоавтоматизированного транспортного средства на автомобильных дорогах общего пользования в автоматизированном режиме управления;

- выработка технических требований к автоматизированной системе вождения для разработки технических регламентов и документов по стандартизации.

При этом ФГУП «НАМИ» определен испытательной лабораторией, где будет проводиться оценка соответствия требованиям безопасности высокоавтоматизированных транспортных средств.

«На основе данных, полученных в результате эксперимента, предполагается сформировать требования для высокоавтоматизированных транспортных средств, применяемых при проведении оценки соответствия», - говорилось в сообщении на сайте кабмина.

В тексте постановления правительства от 26 ноября 2018 г. N1415 отмечается, что участники эксперимента - Минпромторг, МВД, рабочая группа по разработке и реализации дорожной карты НТИ «Автонет», Ассоциация разработчиков, производителей и потребителей оборудования и приложений на основе навигационных спутниковых систем «ГЛОНАСС/ГНСС-Форум», некоммерческое партнерство «Содействие развитию и использованию навигационных технологий», ФГУП «НАМИ» и собственники беспилотных автомобилей - проведут оценку результатов эксперимента и представят до 1 марта 2020 г. и 1 марта 2022 г. соответствующие доклады в правительство РФ.

Документ также устанавливает ряд технических понятий, положений и параметров проведения эксперимента и его цели, а также определяет правила и сферы ответственности его участников.

На ту же тему:

<https://rns.online/transport/avtoVaZ-GaZ-i-KamaZ-mogut-prinyat-uchastie-v-ispitanii-bespilotnikov-na-trasse-M-11-2018-11-30/>

### ИНТЕРФАКС; 2018.11.30; ДИЛЕР «ТЕХИНКОМ» ПОСТАВИТ МОСКВЕ 181 ГАЗОВЫЙ АВТОБУС НА 3 МЛРД РУБ

ООО «Техинком-Экспресс» стало единственным участником конкурса на поставку 181 городского низкопольного газового автобуса с допустимой максимальной массой более 5 тонн для перевозки стоящих и сидящих пассажиров для нужд ГУП «Мосгортранс», свидетельствуют материалы сайта госзакупок.

При этом компания стала единственным участником конкурса, а сам конкурс признан несостоявшимся. «Заключить контракт с ООО «Техинком-Экспресс» в связи с признанием заявки соответствующей требованиям закона N44-ФЗ и документации об электронном аукционе», - говорится в материалах закупки.

Как сообщалось, в начале ноября Москва объявила конкурс на поставку 181 газового автобуса с начальной ценой контракта 2,979 млрд руб. Источник финансирования - собственные средства за счет субсидий.

Как говорится в материалах конкурса, предполагается закупить ряд автобусов различной вместимости:

- 103 автобуса большой вместимости по цене 15,015 млн руб. за штуку (общая стоимость -1,547 млрд руб.);

- 9 автобусов большой вместимости с кабиной водителя-инструктора по цене 15,166 млн руб. за штуку (общая стоимость - 136,497 млн руб.);

- 55 автобусов особо большой вместимости по цене 19,121 млн руб. за штуку (общая стоимость - 1,052 млрд руб.);

- 5 автобусов особо большой вместимости с кабиной водителя-инструктора по цене 19,27 млн руб. за штуку (общая стоимость - 96,349 млн руб.);

- 5 автобусов большой вместимости с автоматизированной системой мониторинга пассажиропотока (АСМПП) по цене 15,027 млн руб. за штуку (общая стоимость - 75,133 млн руб.);

- 1 автобус большой вместимости с кабиной водителя-инструктора с АСМПП по цене 15,178 млн руб.;

- 2 автобуса особо большой вместимости с АСМПП по цене 19,136 млн руб. (общая стоимость - 38,273 млн руб.);

- 1 автобус особо большой вместимости с кабиной водителя-инструктора с АСМПП по цене 19,285 млн руб.

Поставка должна быть выполнена в течение 120 календарных дней с момента заключения контракта.

По данным системы «СПАРК-Интерфакс», совладельцами АО «МРО «Техинком» в равных долях являются Андрей Рогожкин и Алексей Солодушенков. ООО «Техинком-Экспресс» является подразделением компании, реализующим пассажирскую автотехнику. Всего в холдинге пять направлений: «Техинком-Комтранс» (продажа и техобслуживание грузового транспорта «КАМАЗ» (MOEX: KMAZ), НефАЗ, Isuzu); «Техинком-Спецтех» (продажа коммунальной и спецтехники); «Техинком-Экспресс» (продажа пассажирского транспорта производства группы «ГАЗ» (MOEX: GAZA)); «Техинком-Авто» (продажа и техобслуживание легковых автомобилей), а также «Техинком-Центр» (производство спецтехники).

### ИНТЕРФАКС; 2018.11.30; УРАЛТРАНСМАШ ГРУППЫ УВЗ К 2021 Г ПЛАНИРУЕТ ВТРОЕ УВЕЛИЧИТЬ ВЫПУСК ТРАМВАЙНЫХ ВАГОНОВ

АО «Уральский завод транспортного машиностроения» («Уралтрансмаш», входит в корпорацию «Уралвагонзавод», УВЗ) планирует до 2021 года увеличить выпуск трамваев втрое по сравнению с 2018 годом - до 200 вагонов в год, рынок оценивает как перспективный минимум на 10 лет, сообщил «Интерфаксу» заместитель генерального директора по гражданской продукции АО «НПК «Уралвагонзавод» (УВЗ) Борис Мягков.

«За следующий год мы постараемся расширить производство, модернизировать всю технологическую цепочку, тогда к 2021 году мы сможем уже сделать 200 вагонов. Но эти объемы будут зависеть от нескольких факторов, в первую очередь - от возможностей наших заказчиков, которыми в основном выступают муниципалитеты», - сообщил замглавы УВЗ.

Он отметил, что предприятие долгое время не выпускало трамваи. В 2017 году сотрудники завода восстановили это производство и изготовили 7 единиц. До конца текущего года «Уралтрансмаш» планирует произвести порядка 60 односекционных вагонов, в 2019 году - до 100 единиц.

По его данным, из существующего парка вагонов в 9 тыс. единиц в первоочередном порядке требуется заменить более 5 тыс. вагонов, которые либо близки к окончанию срока службы, либо уже его превзошли.

«В России на данный момент три производителя трамвайных вагонов, которые могут вместе выдавать порядка 500-600 вагонов в год. Получается, в таких объемах при полной загрузке производств работы хватит всем лет на 10», - сказал Б.Мягков.

Сейчас предприятие готовит к выпуску две новые модели трамвая - изготовленный по чешской документации серии 71-412 и абсолютно низкопольный трамвай 71-415. После испытаний в депо Екатеринбурга обе модели будут сертифицированы и уже в следующем году смогут встать на серийное производство.

Еще одна новинка «Уралтрансмаша» - трехсекционный полностью низкопольный трамвай модели 71-409, с 1 ноября он проходит испытания на городских линиях Казани.

«Уралтрансмаш» специализируется на производстве самоходных артиллерийских установок и гусеничных минных заградителей, а также изготавливает продукцию гражданского назначения, в частности трамваи. 99,16% акций УТМ принадлежит АО «Уралвагонзавод».

«Уралвагонзавод» - многоотраслевой машиностроительный комплекс, выпускающий более 200 видов продукции, в частности, военную технику, дорожно-строительные машины, цельнометаллические полувагоны, специализированные вагоны и железнодорожные цистерны. Владельцем 100% акций компании является «Ростех».

### ТАСС; 2018.12.03; В АМУРСКОЙ ОБЛАСТИ ВОЗБУДИЛИ УГОЛОВНОЕ ДЕЛО ПОСЛЕ ДТП С АВТОБУСОМ

Полицейские в Амурской области возбудили уголовное дело в отношении водителя автобуса, допустившего ДТП, в результате которого погиб один человек, сообщает пресс-служба регионального УМВД.

"Возбуждено уголовное дело... в отношении водителя автобуса, допустившего дорожно-транспортное происшествие <...> По предварительной информации, водитель, [мужчина] 1971 года рождения, управляя автобусом, двигаясь по объездной дороге строящегося моста через ключ Малая Басманка, не справился с управлением, допустил съезд с проезжей части и опрокидывание транспортного средства. В результате происшествия погиб пассажир - мужчина 1967 года рождения. Еще один пассажир, мужчина 1952 года рождения, доставлен в лечебное учреждение", - говорится в сообщении.

ДТП произошло 2 декабря около 13.00 (07:00 мск) на 197 км автодороги "Введеновка - Февральск - Экимчан". Автобус перевозил вахтовых рабочих, всего в салоне находились 39 пассажиров. Следствие также начало проверку по факту гибели рабочего.

<https://tass.ru/proisshestviya/5862745>

### ТАСС; 2018.12.02; НА ГРАНИЦЕ РОССИИ И ГРУЗИИ ИЗ-ЗА НЕПОГОДЫ СКОПИЛОСЬ БОЛЕЕ 100 ГРУЗОВИКОВ

Движение по Военно-Грузинской дороге закрыто для большегрузного транспорта из-за ухудшения погоды, наблюдается скопление более 100 грузовиков. Об этом в воскресенье сообщает пресс-служба ГУ МЧС по Северной Осетии.

"В связи с ухудшением погодных условий на территории Грузии, невозможностью обеспечения безопасного проезда автотранспортных средств, а также с учетом рекомендаций пограничной полиции Грузии, запрещено движение большегрузных автотранспортных средств на участке Владикавказ - Ларс в направлении на выезд из Российской Федерации с 30 ноября текущего года до особого распоряжения", - сообщается на сайте ведомства.

Отмечается, что 2 декабря на границе наблюдается скопление 117 большегрузных автомобилей.

Главное управление МЧС России по Северной Осетии рекомендует водителям воздержаться от поездок в Грузию.

<https://tass.ru/proisshestviya/5861646>

### ТАСС; 2018.12.02; В КАЛМЫКИИ СТОЛКНУЛИСЬ АВТОБУС И ГРУЗОВИК

Три человека госпитализированы после столкновения грузового автомобиля с автобусом на автодороге "Яшкуль - Комсомольский" в Черноземельском районе Калмыкии. Об этом сообщили в воскресенье журналистам в пресс-службе МВД по республике.

"В ночь на 2 декабря на 25 километре автодороги "Яшкуль-Комсомольский" в Черноземельском районе произошло дорожно-транспортное происшествие (ДТП). По предварительной версии, житель Дагестана, управляя грузовым автомобилем "КамАЗ", выехал на полосу встречного движения, где совершил касательное столкновение с автобусом Volvo под управлением 59-летнего жителя Дагестана. В результате ДТП водитель и двое пассажиров автобуса были госпитализированы в медицинское учреждение с ранениями различной степени тяжести", - уточнили в пресс-службе.

Пострадавшие пассажиры автобуса - это жительницы Дагестана 1963 и 1955 года рождения.

Как уточнили ТАСС в администрации Черноземельского района, пассажирский автобус следовал из Москвы в Махачкалу. "Мы предложили людям временный пункт размещения, но они отказались. Все были отправлены на попутных автобусах к месту назначения - в Дагестан. Сейчас в больнице остается только один водитель, угрозы для его жизни нет, остальные пострадавшие отпущены, они тоже уехали", - сказали в администрации.

По факту ДТП проводится проверка, устанавливаются причины и обстоятельства происшествия.

<https://tass.ru/proisshestviya/5861721>

### ТАСС; 2018.12.02; СЕМЬ ЧЕЛОВЕК ПОСТРАДАЛИ В ДТП С МАРШРУТКОЙ В ЦЕНТРЕ КРАСНОДАРА

Семь человек получили травмы в результате столкновения маршрутного автобуса с легковушкой в центре Краснодара, двоим потребовалась госпитализация. Об этом сообщили в воскресенье журналистам в пресс-службе городского УМВД.

"В результате ДТП пострадали семь пассажиров маршрутки, все были доставлены в больницу, где двоим понадобилась госпитализация", - сказали в ведомстве.

По данным пресс-службы управления, авария произошла вечером 1 декабря в центре Краснодара на пересечении улиц Мира и Красноармейской. По предварительной версии, виновник ДТП - 29-летний водитель микроавтобуса - проехал перекресток на красный сигнал светофора.

"В результате произошло столкновение с легковым автомобилем марки Mazda, после удара маршрутка выехала за пределы дороги и врезалась в здание", - добавили в полиции.

<https://tass.ru/proisshestviya/5861735>

### ТАСС; 2018.12.02; НА ДОРОГАХ РОСТОВСКОЙ ОБЛАСТИ СНЯЛИ ОГРАНИЧЕНИЕ ДВИЖЕНИЯ

Ограничение движения транспорта на дорогах Ростовской области, введенное из-за непогоды, снято. Об этом сообщили журналистам в воскресенье в пресс-службе регионального главка МВД.

"Госавтоинспекция информирует о снятии ограничений для движения пассажирского транспорта, которые были введены в связи с неблагоприятными метеорологическими условиями", - говорится в сообщении ведомства.

В пятницу, 30 ноября, из-за неблагоприятных погодных условий движение транспорта было ограничено на автодороге Ростов-на-Дону - Ставрополь, в субботу ГИБДД также ввело ограничения на автодорогах Ростов-на-Дону - Таганрог, Ростов-на-Дону - Азов, Азов - Ейск, Азов - Староминская, Азов - Самарское и Ростов-на-Дону - Рогожкино".

<https://tass.ru/proisshestviya/5861470>

### ТАСС; 2018.12.02; В САРАТОВЕ СТОЛКНУЛИСЬ ТРИ ЛЕГКОВУШКИ И МАРШРУТКА

Два человека пострадали в Саратове при столкновении четырех транспортных средств, сообщили ТАСС в воскресенье в пресс-службе ГИБДД по региону.

"ДТП с участием трех легковых автомобилей и маршрутки Саратов-Петровск произошло 2 декабря в 12:46 в районе Стрелки, в Кировском районе. По предварительным данным, за медицинской помощью обратились две женщины", - сообщил собеседник агентства.

