



## Ежедневный мониторинг СМИ

15 АВГУСТА 2019

### СОДЕРЖАНИЕ

ИНТЕРФАКС; 2019.08.14; АВТОДОРОГА ОХА-ЮЖНО-САХАЛИНСК СТАНЕТ ФЕДЕРАЛЬНОЙ, В 2021-22 ГГ НА НЕЕ ПЛАНИРУЕТСЯ ВЫДЕЛИТЬ БОЛЕЕ 13 МЛРД РУБ.....	3
КОММЕРСАНТЬ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2019.08.15; ШПАЛЬЦЫ ВЕЕРОМ; ТРАНСПОРТНЫМ МЕГАПРОЕКТАМ МОГУТ СКОСТИТЬ СРОКИ .....	3
ПРАЙМ; 2019.08.14; В СФ БУДУТ КОНТРОЛИРОВАТЬ ХОД ПРОГРАММЫ ПО СОЗДАНИЮ В РФ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКИХ ЦЕНТРОВ .....	5
ПРАЙМ; 2019.08.14; МИНТРАНС РФ РАССКАЗАЛ, КАКИЕ ДОРОГИ БУДУТ ОТРЕМОНТИРОВАНЫ ЗА ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ 39 МЛРД РУБ .....	6
ТАСС; 2019.08.14; ПУНКТЫ ВЕСОГАБАРИТНОГО КОНТРОЛЯ ДЛЯ БОЛЬШЕГРУЗОВ УСТАНОВИЛИ В ТУЛЬСКОЙ ОБЛАСТИ.....	6
ВЕДОМОСТИ; ОЛЬГА АДАМЧУК; 2019.08.15; ДОРОГА К ГОРНОЛЫЖНЫМ КУРОРТАМ В КРАСНОЙ ПОЛЯНЕ МОЖЕТ СТАТЬ ПЛАТНОЙ; ВЛАСТИ ВПЕРВЫЕ ОБСУЖДАЮТ ВВЕДЕНИЕ ПЛАТЫ ЗА ПРОЕЗД ПО ТРАССЕ, КОТОРОЙ НЕ НУЖНА РЕКОНСТРУКЦИЯ .....	7
КОММЕРСАНТЬ; ИВАН БУРАНОВ; 2019.08.15; МУЛЯЖИ НА ГОРИЗОНТЕ; РАЗРАБОТАНА НОВАЯ МЕТОДИКА РАЗМЕЩЕНИЯ КАМЕР ВДОЛЬ ДОРОГ .....	8
МОСКОВСКИЙ КОМСОМОЛЕЦ; АЛЕКСЕЙ БАТУШЕНКО; 2019.08.15; СТАРИКАМ ТУТ НЕ МЕСТО; 2,65 МЛН АВТОМОБИЛЕЙ В РОССИИ СТАРШЕ 30 ЛЕТ.....	10
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ОЛЬГА ИГНАТОВА; 2019.08.15; ЕЩЕ ПОЕЗДИМ; ЗАПРЕТЯТ ЛИ В РОССИИ СТАРЫЕ АВТОМОБИЛИ .....	11
РИА НОВОСТИ; 2019.08.14; ЕЗДИТЬ НЕЛЬЗЯ ИЗБАВИТЬСЯ. В РФ МОГУТ ЗАПРЕТИТЬ ПОЛЬЗОВАТЬСЯ СТАРЫМИ АВТО .....	12
РИА НОВОСТИ; 2019.08.15; В ГОСДУМЕ ХОТЯТ ЗАПРЕТИТЬ ЭКСПЛУАТАЦИЮ СТАРЫХ АВТОМОБИЛЕЙ.....	13
ИНТЕРФАКС; 2019.08.14; ГЛАВА ДУМСКОГО КОМИТЕТА ПО ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВУ СЧИТАЕТ НЕУМЕСТНОЙ ИДЕЮ ВВЕСТИ ЗАПРЕТ НА ЭКСПЛУАТАЦИЮ РОССИЯНАМИ СТАРЫХ АВТОМОБИЛЕЙ .....	15
ТАСС; 2019.08.14; ИСАЕВ: ВЛАДЕЛЬЦЫ ДОЛЖНЫ ПОЛУЧАТЬ ПРЕФЕРЕНЦИИ ПРИ ЗАМЕНЕ СТАРЫХ МАШИН НА НОВЫЕ .....	15
ТАСС; 2019.08.14; В ДУМЕ УТОЧНИЛИ, ЧТО ИДЕЯ О ЗАПРЕТЕ СТАРЫХ МАШИН КАСАЕТСЯ ТОЛЬКО КОММЕРЧЕСКОГО ТРАНСПОРТА .....	16
ТАСС; 2019.08.14; В ЛДПР ПРИЗВАЛИ УРЕГУЛИРОВАТЬ В ПДД ВОПРОСЫ ДВИЖЕНИЯ ЭЛЕКТРОСКУТЕРОВ И СЕГВЕЕВ .....	16
ИНТЕРФАКС; 2019.08.14; ВЛАСТИ ЛЕНОБЛАСТИ УТВЕРДИЛИ ПРОЕКТ ПЛАНИРОВКИ ТЕРРИТОРИИ ПОСЛЕДНЕГО УЧАСТКА ВСР.....	17
ИНТЕРФАКС; 2019.08.14; ОТКАЗ БАНКРОТА ОТ ГОСКОНТРАКТА НЕ ВЛЕЧЕТ ВКЛЮЧЕНИЕ В РЕЕСТР НЕДОБОРОСОВЕСТНЫХ ПОСТАВЩИКОВ - ВС РФ.....	17
ИНТЕРФАКС; 2019.08.14; VLAVLASAR ЗАКРЫЛ СДЕЛКУ ПО ПОКУПКЕ ОДНОГО ИЗ КРУПНЕЙШИХ АВТОБУСНЫХ ОПЕРАТОРОВ ФРАНЦИИ.....	18
ИНТЕРФАКС; 2019.08.14; РЖД НАЧАЛИ СТРОИТЬ Ж/Д ВЕТКУ К СЕВЕРНЫМ ТЕРМИНАЛАМ ШЕРЕМЕТЬЕВО, ЗАПУСК ПОЕЗДОВ ОЖИДАЕТСЯ В 2022Г .....	19

---

ПРАЙМ; 2019.08.14; ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА НАРЯДУ С АВТОМОБИЛЬНОЙ МОЖЕТ СВЯЗАТЬ АДЛЕР И КИСЛОВОДСК - ПОЛПРЕД .....	20
ИНТЕРФАКС; 2019.08.14; ПРАВИТЕЛЬСТВО РФ НАМЕРЕНО УТОЧНИТЬ ПОРЯДОК ИСПОЛЬЗОВАНИЯ СУДОВ ПОД ИНОСТРАННЫМ ФЛАГОМ ПРИ КАБОТАЖНЫХ ПЕРЕВОЗКАХ .....	20
ИНТЕРФАКС; 2019.08.14; СУД ПО ИСКУ РОСМОРПОРТА О РАСТОРЖЕНИИ ДОГОВОРА АРЕНДЫ ПРИЧАЛОВ С НАХОДКИНСКИМ МТП ПЕРЕНЕСЕН НА СЕНТЯБРЬ .....	21
ИНТЕРФАКС; 2019.08.14; ШЛЮЗ НА КАМЕ В ТАТАРСТАНЕ ПЛАНИРУЕТСЯ РЕКОНСТРУИРОВАТЬ В 2020Г ЗА 1,3 МЛРД РУБЛЕЙ .....	21
ИА REGNUM; 2019.08.14; ПЛАВУЧИЙ УНИВЕРСИТЕТ ВОЛЖСКОГО БАССЕЙНА ОТПРАВИЛСЯ ВО ВТОРУЮ ЭКСПЕДИЦИЮ.....	22
ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2019.08.15; «ШЕРЕМЕТЬЕВО» МОЖЕТ ПОСТРОИТЬ НОВЫЙ СЕДЬМОЙ ТЕРМИНАЛ G; ОН МОЖЕТ ПОНАДОБИТЬСЯ, ЧТОБЫ ПОСПЕТЬ ЗА РОСТОМ БАЗОВОГО ПЕРЕВОЗЧИКА – «АЭРОФЛОТА» ..	22
ИНТЕРФАКС; 2019.08.14; «ШЕРЕМЕТЬЕВО» МОЖЕТ ПОСТРОИТЬ НОВЫЙ ПАССАЖИРСКИЙ ТЕРМИНАЛ ПОСЛЕ 2024 ГОДА .....	24
ИНТЕРФАКС; 2019.08.14; ОТКРЫТИЕ ВПП-3 «ШЕРЕМЕТЬЕВО» НАМЕЧЕНО НА СЕНТЯБРЬ 2019 ГОДА .....	24
ИНТЕРФАКС; 2019.08.14; АЭРОФЛОТ ОБЪЯВИЛ КОНКУРС НА РЕМОНТ ЗАПЧАСТЕЙ SSJ-100 НА \$188 МЛН, ХОЧЕТ ПЛАТИТЬ ЗА ЛЕТНЫЕ ЧАСЫ .....	25
ИНТЕРФАКС; 2019.08.14; «ПОБЕДА» ДОЛЖНА РАЗВИВАТЬ ВНУТРЕННИЕ РЕЙСЫ, ЛИБО ВЫХОДИТЬ ИЗ ГРУППЫ АЭРОФЛОТ - ЗАМГЛАВЫ ФАС .....	26
РБК; МАРИЯ КОКОРЕВА; 2019.08.14; ГЛАВА ФАС ПРЕДЛОЖИЛ ПРИВАТИЗИРОВАТЬ АВИАКОМПАНИЮ «ПОБЕДА» ЛОУКОСТЕР ИЗБЕГАЕТ КОНКУРЕНЦИИ С «АЭРОФЛОТОМ», ПОЛАГАЮТ В ВЕДОМСТВЕ; РУКОВОДИТЕЛЬ ФЕДЕРАЛЬНОЙ АНТИМОНОПОЛЬНОЙ СЛУЖБЫ ИГОРЬ АРТЕМЬЕВ ПРЕДЛОЖИЛ ПРАВИТЕЛЬСТВУ ПРИВАТИЗИРОВАТЬ АВИАКОМПАНИЮ «ПОБЕДА», ВХОДЯЩУЮ В ГРУППУ «АЭРОФЛОТ». ЭТО ОТВЕТ НА ПОРУЧЕНИЕ ВЛАДИМИРА ПУТИНА СЛЕДИТЬ ЗА ЦЕНАМИ НА АВИАБИЛЕТЫ.....	26
ИНТЕРФАКС; 2019.08.14; «ПОБЕДА» В ОКТЯБРЕ ПРЕКРАТИТ ПОЛЕТЫ МОСКВА-ТОМСК, ПРОРАБОТАВ НА МАРШРУТЕ 1 ГОД.....	28
ИНТЕРФАКС; 2019.08.14; РАСПРОДАЖА «ПОБЕДЫ» УРОНИЛА ЦЕНЫ НА АВИАБИЛЕТЫ - AVIASALES .....	29
ИНТЕРФАКС; 2019.08.14; ПАССАЖИРОПОТОК «ВНУКОВО» В ИЮЛЕ ВЫРОС НА 8,8%.....	29
ТАСС; 2019.08.14; СУД РАССМОТРИТ ИСК «ТРАНСАЭРО» О ВЗЫСКАНИИ С «АЭРОФЛОТА» 1,45 МЛРД РУБЛЕЙ 24 СЕНТЯБРЯ.....	30
ИНТЕРФАКС; 2019.08.14; ГСС ВОШЛИ В РЕЕСТР КРЕДИТОРОВ «БУРЯТСКИХ АВИАЛИНИЙ» С СУММОЙ 128,5 МЛН РУБЛЕЙ .....	30
ИНТЕРФАКС; 2019.08.14; BOEING СОКРАТИЛ ПОСТАВКИ НА 38%, НЕ ПОЛУЧИЛ ЗАКАЗОВ НА 737 МАХ ПЯТЫЙ МЕСЯЦ ПОДРЯД.....	31

## ПУБЛИКАЦИИ

**ИНТЕРФАКС; 2019.08.14; АВТОДОРОГА ОХА-ЮЖНО-САХАЛИНСК СТАНЕТ ФЕДЕРАЛЬНОЙ, В 2021-22 ГГ НА НЕЕ ПЛАНИРУЕТСЯ ВЫДЕЛИТЬ БОЛЕЕ 13 МЛРД РУБ.**

**Минтранс** РФ приступает к комплексу мероприятий по приёму дороги Оха-Южно-Сахалинск в федеральную собственность.

«Дорога сложная, островная. Ее приведение в нормативное состояние и дальнейшее содержание потребует значительных ресурсов. По сути, потребуется создать на острове службу федерального заказчика, привлечь подрядные организации, число которых на Сахалине ограничено. Все эти усилия дадут острову новые экономические возможности, позволят создать новые рабочие места», - заявил глава ведомства **Евгений Дитрих** журналистам в среду.