В ГИБДД уточнили, что обратившиеся за помощью - из легковых автомобилей и сейчас госпитализированы. В маршрутке пассажиров не было. Причины аварии устанавливаются.

<https://tass.ru/proisshestviya/5861821>

### ТАСС; 2018.12.02; НА ТРАССЕ "ДОН" ПОД ТУЛОЙ ВОССТАНОВИЛИ ДВИЖЕНИЕ

Сотрудники полиции восстановили движение по трассе М-4 "Дон" в Тульской области, которая была полностью перекрыта в южном направлении из-за столкновения трех фур в Богородицком районе. Об этом сообщил ТАСС начальник пресс-службы регионального управления МВД Андрей Ярцев.

"Движение восстановлено на трассе М-4 "Дон" после ДТП с тремя фурами. После аварии движение было пущено в объезд через 241-й км, а сейчас оно полностью восстановлено в южном направлении на федеральной автотрассе", - сказал Ярцев.

Ранее сообщалось, что в воскресенье около 16:25 мск на 247-м км автотрассы "Дон" столкнулись три грузовые фуры. По предварительной версии, водитель одной из фур заснул за рулем, его грузовой автомобиль сбил разделительное ограждение и выехал на полосу встречного движения. На "встречке" грузовик столкнулся с другой фурой, которая ехала на юг, в нее врезалась третья фура, ехавшая в попутном направлении. В результате ДТП погиб водитель одной из грузовых машин, движение в южном направлении было полностью перекрыто.

По данным метеорологов, в воскресенье в Тульской области прошел снег, на дорогах местами образовалась гололедица, температура воздуха днем составляла около минус 4 градусов Цельсия, ночью ожидается до минус 10-15 градусов.

<https://tass.ru/proisshestviya/5862468>

### РИА НОВОСТИ; 2018.11.30; ПРОКУРАТУРА ПОДКЛЮЧИЛАСЬ К ПРОВЕРКЕ ДТП С АВТОБУСОМ В ЕКАТЕРИНБУРГЕ С 9 ПОСТРАДАВШИМИ

Прокуратура организовала проверку исполнения требований закона, регулирующего правила перевозки пассажиров в общественном транспорте, после ДТП с участием автобуса и фуры в Екатеринбурге, в котором пострадали девять человек, сообщает в пятницу надзорное ведомство Свердловской области.

Как ранее сообщил РИА Новости руководитель пресс-службы ГУМВД по Свердловской области Валерий Горелых, информация о ДТП поступила в дежурную часть около 12.00 (10.00 мск). Установлено, что автобус столкнулся с пустой фурой, стоявшей на обочине, водитель которой пошел на обед. В результате сильного удара девять пассажиров автобуса пострадали, в том числе один ребенок – девочка 2002 года рождения, уточнил Горелых. Все девять пострадавших доставлены в больницу.

СУСК по Свердловской области сообщило, что следствие начало доследственную проверку по факту ДТП.

«Прокуратура выясняет обстоятельства произошедшего, будет дана оценка соблюдения законодательства при перевозке пассажиров транспортом, с участием которого произошло ДТП. Особое внимание будет обращено на соблюдение нормативов труда и отдыха водителя пассажирского автобуса. По результатам проверки при наличии оснований будут приняты меры прокурорского реагирования», – говорится в сообщении прокуратуры.

По информации надзорного ведомства, обслуживает данный маршрут ЕМУП «МОАП».

Управление ГИБДД по Свердловской области сообщает в пятницу, что инцидент произошел по адресу: Дублер Сибирского тракта, напротив дома №43 по улице Новгородцевой. В результате столкновения пострадали девять пассажиров автобуса – четыре женщины 1997, 1957, 1983, 1955 годов рождения, четверо мужчин 1966, 1973, 1957, 2000 годов рождения и 16-летняя девочка. Водители не пострадали. Оба транспортных средства получили механические повреждения.

### РИА НОВОСТИ; 2018.11.30; АВТОБУС С РАБОЧИМИ ОПРОКИНУЛСЯ НА БОК В КУЗБАССЕ, ПОСТРАДАЛИ ТРОЕ - МВД

Трое рабочих в пятницу пострадали в ДТП с автобусом, который на территории Новокузнецкого района Кемеровской области съехал с технологической дороги и опрокинулся на бок, сообщает региональный главк МВД.

«Водитель автобуса ПАЗ при движении по технологической дороге не справился с управлением. В результате транспортное средство съехало на обочину и опрокинулось на бок. В салоне автобуса находились 18 пассажиров, которые являются разнорабочими одного из местных предприятий. По предварительной информации, трое из них с незначительными травмами обратились за помощью в медицинские учреждения», – говорится в сообщении.

Полицейские выясняют все обстоятельства инцидента. По результатам проверки будет принято решение в соответствии с действующим законодательством, заверили в ведомстве.

Из-за сложных погодных условий – метелей с сильных ветром и надвигающихся морозов – ГИБДД Кузбасса призывает быть внимательными и осторожными всех участников дорожного движения. Автомобилистам рекомендуется во время движения выбирать скорость, дистанцию и боковой интервал с учётом дорожных условий. «Избегайте резких манёвров на зимней дороге. По возможности откажитесь от дальних поездок. Водителям грузовых автомобилей следует учитывать возможности своих транспортных средств при выборе маршрута и времени поездки», – добавили в ведомстве.

По данным Кемеровского гидрометцентра, в ночь на субботу на территории Кузбасса сохранится снег, местами метели, усиление северо-западного ветра 19-24 метров в секунду, местами порывы до 25-28 метров в секунду, на дорогах снежные заносы, сильная гололедица. Также ожидается похолодание до минус 26-28 градусов.

### РИА НОВОСТИ; 2018.11.30; ДВИЖЕНИЕ НА УЧАСТКЕ ТРАССЫ НА УРАЛЕ, ГДЕ В ДТП ПОГИБЛИ 5 ЧЕЛОВЕК, БЫЛО ШТАТНЫМ - УПРДОР

Движение транспорта по участку трассы в Челябинской области, где в четверг вечером при столкновении четырех автомобилей погибли пять человек, во время ДТП шло в штатном режиме, в настоящее время здесь организовано реверсивное движение, сообщили РИА Новости в пресс-службе управления федеральных автодорог «Южный Урал».

По данным полиции, в четверг в 22.40 местного времени (20.40 мск) в Каслинском районе на 108-м километре трассы Челябинск – Екатеринубрг мужчина 1995 года рождения, управляя грузовым автомобилем Volvo с прицепом, допустил выезд прицепа на полосу встречного движения, где произошло столкновение с автомобилем Tata (манипулятор) под управлением неустановленного водителя. После этого прицеп еще столкнулся с автомобилем Land Rover, которым управлял мужчина 1960 года рождения и автомобилем «Газель» под управлением мужчины 1992 года рождения. В результате ДТП погибли водитель Land Rover и три пассажира автомобиля, а также водитель Tata.

«Автомобильная дорога на данном участке находится в нормальном, проезжем состоянии. Снегопада вчера не было. В настоящее время на месте ДТП организовано реверсивное движение», – сказала собеседница агентства.

Она уточнила, что после того, как будут проведены все следственные действия, а также вывезены транспортные средства с места аварии, реверсивное движение отменят.

По данным челябинского гидрометеоцентра, в регионе в четверг прошел небольшой снег, местами метели, температура воздуха составляла -7…-11 градусов, ночью до -22 градусов.

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; НАТАЛЬЯ ГРАФ; 2018.12.03; ПОЕЗД УШЕЛ ПОД ОТКОС; НА ТРАНССИБЕ СОШЕЛ С РЕЛЬСОВ СОСТАВ С ВОЕННОЙ ТЕХНИКОЙ

Крупное ЧП произошло на железной дороге на границе Тюменской и Омской областей. В ночь на 1 декабря с рельсов сошли 35 вагонов железнодорожного военного состава, 20 из них перевернулись.

- На перегоне «пост 46 км - Мангут» двухпутного электрифицированного участка Называевская - Ишим Тюменского региона Свердловской железной дороги произошел сход вагонов грузового поезда, - сообщило представительство Свердловской железной дороги.

Цистерны и товарные вагоны опрокинулись прямо под откос - вдоль железнодорожного полотна. При крушении часть из них получила значительные повреждения. В результате происшествия нарушился габарит по соседнему пути, повредилась контактная сеть. На сошедших с рельсов платформах перевозилась гусеничная военная техника. По данным пресс-службы ЦВО, она в сопровождении караула следовала на ремонтный завод. Отмечается, что пострадавших нет, угрозы экологической безопасности тоже. Некоторые цистерны были с мазутом, но разлива нефтепродуктов не произошло.

На место происшествия незамедлительно выехали восстановительные поезда станций Ишим, Тюмень и Называевская. Последствия крупной аварии устраняют до сих пор. Восстановительные работы на перегоне продолжаются.

Из-за случившегося были задержаны пять поездов: N76 Москва - Нерюнгри, N118 Москва - Новокузнецк, N56 Москва - Красноярск, N67 Абакан - Москва, N96 Москва - Барнаул. Время задержки в пути составило от 1,5 до 4 часов. Маршрут поезда N1 сообщением Владивосток - Москва и N37 Томск - Москва пришлось изменить. Для пассажиров на станциях по ходу следования организовали дополнительное питание.

Причины крушения состава пока неизвестны. По одной из версий вагоны могли уйти под откос из-за дефекта рельса. На Свердловской железной дороге для выяснения обстоятельств инцидента создана специальная комиссия.

Возбуждено уголовное дело по статье 263 УК РФ - «Нарушение правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного, воздушного, морского и внутреннего водного транспорта и метрополитена».

- Следователи устанавливают все обстоятельства случившегося, проводится осмотр места происшествия, - сообщает Уральское следственное управление на транспорте СК РФ.

Проверку также начала и Тюменская транспортная прокуратура. По ее данным, с рельсов на перегоне сошли не 35, а 57 вагонов.

<https://rg.ru/2018/12/02/reg-urfo/na-transsibe-soshel-s-relsov-sostav-s-voennoj-tehnikoj.html>

### КОММЕРСАНТ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА, ДМИТРИЙ КОЗЛОВ; 2018.11.30; «МОДУМ-ТРАНС» НЕ ДЕЛИТСЯ; ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ОПЕРАТОР СУДИТСЯ СО СВОИМИ АКЦИОНЕРАМИ

По данным “Ъ”, у совладельцев крупного железнодорожного оператора «Модум-Транс» (бывшая «УВЗ-Логистик») возник конфликт. Компания в суде пытается остановить сделку структур, близких к сыну генпрокурора Юрия Чайки Артему, по продаже долей в операторе. Источники “Ъ” говорят о трениях между господином Чайкой и гендиректором «Модум-Транса» Дмитрием Артяковым, сыном первого замглавы «Ростеха» Владимира Артякова. Эксперты отмечают, что, несмотря на огромные долги оператора, он может генерировать 25 млрд руб. выручки в год, а его парк крайне интересен конкурентам.

Железнодорожный оператор «Модум-Транс» судится со своим бывшим акционером ООО УК ПНК (100% долей у сына генпрокурора РФ Юрия Чайки Артема, управляет Первой нерудной компанией). Как следует из материалов картотеки арбитражных дел, «Модум-Транс» в октябре подала иск к УК ПНК о переводе прав и обязанностей по договору купли-продажи доли в уставном капитале оператора. Компания также ходатайствовала о введении обеспечительных мер в виде запрета на регистрацию действий, направленных на отчуждение доли в ее уставном капитале, но в этом суд ей отказал.

«Модум-Транс» – бывшая «УВЗ-Логистик» (УВЗЛ), в рэнкинге INFOline Rail Russia Top в первом полугодии занимала 11-е место среди операторов, в том числе 7-е по объему парка вагонов в собственности и 10-е – в управлении. «Модум-Транс» сообщал на сайте, что у него 37,5 тыс. вагонов, из них 21,2 тыс. обычных и 6 тыс. инновационных (тяжеловесных) полувагонов, почти 10 тыс. цистерн, 226 лесовозов.

Уралвагонзавод (УВЗ, входит в «Ростех»), владевший УВЗЛ, долго пытался продать ее, но процесс затянулся из-за долгов, образовавшихся от закупки вагонов УВЗ в лизинг (28 млрд руб. основного долга и 90 млрд руб. поручительств на момент продажи). В феврале УВЗЛ купило АО «Инвест-логистика», принадлежащее ЗАО «СЕТ-Холдинг», подконтрольному Александру Самусеву, с 2015 года возглавляющему УК ПНК. Покупатель должен решить проблему УВЗЛ с долгами, но «окончательный расчет будет произведен за несколько лет», говорил 25 апреля “Ъ” глава УВЗ Александр Потапов.

В том же феврале разрешение ФАС на покупку 75% «Инвест-логистики» получило ООО «Зерновая компания «Арети»«, подконтрольное бывшему главе газовой «Итеры» Игорю Макарову. Прошла ли эта сделка, неясно, но источник “Ъ”, знакомый с ситуацией, подтверждает, что структуры господина Макарова вошли в группу. Планировалось, что сделка будет многоступенчатой, а структуру УВЗЛ переформатируют, говорит он, но сотрудничество между акционерами не задалось. В результате, по мнению собеседника “Ъ”, Игорь Макаров выйдет из этого бизнеса. В группе «Арети» отказались от комментариев.

Сейчас АО «Инвест-логистика» принадлежит 74,9% «Модум-Транса», еще 25% с июля владеет УК ПНК, следует из kartoteka.ru. Тогда же Александра Самусева, почти год возглавлявшего «Модум-Транс», в должности гендиректора сменил Дмитрий Артяков – сын первого замглавы «Ростеха» Владимира Артякова. Дмитрий Артяков также является акционером «Модум-Транса» с 19 октября, владея 0,1%. В октябре доля УК ПНК в «Модум-Трансе» была раздроблена между Артемом Чайкой (10%), Александром Самусевым (10%) и Вячеславом Кужелем (5%).

В «Модум-Трансе» и УК ПНК не ответили на запрос “Ъ”. Два источника “Ъ” на рынке говорят, что разбирательство связано с конфликтом между господами Артяковым и Чайкой, хотя причин конфликта не знают.