В свою очередь, официальный представитель курирующей транспортную отрасль вице-преьера РФ Максима **Акимов** подтвердил, что в соответствии с поручениями президента РФ и председателя правительства РФ трасса Оха - Южно-Сахалинск передается из региональной в федеральную собственность.

Он уточнил, что работы по ее реконструкции и модернизации уже ведутся, но за счет областного бюджета. По его словам, **Акимов** провел совещание с участием **Минтранса** и **Росавтодора** в рамках подготовки проекта ФЗ «О федеральном бюджете на 2020 год и на плановый период 2021 и 2022 гг.». По результатам совещания принято решение согласиться с предложениями **Минтранса** о необходимости выделения дополнительного финансирования на ремонт и содержание автомобильной дороги Южно-Сахалинск - Оха. Ожидается, что в следующем году дорога будет переведена на баланс **Росавтодора**.

В 2021 и 2022 годах на неё из федерального бюджета совокупно планируется выделить более 13 млрд рублей.

На ту же тему:

<https://tass.ru/ekonomika/6761543>

**КОММЕРСАНТЪ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2019.08.15; ШПАЛЬЦЫ ВЕЕРОМ; ТРАНСПОРТНЫМ МЕГАПРОЕКТАМ МОГУТ СКОСТИТЬ СРОКИ**

Правительство готовится к тому, что часть транспортных мегапроектов, включенных в **комплексный план** модернизации инфраструктуры, может не завершиться до конца 2024 года. Сейчас предлагается допустить присутствие в магистральном плане проектов, которые точно не завершатся в пределах срока его действия, но отвечают обозначенным стратегическим целям. Пока ненадолго приостанавливается реализация двух крупных проектов — строительства коридора «Европа—Западный Китай» и развития высокоскоростного железнодорожного сообщения, в рамках плана оцененных в 1,3 трлн руб. В правительстве поясняют, что речь не идет об отказе от них — лишь о необходимом их уточнении. Однако, по мнению источников «Ъ» и экспертов, оба эти проекта не имеют шансов быть реализованными в срок.

Два федеральных проекта, входящих в **комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры** до 2024 года (КПМИ), могут быть отложены, следует из протокола заседания проектного комитета транспортной части КПМИ 2 августа (есть у «Ъ»). Как сообщается в протоколе, постановлено одобрить проект паспорта **нацпроекта** «Транспортная часть КПМИ» «с учетом возможности временного приостановления реализации мероприятий федеральных проектов «Европа—Западный Китай» и

«Высокоскоростное железнодорожное сообщение» до принятия соответствующих решений по итогам рассмотрения вопроса об эффективности и целесообразности их реализации» на совещании под председательством Дмитрия **Медведева**. В аппарате премьера не уточнили, назначено ли совещание. В **Минтрансе** отказались от комментариев.

Проект «Европа—Западный Китай» (ЕЗК), согласно КПМИ, предполагает строительство скоростной автодороги Москва—Казань за 539 млрд руб., обхода Тольятти с переходом через Волгу и российского участка платной трассы для грузовиков «Меридиан» протяженностью около 2 тыс. км и стоимостью, по КПМИ, 600 млрд руб. из внебюджетных источников (проект инициирован «Русской холдинговой компанией» Александра Рязанова). «Меридиан» в июне, писали «Ведомости», был одобрен премьером. При этом в конце июля глава **Минтранса Евгений Дитрих** писал вице-премьеру — руководителю аппарата правительства Константину Чуйченко, что сегодня существуют риски невыполнения инвесторами своих обязательств по мероприятиям, финансируемым исключительно из внебюджетных источников, в частности по проекту «Меридиан» (“Ъ” видел документ). Господин **Дитрих** просил оперативно определить механизмы взаимодействия частных инвесторов и руководителей федеральных проектов, а также утвердить порядок, обязывающий инвесторов предоставлять отчетность о ходе реализации проектов. Автодорога Москва—Казань и «Меридиан», равно как и реконструкция трассы М-7, служат одной и той же цели развития транспортной связи Европы с Западным Китаем, но в полной мере как конкурирующие не рассматриваются: «Меридиан» воспринимается как частный проект, одобрено строительство трассы Москва—Казань, параллельно предусмотрены мероприятия по повышению безопасности движения на М-7.

В утвержденном КПМИ проект «Высокоскоростное железнодорожное сообщение» по-прежнему подразумевает строительство первого участка высокоскоростной магистрали (ВСМ) Москва—Казань (Железнодорожный—Гороховец) стоимостью 622 млрд руб. Однако весной это решение было изменено, сейчас рассматривается трасса Москва—Петербург стоимостью 1,5 трлн руб. Инвесткомитет ОАО РЖД должен 23 августа рассмотреть вопрос о ее проектировании (см. “Ъ” от 9 августа). В ОАО РЖД комментариев не дали.

В аппарате вице-преьера Максима **Акимов** “Ъ” пояснили, что речь не идет об отказе ни от одного из этих проектов: в связи с принятым уже после утверждения КПМИ решением начать реализацию проектов ВСМ с маршрута Москва—Петербург, по этому проекту необходимо представить предпроектную и финансовую модели. Что касается ЕЗК, то речь идет об уточнении состава мероприятий в проекте, поясняют в аппарате вице-преьера, ожидая, что все эти вопросы будут рассмотрены уже в ближайшее время.

Также, согласно протоколу, в транспортную часть КПМИ теперь предложено включать и те мероприятия, которые не будут реализованы до истечения срока действия плана (2024 год), но которые могут способствовать реализации майских указов или системному развитию инфраструктуры в последующие годы. Источник “Ъ”, знакомый с причиной принятия этого пункта, поясняет, что он позволит как сохранить в составе КПМИ те мероприятия, реализация которых точно выйдет за рамки его сроков, так и добавить те мероприятия, которые соответствуют стратегическим целям развития инфраструктуры, но не могут в полном масштабе быть реализованы в сроки действия КПМИ. Он уточняет, что от регионов регулярно поступают предложения о включении в КПМИ проектов, соответствующих этим критериям, и подобная оговорка позволит создать задел на будущее. Другой собеседник “Ъ” уверен, что ВСМ точно не будет достроена в пределах действия комплексного плана и правительство прекрасно это понимает. То же касается и автодорог — как минимум «Меридиана» в силу его масштаба, говорит источник “Ъ” в дорожной отрасли.

ВСМ очевидно не попадет в срок до 2024 года: к этому нет никаких шансов, какой бы маршрут ни был выбран, уверен глава «Infoline-Аналитики» Михаил Бурмистров. Если до конца 2020 года хотя бы будет принято решение о маршруте, это будет уже хорошо и к 2024 году можно начать строить, полагает эксперт. По его мнению, оговорка, касающаяся возможности сохранять в КПМИ мероприятия, которые точно выходят за его временные рамки, нужна как раз для проектов, подобных ВСМ, к которым, в отличие от других проектов в КПМИ, будет трудно применить какие-либо КРІ, поскольку полностью реализованы они не будут.

<https://www.kommersant.ru/doc/4060960>

### **ПРАЙМ; 2019.08.14; В СФ БУДУТ КОНТРОЛИРОВАТЬ ХОД ПРОГРАММЫ ПО СОЗДАНИЮ В РФ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКИХ ЦЕНТРОВ**

Сенаторы будут мониторить ход реализации программы по созданию в РФ транспортно-логистических центров (ТЛЦ), рассчитанной до 2024 года, сообщил РИА Новости в среду зампредседателя комитета Совета Федерации по экономической политике Валерий Васильев.

Ранее федеральную программу по созданию ТЛЦ обсуждала временная комиссия СФ по парламентскому контролю за ходом реализации комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры. В ходе работы комиссии были озвучены предложения регионов по развитию соответствующих центров на их территории, чтобы максимально учесть потребности субъектов федерации.

«В осеннюю сессию сенаторы будут осуществлять парламентский контроль за ходом реализации программы по созданию транспортно-логистических центров», - сказал Васильев.

По словам сенатора, работа ТЛЦ принесет российскому бюджету только в виде налогов дополнительно порядка 80 миллиардов рублей и позволит сократить логистические издержки в экономике России, повысит надежность и скорость доставки грузов. Столь масштабный проект даст серьезный экономический толчок для развития ряда регионов и инфраструктуры в стране в целом.

«Россия из-за своего географического положения, сложных климатических условий и рельефа, входит в число стран с высоким уровнем логистических издержек, и именно эти факторы негативно сказываются на конкурентоспособности производителей и экономики страны в целом. Сейчас логистические издержки в экономике РФ составляют 16%, тогда как в среднем в мире они порядка 11%», - пояснил Васильев.

По его словам, реализация проекта позволит сократить затраты, повысить скорость доставки и ее надежность. Сенатор отметил, что транспортно-логистические центры объединят в себе и железнодорожные, и автомобильные, и морские перевозки. «По сути это мультимодальные транспортные узлы, которые позволят улучшить инфраструктуру в целом. Кроме того, инфраструктура транспортного коридора может быть использована и в сообщении с другими странами», - сказал законодатель.

По словам Васильева, ТЛЦ при наличии многофункциональной и качественной терминально-складской инфраструктуры позволят развивать бизнес для малого и среднего предпринимательства, поскольку потребуются такие услуги, как сортировка, фасовка, упаковка, маркировка, комплектование и доставка, например, смешанных заказов в торговые сети. Кроме того, это и предпродажная подготовка, и проверка качества, добавил он.

ТЛЦ по-новому свяжут страну. Согласно проекту, объекты опорной сети транспортно-логистических центров появятся в ряде регионов - это Ленинградская область, Приморский край, Краснодарский край, Московская область, Калининград, Калужская и Нижегородская области, Татарстан, Свердловская, Новосибирская области, Бурятия,

Иркутская область, Забайкальский край, Ростовская, Волгоградская, Самарская и Челябинская области, сказал Васильев.

По словам сенатора, в рамках реализации проекта парламентариям предстоит поработать над законопроектами о транзите грузов через территорию России, а также о прямых смешанных (комбинированных) перевозках. Эти документы готовят в **Минтрансе** и они уже в осеннюю сессию могут быть внесены в Государственную Думу.

### **ПРАЙМ; 2019.08.14; МИНТРАНС РФ РАССКАЗАЛ, КАКИЕ ДОРОГИ БУДУТ ОТРЕМОНТИРОВАНЫ ЗА ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ 39 МЛРД РУБ**

Дороги и мосты в нескольких регионах страны, в том числе пострадавших от ЧС и паводков, будут отремонтированы до конца текущего года, на мероприятия будет дополнительно направлено 39,2 миллиарда рублей, говорится в сообщении **Минтранса РФ**.

Кабмин РФ ранее утвердил распределение 39 миллиардов рублей между 74 регионами на инфраструктурные проекты и дороги.

«В 2019 году российские регионы дополнительно получат 39,2 миллиарда рублей на дорожную деятельность. Из них 34,44 миллиарда рублей выделены правительством РФ после пересчета и уточнения объемов Федерального дорожного фонда, а 4,76 миллиарда рублей - средства федерального бюджета, не использованные субъектами в 2018 году», - говорится в сообщении. Финансирование из неиспользованных в 2018 году средств Федерального дорожного фонда направят на ремонт дорог и оплату ранее выполненных работ по заключенным в 2018 году контрактам.

Дополнительное финансирование, в частности, будет направлено на продолжение реконструкции и строительства объектов, реализуемых субъектами с привлечением средств федерального бюджета (12,9 миллиарда рублей), отмечает **Минтранс**. На проекты с применением механизмов государственно-частного партнерства пойдут 5,7 миллиарда рублей. Средства, в том числе, пойдут на строительство Восточного обхода Перми, мостового перехода через Обь в Новосибирске, Восточного выезда из Уфы в Республике Башкирия.

На реконструкцию, капитальный ремонт и ремонт искусственных сооружений, находящихся в предаварийном и аварийном состоянии, выделят 3,2 миллиарда рублей, в первую очередь, Алтайскому краю на 4 мостовых сооружения и один путепровод через ж/д пути в Барнауле, Тамбовской области на ремонт двух аварийных мостовых сооружений через реку Ворона, Амурской области на реконструкцию путепровода в городе Свободный, разрушенного в результате ЧС, и других, уточняется в сообщении.