Сегодня «Модус-Транс» – очень интересный актив, в 2019 году он может генерировать 25 млрд руб. выручки, и «как за компанию, так и за парк вагонов готовы сражаться», считает глава «Infoline-Аналитики» Михаил Бурмистров. Прежде всего, по его оценке, интерес представляет сегмент полувагонов, говорит он, но и ставки по цистернам уже достигли 1000 руб. в сутки, и парк «Модум-Транса» – один из последних крупных лотов в этом сегменте, который может быть интересен и «Трансойлу», и «Нефтетранссервису», и «ИСР-Трансу». Пусть долг компании очень велик, при текущих ставках он может обслуживаться, отмечает эксперт. Другое дело, добавляет он, что весь парк компании – в лизинге и лизингодатели – Сбербанк и Газпромбанк – пристально следят за его судьбой, что несколько сковывает компанию в пространстве для маневра.

<https://www.kommersant.ru/doc/3814582>

### РИА НОВОСТИ/ПРАЙМ; 2018.11.30; РЖД ПРЕДПОЧИТАЮТ БОЛЕЕ ЭКОНОМНЫЙ ВАРИАНТ «АЭРОЭКСПРЕССА» С БАЛТИЙСКОГО ВОКЗАЛА - ИСТОЧНИК

РЖД считают Балтийский вокзал оптимальным вариантом для организации железнодорожного сообщения с аэропортом «Пулково», а проект с Витебским вокзалом – почти в два раза дороже, сообщил РИА Новости в пятницу источник, знакомый с планами компании.

«В ОАО «РЖД» считают, что оптимальным вариантом организации железнодорожного сообщения с аэропортом «Пулково» является маршрут с Балтийского вокзала. Вариант с Витебским вокзалом является сложно реализуемым, гораздо более дорогостоящим и ограничивающим дальнейшее комплексное развитие внутригородского железнодорожного пассажирского сообщения», – сообщил источник.

По его словам, Балтийский вокзал находится ближе к аэропорту и время в пути до него составит менее 20 минут, а для организации интермодальных перевозок требуется строительство дополнительный главных путей порядка 7 километров и развития существующей инфраструктуры, включая вокзал.

«Кроме того, именно такой вариант организации сообщения с «Пулково» предусмотрен в генеральной схеме развития железнодорожного узла транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области. Он дает дополнительные возможности по увеличению размеров движения внутригородских и пригородных перевозок на особо востребованных направлениях: Балтийском, Красносельском и Варшавском», – рассказал собеседник.

Вариант с Витебским вокзалом, продолжил источник, гораздо более капиталоемкий – почти в 2 раза – и предусматривает строительство дополнительного главного пути на участке Санкт-Петербург – Витебский – Шушары длиной 14 километров, реконструкцию пяти существующих железнодорожных путепроводов, модернизацию и усиление других элементов железнодорожной инфраструктуры (системы управления движением, строительства нового пассажирского депо), а также дополнительного отвода земель под эти объекты.

При этом, отметил собеседник агентства, развитие Витебского вокзала под интермодальные перевозки ограничено из-за его статуса охраняемого государством объекта культурного наследия.

### ИНТЕРФАКС; 2018.11.30; РЖД И РТК ЗАПУСТИЛИ «ЗЕРНОВЫЕ ЭКСПРЕССЫ» ИЗ СИБИРИ В ПОРТЫ СЕВЕРО-ЗАПАДА И ЮГА РФ

ОАО «Российские железные дороги» вместе с компанией «Русагротранс» (РАТ, актив группы РТК) в ноябре запустили «зерновые экспрессы» из Сибири в направлении портов юга и северо-запада.

«Только в этом сезоне было отправлено более 20 таких «экспрессов», - сообщил в интервью «Интерфаксу» совладелец РТК Константин Синцов.

Он также отметил, что в настоящее время требуются «серьезные инвестиции» в железнодорожную инфраструктуру. «Инфраструктура поля пока еще требует модернизации и грамотного сопряжения с железной дорогой. Необходимо добиться, чтобы перевозка стала высокотехнологичной», - подчеркнул бизнесмен.

Для этого, в частности, необходимо «помочь собственникам» зерна в организации консолидированных партий груза на станциях отправления и переходить от повагонной отправки к маршрутам и зерновым экспрессам. «До сих пор в России только три элеватора, которые могут оперативно сформировать партию для «зернового экспресса» в 4,5 тыс. тонн. Но это будет меняться», - сказал К.Синцов.

«Когда вагон едет 3 тыс. км из Сибири до северо-запада 15 дней или 5 дней - это огромная разница в технологическом плане. В крупных странах, занимающихся торговлей зерном, около 95% перевозок маршрутизировано, то есть осуществляется по сходной технологии. Нам же предстоит пройти этот путь», - добавил он.

«То же самое касается леса (группа также занимается организацией его перевозок - ИФ). По сравнению с 2015 г. количество маршрутных - груженых и порожних - отправок лесных грузов увеличилось в 6 раз, но пока говорить о том, что этот путь пройден, еще рано», - отметил предприниматель.

Технологии также требуют инвестиций в развитие региональных станций, развитие элеваторов и подъездных путей лесозаготовительных предприятий, сказал К.Синцов. «Уже сейчас понятно, что предприятия, которые эти инвестиции осуществили, в итоге становятся крупнейшими региональными игроками, так как могут выигрывать в цене и оперативности у других местных игроков», - заявил совладелец РТК.

Кроме того, в разы эффективнее использовать существующие логистические мощности позволяют новые компьютерные технологии. «За 10 лет мы накопили макроданные для оптимизации управления вагонами. Конечно, пока мы в самом начале этого пути, но у нас уже есть работающее решение, которое пока мы используем сами, но в скором времени готовы будем предлагать рынку», - сказал К.Синцов.

Группа РТК управляет рядом железнодорожных операторов. Основные активы холдинга - «Русагротранс», казахстанский «Астык транс» и совместное предприятие с Азербайджаном - «Азрустранс» (операторы вагонов для транспортировки зерновых грузов), «Транслес», «ЛП транс» (возит минерально-сырьевые и химические грузы). Под управлением РТК - 63,5 тыс. вагонов, включая более 39 тыс. зерновозов, 9,9 тыс. полувагонов, 9,7 тыс. платформ-лесовозов. Группой на паритетных условиях владеют Константин Засов и К.Синцов.

### ИНТЕРФАКС; 2018.11.30; ПОГРУЗКА НА СЕТИ РЖД В ДЕКАБРЕ ОЖИДАЕТСЯ НА 1,6% МЕНЬШЕЙ, ЧЕМ ГОД НАЗАД - ИСТОЧНИК

Среднесуточная погрузка на сети ОАО «Российские железные дороги» в декабре 2018 г. ожидается на уровне 3,5 млн тонн, сообщил «Интерфаксу» источник, знакомый с деятельностью компании.

Это соответствует 108,5 млн тонн в целом за месяц. В декабре 2017 г. погрузка составляла 3,556 млн тонн в среднем в сутки. Таким образом, план работы РЖД предполагает снижение этого показателя на 1,6%.

Динамка погрузки на сети «Российских железных дорог» начала замедляться к концу года. Первые четыре месяца 2018 г. РЖД также закладывали на каждый следующий месяц рост на 3%, при этом каждый раз погрузка оказывалась больше. В июне план верстался с «плюсом» на 3%, а в мае - даже с ростом на 3,5%.

С середины лета рост погрузки начали ограничивать летние путевые работы на фоне традиционного для этого времени увеличения пассажирских перевозок. На июль и август, например, компания закладывала 2%-ную положительную динамику. По факту же в июле увеличение составило только 1%, хотя в августе вновь «отскочило» до «+2%». Однако на сентябрь компания заложила 1%-ный рост, в итоге было «+0,7%».

В октябре среднесуточная погрузка составила 3,485 млн тонн, сообщал «Интерфаксу» источник, знакомый с деятельностью компании. То есть показатель остался примерно на том же уровне, что и в том же месяце годом ранее. В то же время, как говорил источник агентства, изначально план работы РЖД на октябрь был сверстан в объеме 3,595 млн тонн с ростом на 3,1%. Однако в начале октября директор по коммерческой деятельности компании Алексей Шило заявил, что перевозчик отталкивается от консервативного прогноза в 3,495 млн тонн (+0,2%).

«Там несколько тенденций. (На фоне завершения ремонтных работ - ИФ) экспорт в сентябре вырос на 5,5%, а внутрироссийские перевозки сократились на 1,5%. Поменялись тенденции за последние три месяца, грузы II и III (тарифного - ИФ) класса выросли больше чем на 3% по сентябрю, а I класс (массовые - ИФ) проседает - за счет стройки в первую очередь», - пояснял он. «Российские железные дороги» сообщали, что по итогам января-сентября при общем увеличении погрузки на 2,7% (до 962,3 млн тонн) отправка строительных грузов сократилась на 6,1% (до 95,7 млн), промышленного сырья и формовочных материалов - на 3,2% (до 26,5 млн), цемента - на 7,2% (до 19,7 млн тонн).

План работы «Российских железных дорог» в ноябре предполагает среднесуточную погрузку на уровне 3,576 млн тонн, с ростом примерно на 1,5%, говорил источник «Интерфакса». Фактические цифры будут известны в выходные.

Между тем, официально монополия начала представлять статистику по погрузке в новом формате. Теперь в нее включаются объемы отправки на инфраструктуре АО «Железные дороги Якутии» (MOEX: ZHDY), «где РЖД являются перевозчиком». «При расчете динамики фактические данные за 2017 г. приняты равными погрузке на инфраструктуре «Российских железных дорог», - уточнял при этом «Интерфаксу» их представитель. Расчет по такому принципу, согласно представлявшимся компанией оперативным данным, дает увеличение погрузки в октябре на 0,3%.

По итогам января-октября расчетный рост погрузки составил 2,7% (отправлено 1,073 млрд тонн). В целом в 2018 г. финансовый план компании предполагает рост погрузки на 1,8%. А.Шило же отмечал, что компания ожидает роста этого показателя в пределах 1,8-3%, называя первую цифру «консервативной», вторую - «оптимистичной». Между тем, в начале октября генеральный директор монополии Олег Белозеров заявил, что план погрузки на 2018 г. официально пересмотрен: прогноз ее роста повышен до 2,2%.

В 2017 г. погрузка на сети «Российских железных дорог» выросла на 3,2%, до 1,261 млрд тонн, хотя при формировании финансового плана перевозчик также закладывал меньшую динамику - близкую к нулевой - и впоследствии несколько раз пересматривал прогноз в сторону повышения.

### ИНТЕРФАКС; 2018.11.30; ПРАВИТЕЛЬСТВО РФ ОБОЗНАЧИЛО ПРОПУСКНУЮ СПОСОБНОСТЬ Ж/Д ОБХОДА САРАТОВА - 154 ПАРЫ ПОЕЗДОВ В СУТКИ

Пропускная способность железнодорожного западного обхода Саратова, строительство которого планирует ОАО «РЖД», составит 154 пар поездов сутки, следует из опубликованного распоряжения правительства РФ.

Правительство РФ утвердило изменения в схему территориального планирования в области федерального транспорта, согласно которым строительство обхода с усилением железнодорожного участка Липовский-Курдюм (Саратовский узел Приволжской железной дороги - филиала РЖД) включает реконструкцию станций Татищево, Курдюм, Липовский, **Иванов**ский, Буркин.

Пропускная способность станции Татищево составит 60 пар поездов в сутки, Курдюм - 80 пар поездов, Липовский - 78 пар поездов, **Иванов**ский - 105 пар поездов, Буркин - 55 поездов в сутки.

Как сообщалось, РЖД планируют строительство западного обхода саратовского узла с усилением участка Липовский-Курдюм для пропуска 23,9 млн тонн грузов в год, сокращения маршрутов от месторождений в северных районах Западной Сибири до портов Балтийского, Белого, Баренцева и Карского морей, а также развития арктической зоны РФ. Также проект позволит увеличить пропускную способность на подходах к саратовскому узлу для дополнительной перевозки 49,2 млн тонн к 2020 году с дальнейшим наращиванием этого объема.

Инвестпрограммой РЖД предусмотрено выделение на этот проект 57,9 млрд рублей до 2025 года включительно. Коммерческая NPV (чистая приведенная стоимость, показатель окупаемости проекта) оценивается в 5,6 млрд рублей, срок окупаемости для РЖД - в 27 лет, внутренняя норма доходности - в 11,5%.

### РИА НОВОСТИ; 2018.11.30; ДЕПУТАТ НЕ ИСКЛЮЧИЛ ЗАКОНОДАТЕЛЬНОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ОПЛАТЫ ПРОЕЗДА В ЭЛЕКТРИЧКАХ «ЛИЦОМ»

Технология распознавания лиц для оплаты проезда в электричках позволит упростить и ускорить процесс, а также станет положительным элементом в борьбе с терроризмом, однако человек должен будет дать согласие на считывание лица, возможно, этот вопрос потребует законодательного регулирования, считает член комитета Госдумы по транспорту и строительству Александр **Старовойт**ов.

Ранее сообщалось, что крупнейшая российская пригородная пассажирская компания «Центральная пригородная пассажирская компания» (Центральная ППК) начала тестировать на некоторых станциях систему распознавания лиц для оплаты проезда в электричках. Тестирование технологии распознавания лиц для того, чтобы пройти через турникет в электричку ЦППК, в настоящее тестируется на Киевском вокзале и ТПУ Солнечная. В эксперименте принимают участие только сотрудники компании, но не пассажиры.

«С одной стороны, это, наверно, облегчает процесс, помогает бороться с безбилетниками, в том числе упрощая систему оплаты, с другой стороны, конечно, человек должен дать согласие на то, что его лицо предварительно будет отсканировано… Я считаю, что законодательное регулирование здесь нужно. Но нужно посоветоваться, потому что многие люди могут крайне негативно оценить», – сказал **Старовойт**ов РИА Новости.

«С точки зрения борьбы с терроризмом, наверно, тоже не самый плохой элемент. Системы, которыми обеспечены некоторые объекты транспортной инфраструктуры, помогают выявлять тех людей, которые причастны к каким-либо преступлениям», – добавил он.

Депутат также отметил, что необходимо проработать вопрос корректного считывания лиц в случае изменений внешности пассажиров.

«В том же самом телефоне FaceID достаточно чувствительный, камера находится рядом с лицом человека, но как это будет действовать в случае, если человек отпустил бороду или усы, на сколько эта система сможет считывать лицо и делать оплату и посадку», – сказал **Старовойт**ов.

Как отметил член думского комитета Владимир Афонский, также возникает вопрос безопасности персональных данных. Однако, по его словам, если система будет замкнута и локальна, то проблемы в этом быть не должно.

Кроме того, как отметил Афонский, если такая технология будет применяться при самой посадке пассажиров, то это позволит ускорить этот процесс, что особенно важно в зимнее время.

### ИНТЕРФАКС; 2018.11.30; ДЕФИЦИТ Ж/Д КОЛЕС СДЕРЖИВАЕТ ПЛАНЫ УРАЛВАГОНЗАВОДА ПО ВЫПУСКУ ПОДВИЖНОГО СОСТАВА

АО «НПК «Уралвагонзавод» (УВЗ) незначительно снизило планы по производству грузовых вагонов на 2018 год из-за дефицита колес, сообщил «Интерфаксу» заместитель генерального директора по гражданской продукции АО «НПК «Уралвагонзавод» Борис Мягков.

«В планах завода на 2018 год стояло 18 тыс. 300 вагонов, но из-за небольшого дефицита колес, будет чуть меньше», - сказал он, отметив, что в следующем году предприятие рассчитывает изготовить порядка 19 тыс. вагонов.

Б.Мягков отметил, что в этом году многие предприятия столкнулись с серьезным дефицитом колес, который, по его мнению, стал итогом спада производства в вагоностроении в 2013-2014 годах.

«В тот момент предприятия, которые изготавливали запасные части и комплектующие для производства и ремонта вагонов, испытали дефицит заказов: техника не собиралась и запчасти в таких количествах были не нужны. Кроме этого, тогда было принято решение о запрете использования вагонов с продлением срока службы, и крупным компаниям пришлось порезать более 200 тыс. вагонов», - сказал он.

При этом дефицит усилило применение санкций со стороны РФ к украинскому производителю ж/д колес («Интерпайп» - ИФ). В результате, когда в 2017 году возрос спрос на новые вагоны, российские производители оказались неспособны одномоментно удовлетворить потребность рынка в ж/д колесах, заказчики теперь вынуждены покупать эту продукцию по 55-60 тыс. рублей за пару. «В результате их расходы (производителей вагонов - ИФ) увеличились вдвое, а централизованная система поставок была разрушена», - подытожил эксперт.

Между тем, УВЗ удалось избежать серьезных последствий нехватки запчастей благодаря контракту, заключенному в ноябре 2017 года на выгодных для предприятия условиях. «Мы ощущаем это лишь незначительно, так как у нас «длинный» контракт на поставку колес с производителем, который нам обеспечивает основной объем. Но с учетом того, что мы увеличили производство в 2018 году, у нас также возникла небольшая нехватка колес - порядка 150 вагонокомплектов в месяц, годовой (дефицит - ИФ) - 1-1,5 тыс. Это - незначительный для нас дефицит, но он все равно ощущается», - уточнил Б.Мягков.

Он также отметил, что сейчас рынок на подъеме и спрос достаточно высокий на любые виды подвижного состава, благодаря чему УВЗ работает при 100%-ной загрузке.

Как сообщалось, УВЗ в 2017 году изготовил более 15 тыс. грузовых вагонов всех видов, в 2016 - порядка 7,5 тыс. единиц техники.

«Уралвагонзавод» - многоотраслевой машиностроительный комплекс, выпускающий около 100 видов продукции, в частности, военную технику, дорожно-строительные машины, цельнометаллические полувагоны, специализированные вагоны и железнодорожные цистерны. 100% компании принадлежит госкорпорации «Ростех».

### ИНТЕРФАКС; 2018.11.30; УРАЛВАГОНЗАВОД ОЖИДАЕТ В 2019Г ПЕРВЫХ ЗАКАЗОВ НА КОНТРЕЙЛЕРНЫЕ ПЛАТФОРМЫ

- АО «Федеральная грузовая компания» (ФГК, дочернее предприятие ОАО «РЖД») планирует в 2019 году заказать на АО «НПК «Уралвагонзавод» (УВЗ) 300 платформ для контрейлерных перевозок, сообщил «Интерфаксу» замгендиректора по гражданской продукции УВЗ Борис Мягков.

По его данным, вагон-платформа для контрейлерных перевозок, который разрабатывается по заказу и с финансированием ФГК, будет готов к производству весной 2019 года.

«Есть небольшая задержка, связанная с изготовлением опытного образца, так как подвижной состав нестандартный. Много требований, которые дорабатывались и менялись в процессе проектирования. Думаю, в апреле-мае мы получим готовую сертифицированную платформу», - отметил Б.Мягков, уточнив, что общий заказ составит более тысячи единиц.

Как сообщалось, УВЗ в 2017 году приступил к разработке вагона-платформы для контрейлерных перевозок. Заказчиком от имени ФГК выступило ОАО «ТД РЖД», проектированием занималось ООО «Уральское конструкторское бюро вагоностроения» (входит в УВЗ). ФГК планировала до конца 2019 года закупить порядка 1,3 тыс. контрейлерных платформ.

«Контрейлерные грузоперевозки позволят объединить маневренность автомобильного транспорта с большей производительностью железнодорожных перевозок и будут способствовать повышению конкурентоспособности грузоотправителей за счет снижения транспортных издержек», - ранее отмечали в компании.

«Уралвагонзавод» - многоотраслевой машиностроительный комплекс, выпускающий около 100 видов продукции, в частности, военную технику, дорожно-строительные машины, цельнометаллические полувагоны, специализированные вагоны и железнодорожные цистерны. В конце декабря 2016 года президент РФ Владимир Путин подписал указ о передаче 100% акций УВЗ государственной корпорации «Ростех».

«Федеральная грузовая компания» - один из крупнейших владельцев грузовых вагонов в РФ (около 131 тыс. в эксплуатации). Оператор был создан в ходе реформы железнодорожного транспорта страны на базе парка РЖД. Имеет представительство в Казахстане. «Российским железным дорогам» принадлежит 100% минус 1 акция.

### ИНТЕРФАКС; 2018.11.30; СИТУАЦИЯ ДЕФИЦИТА ЛИТЬЯ НА РЫНКЕ НОРМАЛИЗУЕТСЯ С ВВОДОМ МОЩНОСТЕЙ «ПРОМТРАКТОР-ПРОМЛИТА» - ЗАМГЛАВЫ УВЗ

Сложившаяся на рынке ситуация с дефицитом литья должна разрешиться после выхода на производственную мощность чебоксарского Литейного завода ООО «Промтрактор-Промлит» (ПТПЛ), сообщил агентству «Интерфакс» заместитель генерального директора по гражданской продукции АО «НПК «Уралвагонзавод» (УВЗ) Борис Мягков.

По его данным, Минпромторг на 2019 год оценивает потребность российских предприятий в литье порядка 20-21 тыс. боковых рам.

«Когда предприятие выйдет на полную мощность, оно сможет закрыть эту потребность. Но вызывает опасение, что в стремлении заказчиков компенсировать дефицит импортом наши заводы, только встающие на ноги, вновь «упадут», и их литье опять станет ненужным», - отметил Б.Мягков.

Он напомнил, что производственного пика в 2012 году начался спад. «В 2013-2014 году практически ничего не производилось, началось значительное падение производства. В тот момент предприятия, которые изготавливали запасные части и комплектующие для производства и ремонта вагонов, испытали дефицит заказов: техника не собиралась, и запчасти в таких количествах были не нужны. Кроме этого, тогда было принято решение о запрете использования вагонов с продлением срока службы, и крупным компаниям пришлось порезать более 200 тыс. вагонов», - отметил Б.Мягков. Это высвободило большое количество годных деталей, в том числе и литья.

«Таким образом, у собственников, особенно крупных, образовался огромный запас запасных частей. Дальше спад вагоностроения и наличие большого количества б/у запчастей на рынке привело к тому, что заводы, которые производили эти комплектующие и детали, были либо абсолютно не загружены, либо загружались на 20-30%», - сказал Б.Мягков.

В результате при росте спроса на новые вагоны предприятия не смогли удовлетворить потребности рынка.

Как сообщалось, «Промтрактор-Промлита», мощности которого простаивали в последние годы, заявлял о намерении в 2018 году выпустить 27 тыс. единиц вагонного литья, в 2019 году - 80 тыс. Общая мощность завода- 160 тыс. в год.

### ИНТЕРФАКС; 2018.11.30; ИНТЕРВЬЮ: ЭФФЕКТ ИННОВАЦИОННОГО СОСТАВА МОГУТ ИСПОЛЬЗОВАТЬ НЕ ВСЕ, НО ЗА НИМ БУДУЩЕЕ - ЗАМГЕНДИРЕКТОРА УВЗ

«Уралвагонзавод» (УВЗ) увеличил производство подвижного состава по сравнению с 2016 годом в 2,5 раза. Однако план на этот год будет недовыполнен: российские предприятия столкнулись с дефицитом колес и литья. О причинах этого явления, а также о планах компании по выпуску вагонов и новой продукции в 2019 году в интервью «Интерфаксу» рассказал заместитель генерального директора по гражданской продукции «Уралвагонзавода» Борис Мягков.

- Какое количество вагонов планируете произвести по итогам 2018 года? Какие планы ставите на следующий год?

- В планах завода на 2018 год стояло 18 тыс. 300 вагонов, но из-за небольшого дефицита колес будет чуть меньше. При этом мы не гонимся за показателем по определенному соотношению производства инновационного или обычного подвижного состава. Главное, чтобы эффективно было загружено производство. Инновационный вагон достигает максимального эффекта на длинных маршрутах, на перевозке тяжелых грузов, таких, например, как уголь. Но у нас же в стране есть не только угольщики, но и те, кто перевозит щебенку, другие сыпучие грузы. И не все могут максимально использовать эффект инновационного вагона, поэтому они не хотят за него переплачивать и предпочитают приобрести более дешевый стандартный вагон.

Хотя лично мое мнение - за инновационным подвижным составом будущее. Именно инновационные вагоны помогут максимально увеличить «провозную способность» при минимальных затратах. У них увеличенный межремонтный интервал, они обладают лучшими техническими характеристиками, наносят меньший вред инфраструктуре. Думаю, в конечном счете мы придем к тому, что заменим все стандартные вагоны на инновационные. На данный же момент спрос стабильный как на стандартные модели, так и на инновационные. В целом сейчас рынок на подъеме, и спрос достаточно высокий на любые виды подвижного состава. Мы работаем при 100%-ной загрузке.

В следующем году, если нам позволит определенный дефицит запчастей, мы выйдем к цифре, близкой к 19 тыс. вагонов. Хорошие показатели, учитывая, что в 2016 году УВЗ изготовил порядка 7,5 тыс. вагонов.

- О каком дефиците идет речь?

- Многие предприятия в этом году столкнулись с серьезным дефицитом колес. Мы ощущаем это лишь незначительно, так как у нас длинный контракт на поставку колес с производителем, который нам обеспечивает основной объем. Но с учетом того, что мы увеличили производство в 2018 году, у нас также возникла небольшая нехватка колес - порядка 150 вагонокомплектов в месяц, годовой - 1-1,5 тыс. Это незначительный для нас дефицит, но он все равно ощущается.

- На ваш взгляд, что спровоцировало такой дефицит колес? Политическая ситуация?

- Безусловно, применение санкций к украинскому производителю усилило дефицит. Но основной его причиной стало другое. После производственного пика в 2012 году начался спад. В 2013-2014 году практически ничего не производилось, началось значительное падение производства. В тот момент предприятия, которые изготавливали запасные части и комплектующие для производства и ремонта вагонов, испытали дефицит заказов: техника не собиралась, и запчасти в таких количествах были не нужны. Кроме этого, тогда было принято решение о запрете использования вагонов с продлением срока службы, и крупным компаниям пришлось порезать более 200 тыс. вагонов. Это высвободило большое количество годных деталей - литья, неизношенных колес, а также более мелких комплектующих.

Таким образом, у собственников, особенно крупных, образовался огромный запас запасных частей. Дальше спад вагоностроения и наличие большого количества б/у запчастей на рынке привело к тому, что заводы, которые производили эти комплектующие и детали, были либо абсолютно не загружены, либо загружались на 20-30%. Производители литья также испытали серьезные проблемы. Некоторые предприятия и вовсе приостановили свою работу.

- Когда ситуация изменилась в лучшую сторону и с чем это было связано?

- В 2017 году снова возрос спрос на новые вагоны. Практически все заводы, которые имеют полный цикл производства, такие например как УВЗ, все, что производят, стали поставлять на свой сборочный конвейер. В результате предприятия практически перестали поставлять на рынок запчасти. При этом б\у запасные части, которых было изначально в достаточном количестве, за 2-3 года закончились, а быстро нарастить возможности производства невозможно. Производители колес столкнулись с ситуацией, когда, имея в прошлом году 30%-ную загрузку, от них вдруг потребовали изготовить 160% одномоментно. На конец 2017 года у них было законтрактовано меньше половины. Когда же случился дефицит, все экстренно опомнились и побежали к производителям. Но те чисто физически не могли произвести больше. Та же самая ситуация по литью.

- Как УВЗ удалось избежать серьезных проблем с поставками колес?

- Предвидя такую ситуацию, в ноябре 2017 года мы заключили трехлетний контракт с одним из производителей на поставку колес по прежним ценам и с необходимым количеством. Поэтому сейчас таких проблем не ощущаем. В то время как многие предприятия из-за плохого планирования теперь вынуждены покупать колеса по спекулятивной цене. В какой-то момент они думали, как бы сэкономить, а теперь покупают колеса по 55-60 тыс. рублей. В результате их расходы увеличились вдвое, а централизованная система поставок была разрушена.