Кроме того, порядка 2,5 миллиарда рублей выделят на восстановительные работы по ликвидации последствий паводков 2017-2018 годов в Кабардино-Балкарской Республике, Забайкальском крае, Новгородской области, Алтайском крае, Республике Алтай, Волгоградской области, Амурской области, Краснодарском крае. Еще порядка 6 миллиардов рублей направят на точечное решение дорожных проблем в 16 регионах. «Главы регионов гарантировали выполнение работ до конца текущего года с учетом предоставленного финансирования», - заключает **Минтранс**.

[https://1prime.ru/state\\_regulation/20190814/830239059.html](https://1prime.ru/state_regulation/20190814/830239059.html)

### **ТАСС; 2019.08.14; ПУНКТЫ ВЕСОГАБАРИТНОГО КОНТРОЛЯ ДЛЯ БОЛЬШЕГРУЗОВ УСТАНОВИЛИ В ТУЛЬСКОЙ ОБЛАСТИ**

Автоматические пункты весогабаритного контроля (АПВГК) запущены в тестовом режиме в Тульской области по **нацпроекту «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**. Всего на территории региона действует три таких пункта, сообщили журналистам в пресс-службе правительства Тульской области в среду.

«В рамках национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» в Тульской области установлены и с начала августа запущены в тестовом режиме три автоматических пункта весогабаритного контроля (АПВГК). Это необходимо для обеспечения сохранности дорог региона, предотвращения нарушений со стороны перевозчиков и повышения безопасности дорожного движения», - говорится в сообщении. По данным пресс-службы, пункты появились на автодорогах Лапотково-Ефремов, Егорьевск-Коломна-Кашира-Ненашево и Тула-Белев. В течение месяца они будут работать в тестовом режиме без вынесения постановлений об административных правонарушениях. «Рядом с пунктами смонтировано табло, которое оперативно информирует водителей большегрузов о превышении весогабаритных параметров», - уточняет пресс-служба регионального правительства.

Всего в Тульской области планируется в 2019 году установить 10 автоматических пунктов весогабаритного контроля. До 1 ноября будут запущены все пункты.

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/862191>

### **ВЕДОМОСТИ; ОЛЬГА АДАМЧУК; 2019.08.15; ДОРОГА К ГОРНОЛЫЖНЫМ КУРОРТАМ В КРАСНОЙ ПОЛЯНЕ МОЖЕТ СТАТЬ ПЛАТНОЙ; ВЛАСТИ ВПЕРВЫЕ ОБСУЖДАЮТ ВВЕДЕНИЕ ПЛАТЫ ЗА ПРОЕЗД ПО ТРАССЕ, КОТОРОЙ НЕ НУЖНА РЕКОНСТРУКЦИЯ**

Совмещенная автомобильная и железнодорожная трасса Адлер – Красная Поляна, которая была самым дорогим объектом олимпийской стройки, уже скоро может стать платной для автомобилистов. Такое решение готовится и может быть принято уже осенью, рассказали «Ведомостям» два федеральных чиновника и два участника правительственных совещаний. По их словам, обсуждается передача трассы в ведение госкомпании «Автодор», которая курирует платные дороги.

Вопрос прорабатывается, подтвердили представители **Минтранса** и «Автодора».

Строительство трассы Адлер – Красная Поляна обошлось, по данным РЖД, в 272 млрд руб., из которых 241 млрд потратил бюджет и 32 млрд – РЖД. Она ведет от аэропорта к крупнейшим и самым популярным российским горнолыжным курортам. Если решение будет принято, пункты взимания платы могут появиться на трассе уже до конца года, рассказывает федеральный чиновник. Сроки возможного введения платы не определены, возражает представитель «Автодора».

Федеральные власти предметно не обсуждали этот вопрос с администрацией Краснодарского края, говорит сотрудник администрации региона. Представитель администрации Краснодарского края не ответил на вопросы «Ведомостей» о введении платы за проезд.

Возможность такого решения представитель **Минтранса** объясняет наличием дублирующей федеральной трассы и необходимостью оптимизировать затраты на содержание дорог. Обсуждение началось в связи с тем, что правительство планирует продолжить эту дорогу, говорят три участника правительственных совещаний. Придется «рубить ее через Кавказский хребет», замечает один из них: трасса может стать альтернативой дороге Джубга – Сочи, которая находится в плохом состоянии и проседает. До конца года председатель «Автодора» Вячеслав **Петушенко** должен доложить правительству о работе над маршрутами «Дороги Черноморья».

Построенная к Олимпиаде дорога почти полностью состоит из тоннелей. За проект отвечал бывший тогда гендиректором РЖД Владимир Якунин, а контракт на строительство получили без конкурса «СК Мост» и «Трансюжстрой», который привлек на субподряде «Мостотрест» Аркадия Ротенберга.

Законодательство позволяет вводить плату только при наличии альтернативного бесплатного проезда, который не может быть более чем втрое длиннее, говорит старший юрист Squire Patton Boggs Константин Макаревич. Альтернатива новой трассе – Старое

Краснополянское шоссе, их протяженность почти совпадает: 48 и 43 км соответственно. Добраться из Адлера в Красную Поляну можно также поездом «Ласточка» за 40 мин., заплатив от 450 руб.

Старая дорога была пробита в горах еще в XIX в. и по этому серпантину было страшно ездить, вспоминает директор Института транспорта Высшей школы экономики Михаил Блинкин, вряд ли кто-то поедет по ней, а не по новой трассе. До частичной реконструкции в 2005 г. на некоторых ее участках было одностороннее движение. Затем трассу еще раз реконструировали к Олимпиаде в Сочи. Сейчас она не нуждается в ремонте и соответствует всем требованиям, рассказывает представитель **Росавтодора**, на большинстве ее участков две или четыре полосы. По краснодарским меркам обе дороги неплохие, говорит сотрудник администрации края: Джубга – Сочи куда более опасный серпантин, чем старая дорога в Красную Поляну.

Информации о том, каким может быть тариф на новой трассе, у «Автодора» пока нет, говорит его представитель: сначала нужно провести оценку. Средний тариф на сети дорог под управлением «Автодора» – 1,8 руб. за 1 км, при таких расценках проезд в одну сторону может обойтись в 87 руб.

Дорогой в основном пользуются туристы, поэтому логично ввести на ней плату за проезд, считает Блинкин, а местным жителям – среди пользователей трассы их не более 10% – можно дать льготы. Но это может стать первым случаем, когда плата будет введена на действующей трассе, не нуждающейся в реконструкции, признает он: «Это может потребовать юридических ухищрений». Обычно дороги в России становятся платными, когда дорогу строит или реконструирует концессионер – он вкладывает деньги и должен вернуть их с прибылью, говорит топ-менеджер одной из крупнейших строительных компаний. Но дорога из Адлера построена в основном за счет бюджета, продолжает он, и если она станет платной, то налогоплательщики заплатят за нее дважды – это неправильно.

<https://www.vedomosti.ru/economics/articles/2019/08/14/808825-doroga-gornolizhnik-kurortam>

### **КОММЕРСАНТЪ; ИВАН БУРАНОВ; 2019.08.15; МУЛЯЖИ НА ГОРИЗОНТЕ; РАЗРАБОТАНА НОВАЯ МЕТОДИКА РАЗМЕЩЕНИЯ КАМЕР ВДОЛЬ ДОРОГ**

“Ъ” ознакомился с новыми методическими рекомендациями **Минтранса** по установке дорожных камер. Владельцам дорог предпишут опубликовать расположение всех комплексов. Если в зоне контроля число нарушений снизилось на 80%, то прибор нужно переставлять, заменив его муляжом. Последние, в свою очередь, должны имитировать работу «импульсного доплеровского радара или инфракрасной подсветки». Документ сейчас дорабатывается и в сентябре, после утверждения, будет направлен во все регионы, кроме Москвы.

Проект «Методики определения мест размещения технических средств автоматической фотофиксации нарушений ПДД» разработан **Минтрансом**. Документ обсуждался в ходе прошедшего в конце июля заседания проектного комитета **нацпроекта «Безопасные и качественные автодороги» (БКАД)**. «Методика в целом одобрена, но будет дорабатываться с учетом замечаний, высказанных в ходе комитета,— пояснил “Ъ” представитель вице-преьера Максима **Акимова**.— Документ планируется утвердить в сентябре».

Сегодня, напомним, вопрос установки камер частично раскрыт в ГОСТе 2016 года и регламенте МВД по надзору за движением 2017 года: стационарные камеры могут быть установлены на стойках и опорах, передвижные — на штативах, треногах, вышках; комплексы устанавливаются на дорожных участках, где произошло три или более ДТП за год. Разработка отдельной методики для расстановки приборов запланирована **нацпроектом БКАД**. **Минтранс** анонсировал документ в апреле 2019 года после



масштабной дискуссии о снижении нештрафуемого порога скорости с 20 до 10 км/ч, о которой “Ъ” неоднократно рассказывал (решений по итогам так и не принято).

По данным ГИБДД, в России установлено более 12 тыс. стационарных камер и более 4 тыс. передвижных. За шесть месяцев с их помощью вынесено 52 млн постановлений, наложено штрафов на 35 млрд руб. В 2018 году камеры помогли ликвидировать более 1,3 тыс. (33%) всех аварийно опасных участков.

“Ъ” удалось ознакомиться с проектом методики **Минтранса**. Место установки камеры нужно выбирать «с целью повышения безопасности движения, а не обеспечения поступления в бюджет от штрафов», говорится в документе. При этом властям следует изучить «финансово-экономическое обоснование» разных вариантов.

Владельцам дорог рекомендовано размещать в сети информацию о расстановке камер, но если используются муляжи, то они должны быть обозначены на картах, как обычные стационарные приборы.

Отметим, 31 июля 2019 года ГИБДД России уже опубликовала карту и список всех действующих комплексов фиксации нарушений. В рекомендациях впервые расшифрован термин «муляж (имитатор)»: это прибор, «имитирующий работу импульсного доплеровского радара или инфракрасной подсветки», внешне трудноотличимый от обычной камеры. Также рекомендуется использовать приборы, способные фиксировать одновременно несколько видов нарушений (например, превышение скорости и проезд на красный свет). Если в течение полугода количество нарушений сократилось более чем на 80% либо в течение года не зафиксировано ни одной аварии, комплекс нужно перемещать в другое место, а на его месте лучше установить муляж. Если у владельца автодороги нет возможности контролировать все аварийно опасные участки, то рекомендуется перемещать между ними камеры раз в три–шесть месяцев.

После утверждения проектным комитетом **нацпроекта БКАД** документ будет направлен во все регионы, но в Москве применяться не будет. Это “Ъ” подтвердили в столичном Центре организации дорожного движения (ЦОДД). Решение было принято на заседании проектного комитета **нацпроекта БКАД**, сообщили в ЦОДД.

Эксперт по системам фиксации нарушений Григорий Шухман рекомендации поддержал, заметив, что методика должна разрешать регионам использовать комплексы без привязки к точкам концентрации ДТП, например в местах, где водители часто выезжают на обочины и создают заторы. Он также отметил, что методика не содержит отдельных рекомендаций по передвижным камерам, хотя именно к ним у водителей основная часть претензий. Главный вопрос в том, будет ли документ обязательным для регионов или станет «очередной неисполняемой инструкцией», говорит господин Шухман. «Нужен полноценный государственный регламент, выполнение которого должно контролироваться общественностью»,— считает он. Представитель компании «Технологии распознавания» (производитель комплексов «Автоураган») Сергей Кусов поддержал пункт об использовании многозадачных камер, но обратил внимание на то, что документ позволяет «слишком вольно» перемещать комплексы с места на место без проведения каких-либо проверок. «В целом много чего написано, но мало конкретики»,— охарактеризовал он документ.

В компании «МВС Групп» (оператор 1,5 тыс. подмосковных камер) обратили внимание на то, что методика не предписывает установку комплексов на дорогах, где происходит большое количество нарушений,— иными словами, не учитываются потенциально аварийные участки. «На практике это приведет к тому, что оператор будет выставлять комплексы уже по фактам произошедших аварий и человеческих жертв,— считают в компании.— Это противоречит главной цели установки комплексов — предупреждению аварийности и смертности. Кроме того, методика не описывает правила установки комплексов для фиксации средней скорости. Документ требует доработок». В «МВС

Групп» добавили, что планируют вместе с подмосковным **минтрансом** подготовить отзыв на текущую редакцию методики и направить его в **Минтранс России**.