Что касается литья - ситуация должна нормализоваться после выхода на мощность чебоксарского предприятия ООО «Промтрактор-промлитье». Минпромторг оценивает на 2019 год потребность в литье в районе порядка 20-21 тыс. боковых рам. Когда предприятие выйдет на полную мощность, оно сможет закрыть эту потребность. Но вызывает опасение, что в стремлении заказчиков компенсировать дефицит импортом наши заводы, только встающие на ноги, вновь «упадут», и их литье опять станет ненужным.

- Какие новые модели вагонов готовите к выпуску? Какие находятся в разработке?

- Сейчас у нас в разработке находятся порядка 15 вагонов. В этом году мы получили несколько сертификатов, например на шестиосный вагон-самосвал, так называемый думпкар, универсальную платформу на 25-тонных тележках, в стадии сертификации находится вагон с осевой нагрузкой 27 тонн. До конца года должны получить сертификат на вагон-цистерну, вагон-платформу для перевозки лесоматериалов - лесная платформа 25 тонн на ось, четырехосный думпкар-самосвал на 25-тонных тележках. Это из ближайших планов.

Большая работа ведется по нашим инновационным вагонам. УВЗ увеличивает их межремонтный срок эксплуатации с 6 до 8 лет. Для этого конструкторы заменили целый ряд компонентов, применили новые технические решения. Мы укладываемся в запланированные графики и в ближайшее время планируем получить подтверждающие документы и материалы по увеличению межремонтных сроков.

- Ранее сообщалось о планах УВЗ до 2019 года спроектировать совместно с ФГК платформу для контрейлерных перевозок. На каком этапе этот проект на данный момент? Не изменились ли планы ФГК по закупке платформ?

- Да, мы сотрудничаем с ФГК по этому проекту, разрабатываем изделие по их заказу под их финансирование. Есть небольшая задержка, связанная с изготовлением опытного образца, так как подвижной состав нестандартный. Много требований, которые дорабатывались и менялись в процессе проектирования. Думаю, в апреле-мае мы получим готовую сертифицированную платформу. ФГК планирует в 2019 году заказать у нас 300 таких вагонов, общий заказ - более тысячи единиц.

- Когда закончатся испытания и начнется серийное производство новых моделей трамваев «Уралтрансмаша»? Каковы его перспективы? Есть потенциальные заказчики?

- Модель 71-412 сейчас находится в северном депо Екатеринбурга и накатывает испытательный пробег. В ближайшее время мы получим на нее сертификат. В это же депо буквально накануне мы передали модель 74-415. Это первый абсолютно низкопольный трамвай, впервые полностью разработанный в России по собственной документации (разработанным чертежам в КБ «Уралтрансмаша»). Он должен будет преодолеть несколько тысяч километров с максимальной загрузкой. Учитывая, что это полностью наша разработка, включая тележку, мы сможем запустить его в серийное производство примерно в тех же объемах, что и предыдущую модель. Вероятней всего со временем она полностью заменит модель 71-407, которую мы в основном производили в этом году.

Серийно выпускать эти две новые модели мы сможем уже в следующем году, есть и потенциальные заказчики. В их числе администрация Екатеринбурга, с которой заключен договор на поставку пяти наших трамваев модели 71-407. Все вагоны по этому контракту уже поставлены городу. Сделано это с опережением графика на месяц.

Еще одна наша новинка - трехсекционный трамвай модели 71-409. Это полностью низкопольный вагон. С 1 ноября он проходит испытания на городских линиях Казани. Машина работает по 12 часов в день и проезжает от 300 до 500 километров. За это время в ее кабине дважды меняются машинисты.

- Как в целом оцениваете существующий трамвайный рынок? Какие планы ставятся «Уралтрансмашу» по производству вагонов на следующий год?

- Сейчас трамвайный рынок вроде как ограничен. Но, с учетом того, что у нас в стране достаточное количество вагонов, нуждающихся в замене, его можно считать перспективным. Всего чуть менее 9 тыс. единиц из них надо в первоочередном порядке заменить, более 5 тыс. вагонов, которые либо близки к окончанию срока службы, либо уже его превзошли. В России на данный момент три производителя трамвайных вагонов, которые могут вместе выдавать порядка 500-600 вагонов в год. Получается, в таких объемах при полной загрузке производств работы хватит всем лет на 10.

На «Уралтрансмаше» несколько лет трамваи не производились вообще. Вошли в «Ростех», и в 2017 году мы усилиями сотрудников завода реанимировали это производство и изготовили 7 единиц. В 2018 году при существующем оборудовании и обеспеченностью человеческим ресурсом произведем порядка 60 односекционных вагонов. В 2019 году, планово развиваясь на той же площади с тем же оборудованием, мы планируем достичь 100 вагонов. За следующий год мы постараемся расширить производство, модернизировать всю технологическую цепочку, тогда к 2021 году мы сможем уже сделать 200 вагонов. Но эти объемы будут зависеть от нескольких факторов, в первую очередь - от возможностей наших заказчиков, которыми в основном выступают муниципалитеты.

### ТАСС; 2018.12.02; В ЛЮБЕРЦАХ СОШЕЛ С РЕЛЬСОВ ВАГОН С ПРОДУКТАМИ

Вагон товарного поезда сошел с рельсов в районе станции "Люберцы-1" в Подмосковье, пострадавших нет. Об этом сообщил в воскресенье ТАСС источник в экстренных службах.

"На станции "Люберцы-1" с рельсов сошел вагон с продуктами питания товарного поезда, состоящего из тепловоза и четырех вагонов. Никто не пострадал, полотно не повреждено", - сказал собеседник агентства.

Поскольку ЧП произошло на частном подъездном пути, задержек в движении поездов нет. Проводятся ремонтные работы.

<https://tass.ru/proisshestviya/5861827>

### КОММЕРСАНТ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА, ГЕРМАН КОСТРИНСКИЙ; 2018.12.03; ОТВЕРТОЧНОЕ СУДОСТРОЕНИЕ; «СУПЕРВЕРФЬ» «ЗВЕЗДА» НАЧНЕТ С КРУПНОУЗЛОВОЙ СБОРКИ

Первые танкеры класса Aframax, которые верфь «Звезда» должна сдать в 2020 году «Роснефти», будут строиться в России во многом номинально. Самые сложные части – корму и носовые секции, а также якоря – привезут из Кореи. Тендер не вызвал удивления у участников рынка: пока «Звезда» не готова строить суда целиком, а носовые части и корму корейцы сделают быстрее, что снимет риск срыва сроков сдачи танкеров.

Дальневосточная верфь «Звезда» (строится консорциумом «Роснефти», «Роснефтегаза» и ГПБ) разместила на портале госзакупок тендер на доставку с южнокорейской верфи Hyundai кормы, носовых секций и якорей головного танкера класса Aframax для «Роснефтефлота». Цена – 138,8 млн руб., итоги конкурса подведут 13 февраля. Носовые части и якоря надо доставить с 29 марта по 5 апреля 2019 года, корму – с 30 августа по 7 сентября.

В портфеле «Звезды» 12 Aframax. Соглашение на пять судов на СПГ дедвейтом 114 тыс. тонн подписано в сентябре 2017 года, первый танкер должен быть сдан в 2020 году. Затем «Звезда» взяла заказ еще на пять Aframax, соглашение подписано «Роснефтью», «Совкомфлотом» (оператор), ГТЛК, «Роснефтефлотом» и верфью. Сообщалось, что проект должен получить на Hyundai, где «Совкомфлот» строил четыре таких танкера для Shell, конструкторско-технологическую документацию и опыт. В сентябре «Совкомфлот» подписал соглашение с «Роснефтью», «Звездой» и ВЭБом еще на два танкера (см. «Ъ-онлайн» от 11 сентября). Тогда же состоялась церемония закладки первого Aframax, в ноябре «Роснефть» объявила о начале серийного производства – на «Звезде» прошла резка металла для второго танкера на СПГ.

В «Роснефти» “Ъ” не ответили. В Минпромторг информация о закупке от «Звезды» не поступала.

Требования для отнесения продукции к произведенной в РФ определены постановлением правительства №719, отмечают в министерстве, при поступлении заявки «Звезды» о подтверждении производства ее рассмотрят.

Согласно последней редакции постановления, в РФ должны пройти закладка, сборка корпуса, достройка, швартовые и ходовые испытания, а также сдача судна, должны использоваться российские (или из ЕАЭС) винты и винто-рулевые колонки (см. “Ъ” от 16 октября). Но редакция до сих пор не принята и, по данным “Ъ”, поддержана не всеми ведомствами.

Источники “Ъ” на рынке не удивлены появлением тендера. Все были уверены, что по крайней мере на первых порах «Звезда» будет заниматься «отверточной сборкой» – основное оборудование будет производиться за границей и привозиться на верфь для сборки, «в Большом Камне просто шильдик прикрутят», говорит один из собеседников “Ъ”. Корма и носовые части – самые сложные и дорогие, «Звезде» остается сделать середину корпуса и с этим она должна справиться, отмечает он. Но это больше похоже на игру в судостроение, чем на реальный процесс, говорит источник “Ъ”.

Другой собеседник “Ъ” подтверждает, что корма и нос судна – изогнутые, наиболее сложные части: «Строительство их на «Звезде» займет дополнительное время и будет стоить дороже. А корейцы наряду с китайцами строят суда быстрее всех в мире. После поставки частей головного Aframax на создание аналогичных секций серийного судна уйдет несколько месяцев». Он считает заказ части корпуса в Южной Корее верной эффективной стратегией: срыв сроков обойдется «Звезде» значительно дороже оплаты работы корейской верфи и транспортировки секций.

Другие источники “Ъ” в отрасли согласны, что сегодня «Звезда» не в состоянии строить судно полностью. «На заводе не смонтировано трубогибочное оборудование, трубы поставляют сторонние производители. Строить заказы полностью верфь сможет в лучшем случае через три-четыре года»,– говорит один из судостроителей Петербурга.

Глава «Infoline-Аналитики» Михаил Бурмистров говорит, что «Звезда» в процессе запуска мощностей, в рамках кооперации с верфями Южной Кореи проходит поэтапный процесс локализации производства крупнотоннажных судов. Это касается и операций, которые необходимы для получения господдержки, права на каботаж и работу в Арктике в соответствии с поправками к постановлению №719, добавляет эксперт. На предприятии освоена крупноузловая сборка и стыковка готовых секций, это необходимый этап освоения технологических операций, который позволяет наработать компетенции для самостоятельного строительства крупнотоннажных танкеров, уточняет господин Бурмистров.

<https://www.kommersant.ru/doc/3819041>

### КОММЕРСАНТ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА, ГЕРМАН КОСТРИНСКИЙ; 2018.11.30; ПОЛУЧИЛОСЬ КАК ВСЕГДА; «ВИКТОР ЧЕРНОМЫРДИН» БУДЕТ СДАН НЕ РАНЕЕ 2019 ГОДА

Предельный ущерб от пожара на строящемся ледоколе «Виктор Черномырдин» оказался гораздо больше тех 1,5 млн руб., о которых ранее заявлял СКР, и составляет уже 150 млн руб. На судне сгорели система сточных вод, часть системы пожаротушения, насосы и электрика приводов и около 8 км кабеля. В Объединенной судостроительной корпорации (ОСК) считают, что на ремонт и замену оборудования потребуется три-четыре месяца и ледокол все же успеют сдать в 2019 году. Но источники “Ъ” полагают, что срок сдачи сместится уже на 2020 год. Эксперты отмечают, что очередная задержка критична для «**Росморпорт**а».

Максимальный ущерб от пожара на строящемся на «Адмиралтейских верфях» (входят в ОСК) ледоколе «Виктор Черномырдин», который произошел 27 ноября, составит 150 млн руб., заявил “Ъ” президент корпорации Алексей Рахманов. По словам топ-менеджера, возгорание произошло из-за «объемного взрыва» – сгорела система сточных вод, часть системы пожаротушения, насосы и электрика приводов, системы управления котлами и около 8 км кабеля (суммарно из 1 тыс. км). Над поиском причин возгорания сейчас работает комиссия. Ранее Следственный комитет оценил ущерб от пожара свыше 1,5 млн руб., повреждены внутренняя обшивка, электрооборудование, проводка. Пострадали два человека.

Во вторник премьер Дмитрий Медведев на совещании на Балтзаводе поручил ОСК и Минпромторгу разобраться в случившемся. Алексей Рахманов заверил, что ледокол будет сдан в 2019 году, но уточнил, что задача – не позже марта выйти на ходовые и ледовые испытания (см. «Ъ-онлайн» от 29 ноября).

Собеседники “Ъ” называют две основные версии произошедшего. Согласно первой, сварка на судне велась параллельно с бункеровкой, что и стало причиной взрыва. По другой версии, была нарушена последовательность операций, и из-за сварки воспламенились пары краски, не успевшей высохнуть.

Контракт на строительство самого мощного в мире дизель-электрического ледокола (25 МВт) «Виктор Черномырдин» для ФГУП «**Росморпорт**» был заключен Балтзаводом (входит в ОСК) и **Росморречфлот**ом в 2011 году. Сдача ЛК-25 была запланирована на конец 2015 года, в 2017 году срок был сдвинут на сентябрь 2018 года. Летом 2017 года ледокол передали на «Адмиралтейские верфи», а в сентябре появилась информация, что передача ЛК-25 заказчику намечена на июнь 2019 года.

Но, как пояснил Алексей Рахманов “Ъ”, официального переноса сроков по ЛК-25 нет: «По сути, с 1 октября мы находимся в просрочке». ОСК будет дополнительно докладывать о сроках с учетом происшествия и ремонта, пояснил топ-менеджер. Большая часть оборудования на ледоколе была импортная, ОСК потребуется три-четыре месяца на поставку нового оборудования, столько же нужно для работ по восстановлению ледокола после пожара, рассказал господин Рахманов. Глава ОСК напомнил, что ледокол был застрахован и деньги от страховой выплаты могут пойти на его ремонт и закупку оборудования, кроме того, он уточнил, что «платить будет Балтзавод, так как это его ледокол, его контракт».