<https://www.kommersant.ru/doc/4061051>

### **МОСКОВСКИЙ КОМСОМОЛЕЦ; АЛЕКСЕЙ БАТУШЕНКО; 2019.08.15; СТАРИКАМ ТУТ НЕ МЕСТО; 2,65 МЛН АВТОМОБИЛЕЙ В РОССИИ СТАРШЕ 30 ЛЕТ**

Продолжающееся в России катастрофическое падение продаж новых машин и отсутствие фундаментальных причин для смены этого тренда привели к ожидаемым результатам. Отечественный автопром, судя по всему, подключил свои лоббистские ресурсы, чтобы заставить всех автомобилистов страны оплатить свой пир во время рыночной чумы.

На днях зампред Комитета Госдумы по экономической политике и промышленности г-жа Альфия Когогина разослала в **Минтранс** и Минпромторг документ, где черным по белому предложила чиновникам разработать «законодательный запрет использования автотранспортных средств, достигших предельных сроков эксплуатации». Конкретный возраст машин, которые, по мнению зампреда Когогиной, следует отправлять в утиль автоматически, в ее бумаге не указывается. Тем не менее кое-какой опыт подобного регулирования автопарка страны у властей уже имеется: в 2020 году вступает в силу запрет на эксплуатацию автобусов старше 10 лет при перевозках детей.

Внезапность появления идеи, озвученной депутатом, можно объяснить, если вспомнить, что она является женой президента КамАЗа Сергея Когогина. Последний некоторое время назад сетовал в прессе, что российский рынок грузовиков полной массой 14-40 тонн по итогам текущего года может рухнуть с 66 000 единиц до 58 000. Перспектива для российских автозаводов не радужная. Значит, что надо сделать? Правильно: заставить страну раскошелиться и покупать у автопроизводителей то, что ей сейчас совсем не нужно. Практически строго по методу, описанному еще О.Генри в его бессмертном произведении «Короли и капуста».

По России сейчас ездит порядка 3,8 млн грузовиков, 65% этого автопарка - старше 15 лет, а средний возраст - около 20 лет! Как удобно: один росчерк законодательного пера - и вводится запрет на эксплуатацию машин старше, скажем, 20 лет. Мгновенный спрос в миллион машин обеспечен. Можно еще, например, повысить транспортный налог на «пожилые» авто в 10 раз. Или сразу в 100. Либо ввести запрет въезда таких машин в населенные пункты и на федеральные трассы под страхом драконовских штрафов через «Платон» и предлогом беспощадной борьбы за экологию. Да мало ли что можно придумать «интересного» для автовладельцев, если у директора автозавода жена - депутат Госдумы.

Однако что это мы все про грузовики? Ведь и на легковом авторынке все совсем не радостно: продажи падают так, что производители даже уходят из России, - Ford, например. На легковой автопарк тоже вполне можно распространить аналогичные ограничения. Например, из 43,5 млн легковушек, состоящих на учете ГИБДД, 2,65 млн - старше 30 лет. Львиную долю среди этой массы автостарины занимает продукция АвтоВАЗа - «Жигули». 2,65 млн машин - это по нынешним временам объем продаж новых легковушек на рынке России аж почти за два года! Теперь понимаете, насколько это богатая идея для российского автопрома? И оплатить ее придется миллионам российских автовладельцев - больше просто некому. При этом, как считают эксперты, подобный вариант развития событий вполне реален.

- Жесткое ограничение эксплуатации машин старше того или иного возраста - вполне реализуемая в рамках отечественной правовой системы идея, - считает юрист Алексей Середин из компании «Середин и партнеры». - Достаточно принять соответствующий федеральный закон или просто ввести в ПДД соответствующий пункт. Да, по совести это неправильно. Ведь по нашему законодательству право собственности на вещь, в том числе

на автомобиль, складывается из права владения, распоряжения и пользования ею. Запрет на эксплуатацию авто старше какого-то возраста прямо ущемляет право пользования гражданином своим имуществом, машиной в частности. Однако судебная практика такова, что если у нас будут введены в той или иной форме федеральные ограничения на эксплуатацию старых автомобилей, вряд ли владелец, скажем, ГАЗ-21 «Волга» сможет его оспорить даже в Конституционном суде...

Правда, надежда на то, что более чем сомнительная инициатива не превратится хотя бы в законопроект, все-таки есть. По крайней мере, Минпромторг РФ уже отказался ее поддерживать.

### **РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ОЛЬГА ИГНАТОВА; 2019.08.15; ЕЩЕ ПОЕЗДИМ; ЗАПРЕТЯТ ЛИ В РОССИИ СТАРЫЕ АВТОМОБИЛИ**

В России надо запретить транспортные средства, «достигшие предельного срока эксплуатации». С такой инициативой выступил вчера Комитет Госдумы по экономической политике, промышленности, инновационному развитию и предпринимательству. Свое предложение депутаты отправили в минпромторг и **минтранс**, сообщил «Коммерсант». Эта новость взбудоражила многих автомобилистов, особенно в регионах, где средний возраст авто доходит до 17 - 20 лет. Впрочем, понятие «предельный срок эксплуатации» законодательно в нашей стране не закреплено. Прошла машина техосмотр - имеет право шуршать шинами.

Минпромторг подтвердил «Российской газете», что к ним поступили рекомендации по выводу из оборота старых автомобилей. И некоторые из них уже реализованы, например, существует возможность вводить ограничение движения авто в зависимости от экологического класса. В **минтрансе** также сообщили, что предложения получили. Они - на рассмотрении. Более конкретной оценки ведомства не дали.

Чего не скажешь о коллегах инициаторов. Идея запрета далека от реальной жизни, считает первый зампред Комитета Госдумы по госстроительству и законодательству Вячеслав Лысаков: «Нигде в мире нет предельного возраста эксплуатации автомобилей. Да некоторые трехлетки не могут пройти техосмотр - настолько «убиты». А масса машин «в возрасте» - в прекрасном состоянии».

Депутат отмечает, что подобные инициативы всегда имеют огромный общественный резонанс. С этим согласен и директор Института экономики транспорта и транспортной политики НИУ ВШЭ Михаил Блинкин. «Так называемые старые машины имеют сегодня в основном люди пенсионного возраста, которые используют их сезонно, то есть в основном для поездок на дачи. Особого ущерба окружающей среде такой транспорт не наносит», - отмечает Блинкин. Что же касается пассажирского транспорта, то требовать от регионов обновить его по мановению волшебной палочки не получится, добавляют эксперты.

Надо жестко контролировать соблюдение требований о прохождении техосмотра, говорит Лысаков.

#### **АКЦЕНТ**

Некоторые трехлетки не могут пройти техосмотр - настолько «убиты». А масса машин «в возрасте» - в прекрасном состоянии

Сколько лет авто?

Сегодня в России 60,5 миллиона транспортных средств, по данным ГИБДД. 20,9 миллиона из них старше 15 лет, еще 10 миллионов старше десяти. По экспертным оценкам, наиболее «молодые» авто - в Москве и Татарстане. Наиболее возрастные - на Дальнем Востоке и в Сибири. Например, в Камчатском крае средний возраст авто больше 20 лет, в Иркутской области - 17 лет. А в Калининградской области - 18 лет.

### **РИА НОВОСТИ; 2019.08.14; ЕЗДИТЬ НЕЛЬЗЯ ИЗБАВИТЬСЯ. В РФ МОГУТ ЗАПРЕТИТЬ ПОЛЬЗОВАТЬСЯ СТАРЫМИ АВТО**

Радио Sputnik. Парламентарии и эксперты сочли неоправданным предложение запретить пользоваться автомобилями, «достигшими предельного срока эксплуатации», из-за субъективной технической составляющей и доходов населения.

Ранее в среду газета «Коммерсант» сообщила, что комитет Госдумы по экономической политике и промышленности предложил запретить эксплуатацию транспортных средств, «достигших предельного срока эксплуатации», и направил соответствующие рекомендации Минтрансу и Минпромторгу.

В пресс-службе **Минтранса России** РИА Новости подтвердили получение предложения и отметили, что оно будет прорабатываться.

Представители Минпромторга РФ выразили мнение, что вывод из оборота старых машин должен опираться на экономическое, техническое и организационное регулирование, а также поддержку покупок экологически чистого транспорта.

Ведомство напомнило о недавно реализованных предложениях в этой сфере, отметив стимулирование закупок газомоторного и электротранспорта, ограничения на движение в зависимости от экологического класса транспорта, а также право регионов устанавливать транспортный налог с учетом возраста и экологического класса машин.

Однако вопрос законодательного запрета на эксплуатацию «возрастных» автомобилей требует очень тщательной проработки, заявил РИА Новости директор по маркетингу и PR «ММС Рус» (официальный дистрибьютор Mitsubishi в России) Илья Никоноров.

Он подчеркнул, что такая инициатива выгодна автопроизводителям, поскольку приведет к более быстрому обновлению автопарка, но может ударить по автовладельцам, которые по экономическим причинам не готовы пересесть за руль более нового транспортного средства.

Вместе с тем в Группе ГАЗ запрет старых авто поддержали, отметив, что он, в частности, поможет повысить безопасность пассажироперевозок автобусами. Ограничение сроков эксплуатации техники не может быть заменено регулярными техосмотрами, поскольку последние не могут определить степень усталостного износа материалов и компонентов транспортных средств.

В свою очередь, члены комитета Госдумы по транспорту считают, что запрещать эксплуатацию старых автомобилей в нынешних экономических условиях недопустимо.

Жители регионов продолжают пользоваться преимущественно подержанными машинами, и лишить их возможности без предоставления альтернативы было бы неправильно, отметил первый зампред профильного комитета Виталий Ефимов («Единая Россия»).

Для того чтобы подобное предложение получило развитие, парламентарий предложил задуматься о программе замены старых автомобилей на новые.

Депутат обратил внимание, что владельцы старых авто используют их для поездок за город, а в малых населенных пунктах - в качестве источника заработка. Кроме того, Ефимов подчеркнул, что в небольших населенных пунктах также не всегда есть магазины, больницы или аптеки, поэтому добраться до них можно только на собственной машине.

Его коллега Дмитрий Ионин («Справедливая Россия») также отметил, что решить проблему помогло бы повышение доступности новых машин для людей, а не новые запреты.

Автоэксперты разделяют мнение законодателей. В частности, президент Коллегии правовой защиты автовладельцев Виктор Травин заявил РИА Новости, что техническое состояние машины зависит не от возраста, а от исправности и отношения владельца к транспортному средству. Стимулировать рост продаж новых машин запретительными мерами не получится, уверен эксперт.

Координатор общественного проекта «Движение» Андрей Орел также напомнил, что большое число россиян из-за финансовых проблем зачастую не могут себе позволить

приобрести новый автомобиль и для передвижения иногда пользуются не просто старыми авто, а самостоятельно собранными «конструкторами».

Партнер аналитического агентства «Автостат», автоэксперт Игорь Моржаретто в беседе с RT согласился, что старые машины действительно небезопасны и неэкологичны, но отметил пользу от более мягких мер, позволяющих постепенно обновлять частный автопарк в стране.

«Они (меры) действовали и в нашей стране, когда работала программа утилизации, когда предлагалось сдать старый автомобиль и получить очень серьезную скидку на покупку нового. Есть системы налогообложения в разных странах: допустим, чем старше автомобиль, тем больше платишь, но если ты все-таки его меняешь, то получаешь льготный кредит», - пояснил Моржаретто.

Инициативы законодательно ограничить сроки эксплуатации старых автомобилей появлялись в России и раньше, но законами они так и не стали. Единственным исключением стал запрет на перевозки детей автобусами старше десяти лет: эта норма вступит в силу в 2020 году.

<https://radiosputnik.ria.ru/20190814/1557504020.html>

### **РИА НОВОСТИ; 2019.08.15; В ГОСДУМЕ ХОТЯТ ЗАПРЕТИТЬ ЭКСПЛУАТАЦИЮ СТАРЫХ АВТОМОБИЛЕЙ**

В Госдуме предложили запретить эксплуатацию старых транспортных средств. Как сообщили в Минпромторге и **Минтрансе**, ведомства рассматривают и изучают поступившую к ним инициативу.

При этом не уточняется, о каких машинах, частных или коммерческих, идет речь и какие санкции будут применять в отношении их владельцев.

В Минпромторге заявили, что старые автомобили должны выводиться из эксплуатации с помощью мер экономического, технического и организационного регулирования, кроме того, автовладельцев следует стимулировать на покупку «нового, экологически чистого подвижного состава».