Источник “Ъ” на «Адмиралтейских верфях», знакомый с проведенным заводом анализом последствий пожара, говорит, что ЛК-25 будет сдан «**Росморпорт**у» не ранее 2020 года. С этим согласны и другие собеседники “Ъ” в отрасли, которые считают, что поставка нового оборудования потребует до десяти месяцев.

В «**Росморпорт**е» вчера сообщили ТАСС, что допускают «незначительный перенос сроков сдачи судна». Глава «Infoline-Аналитики» Михаил Бурмистров называет назревающую проблему новой задержки сроков сдачи ЛК-25 критичной. «Виктор Черномырдин» изначально предназначался для работы на Севморпути, напоминает эксперт, и уже сейчас в Арктике ощущается острая нехватка ледоколов с учетом задержек строительства атомных ЛК-60. Впрочем, собеседники “Ъ” на рынке высказывали сомнение, что 25 МВт будет достаточно для работы в Арктике. Но, как отмечает Михаил Бурмистров, ЛК-25 «**Росморпорт**» может использовать и в других бассейнах – например, на Северо-Западе и Дальнем Востоке, где также есть потребность в данных услугах, а имеющийся флот изношен.

<https://www.kommersant.ru/doc/3814580>

### RNS; 2018.11.30; ИНОСТРАННЫЕ ВОЕННЫЕ КОРАБЛИ С 2019 ГОДА БУДУТ ПРОХОДИТЬ ПО СЕВМОРПУТИ ПОСЛЕ УВЕДОМЛЕНИЯ

Военные суда иностранных государств с 2019 года смогут ходить по Северному морскому пути после уведомления, сообщает ТАСС со ссылкой на начальника Национального центра управления обороной России Михаила Мизинцева.

«Для ликвидации правового вакуума в части использования Северного морского пути организована межведомственная работа по совершенствованию российского законодательства, результатом которой станет уведомительный характер плавания иностранных военных кораблей», – сказал Мизинцев в ходе конференции по межведомственному взаимодействию.

Мизинцев добавил, что эта работа будет завершена к началу навигации 2019 года.

По его словам, увеличение представительства органов государственной власти на международных переговорах по вопросам, касающихся деятельности Военно-морского флота, способствовало росту количества заключенных договоров в этой области более чем в три раза.

Он отметил, что за отчетный период знаковой стала совместная работа с МИД, ФСБ и другими федеральными органами, обеспечившая заключение пятистороннего соглашения о предотвращении инцидентов в Каспийском море, что позволило главам прикаспийских стран в августе 2018 года подписать Конвенцию о статусе Каспийского моря и исключить присутствие вооруженных сил внерегиональных государств в его акватории.

<https://rns.online/transport/Inostrannie-voennie-korabli-s-2019-goda-budut-prohodit-po-Sevmorputi-posle-uvedomleniya-2018-11-30/>

### ТАСС; 2018.11.30; ЭКСПЕРТ: РАЗВИТИЕ СУДОХОДСТВА В АРКТИКЕ НАДО УВЯЗАТЬ С РАЗВИТИЕМ ДРУГИХ РЕГИОНОВ

Программа развития северного судоходства должна быть согласована с работами по поддержке судоходства в смежных районах и развитием портовой инфраструктуры в пунктах, где осуществляется перегрузка товаров с арктических судов. Такое мнение на площадке VI Междунарожного арктического форума высказала вице-президент корпорации «Русал» Елена Безденежных.

«Сейчас транспортная стратегия развития Арктики основана на соединении арктических портов и на прохождении судов вдоль арктического побережья. Дальше в стратегии не звучат вопросы погрузки-разгрузки этих судов. <...> Необходимо увязать стратегию развития арктического судоходства с программами развития других регионов. Мы с удовольствием привезли бы Северным путем груз и дали бы арктическим территориям возможность заработать, но не можем, потому что дальше вопрос развития другой стратегии по внутреннему транспорту у нас в стране не решен», - поделилась своим мнением с корреспондентом ТАСС Безденежных.

Она подчеркнула, что сейчас в Арктике мало предприятий, которые бы могли обеспечить переработку грузов, перевозящихся по Северному морскому пути. «Где вы будете перевалку осуществлять, куда дальше повезете? Ведь в Арктике нет производств, чтобы это переработать - надо везти в центр страны, а программы, к примеру, развития судоходства по реке Енисей не существует», - добавила она.

Также, по ее мнению, следует в большей степени отказаться от строгого регулирования отношений между перевозчиками и владельцами грузов, предоставив им самим определять большинство существенных условий перевозки как то тарифы, составы экипажей и другие вопросы.

<https://tass.ru/obschestvo/5856536>

### РИА НОВОСТИ; 2018.11.30; СЕЗОН НАВИГАЦИИ ЗАВЕРШИЛСЯ В ПЕТЕРБУРГЕ, МОСТЫ НЕ БУДУТ РАЗВОДИТЬ ДО АПРЕЛЯ

Сезон навигации и разведения мостов на Неве завершился в Санкт-Петербурге, сообщает ГБУ «Мостотрест».

«30 ноября завершилась навигация в Санкт-Петербурге. Разводки мостов по графику на Неве и Малой Неве не будут проводиться с 30 ноября по 10 апреля», – говорится в сообщении.

По информации городского комитета по транспорту, водные пути Петербурга были закрыты для движения судов с 26 ноября. К водным путям Санкт-Петербурга относятся: канал Грибоедова, Кронверкский пролив, реки Екатерингофка, Пряжка, Мойка, Фонтанка, Карповка и другие.

### ТАСС; 2018.11.30; НА КУБАНИ ВЫНЕСЛИ ПРИГОВОР ВИНОВНОМУ В ОПРОКИДЫВАНИИ ЛОДКИ С ПАССАЖИРАМИ

Суд в Краснодарском крае оштрафовал водителя экскурсионной лодки, допустившего ее опрокидывание с 22 пассажирами, говорится в пресс-релизе Южной транспортной прокуратуры в пятницу.

По данным суда, 23 августа во время перевозки туристов на экскурсию к цветущим лотосам по реке Казачий Ерик в Темрюкском районе обвиняемый посадил на борт лодки 22 человека вместо положенных 11, не выбрал безопасный скоростной режим, в результате чего лодка перевернулась. Все находившиеся на борту пассажиры оказались в воде. Семеро получили ушибы, а одной женщине причинен тяжкий вред здоровью.

«Темрюкский районный суд Краснодарского края вынес приговор 50-летнему судоводителю экскурсионной лодки «Москва-3». Он признан виновным в совершении преступления, предусмотренного п. «в» ч. 2 ст. 238 УК РФ («Оказание услуг, не отвечающих требованиям безопасности жизни и здоровья потребителей, повлекшее по неосторожности причинение тяжкого вреда здоровью человека»). Суд назначил подсудимому наказание в виде штрафа в размере 150 тыс. рублей», - говорится в пресс-релизе.

<https://tass.ru/proisshestviya/5855951>

### КОММЕРСАНТ; ГЕРМАН КОСТРИНСКИЙ, ДМИТРИЙ КОЗЛОВ; 2018.12.03; АВИАКОМПАНИЯМ ВЫДАЛИ КУРС НА БИРЖУ ВМЕСТО ГОСПОДДЕРЖКИ В ОТВЕТ НА РОСТ СТОИМОСТИ ТОПЛИВА

Попытки авиакомпаний ускорить получение субсидий для компенсации роста цен на топливо встретили сопротивление в правительстве. По мнению ФАС, подорожание авиакеросина не главная из финансовых проблем авиаторов, в последние годы темпы роста цен на топливо были «близки к инфляции», а сгладить его можно через биржевые закупки. Нефтяники идею поддерживают, но авиакомпании считают, что биржа им не поможет.

Как стало известно “Ъ”, 16 ноября ФАС направила в правительство свою развернутую позицию в отношении роста цен на авиатопливо. Проблема его подорожания активно обсуждается с лета, участники рынка не раз заявляли о необходимости компенсаций, в августе **Минтранс** предложил выдать авиакомпаниям субсидии в размере 22,5 млрд руб. В ноябре Ассоциация эксплуатантов воздушного транспорта (АЭВТ) в открытом письме вице-премьеру **Максиму Акимову** сообщила, что в 2017 году цена керосина выросла более чем на 20%, за январь–октябрь 2018 года – еще на 30%, что привело к операционным убыткам отрасли за три квартала (19 млрд руб.) и в традиционно прибыльном высоком летнем сезоне. АЭВТ просит увеличить для авиакомпаний налоговый вычет из акциза на топливо (см. “Ъ” от 21 ноября).

Однако в ФАС пересчитали цены за три года и утверждают, что в этом периоде темпы роста среднегодовых цен на авиатопливо (5,71%, подробнее см. справку) были близки к инфляции. При этом топливо занимает только второе место в расходах авиакомпаний – 22% (в 2014 году – 27%). На первом месте стоит лизинг техники – 25% (15% в 2014 году – курсы валют, в которых идут платежи за лизинг, резко выросли). Аппарат Белого дома перенаправил письмо ФАС в **Минтранс**, **Росавиаци**ю и АЭВТ, чтобы они к 5 декабря представили консолидированную позицию по вопросу.

Авиаторы оценки ФАС считают некорректными. Так, в S7 отмечают, что за год цена топлива выросла на 40%, его доля в операционных расходах достигает 30% по сравнению с чуть более 20% еще в 2016 году. Глава «Utair – Пассажирские авиалинии» Павел Пермяков подтверждает, что расходы на топливо в 2018 году выросли на 40%, его доля в расходах в зависимости от маршрутной сети и состояния парка составляет 25–35%. Исполнительный директор «Авиапорта» Олег Пантелеев поддерживает позицию авиакомпаний: по его данным, вопреки утверждениям ФАС, топливо подорожало «так, что восстановило лидерство в списке издержек авиакомпаний».

Но источник “Ъ” в аппарате правительства считает, что перевозчики преувеличивают масштабы вклада роста цен на топливо в увеличение расходов: «Нельзя рост всех издержек перевозчиков прятать в топливные сборы». Именно наличием сборов, с помощью которых авиаторы могут сразу переложить расходы на потребителя, собеседник “Ъ” объясняет исключение авиакеросина из соглашений правительства с нефтяниками о заморозке цен.

В **Росавиаци**и и **Минтрансе** подтвердили получение письма, но не стали его комментировать. В Минэнерго документ еще не поступал, там говорят лишь, что не видят рисков нехватки керосина, запасы в регионах составляют от восьми суток и более.

Заместитель главы ФАС Анатолий Голомолзин пояснил “Ъ”, что на рынке авиакеросина созданы «институциональные предпосылки для устойчивого снабжения топливом», с него ушли посредники, перевозчики начали заключать прямые контракты с нефтяниками, появилась возможность покупать на бирже. В ценообразовании, добавил чиновник, существенную роль играет конъюнктура рынка нефти: с начала года ее цена выросла, что сказалось на цене топлива в зарубежных аэропортах (на 30% выше, чем в РФ). Снизить расходы на топливо, по мнению руководства ФАС, авиаторы могут за счет закупок на бирже: «Сейчас доля авиакомпаний в биржевой торговле незначительна, перевозчики не могут влиять на его цену. Продажи через биржу на балансовом пункте Московского авиаузла позволят увеличить долю перевозчиков в структуре покупателей, авиакомпании получают рыночные механизмы хеджирования рисков колебания цен. Нужно развивать и цифровизацию топливообеспечения, расширять применение смарт-контрактов».

В «Газпромнефти-Аэро» готовы участвовать в конкурсах на поставку топлива: «Формула может быть основана на российских и международных биржевых индикаторах. Компания продает топливо на бирже на условиях «франко-станция отправления», обеспечивая равный доступ к ресурсу всем участникам рынка». В «Роснефти» приветствуют любые инициативы, направленные на стабилизацию рынка нефтепродуктов. Источник в одной из нефтекомпаний утверждает, что идея ФАС позволит создать ликвидный российский индикатор биржевого ценообразования и сделать колебания цен плавными: «Создается хабовая система определения цен на авиатопливо, в случае положительного результата она будет внедряться по всей стране на базе крупных центров потребления». Павел Пермяков считает хорошей инициативой переход на биржевые закупки, но подчеркивает, что это снизит цены лишь незначительно.

<https://www.kommersant.ru/doc/3818967>

### ТАСС; 2018.11.30; ТРУТНЕВ ПОДДЕРЖАЛ ВЫПУСК САМОЛЕТА «БАЙКАЛ» НА УЛАН-УДЭНСКОМ АВИАЗАВОДЕ В БУРЯТИИ

Полномочный представитель президента в Дальневосточном федеральном округе (ДФО), вице-премьер правительства РФ Юрий Трутнев поддержал идею производства нового «кукурузника» - самолета «Байкал» (ТВС-2ДТС) в Бурятии на Улан-Удэнском авиационном заводе (У-УАЗ).

«Нам малый самолет очень нужен. И в России очень нужен малый самолет, и на Дальнем Востоке тем более. Надо сделать все возможное, чтобы была надежная, хорошая по эксплуатационным характеристикам и недорогая машина. Тогда бы мы могли ее сильно поддержать по распространению», - сказал Трутнев в пятницу в Улан-Удэ на рабочей встрече с главой Бурятии Алексеем Цыденовым и членами республиканского правительства.

Цыденов рассказал полпреду, что аналогов самолету «Байкал» нет. «Есть рынок внутри страны, плюс хороший экспортный потенциал: уже есть запросы от монгольской стороны на шесть самолетов, также подписан контракт с Якутией по поставке 2021 году, - сообщил глава Бурятии. - Есть поручение президента по производству этого самолета, есть решение Минпромторга РФ, на производство самолета министерством заложен 1,3 млрд рублей в программу до 2021 года».

Цыденов добавил, что стоимость самолета, по предварительным данным, составит около $3 млн. «Но есть команда снизить стоимость», - отметил глава региона.