В министерстве также отметили, что ряд предложений для решения экологических проблем в сфере транспорта уже реализован - например, на нормативном уровне закрепили возможность введения ограничения движения транспортных средств в зависимости от экологического класса.

Кроме того, регионы имеют право самим устанавливать дифференцированные налоговые ставки с учетом количества лет, прошедших с года выпуска транспортных средств, и их экологического класса.

Поддержка инициативы

Выдвинутую в Госдуме инициативу поддержал российский производитель «КамАЗ».

«Мы поддерживаем меры, направленные на обновления парка грузовиков. Это позволит улучшить экологическую обстановку в городах и повысить безопасность на дорогах», - сказал РИА Новости представитель компании Олег Афанасьев.

По его словам, сейчас более 50% парка грузовиков старше десяти лет.

Инициативу поддержало и российское подразделение Nissan.

«Этот вопрос необходимо детально обсуждать и, безусловно, мы поддерживаем введение ограничений на эксплуатацию автомобилей, достигших предельного срока эксплуатации», - сообщил РИА Новости PR-директор Nissan и Datsun в России Роман Скольский.

Он добавил, что подобная практика является международной и направлена, в первую очередь, на повышение безопасности транспортных средств, а также улучшение экологии. «Не секрет, что автомобили с большим сроком эксплуатации могут представлять опасность на дорогах», - подчеркнул Скольский.

Группа ГАЗ также поддержала инициативу законодательного ограничения сроков эксплуатации старых автомобилей.

Как заявил РИА Новости представитель группы, это особенно важно для сегмента пассажирских перевозок, где отказы автобусов, исчерпавших свой ресурс, приводят к трагическим последствиям.

«Автобусы, перешагнувшие десятилетний рубеж, независимо от марки производителя и страны выпуска, отстают от современных требований, предъявляемых к эффективности систем торможения, рулевого управления и другим элементам активной безопасности», - рассказал РИА Новости представитель группы.

Позже вице-президент группы ГАЗ Елена Матвеева пояснила РИА Новости, что речь идет о проработанном, сверенном с мировым опытом, предложении членов экспертного совета Госдумы, направленном на повышение безопасности перевозок. При этом, по ее словам, запрет старых легковых авто для личного пользования отраслевым сообществом никогда не обсуждался.

Критика предложения

Члены комитета Госдумы по транспорту считают недопустимым с учетом экономических реалий запрещать россиянам ездить на старых автомобилях.

Первый зампред комитета Виталий Ефимов пояснил РИА Новости, что если машины старые, то претензии к ним могут быть две: одна есть во всем мире - это экология, а второе - их исправность. Однако, по его словам, исправность не зависит от количества лет этой машины.

«У нас в регионах очень много машин старых. Там нет в населенных пунктах ни медпунктов, ни магазинов, ни аптек иногда. Вот мы их лишим, и что дальше?» - задался он вопросом.

«Я понимаю промышленников, если бы это выставило Министерство промышленности, но депутат, который защищает народ?» - сказал он.

Ефимов отметил, что многие владельцы старых автомобилей используют их для поездок на дачи либо работают на них, причем зачастую это для них единственный источник заработка.

«В малых населенных пунктах у людей «дедовская копейка» зачастую единственное транспортное средство. Не с того конца к решению проблемы подошли», - подчеркнул он.

Ефимов призвал делать новые автомобили более доступными для людей, в то время как его коллеги «опять решили идти путем запретов и ограничений, которых в последнее время плодится чересчур много».

«Единая Россия» выступает категорически против инициативы, заявил координатор партпроекта ЕР «Безопасные дороги», депутат Госдумы Владимир Афонский.

Он добавил, что, если владелец соблюдает правила техосмотра, регулярно делает положенные проверки, состояние его машины будет хорошим «и через десять, и через 20 лет».

Афонский подчеркнул, что в России 20,9 миллионов автомобилей старше 15 лет и еще 10 миллионов старше десяти лет, и эта инициатива не учитывает интересов их владельцев.

Замглавы бюджетного комитета Совфеда Елена Перминова заявила РИА Новости, что предложение депутатов - очень жесткая мера.

По ее мнению, главное, чтобы требования по техническому состоянию автомобиля соблюдались в полной мере.

«Не все в России ездят на новых «Мерседесах», - подчеркнула она.

Мнения экспертов

Автоэксперты считают инициативу неоправданной и несвоевременной. По их мнению, состояние машины зависит не только от ее возраста, а далеко не все россияне могут позволить себе новый автомобиль.

Президент Коллегии правовой защиты автовладельцев Виктор Травин указал на то, что техническое состояние и безопасность машины зависят не от ее возраста, а от реального состояния. Например, по его словам, один владелец ухаживает за машиной и содержит ее в исключительно исправном состоянии, независимо от ее возраста, а другой относится небрежно и безответственно, и она у него уже «убитая» на второй-третий год.

Поэтому, по его словам, нужно исходить не из возраста, а из технического состояния.

Травин предположил, что таким образом власти пытаются стимулировать продажу новых автомобилей, оживить рынок, или даже стимулировать рост продаж отечественных машин. Однако, по мнению эксперта, метод реализации «уже очень какой-то топорный».

<https://ria.ru/20190815/1557515465.html>

На ту же тему:

<https://ria.ru/20190814/1557484753.html>

<https://ria.ru/20190814/1557492005.html>

### **ИНТЕРФАКС; 2019.08.14; ГЛАВА ДУМСКОГО КОМИТЕТА ПО ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВУ СЧИТАЕТ НЕУМЕСТНОЙ ИДЕЮ ВВЕСТИ ЗАПРЕТ НА ЭКСПЛУАТАЦИЮ РОССИЯНАМИ СТАРЫХ АВТОМОБИЛЕЙ**

Запрещать гражданам эксплуатацию старых машин нельзя, поскольку это нарушает права собственности, заявил «Интерфаксу» председатель комитета Госдумы по госстроительству и законодательству Павел Крашенинников в среду.

Обсуждать, по его словам, можно ограничения на эксплуатацию старого общественного транспорта.

«Подобный подход (запрет гражданам на эксплуатацию старых машин - ИФ) не очень уместен как с точки зрения социальной, так и с правовой точки зрения (...). Другое дело, говорить можно о каких-то общественных перевозках, когда речь идет о каких-то автобусах или маршрутках, либо можно говорить об экологических показателях. А с точки зрения срока как такового, это будет нарушать права собственности тех лиц, которые добросовестно владеют конкретной машиной, которые нормально управляют, которые не нарушают каких-то экологических требований», - сказал Крашенинников.

По его словам, на эту проблему нужно смотреть глубже - если отъехать немного от столицы и крупных городов, то можно увидеть, что у граждан довольно много машин с большим сроком эксплуатации.

«Ущемлять права граждан, у которых такие автомобили есть, и хорошо, что они вообще есть, это было бы совсем неправильно», - сказал он.

По его словам, если машина исправна, то люди должны иметь возможность ездить на ней, пользоваться своей собственностью - «они могут ею управлять, пользоваться, распоряжаться ею».

Ранее в СМИ появилась информация о том, что комитет Госдумы по промышленности выступил с предложением запретить эксплуатацию транспортных средств, достигших предельного срока эксплуатации.

### **ТАСС; 2019.08.14; ИСАЕВ: ВЛАДЕЛЬЦЫ ДОЛЖНЫ ПОЛУЧАТЬ ПРЕФЕРЕНЦИИ ПРИ ЗАМЕНЕ СТАРЫХ МАШИН НА НОВЫЕ**

Проблему замены устаревших автомобилей надо решать через введение системы преференций для владельцев, которые решили утилизировать старые машины и приобрести новые. Об этом журналистам в среду заявил первый замруководителя

фракции «Единая Россия» в Госдуме Андрей Исаев, комментируя предложение депутата Альфии Когогиной о запрете эксплуатации старых авто.

«Предложение, высказанное депутатом Альфией Когогиной, - это ее частная инициатива», - подчеркнул Исаев. Он отметил, что уже обсудил этот вопрос со спикером Госдумы Вячеславом Володиным. «Наша позиция заключается в следующем: замену устаревшего автотранспорта надо вводить не через его запрет для частных автовладельцев, а через их поощрение при замене старых машин на новые. Должна быть создана система преференций, связанных с приобретением новых автомобилей при утилизации старых», - сказал депутат.

Как ранее сообщила газета «Коммерсантъ», зампред комитета Госдумы по экономической политике, промышленности, инновационному развитию и предпринимательству Альфия Когогина предложила проработать вопрос о запрете эксплуатации старых транспортных средств. По информации издания, предложения депутата поддержали крупнейшие российские автопроизводители - «КамАЗ», «Соллерс» и ГАЗ. В **Минтрансе** подтвердили получение соответствующего письма, оно рассматривается.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/858873>

### **ТАСС; 2019.08.14; В ДУМЕ УТОЧНИЛИ, ЧТО ИДЕЯ О ЗАПРЕТЕ СТАРЫХ МАШИН КАСАЕТСЯ ТОЛЬКО КОММЕРЧЕСКОГО ТРАНСПОРТА**

Рекомендации по отказу от эксплуатации старых транспортных средств, направленные в ряд министерств, касаются исключительно коммерческих машин, о личных автомобилях речи не идет. Об этом в среду заявила зампред комитета Госдумы по экономической политике, промышленности, инновационному развитию и предпринимательству Альфия Когогина, слова которой приводятся на сайте нижней палаты.

Ранее газета «Коммерсантъ» сообщила, что Когогина предложила ряду министерств, в частности, **Минтрансу**, проработать вопрос о запрете эксплуатации старых транспортных средств. По информации издания, предложения депутата поддержали крупнейшие российские автопроизводители - «КамАЗ», «Соллерс» и ГАЗ.

По словам Когогиной, в министерства и ведомства были направлены рекомендации прошедшего в конце июня круглого стола, на котором обсуждался вопрос использования автотранспорта в контексте реализации национального проекта «Экология». В рекомендациях была озвучена проблема загрязнения воздуха выхлопными газами устаревшего транспорта. В Госдуме предлагают решить эту проблему путем оказания поддержки предпринимателям с устаревшим автопарком (льготный лизинг, кредиты, субсидирование) или введения повышенных налогов на старый коммерческий транспорт. «Самое главное, что речь идет только о коммерческом транспорте. О личном транспорте речь не идет. Никто не говорит о тех автомобилях, на которых граждане ездят сами, возят своих детей или рассаду на дачу. Речь идет о коммерческих автомобилях, на которых зарабатывают деньги», - подчеркнула парламентарий.

<https://tass.ru/ekonomika/6762236>

### **ТАСС; 2019.08.14; В ЛДПР ПРИЗВАЛИ УРЕГУЛИРОВАТЬ В ПДД ВОПРОСЫ ДВИЖЕНИЯ ЭЛЕКТРОСКУТЕРОВ И СЕГВЕЕВ**

Глава комитета Госдумы по труду, социальной политике и делам ветеранов, член президиума фракции ЛДПР Ярослав Нилов направил запросы министру транспорта **Евгению Дитриху** и главе ГИБДД Михаилу Черникову с призывом учесть в правилах дорожного движения использование электроскутеров, сегвеев, моноколес и других новых средств передвижения на аккумуляторах. Текст запроса в среду распространила пресс-служба Нилова.

Депутат указывает на то, что сегодня «нахождение на проезжей части и движение указанных устройств» правилами дорожного движения не урегулировано. «Очевидно, что



при выезде на проезжую часть создаются ситуации, угрожающие здоровью, жизни и безопасности как самих пользователей, так и остальных участников дорожного движения», - констатирует Нилов. Он отдельно обращает внимание на то, что в случае ДТП «виновным будет признан водитель транспортного средства, а пользователь современного устройства может вообще избежать ответственности».

«Прошу вас дать поручение изучить складывающуюся практику в целях дальнейшего принятия необходимых решений. Полагаю, что правила использования подобных устройств для передвижения по автомобильным дорогам необходимо закрепить в ПДД наряду с такими транспортными средствами, как велосипеды, мопеды, мотороллеры, для недопущения аварийных ситуаций», - обращается Нилов к главе **Минтранса** и начальнику ГИБДД.

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/858455>

На ту же тему:

<https://www.mskagency.ru/materials/2917629>

<https://ria.ru/20190814/1557479163.html>

### **ИНТЕРФАКС; 2019.08.14; ВЛАСТИ ЛЕНОБЛАСТИ УТВЕРДИЛИ ПРОЕКТ ПЛАНИРОВКИ ТЕРРИТОРИИ ПОСЛЕДНЕГО УЧАСТКА ВСР**

Губернатор Ленинградской области Александр Дрозденко утвердил проект планировки территории (ППТ) и проект межевания участка широтной скоростной магистрали (Восточный скоростной радиус, ВСР) от улицы Коммуны до Колтушского шоссе, сообщает пресс-служба администрации региона.

Это последний этап трассы. Пятикилометровый участок шириной четыре полосы пройдет по территории деревни Заневка, городского поселка Янино-1, а также поселка при железнодорожной станции Пятый километр.

В дальнейшем планируется подключить эту часть дороги к новому подъезду ко Всеволожску.

В конце прошлого года руководство региона утвердило ППТ четвертого и пятого этапов ВСР. Четвертый проходит по территории деревни Заневка и городу Кудрово, пятый - по поселку при станции Мяглово и деревни Новосергиевка.

Как сообщалось ранее, заинтересованность в реализации проекта строительства автомобильной магистрали с мостом через Неву в створе Фаянсовой и Зольной улиц, в частности, высказывал итальянский строительный консорциум SIS S.c.p.a. В состав консорциума входят, в частности, компании INC S.p.A., Costruzioni Generali Gilardi S.p.A., L.I.C.T.I.S. S.r.l., Кора Engineering S.p.A и A.N.Engineering S.p.A.

Восточный скоростной радиус - трасса от Западного скоростного диаметра по Благодатной улице до Софийской, затем через Фаянсовую улицу, новый мост вдоль Финляндского железнодорожного, Зольную улицу, мимо Ладожского вокзала с выходом на Кольцевую автодорогу.

Стоимость реализации проекта, по предварительным оценкам, составляет около 165 млрд рублей.

### **ИНТЕРФАКС; 2019.08.14; ОТКАЗ БАНКРОТА ОТ ГОСКОНТРАКТА НЕ ВЛЕЧЕТ ВКЛЮЧЕНИЕ В РЕЕСТР НЕДОБРОСОВЕСТНЫХ ПОСТАВЩИКОВ - ВС РФ**

Отказ компании, находящейся в процедуре банкротства, от исполнения контракта, в частности государственного, не относится к основаниям для включения в реестр недобросовестных поставщиков, говорится в опубликованном в среду определении Верховного суда (ВС) РФ. Такое уточнение он сделал, рассмотрев жалобу оказавшегося в этом «черном» списке ООО «Строительное управление-820» (СУ-820).

Эта компания, начиная с 2010 года исправно работала по госконтрактам, в основном дорожно-строительным, на суммы от десятков миллионов до 5 млрд рублей, следует из

данных аналитической системы «СПАРК-Интерфакс». Но с началом в России в 2014 году экономического кризиса СУ-820 столкнулось с финансовыми проблемами. В марте 2017 года суд признал компанию банкротом, а спустя три месяца собрание кредиторов проголосовало за прекращение ее деятельности.

В итоге СУ-820 не исполнило до конца контракт на реконструкцию участка трассы М-5 «Урал», заключенный с подразделением **Росавтодора** - ФКУ «Управление федеральных автомобильных дорог «Южный Урал». Конкурсный управляющий СУ-820 Юлия Мухамадеева воспользовалась правом на отказ от исполнения госконтракта. По закону о несостоятельности это возможно, к примеру, если продолжение исполнения сделки препятствует восстановлению платежеспособности компании, находящейся в той или иной процедуре банкротства.

Мухамадеева также попросила заказчика вернуть обеспечительный платеж в 369 млн рублей. Впоследствии эти средства были возвращены, говорила она в ВС РФ во время рассмотрения спора.

Но сначала подразделение **Росавтодора** попыталось признать отказ подрядчика от контракта неправомерным и проиграло - в апреле 2018 года суды признали правоту СУ-820. Однако еще до завершения этого процесса - в декабре 2017 года - госзаказчик сам в одностороннем порядке отказался от контракта из-за его неполного исполнения. После этого СУ-820 вместе со своими владельцами - Юрием Букиным и Игорем Стрижневым - по решению Федеральной антимонопольной службы (ФАС) попало в реестр недобросовестных поставщиков.

Это породило еще одно разбирательство - в рамках него СУ-820 в трех инстанциях неудачно пыталось оспорить это решение ФАС. Отклоняя требования компании, суды констатировали, что заказчик исполнил все требования по одностороннему отказу от госконтракта.

Но теперь судебная коллегия по экономическим спорам ВС РФ отменила решения нижестоящих инстанций по этому делу. «Отказ конкурсного управляющего от исполнения контракта не относится к основаниям для включения сведений в отношении должника в реестр недобросовестных поставщиков», - говорится в определении ВС РФ, опубликованном в среду. Спор отправлен на пересмотр в Арбитражный суд Москвы.

СУ-820, согласно данным «СПАРК-Интерфакс», в равных долях принадлежит Юрию Букину и Игорю Стрижневу. Последние доступные данные о финансовом состоянии компании - за 2015 год. Тогда ее выручка составила 1,46 млрд рублей, прибыль - 18,93 млн рублей. Годом ранее эти показатели находились на уровне 3,07 млрд рублей и 63 млн рублей соответственно.

Мухамадеева на заседании в ВС РФ говорила, что СУ-820 договорилась с кредиторами о заключении мирового соглашения по делу о банкротстве. Заседание по вопросу об его утверждении суд назначил на ноябрь.

### **ИНТЕРФАКС; 2019.08.14; BLAVLACAR ЗАКРЫЛ СДЕЛКУ ПО ПОКУПКЕ ОДНОГО ИЗ КРУПНЕЙШИХ АВТОБУСНЫХ ОПЕРАТОРОВ ФРАНЦИИ**

Интернет-сервис по поиску попутчиков BlaBlaCar в июне 2019 года закрыл сделку по покупке одного из крупнейших автобусных операторов Франции Ouibus, принадлежавшего государственному ж/д перевозчику SNCF, следует из материалов фонда-акционера сервиса Vostok New Ventures.

Параметры сделки не раскрываются.

Бренд BlaBlaBus, созданный на базе французского оператора, работает в пяти европейских странах: Франции, Германии, Нидерландах, Бельгии и Люксембурге, следует из данных сервиса.

Планируется, что маршрутная сеть сервиса к концу года будет увеличена до 400 направлений в 10 европейских странах.

В ноябре 2018 года BlaBlaCar сделал предложение SNCF о покупке принадлежащего ему автобусного оператора Франции Ouibus. По оценкам BlaBlaCar, сделка позволит ему впервые выйти за рамки своей основной сферы деятельности, а также начать переговоры о партнерстве с другими локальными автобусными партнерами и операторами Европы.

BlaBlaCar основана в 2006 году во Франции. Сервис позволяет автовладельцам находить попутчиков для совместных поездок и делить между собой транспортные расходы. Сервис работает в 22 странах мира, совокупная аудитория проекта превышает 65 млн человек.

В России сервис начал работать в феврале 2014 года. В октябре компания начала монетизацию сервиса в России и на Украине - это распространяется на поездки на расстояние более 120 км.

### **ИНТЕРФАКС; 2019.08.14; РЖД НАЧАЛИ СТРОИТЬ Ж/Д ВЕТКУ К СЕВЕРНЫМ ТЕРМИНАЛАМ ШЕРЕМЕТЬЕВО, ЗАПУСК ПОЕЗДОВ ОЖИДАЕТСЯ В 2022Г**

ОАО «Российские железные дороги» (РЖД) начало строительство ж/д ветки к северному терминальному комплексу аэропорта «Шереметьево» (терминалы А, В, С), сообщил журналистам заместитель генерального директора РЖД Андрей Макаров.

«Мы ожидаем, что с учетом того, что проектирование (ж/д ветки - ИФ) мы начали в прошлом году, в этом году развернули активные строительно-монтажные работы, в соответствии с бюджетом проект будет закончен в 2021 году. То есть уже в 2022 году мы понимаем, что поезда сюда пойдут» - сказал он.

«В целом стоимость проекта оценивается в около 12 млрд рублей. Проектирование идет, потому что стоимость будет уточняться», - сказал Макаров, отметив, что финансирование проекта ведется за счет бюджета РЖД.

Ранее сообщалось, что весь проект предполагает строительство двухпутной ж/д ветки, которая должна отделиться от существующих путей, идущих к южным терминалам «Шереметьево» (D, E и F), и, протянувшись вдоль границы Лобненского лесопарка, а затем Шереметьевского шоссе, соединиться с северными терминалами. Длина ветки, которая будет сооружена на мостовых опорах, составит порядка 4 км. Кроме того, должна быть построена железнодорожная платформа и здание пассажирского терминала.

«Это будут шаттлы от терминала, который находится на юге, сюда (в терминал В - ИФ). Это будет «подкова» на первом этапе, которая будет соединять существующий «Шереметьево-2» и «Шереметьево-1». То есть прямого сообщения пока что с Белорусским вокзалом отсюда не будет. Поезда, которые сегодня приходят на южные терминалы D, E, F и оттуда сюда, будет идти по «подкове» шаттл с интервалом 10-15 минут, который будет транспортировать людей между терминалами», - пояснил замглавы РЖД.

По его словам, в рамках проекта предполагается строительство нового терминала, который будет стыковаться с пешеходным переходом в терминале В, с переходом от автостоянки на территории паркинга в терминал. Трасса пойдет частично над существующей автодорогой.

Говоря о перспективах объединения ж/д ветки с Савеловским ходом, топ-менеджер отметил, что такая возможность предусмотрена в рамках реализации второго этапа проекта. «У нас же Савеловский ход является частью перспективного проекта МЦД. Соответственно, в рамках первого этапа для запуска МЦД мы делаем там развитие транспортно-пересадочных узлов. А вот в рамках второго этапа, который до 2024 года должен быть реализован, там идет уже в строительство дополнительных главных путей», - сказал Макаров.

«Как только эти главные пути появятся, возникнет дополнительная пропускная способность, чтобы запустить сюда поезда», - добавил он.

«Сегодня у нас 38 поездов идет пар в сутки в «Шереметьево» и обратно, после реализации второго этапа до 72 (пар поездов - ИФ) увеличится пропускная способность и можно

будет с Белорусского вокзала уезжать сразу уже либо на юг, либо на север, без этой промежуточной остановки», - пояснил топ-менеджер.

### **ПРАЙМ; 2019.08.14; ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА НАРЯДУ С АВТОМОБИЛЬНОЙ МОЖЕТ СВЯЗАТЬ АДЛЕР И КИСЛОВОДСК - ПОЛПРЕД**

Власти рассматривают возможность строительства наряду с автомобильной железной дороги, которая соединит Черноморское побережье и курорты Северного Кавказа, сообщил полпред президента РФ в СКФО Александр Матовников.

«С 2012 года идет работа над стратегической идеей, это дорога Кисловодск - Адлер или Черкесск - Адлер. Это соединение... туристических кластеров Красная Поляна, Роза Хутор и Архыз. А в целом это объединение дорог с двух сторон - такая прекрасная логистика, когда человек прилетает в Сочи, а потом за 40 минут может доехать до Архыза», - сказал полпред в рамках форума «Машук» в Пятигорске.

По его словам, сейчас идут переговоры с РЖД. «Сейчас мы посоветовались с РЖД о том, что можно сделать и автомобильную, и железную дорогу, которая фактически соединит Черное и Каспийское море, исключая тяжелый 570-километровый железнодорожный маршрут. Кроме этого, получаем возможность перевозки грузов, сейчас новое веяние, начали перемещать фуры на платформах вагонов. Дешево, безопасно», - отметил полпред. Матовников добавил, что в этом году идут согласования и экономические подсчеты с позиции РЖД и **Росавтодора**.

По данным властей Ставрополя, строительство дороги Черкесск-Адлер позволит вдвое сократить время между Кавказскими Минеральными Водами и черноморским побережьем Сочи, примерно на 4,5 миллиона человек в год увеличить турпоток на курортах юга России. Премьер-министр РФ **Дмитрий Медведев** поддержал идею проработать возможность строительства платной дороги между курортами на Северном Кавказе.

### **ИНТЕРФАКС; 2019.08.14; ПРАВИТЕЛЬСТВО РФ НАМЕРЕНО УТОЧНИТЬ ПОРЯДОК ИСПОЛЬЗОВАНИЯ СУДОВ ПОД ИНОСТРАННЫМ ФЛАГОМ ПРИ КАБОТАЖНЫХ ПЕРЕВОЗКАХ**

Правительство РФ на заседании в четверг рассмотрит проект федерального закона об уточнении порядка использования судов под иностранным флагом при торговом мореплавании.