ТВС-2ДТС разработки Сибирского научно-исследовательского института авиации (СибНИА) им. Чаплыгина (Новосибирск) станет заменой самолетам Ан-2, производство которых было прекращено в СССР в 1971 году (до 2002 года также выпускался в Польше). Воздушное судно планируется использовать для решения проблемы низкой транспортной доступности отдаленных населенных пунктов регионов России, решения государственных задач по оказанию экстренной медицинской помощи населению, выполнения работ по тушению лесных пожаров, выполнения сельскохозяйственных работ.

В рамках Российского инвестиционного форума в Сочи в этом году, который проходил 15-16 февраля, было подписано пятистороннее соглашение между **Минтрансом**, Минпромторгом России, правительствами Бурятии и Якутии и компанией «Вертолеты России». Документ предусматривает организацию серийного производства легкомоторного самолета ТВС-2ДТС на У-УАЗ. Эксплуатантом выступит новая якутская авиакомпания «Полярные авиалинии»: в начале апреля Улан-Удэнский авиазавод и «Полярные авиалинии» подписали долгосрочный контракт на поставку 200 самолетов ТВС-2ДТС.

<https://tass.ru/ekonomika/5854398>

### RNS; 2018.11.30; СБОРЫ РОССИЙСКИХ АВИАКОМПАНИЙ ПО ВНУТРЕННИМ РЕЙСАМ ЗА ЯНВАРЬ – НОЯБРЬ ВЫРОСЛИ НА 13,5%

Средний размер сборов российских авиакомпаний по внутренним рейсам за январь – ноябрь текущего года вырос на 13,5%, сообщила пресс-служба онлайн-сервиса OneTwoTrip.

Аналитики портала пришли к такому выводу, изучив стоимость авиабилетов туда-обратно внутри России за январь – ноябрь текущего и прошлого года. Средний тариф за указанный период при этом вырос только на 2,2%.

В OneTwoTrip отметили, что включенные в стоимость авиабилетов сборы внесли наиболее существенный вклад в подорожание перелетов для пассажиров в текущем году. Речь, в частности, идет о расходах на топливо и обслуживание клиентов в аэропорту.

Согласно данным онлайн-сервиса, в 2014 году средний размер сборов практически не изменился по сравнению с 2013 годом, а в период с 2015 по 2017 годы этот показатель снижался.

Глава авианаправления OneTwoTrip Леонид Рябоштан отметил, что при покупке авиабилетов заранее или приобретении промо-предложений размер сборов может существенно превышать размер тарифа.

«В 2018 году авиаотрасль столкнулась с серьезным подорожанием керосина, вынудившим авиакомпании увеличивать сборы, а в некоторых случаях делать это и не один раз, что подтверждает очень существенное влияние ситуации на топливном рынке на экономику воздушного транспорта», – пояснил он.

<https://rns.online/transport/Sbori-rossiiskih-aviakompanii-po-vnutrennim-reisam-za-yanvar--noyabr-virosli-na-135-2018-11-30/>

### ИНТЕРФАКС; 2018.11.30; ТЮМЕНСКИЙ АЭРОПОРТ «РОЩИНО» В 2019Г НАМЕРЕН УВЕЛИЧИТЬ ПАССАЖИРОПОТОК НА 9%

АО «Аэропорт «Рощино» (Тюмень) в 2019 году рассчитывает обслужить 2,15 млн человек, сообщили «Интерфаксу» в компании.

«Ожидаем пассажиропоток в пределах 2,15 млн человек. Прирост к текущему году составит 9%», - отметил собеседник агентства.

По его словам, прирост пассажиров, в частности, может быть обеспечен за счет новых международных направлений в летнем расписании. Так, на сегодняшний день ведутся переговоры о рейсах в Грузию, в Китай. Планируется также увеличить частоту рейсов в Баку, возобновить рейсы в Худжанд и Астану.

Представитель аэропорта также сообщил, что в следующем году планируется сохранить рейсы по всем действующим направлениям на внутренних линиях. При этом предполагается, что пассажиропоток может вырасти за счет лучшей заполняемости рейсов, ожидается увеличение числа пассажиров на рейсах в Ростов, Казань, Красноярск, Иркутск, Уфу.

Аэропорт «Рощино» в январе-сентябре 2018 года увеличил пассажиропоток на 8,1% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года - до 1 млн 532,143 тыс. человек.

«Рощино» - аэропорт международного класса. В январе 2017 года состоялось официальное открытие аэропорта после реконструкции. По итогам 2017 года пассажиропоток «Рощино» вырос на 19,7% по сравнению с предыдущим годом - до 1 млн 831,654 тыс. человек.

Холдинг Романа Троценко «Новапорт» в конце 2014 года купил 100% аэропорта «Рощино» у структур, близких к авиакомпании «ЮТэйр» (MOEX: UTAR). Холдинг планирует развивать в «Рощино» крупный региональный хаб.

### РИА НОВОСТИ/ПРАЙМ; 2018.11.30; РОСАВИАЦИЯ НАМЕРЕНА НЕ ДОПУСКАТЬ ЗАДЕРЖЕК ЧАРТЕРОВ В НОВОГОДНИЕ ПРАЗДНИКИ

**Росавиаци**я намерена не допускать задержек чартеров в новогодние праздники, сообщает ведомство.

«В течение последнего года успешно себя зарекомендовала межведомственная рабочая группа, в которую входят представители **Росавиаци**и и Ростуризма. Она рассматривает заявки авиакомпаний на чартерные перевозки и, анализируя статистику задержек и техническое состояние воздушного флота, корректирует заявленные программы», – говорится в сообщении.

«Во многом благодаря работе группы заметно удалось «выровнять» статистику задержек чартерных рейсов, пунктуальность авиакомпаний значительно повысилась. Тем не менее, задержки случаются, поэтому, по словам (руководителя **Росавиаци**и) Александра **Нерадько**, особое внимание рабочая группа уделит заявкам на чартерные перевозки в новогодний период. Программы, которые заведомо не смогут быть выполнены без нанесения ущерба интересам пассажиров, будут беспощадно резаться», – добавили в **Росавиаци**и.

### ТАСС; 2018.11.30; ПОЧТИ 5 МЛН ЧЕЛОВЕК ПРОГОЛОСОВАЛИ В КОНКУРСЕ ПО ВЫБОРУ ИМЕН ДЛЯ АЭРОПОРТОВ РОССИИ

Почти 5 млн россиян отдали свои голоса в рамках финального этапа конкурса по присвоению российским аэропортам имен выдающихся деятелей страны в последний день его проведения. Об этом говорится в сообщении, размещенном на сайте конкурса в пятницу.

В честь кого могут назвать крупнейшие российские аэропорты Будете вы летать «из Туполева» или «из Жукова» - в скором времени предстоит выбирать вам самим

«На 14:00 последнего дня голосования 4 828 436 граждан приняли участие в выборе имен для аэропортов, на финише конкурса зафиксирована рекордная активность», - говорится в сообщении. В частности, прирост голосов за последние сутки составил 1 млн 153 тыс., побив вчерашний рекорд в 740 тыс. К примеру, только через социальную сеть «ВКонтакте» за последние сутки проголосовали 305,7 тыс. - это в разы больше, чем в предыдущие дни.

Лидером по числу поданных голосов стал аэропорт Пензы (124,3 тыс. голосов), за ним следует воздушная гавань Минеральных Вод (123,1 тыс.), Хабаровска (91,6 тыс.), московские аэропорты Домодедово и Внуково (54,4 тыс. и 52,3 тыс. голосов соответственно), аэропорт Санкт-Петербурга (46,1 тыс.) и Симферополя (43,4 тыс.).

Смена лидера

Как сообщили организаторы конкурса, не обошлось в последние сутки и без смены лидера в ряде городов. Так, в Новом Уренгое первое место по итогам голосования занимает имя геолога Ивана Губкина, в Екатеринбурге - имя литератора Павла Бажова, опередив имя промышленника Акинфия Демидова, а в Красноярске лидером по итогам голосования стало имя оперного певца Дмитрия Хворостовского. В Калининграде на первом месте - имя императрицы Елизаветы Петровны, имя философа Иммануила Канта переместилось на третье место, на второй позиции - имя маршала Александра Василевского.

«Следует подчеркнуть, что это лишь предварительные итоги, а окончательные результаты финального тура станут известны 4 декабря: их подведут после подсчета и обработки анкет, поступающих в оргкомитет конкурса из всех регионов проекта», - отметили в оргкомитете.

«Великие имена России»

Конкурс по присвоению аэропортам РФ имен великих людей начался 11 октября и продлится до 30 ноября. Результаты планируется подвести 5 декабря.

Целью проекта является сохранение исторической памяти и духовных традиций, создание культурно-исторического брендинга территорий для регионов и России в целом. Проект реализовывается в формате общенационального конкурса, что позволит обеспечить максимальный охват населения и учесть всю палитру мнений, отмечают организаторы. Жители РФ сами определят, чьими именами дополнить названия 47 аэропортов страны. В качестве претендентов на предыдущих этапах конкурса предложены имена Георгия Жукова, Дмитрия Менделеева, Петра I, Андрея Туполева, Михаила Ломоносова и других.

Инициаторы проекта - Российское историческое общество, Общество русской словесности, Русское географическое общество, Российское военно-историческое общество. Общественная палата РФ выступила агрегатором инициатив по реализации идеи.

<https://tass.ru/obschestvo/5856696>

### ИНТЕРФАКС; 2018.11.30; «АЭРОФЛОТ» ПЕРЕНЕС НАЧАЛО ПОСТАВОК ДАЛЬНЕМАГИСТРАЛЬНЫХ A350 НА 2020 ГОД

«Аэрофлот» (MOEX: AFLT) получит первые восемь широкофюзеляжных самолетов Airbus A350 в 2020 году, следует из презентации, подготовленной к телефонной конференции компании для инвесторов.

Еще семь таких лайнеров перевозчик рассчитывает получить в 2021 году.

Ранее сообщалось, что «Аэрофлот» заказал всего 28 самолетов A350-900 с поставкой до 2025 года. Согласно прошлогодней презентации для инвесторов, «Аэрофлот» планировал оперировать тремя такими машинами уже в 2019 году. В 2020 г. компания рассчитывала получить еще три А350, начиная с 2021 г. - еще 13.

A350-900 относится к семейству «свершироких» Airbus A350 Extra Wide Body, рассчитан на перевозку 325-440 пассажиров в зависимости от компоновки салона, дальность полета составляет 15 тыс. км. Каталожная стоимость А350-900 в 2017 году оценивалась в более $311 млн.

«Аэрофлот» является единственным среди российских авиакомпаний заказчиком самолетов этого типа. Среди крупнейших мировых эксплуатантов А350 - Qatar Airways, гонконгская Cathay Pacific, Singapore Airlines, Finnair.

### RNS; 2018.11.30;»АЭРОФЛОТ» ВРЕМЕННО СНИЗИТ ЦЕНЫ НА БИЛЕТЫ ИЗ МОСКВЫ И САНКТ-ПЕТЕРБУРГА

«Аэрофлот» снизит стоимость перелетов из Москвы и Санкт-Петербурга по направлениям в России и за рубежом в период с 30 ноября по 12 декабря, сообщает пресс-служба авиаперевозчика.

«Стоимость авиабилетов из Москвы по России – от 2 987 рублей, в страны СНГ и Грузию – от 3 536 рублей, в города Европы от 10 975 рублей. Тарифы на перелеты из Санкт-Петербурга по российским маршрутам – от 3 937 рублей, в европейские города – от 11 415 рублей, в страны Средней Азии – от 9 292 рублей», – указано в сообщении.

Авиакомпания «Аэрофлот» входит в одноименную группу, которая владеет также «Авророй», «Россией» и лоукостером «Победа». За десять месяцев 2018 года авиакомпания перевезла 29,9 млн пассажиров, что на 8% больше, чем за аналогичный период прошлого года. Пассажирооборот компании увеличился на 6,2% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года.

<https://rns.online/transport/aeroflot-vremenno-snizit-tseni-na-bileti-iz-Moskvi-i-Sankt-Peterburga-2018-11-30/>

### ИНТЕРФАКС; 2018.11.30; «АЭРОФЛОТ» ПО-ПРЕЖНЕМУ ИСПЫТЫВАЕТ ДЕФИЦИТ ПИЛОТОВ - CFO

«Аэрофлот» (MOEX: AFLT) по-прежнему испытывает дефицит пилотов, заявил замгендиректора по коммерции и финансам компании Андрей Чиханчин в ходе телефонной конференции для инвесторов в пятницу.

«Ситуация в принципе такая же: у нас все еще есть дефицит пилотов. Но наши инициативы, такие как повышение зарплат, работают, и дефицит немного уменьшился, но он по-прежнему есть на рынке», - сообщил А.Чиханчин.

В прошлом году глава «Аэрофлота» Виталий Савельев заявил о массовом оттоке российских пилотов в Азию из-за более высоких зарплат. После этого несколько российских перевозчиков, в том числе из группы «Аэрофлот», объявили о введении программ стимулирования летного состава: повысили им зарплаты и ввели разовые «подъемные».

В ноябре В.Савельев также заявил о слишком высоких требованиях, предъявляемых к здоровью гражданских пилотов в России, и назвал это еще одной причиной их дефицита в отрасли. «У нас большая выбраковка пилотов по здоровью. Это неправильно! Мы потом находим своих пилотов, которые летают за рубежом в других авиакомпаниях совершенно спокойно», - говорил топ-менеджер.

### ИНТЕРФАКС; 2018.11.30; «АЭРОФЛОТ» НЕ ОЖИДАЕТ В 2019 ГОДУ СНИЖЕНИЯ РАСХОДОВ НА ТОПЛИВО

«Аэрофлот» (MOEX: AFLT) не ожидает в следующем году снижения расходов на топливо, заявил замгендиректора по коммерции и финансам компании Андрей Чиханчин в ходе телефонной конференции для инвесторов в пятницу.

«Если говорить о ценах на нефть и авиатопливо, мы не видим предпосылок к тому, чтобы они снизились в следующем году, согласно нашим прогнозам. Мы думаем, что цены останутся на текущем уровне или будут ненамного ниже, чем сейчас», - сказал CFO «Аэрофлота».

Накануне «Аэрофлот» раскрыл финансовые результаты по МСФО за 9 месяцев 2018 года. Чистая прибыль группы упала на 17,2% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года, до 22,5 млрд руб. Выручка группы выросла на 15,2%, составив 466,4 млрд руб., однако операционные расходы увеличились на 18,3%, до 429,5 млрд руб.

При этом только расходы «Аэрофлота» на топливо подскочили на 47%, до 132 млрд руб. Средняя стоимость одной тонны керосина за отчетный период выросла для группы на 36%.

Ранее руководство «Аэрофлота» оценивало выпадающие доходы от удорожания топлива и девальвации рубля по итогам 2018 года в 55 млрд руб.

### ИНТЕРФАКС; 2018.11.30; АВИАТОПЛИВО В АЭРОПОРТУ ЕКАТЕРИНБУРГА ДОРОЖАЕТ 3-Й МЕСЯЦ ПОДРЯД, ТЮМЕНИ И ЧЕЛЯБИНСКА - 2-Й

Стоимость авиатоплива в аэропорту «Кольцово» (Екатеринбург, входит в холдинг «Аэропорты регионов» группы «Ренова») за ноябрь текущего года выросла на 10,6% - до 54,512 тыс. рублей за тонну, свидетельствует статистика **Росавиаци**и.

За октябрь топливо подорожало на 7,2% (до 49,272 тыс. рублей), в сентябре - на 11,1% (до 45,956 тыс. рублей за тонну). Полгода до этого стоимость авиакеросина не менялась.

Авиакеросин в аэропорт поставляет ЗАО «ТЗК «Кольцово» (структура аэропорта «Кольцово»).

В близлежащих аэропортах в ноябре цены на топливо тоже выросли, но не так существенно.

В тюменском «Рощино» (поставщиком авиакеросина является ООО «ЛУКОЙЛ-Аэро-Тюмень», структура «ЛУКОЙЛа» (MOEX: LKOH)) авиакеросин в ноябре подорожал на 1,8%, его стоимость достигла 48,99 тыс. рублей.

В челябинском аэропорту «Баландино» (авиакеросин поставляет ООО «ЛУКОЙЛ-Аэро-Челябинск») топливо подорожало на те же 1,8% - до 49,29 тыс. рублей за тонну. В октябре стоимость топлива в этих двух аэропортах также повышалась на 1,8%, тогда как в сентябре оставалась неизменной, а в августе снижалась.

«Кольцово» сотрудничает с порядка 60 зарубежными и российскими авиакомпаниями, которые выполняют полеты более чем по 120 направлениям.

«Баландино» и «Рощино» (оба входят в холдинг «Новапорт») обслуживают полеты по 32 и 41 направлению соответственно.

### ИНТЕРФАКС; 2018.11.30; «ИЖАВИА» ЗАЯВЛЯЕТ О СИСТЕМНОМ РЕШЕНИИ ВОПРОСА С ЗАДЕРЖКОЙ РЕЙСОВ

Задержки рейсов «Ижавиа» вызваны проблемами, проявившимися при реализации новой схемы полетов, уже выработаны меры для предотвращения задержек в будущем, сообщает пресс-служба авиакомпании.

«Полеты по узловой схеме - новый для Ижевска прорывной проект. Он обнажил ранее неизвестные проблемы, которые привели к сбоям в регистрации рейсов и последовавшими за ними задержками», - говорится в сообщении.

«Авиакомпания «Ижавиа» уже выработала решение по предотвращению дальнейших задержек, связанных с выполнением узлового расписания, и уже сегодня ночью схема встанет в устойчивое расписание», - сообщает пресс-служба.

Отмечается, что пострадавшим от задержек пассажирам при следующем перелете будут предоставлены более комфортные места в салоне и vip-зал в аэропорту Ижевска.

Ранее сообщалось, что в пятницу «Ижавиа» на 6 часов отложила рейс из Самары в Симферополь. Также сообщалось, что авиакомпания отменила первый рейс из Екатеринбурга в Челябинск, который должен был состояться в этот же день. В пресс-службе «Ижавиа» «Интерфаксу» объяснили причину отмены сбоями в расписании при выполнении полетов по новой узловой схеме.

Сообщалось также, что «Ижавиа» планирует запустить в конце ноября новую узловую маршрутную схему на 13 городов России.

### ИНТЕРФАКС; 2018.11.30; ПРИСТАВЫ ВНОВЬ АРЕСТОВАЛИ САМОЛЕТЫ АВИАКОМПАНИИ «ЧЕЛАВИА» ЗА ДОЛГ ПОЧТИ В 6 МЛН РУБ

Судебные приставы межрайонного отдела по особо важным исполнительным производствам УФССП России по Челябинской области арестовали имущество ООО «Авиационная компания «ЧелАвиа» по исполнительному производству о взыскании 5 млн 847 тыс. рублей, сообщает пресс-служба УФСПП.

«28 ноября 2018 года судебный пристав в сопровождении представителя взыскателя арестовал без права пользования принадлежащие «ЧелАвиа» 12 самолетов, два автомобиля «ГАЗ», автогрейдер и трактор. В отношении еще четырех самолетов, которые, по информации **Росавиаци**и, находятся в собственности авиапредприятия, но отсутствовали в ангаре, выставлено требование о предоставлении техники и документов на нее до 12 декабря», - говорится в сообщении.

Представитель должника по доверенности (директор авиапредприятия проживает в Москве) предупрежден об уголовной ответственности по ст.315 УК РФ (неисполнение приговора суда, решения суда или иного судебного акта). В результате организация добровольно перечислила 50 тыс. рублей, уточняет пресс-служба.

«У организации есть десять дней на обжалование действий судебного пристава либо погашение долга. По истечении этого срока будет начата работа по привлечению независимого эксперта, определению стоимости имущества и его передаче на реализацию», - уточняет пресс-служба.

По данным приставов, взыскателем является та же организация, в пользу которой в 2017 году уже было исполнено судебное решение на сумму более 13 млн рублей. В пресс-службе УФСПП «Интерфаксу» сообщили, что компания-взыскатель проходит процедуру банкротства.

Согласно материалам Арбитражного суда Челябинской области, истцом является ООО «АЕ5000», которое проходит стадию ликвидации.

Ранее сообщалось, что в декабре 2017 года судебные приставы арестовали 30 объектов «ЧелАвиа» - 23 легкомоторных воздушных судна и 7 единиц автотранспорта, все без права пользования. Часть самолетов была неисправна, их приставы предварительно оценили в 200 тыс. рублей, исправные - в 500 тыс. рублей. Имущество было арестовано по исполнительному производству о взыскании средств в пользу организации, которая находится в стадии ликвидации, но осталась должна работникам более 26 млн рублей. В начале 2018 года арест с самолетов был снят после погашения задолженности.

ООО «Авиационная компания «ЧелАвиа» имеет собственный флот самолетов и вертолетов различных типов, специализируется на выполнении различных видов авиационных работ: патрулировании лесов, газо-, нефте-, продуктопроводов, а также автомобильных и железнодорожных магистралей; поисково-спасательных и аварийно-спасательных работах; выполнении парашютно-десантных работ.

Согласно данным аналитической системы «СПАРК-Интерфакс», в апреле 2018 года компания сменила адрес регистрации из Еткульского района Челябинской области в Москву, в мае сменился собственник. В настоящее время им является житель Москвы Андрей Шарапов, ранее 100% уставного капитала компании принадлежали Александру Медведеву.

### РИА НОВОСТИ; 2018.11.30; АЭРОПОРТ ЧЕЛЯБИНСКА ОПРОВЕРГ ДАННЫЕ, ЧТО ПОДРОСТКА-ИНВАЛИДА В ЗАЛ ПРИЛЕТА ВЕЗ ПОГРУЗЧИК

Аэропорт Челябинска оказал всю необходимую помощь при приеме 16-летнего подростка, передвигавшегося на костылях и прибывшего из Санкт-Петербурга, его на амбулифте из самолета доставили к залу прилета, сообщил РИА Новости в пятницу пресс-секретарь аэропорта Сергей Куклев.

Как сообщает издание Znak.com, инцидент в аэропорту Челябинска произошел 28 ноября. Молодой человек, у которого ампутирована нога, вместе с мамой прилетел из Санкт-Петербурга. В аэропорту, со слов мамы, к ним подъехала машина с погрузчиком, на которую подросток зашел на костылях, говорится в сообщении. Его повезли от самолета к зданию аэропорта и якобы, когда платформа опускалась, он едва не упал, его никто не поддерживал.

«Авиакомпания «Россия» накануне прибытия рейса Санкт-Петербург – Челябинск направила нам телеграмму с уведомлением о том, что на борту будет маломобильный пассажир, нуждающийся в помощи. Мы ее приняли, и по прибытии борта этого пассажира ждал амбулифт (он снабжен носилками, креслом и т.д.), на котором подростка доставили до входа в зал прилета. Далее ему было предложено кресло для передвижения, но он отказался и продолжил далее передвигаться на костылях. Нами все протокольные мероприятия, предполагающиеся при приеме маломобильных пассажиров, были исполнены», – сказал собеседник агентства.

Он уточнил, что до 2020 года в каждом аэропорту России должны появиться амбулифты – специальные машины для транспортировки пассажиров с ограниченными возможностями. В аэропорту Челябинска такой автомобиль уже есть, пояснил он.

Куклев добавил, что также в челябинском аэропорту работают 10 сертифицированных сотрудников, которые прошли специальное обучение и которые оказывают помощь маломобильным пассажирам круглосуточно.

В свою очередь уполномоченный по правам ребенка в регионе Ирина Буторина сообщила РИА Новости, что к уполномоченному по данному факту никто не обращался, но информация о случившемся будет проверена.

### ИНТЕРФАКС-ЗАПАД ; 2018.11.30; ЧИСЛО ВЕРНУВШИХСЯ ИЗ-ЗА НЕДОПУСКА НА УКРАИНУ В АЭРОПОРТ МИНСКА РОССИЯН ПРИБЛИЖАЕТСЯ К 150

Количество граждан России, получивших отказ на текущей неделе во въезде на Украину и вернувшихся в аэропорт Минска, возросло до 144 человек, сообщил агентству «Интерфакс-Запад» официальный представитель Госпогранкомитета Белоруссии Антон Бычковский.

«За стуки в различных аэропортах Украины было отказано во въезде 50 россиянам, следовавшим из Республики Беларусь. Таким образом, с начала недели самолетами различных авиаперевозчиков, в том числе иностранных, в Минск возвратилось 144 непропущенных граждан РФ», - сказал А.Бычковский.

В наземных пунктах пропуска (автомобильный и железнодорожный транспорт) фактов групповых возвратов граждан России на территорию Белоруссии по-прежнему не фиксируется, добавил он.

Официальный представитель ГПК также сообщил, что украинская сторона пока не проинформировала Минск о решении закрыть въезд российским мужчинам в возрасте от 16 до 60 лет.

«По состоянию на текущий момент наземные пункты пропуска на украинском направлении работают в штатном режиме, обстановка каких-либо существенных изменений не претерпела. Это касается и пропуска граждан РФ, в том числе в возрасте от 16 до 60 лет», - сказал А.Бычковский.

«Информации от Государственной пограничной службы Украины по каналам взаимодействия об изменении порядка пересечения границы иностранными гражданами, в том числе гражданами Российской Федерации обозначенного возраста, белорусским пограничникам пока не поступало», - сообщил он.

Если такое решение будет принято, ГПК будет рекомендовать гражданам, следующим через Белоруссию на Украину, учитывать данную ситуацию, добавил А.Бычковский.

### RNS; 2018.11.30; РОСТРАНСНАДЗОР ПРОВЕДЕТ ВНЕПЛАНОВУЮ ПРОВЕРКУ «ДОЧКИ» UTAIR ПОСЛЕ КРУШЕНИЯ ВЕРТОЛЕТА

**Ространснадзор** проведет внеплановую проверку дочерней структуры Utair – «Ютэйр-Вертолетные услуги» – после крушения вертолета в Нарьян-Маре, сообщил RNS представитель компании.

«Будет внеплановая выездная проверка “Ютэйр-Вертолетные услуги”«, – сообщил представитель ведомства.

28 ноября при жесткой посадке вертолета Ми-26 компании «Ютэйр-Вертолетные услуги» в Ненецком автономном округе один человек погиб и пять пострадали. Следственный комитет на транспорте возбудил уголовное дело в связи с инцидентом.

<https://rns.online/transport/Rostransnadzor-provedet-vneplanovuyu-proverku-dochki-Utair-posle-krusheniya-vertoleta-2018-11-30/>

### RNS; 2018.11.30; В ШЕРЕМЕТЬЕВО ПРОКОММЕНТИРОВАЛИ ИНЦИДЕНТ С САМОЛЕТОМ «АЭРОФЛОТА»

На взлетно-посадочной полосе в Шереметьево не было посторонних людей во время руления самолета «Аэрофлота», сообщил представитель аэропорта, комментируя информацию об инциденте с выбежавшим на ВПП человеком.

«Непосредственно на взлетно-посадочной полосе посторонних лиц и несанкционированных передвижений не было», – сказали в Шереметьево.

Там добавили, что в Шереметьево проходят плановые работы, связанные с реконструкцией аэродрома, и остановка самолета произошла в рамках соблюдения мер безопасности.

«В рамках соблюдения мер безопасности было принято решение о приостановке движения воздушного судна. Была дана команда командиру ВС приостановить руление, чтобы убедиться в безопасности маневра передвигающегося сотрудника. Через некоторое время после проверки воздушное судно продолжило движение и вылетело по расписанию», – уточнил представитель аэропорта.

При этом он добавил, что строительно-подрядной организации вынесено предупреждение о необходимости соблюдения правил передвижения техники и людей при проведении работ на аэродроме.

Ранее источник RNS сообщил, что в Шереметьево самолет «Аэрофлота», который 29 ноября готовился выполнить рейс по маршруту Москва – Сочи, прервал разгон для взлета из-за человека, который выбежал на взлетно-посадочную полосу.

<https://rns.online/transport/V-SHeremetevo-prokommentirovali-intsident-s-samoletom-aeroflota-2018-11-30/>

На ту же тему:

<https://tass.ru/proisshestviya/5855386>