«Законопроектом предлагается уточнить полномочия правительства России по принятию решений о возможности использования судов, плавающих под флагами иностранных государств, при некоторых видах деятельности в области торгового мореплавания, на осуществление которых суда, плавающие под российским государственным флагом, имеют преимущественное право», - говорится в сообщении пресс-службы правительства.

Проект федерального закона «О внесении изменений в статью 4 Кодекса торгового мореплавания (КТМ)» был рассмотрен и одобрен на заседании комиссии правительства РФ по законопроектной деятельности 22 июля 2019 года.

Действующей редакцией статьи 4 КТМ установлено, что с использованием судов под флагом иностранных государств могут осуществляться определенные виды деятельности в случаях, если это предусмотрено международными договорами, кодексом и принимаемыми в соответствии с ними постановлениями правительства РФ. При этом полномочия правительства определять условия и порядок выдачи разрешений на осуществление каботажных перевозок судами под иностранными флагами в кодексе не закреплены.

Отмечалось, что принятие законопроекта позволит в случае необходимости (например, при реализации крупных инвестиционных проектов и отсутствия специализированных судов, зарегистрированных в одном из российских реестров) привлекать к использованию суда под иностранным флагом без срыва контрактных обязательств.

На ту же тему:

<https://ria.ru/20190815/1557514945.html>

<https://tass.ru/ekonomika/6763229>

### **ИНТЕРФАКС; 2019.08.14; СУД ПО ИСКУ РОСМОРПОРТА О РАСТОРЖЕНИИ ДОГОВОРА АРЕНДЫ ПРИЧАЛОВ С НАХОДКИНСКИМ МТП ПЕРЕНЕСЕН НА СЕНТЯБРЬ**

Арбитражный суд Приморского края в среду перенес судебное заседание по иску ФГУП «Росморпорт» (структура **Росморречфлота**) о расторжении договора аренды причалов с АО «Находкинский морской торговый порт» за несоблюдение экологических требований по выбросам угольной пыли.

«Судебное заседание перенесено на 9 сентября, привлекли в качестве третьего лица **Федеральное агентство морского и речного транспорта**», - сообщил «Интерфаксу» представитель суда.

В июне на предварительном судебном заседании Арбитражный суд Приморского края назначил на 14 августа рассмотрение по существу этого иска.

Представитель порта тогда просил суд привлечь к участию в деле надзорные органы, выносившие предписания в адрес компании, **Росморречфлот** и администрацию Приморского края. Представитель «Росморпорта» возражала по всем требованиям.

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

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

Эпопея с угольной пылью в дальневосточных портах, на которую жаловались жители региона, в июне 2017 года вышла на уровень президента РФ, когда в ходе прямой линии на эту проблему ему пожаловался школьник из Находки. Последовал ряд инспекций и проверок, затем депутаты Госдумы предложили законопроект о запрете открытой перевалки угля (до сих пор не принят). В марте 2018 года первый вице-губернатор Приморского края Александр Костенко призывал «Росморпорт» использовать все средства, вплоть до расторжения договоров аренды причалов, чтобы заставить угольных стивидоров в Находке соблюдать нормы.

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

### **ИНТЕРФАКС; 2019.08.14; ШЛЮЗ НА КАМЕ В ТАТАРСТАНЕ ПЛАНИРУЕТСЯ РЕКОНСТРУИРОВАТЬ В 2020Г ЗА 1,3 МЛРД РУБЛЕЙ**

Главгосэкспертиза России дала положительное заключение по проектно-сметной документации на реконструкцию Нижне-Камского шлюза, говорится в сообщении пресс-службы ведомства.

Нижнекамский судоходный двухниточный однокамерный шлюз входит в состав сооружений Нижнекамского гидроузла, расположенного на реке Каме в Набережных Челнах. Шлюз был введен во временную эксплуатацию в 1979 году, постоянную - в 1986

году, используется для пропуска судов, составов, плотов, поддержания подпорного уровня воды и пропуска паводковых вод.

Шлюз является самым загруженным в Камском бассейне, отмечает пресс-служба.

Проект реконструкции предполагает обновление гидравлического и механического оборудования, а также кабельных каналов подводных переходов камер Нижне-Камского шлюза.

Реконструкция шлюза проводится в рамках госпрограммы «Развитие транспортной системы» и финансируется из средств федерального бюджета. Согласно программе, реконструкцию планируется завершить в 2020 году. Всего на эти цели должно быть направлено 1,3 млрд рублей, в том числе 535,8 млн рублей в 2019 году, 723,6 млн рублей - в 2020 году.

В пресс-релизе также говорится, что в настоящее время ведется комплексная реконструкция гидротехнических сооружений Камского бассейна. В рамках первого этапа идет реконструкция Чайковского шлюза, на втором должны быть выполнены работы на Пермском, Павловском и Нижне-Камском шлюзах.

### **ИА REGNUM; 2019.08.14; ПЛАВУЧИЙ УНИВЕРСИТЕТ ВОЛЖСКОГО БАСЕЙНА ОТПРАВИЛСЯ ВО ВТОРУЮ ЭКСПЕДИЦИЮ**

Исследовательская экспедиция «Плавучий университет Волжского бассейна» отправилась в свой второй исследовательский рейс в 2019 году, сообщает 14 августа пресс-служба **Росморречфлота**.

Научный флагман «Петр Андрианов» стартовал 13 августа из нижегородского Молитовского затона. Организатором мероприятия выступает Волжский государственный университет водного транспорта, а также организации-партнеры: МГУ им. М.В. Ломоносова, ННГУ им. Н.И. Лобачевского, Росгидромет и другие.

Как пояснили в **Росморречфлоте**, ученым и студентам предстоит изучить гидродинамику потоков и экологическое состояние речной и озерной частей Горьковского водохранилища до города Кинешма, которые подвержены цветению сине-зеленых водорослей. Также специалисты исследуют влияние Нижегородской ГЭС на распределение загрязнений в Горьковском море и проверят возможности обнаружения нефтяных пятен.

Напомним, первый рейс экспедиции, завершившийся в июле текущего года, позволил ученым получить материалы, необходимые для исследования состояния экосистемы устья Ветлуги и озерной части Чебоксарского водохранилища.

Читайте ранее в этом сюжете: Ученые изучили экосистемы Ветлуги и части Чебоксарского водохранилища

История вопроса

Английский историк, философ Фрэнсис Бэкон в XVI веке высказал мнение, что наука должна дать человеку власть над природой и тем улучшить его жизнь, добавляя, что наука должна занимать достойное место в «царстве человека». Фактически он заложил основы научного исследования, известен его знаменитый афоризм *Scientia potentia est* («Знание - сила»). Первые же исследователи появились в XIX веке.

<https://regnum.ru/news/2689642.html>

### **ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2019.08.15; «ШЕРЕМЕТЬЕВО» МОЖЕТ ПОСТРОИТЬ НОВЫЙ СЕДЬМОЙ ТЕРМИНАЛ G; ОН МОЖЕТ ПОНАДОБИТЬСЯ, ЧТОБЫ ПОСПЕТЬ ЗА РОСТОМ БАЗОВОГО ПЕРЕВОЗЧИКА – «АЭРОФЛОТА»**

Аэропорт «Шереметьево» рассматривает возможность строительства еще одного терминала – G, рассказал заместитель гендиректора «Шереметьево» Сергей Папков.

Терминал будет построен в южной терминальной зоне, строительство может начаться в 2024–2025 гг., добавил Папков.

Сейчас у «Шереметьево» четыре работающих терминала – D, E, F в южной зоне и В в северной. В северной зоне также строится терминал С1 (будет открыт в I квартале 2020 г.), будет построен также терминал С2 (планируется открыть в начале 2023 г.), добавил Папков.

Папков не сказал, какая пропускная способность будет у терминала G. Он только уточнил, что стратегия «Шереметьево» предусматривает рост мощности аэропорта до 100 млн пассажиров в год. Сейчас она составляет 55 млн человек, с запуском С1 вырастет до 75 млн, С2 – до 85 млн человек, рассказывал «Ведомостям» председатель совета директоров «Шереметьево» Александр Пономаренко.

Инвестиции в новый терминал Папков не назвал. В С1 аэропорт планирует вложить 19,9 млрд руб., в С2 – 9,7 млрд руб., сообщила пресс-служба «Шереметьево» ранее.

Ранее «Шереметьево» планировало рост пропускной способности до 85 млн человек к 2026 г. Но в прошлом году «Аэрофлот» (в 2018 г. обеспечил аэропорту 78,5% трафика; плюс в прошлом году переход в «Шереметьево» из «Внуково» начала его «дочка» – авиакомпания «Россия») принял новую стратегию роста: она предусматривает пассажиропоток группы к 2024 г. в 90–100 млн человек вместо планировавшихся ранее 75 млн. В 2018 г. сам «Аэрофлот» перевез 35,8 млн человек, к 2023 г. он хочет вырасти до 52 млн, рассказывал гендиректор компании Виталий Савельев.

Представитель «Шереметьево» говорил в этом году «Ведомостям», что аэропорт планирует увеличить пропускную способность до 100 млн человек, но не уточнял, за счет каких проектов.

Даже с четырьмя терминалами «Шереметьево» и сейчас абсолютный лидер по этому показателю. У «Домодедово» два терминала, под одной крышей. У «Внуково» один работающий терминал, есть планы строительства второго.

Представитель «Аэрофлота» на запрос «Ведомостей» не ответил.

«Стратегия роста «Шереметьево» вполне реальна, основана на планах авиакомпаний. Но аэропорту необходимо отладить многие операционные процессы – обработку багажа, обслуживание пассажиров, в том числе трансферных, – и только потом затевать новую стройку. Чтобы уровень сервиса для авиакомпаний и пассажиров не отставал от роста бизнеса», – считает гендиректор агентства Infomost Борис Рыбак.

По итогам 2018 г. аэропорт «Шереметьево» вошел в десятку крупнейших аэропортов Европы, сообщало агентство Bloomberg со ссылкой на данные аэропортов. В прошлом году всего «Шереметьево» приняло 45,9 млн пассажиров. Росту российского аэропорта помог чемпионат мира по футболу, проходивший в России летом, отмечало агентство. «Основные факторы роста «Шереметьево» в прошлом году – органическое развитие «Аэрофлота» и начало перехода из «Внуково» его крупнейшей «дочки», «России». Представитель «Шереметьево» Анна Захаренкова называла ключевыми факторами рост перевозок «Аэрофлота» и других авиакомпаний, а также приход новых перевозчиков, в том числе «России». Она указывала, что план пассажиропотока на 2019 г. – 52,4 млн пассажиров (+14,2%. – «Ведомости»).

До этого, в 2015–2017 гг., «Шереметьево», по данным Международного совета аэропортов, находилось на 11-м месте в Европе по пассажиропотоку (после Рима), а в 2014 г. и ранее – на 12-м, уступая еще и «Домодедово».

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2019/08/14/808773-sheremetev>

### **ИНТЕРФАКС; 2019.08.14; «ШЕРЕМЕТЬЕВО» МОЖЕТ ПОСТРОИТЬ НОВЫЙ ПАССАЖИРСКИЙ ТЕРМИНАЛ ПОСЛЕ 2024 ГОДА**

АО «Международный аэропорт «Шереметьево» (МАШ) после 2024 года может начать строительство нового пассажирского терминала G, сообщил замгендиректора компании Сергей Папков.

«Это перспективный терминал, пока он в проработке. Есть в перспективном плане, в нашей стратегии, как и у нашего партнера («Аэрофлота» - ИФ), есть планы строительства, в том числе дополнительного терминального комплекса», - сказал Папков журналистам в среду.

По его словам, терминал G может быть построен в южном терминальном комплексе аэропорта, который сейчас объединяет D, E, F (северный - А, В, С).

«Мы прогнозируем рост до 100 млн пассажиров в год, мы стремимся к повышению комфортности. Есть перспективы для роста, в том числе транзита из Европы в Азию», - объяснил планы МАШ Папков.

В 2018 году «Шереметьево» обслужило 45,8 млн человек, на 14,3% больше, чем годом ранее. Прогноз на 2019 год - 52 млн пассажиров, говорил ранее один из бенефициаров, глава совета директоров МАШ Александр Пономаренко. Также сообщалось, что стратегия развития «Шереметьево» предусматривает рост трафика к 2026 году до 80 млн пассажиров.

Папков также подтвердил в среду, что к концу 2019 года МАШ завершит строительство первой очереди терминала С, при этом его запуск запанирован на начало 2020 года. Вместе с тем вторая очередь - С-2 - будет введена в строй в конце 2022 - начале 2023 гг. От комментариев относительно реконструкции терминала F, которую ранее планировалось начать в 2021 году, топ-менеджер воздержался.

### **ИНТЕРФАКС; 2019.08.14; ОТКРЫТИЕ ВПП-3 «ШЕРЕМЕТЬЕВО» НАМЕЧЕНО НА СЕНТЯБРЬ 2019 ГОДА**

Ввод в эксплуатацию третьей взлетно-посадочной полосы (ВПП-3) аэропорта «Шереметьево» ожидается в сентябре 2019 года, сообщил замглавы по строительству АО «Международный аэропорт «Шереметьево» (МАШ) Сергей Папков.

«В сентябре 2019 года», - сказал Папков журналистам, отвечая на соответствующий вопрос в среду.

«Уже не так много осталось времени ждать», - добавил он.

ВПП-3 «Шереметьево» строится с 2009 года. До 2015 года генподрядчиком был «Инжтрансстрой», на тот момент входивший в «Базовый элемент» Олега Дерипаски и впоследствии обанкротившийся, после по решению правительства им стала «Трансстроймеханизация» (входит в группу «Мостотрест» (МОЕХ: MSTT), основной владелец которой Аркадий Ротенберг).

В декабре гендиректор МАШ Михаил Василенко анонсировал открытие ВПП-3 в апреле 2019 года. Позднее замглавы Минтранса РФ Александр Юрчик заявлял, что ведомство рассчитывает на готовность объекта к июню. В апреле Росавиация сообщала, что «строительная готовность комплекса новой взлетно-посадочной полосы в полном объеме» ожидается 1 июля 2019 года. На тот момент она оценивалась в «более 90%».

В начале июля источник «Интерфакса» в Росавиации называл новый срок - 1 сентября этого года. Сроки затянулись, в том числе из-за необходимости получить разрешительную документацию для начала работы полосы, уточнял он.



### ИНТЕРФАКС; 2019.08.14; АЭРОФЛОТ ОБЪЯВИЛ КОНКУРС НА РЕМОНТ ЗАПЧАСТЕЙ SSJ-100 НА \$188 МЛН, ХОЧЕТ ПЛАТИТЬ ЗА ЛЕТНЫЕ ЧАСЫ

«Аэрофлот» (МОЕХ: AFLT) объявил конкурс на техническое обслуживание и ремонт (ТОиР) запасных частей своих 49 самолетов Sukhoi Superjet 100, следует из материалов закупки.

Конкурс разбит на три лота, первый включает «приобретение услуг с оплатой по ставке с летного часа» за доступ к складу исправных запчастей, а также их ремонт. Максимальная стоимость лота - \$136,2 млн. Второй лот - на техобслуживание и аренду шасси, его максимальная цена - 18,3 млн руб. Третий - на такие же работы в отношении вспомогательных силовых установок, за них «Аэрофлот» готов заплатить до 33 млн руб. Предполагается, что договор будет действовать до конца 2030 года. Победитель конкурса сможет привлекать субподрядчиков.

Перечисленные услуги, как следует из материалов, необходимы для «обеспечения бесперебойной эксплуатации» SSJ-100. «Заказчик желает оптимизировать качество и стоимость услуг, связанных с предоставлением технического обслуживания компонентов и обеспечением материально-технического снабжения (...) получить гарантии того, что качество и стоимость услуг будут оставаться конкурентоспособным на рынке в течение действия настоящего договора», - отмечается в техническом задании к конкурсу.

В настоящее время ТОиР запчастей SSJ-100 «Аэрофлота» обеспечивает производитель машин - АО «Гражданские самолеты Сухого» (ГСС). Контракт между компаниями был заключен в 2012 году, после чего неоднократно продлевался.

В очередной раз «Аэрофлот» объявил конкурс на техобслуживание компонентов «суперджетов» в феврале этого года, но он был признан несостоявшимся. Заявки подали ГСС и его дочернее ООО «Рапарт Сервисез», обе они были отклонены, поскольку заметно превышали максимальную стоимость договора. При этом, согласно конкурсной документации, оплата услуг тогда предполагалась не по ставке с летного часа, а «по принципу затраченных материалов и трудозатрат».

В июле источники «Интерфакса» сообщали, что курирующие российский авиапром чиновники и топ-менеджмент ПАО «Объединенная авиастроительная корпорация» (МОЕХ: UNAC) в поисках новых способов повышения среднесуточного налета SSJ-100 рассматривают так называемую схему Total care. Ее суть в том, что все виды ТОиР самолета и запчастей закрепляются за специализированными структурами, при этом деньги они получают не за сами работы, а за выполненные воздушным судном летные часы. Предприятие ТОиР в таком случае будет материально заинтересовано в качественном ремонте самолета - соответственно, тот будет повышать налет, объяснял собеседник агентства.

Источник в одной из авиакомпаний говорил агентству, что схема рассматривается только в качестве поддержки небольших региональных перевозчиков, таких как «Якутия», «Ямал», «ИрАэро». Источник, близкий к ОАК, напротив, уверял, что Total care обсуждается в контексте повышения налета SSJ-100 в парке крупнейшего эксплуатанта - «Аэрофлота». Условия «плачу за летный час», говорил он, могут включить в контракты на поставку нацперевозчику дополнительных 100 машин.

Согласно закрытой статистике Росавиации по налету судов у российских авиакомпаний, в 2018 году налет SSJ-100 составил 3,6 часа в сутки, сообщала газета «Ведомости». Для сравнения, самые популярные у авиаперевозчиков модели - среднемагистральные Airbus A320 и Boeing-737-800 - летали в среднем по 10 и 11 часов в сутки соответственно.

### **ИНТЕРФАКС; 2019.08.14; «ПОБЕДА» ДОЛЖНА РАЗВИВАТЬ ВНУТРЕННИЕ РЕЙСЫ, ЛИБО ВЫХОДИТЬ ИЗ ГРУППЫ АЭРОФЛОТ - ЗАМГЛАВЫ ФАС**

Авиакомпания «Победа» должна развивать рейсы внутри РФ, в противном случае - выходить из группы «Аэрофлот» (МОЕХ: AFLT), считают в Федеральной антимонопольной службе.

«Присутствие авиакомпании «Победа» на маршрутах способствует снижению цен на билеты для всех перевозчиков, в том числе конкурентов группы «Аэрофлот». Отказ же лоукостера от внутреннего маршрута в пользу международного - два шага назад. Оставаясь в группе «Аэрофлот», «Победа» должна развиваться внутри страны. Либо выходить из группы «Аэрофлот» и конкурировать с ней», - заявил заместитель руководителя ФАС Александр Редько, которого «Интерфаксу» процитировала пресс-служба ведомства.

Ранее в среду газета РБК сообщила, что глава ФАС Игорь Артемьев предложил приватизировать «Победу» (сейчас на 100% принадлежит «Аэрофлоту») для развития внутренних пассажирских перевозок и конкуренции на рынке. Об этом говорится в его письме от 18 июля, направленном вице-премьеру Максиму Акимову и министру транспорта Евгению Дитриху, отмечает газета.

«В сегменте авиaperевозок пассажиров на ближне- и среднемагистральных воздушных судах выявлены закономерности, которые могут приводить к установлению различных цен на сопоставимых маршрутах», - указано в письме Артемьева. Так, по данным ФАС, доходные ставки на маршрутах «Победы» в среднем на 10% ниже, чем на рынке. Присутствие лоукостера на маршруте повышает конкуренцию и снижает цены на билеты всех перевозчиков, отмечает Артемьев. Но в последнее время «Победа» активно развивает международные направления, доля которых у компании превысила внутрироссийские перелеты. «При этом имеются случаи отмены или сокращения полетов на внутренних маршрутах. Полагаем, что такие действия могут быть направлены на сокращение конкуренции, в том числе с «Аэрофлотом» и «Россией», - пишет Артемьев.

«Интерфакс» направил запросы в «Аэрофлот», Минтранс и представителю Акимова.

На ту же тему:

<https://tass.ru/ekonomika/6762470>

### **РБК; МАРИЯ КОКОРЕВА; 2019.08.14; ГЛАВА ФАС ПРЕДЛОЖИЛ ПРИВАТИЗИРОВАТЬ АВИАКОМПАНИЮ «ПОБЕДА» ЛОУКОСТЕР ИЗБЕГАЕТ КОНКУРЕНЦИИ С «АЭРОФЛОТОМ», ПОЛАГАЮТ В ВЕДОМСТВЕ; РУКОВОДИТЕЛЬ ФЕДЕРАЛЬНОЙ АНТИМОНОПОЛЬНОЙ СЛУЖБЫ ИГОРЬ АРТЕМЬЕВ ПРЕДЛОЖИЛ ПРАВИТЕЛЬСТВУ ПРИВАТИЗИРОВАТЬ АВИАКОМПАНИЮ «ПОБЕДА», ВХОДЯЩУЮ В ГРУППУ «АЭРОФЛОТ». ЭТО ОТВЕТ НА ПОРУЧЕНИЕ ВЛАДИМИРА ПУТИНА СЛЕДИТЬ ЗА ЦЕНАМИ НА АВИАБИЛЕТЫ**

Глава Федеральной антимонопольной службы (ФАС) Игорь Артемьев предложил приватизировать лоукостер «Победа» («дочка» «Аэрофлота») для развития внутренних пассажирских перевозок и конкуренции на рынке. Об этом говорится в его письме от 18 июля, направленном вице-премьеру Максиму Акимову и министру транспорта Евгению Дитриху. У РБК есть копия письма, его подлинность подтвердили в пресс-службе ФАС.

Письмо направлено Акимову и Дитриху в рамках исполнения поручения правительства после «Прямой линии с Владимиром Путиным», состоявшейся год назад (7 июня 2018 года), на которой обсуждалась цены на авиабилеты. В сегменте авиaperевозок пассажиров на ближне- и среднемагистральных воздушных судах выявлены закономерности, которые могут приводить к установлению различных цен на сопоставимых маршрутах», — указано в письме Артемьева. Так, по данным ФАС, доходные ставки на маршрутах «Победы» в среднем на 10% ниже, чем на рынке (высчитываются из стоимости кресло-

километра, RASK). Присутствие лоукостера на маршруте повышает конкуренцию и снижает цены на билеты всех перевозчиков, отмечает Артемьев. Но в последнее время «Победа» активно развивает международные направления, доля которых у компании превысила внутрисоссийские перелеты, замечает он. «При этом имеются случаи отмены или сокращения полетов на внутренних маршрутах. Полагаем, что такие действия могут быть направлены на сокращение конкуренции, в том числе с «Аэрофлотом» и «Россией» (как и «Победа», входят в группу «Аэрофлот»). — РБК)», — пишет Артемьев.

Артемьев считает целесообразным, чтобы **Минтранс** и «Аэрофлот», занимающий «доминирующее положение» на рынке, при распределении международных маршрутов принимали решение в отношении стратегии развития «Победы», «соответствующее государственным задачам по обеспечению транспортной доступности населения на внутренних воздушных линиях», указано в письме. Артемьев выступает за развитие внутренних перевозок «Победы», а не международных направлений. Также он предложил «принять решение о приватизации «Победы» и ее выходе из группы «Аэрофлот».

«Присутствие авиакомпании «Победа» на маршрутах способствует снижению цен на билеты для всех перевозчиков, в том числе конкурентов группы «Аэрофлот». Отказ же лоукостера от внутреннего маршрута в пользу международного — два шага назад», — передал РБК через пресс-службу замруководителя ФАС Александр Редько. «Оставаясь в группе «Аэрофлот», «Победа» должна развиваться внутри страны либо выходить из группы «Аэрофлот» и конкурировать с ней», — добавил он.

Представители «Победы» и **Минтранса** отказались от комментариев. РБК направил запросы представителям **Акимова** и «Аэрофлота».

За первое полугодие 2019 года «Победа» перевезла более 5 млн пассажиров, войдя в пятерку крупнейших авиакомпаний России. Всего по итогам 2019 года лоукостер планирует перевезти 10 млн человек. За 2018 год «Победа» перевезла 7,1 млн человек, получив 35,5 млрд руб. выручки и 2 млрд руб. чистой прибыли (отчет по РСБУ, финансовые показатели за первое полугодие 2019 года пока не раскрывались).

**Попытки приватизации**

В 2016 году **Минтранс** предлагал продать авиакомпанию «Россия» (75% минус одна акция принадлежит «Аэрофлоту»). Ведомство указывало, что приватизация должна состояться после выхода перевозчика на запланированные объемы и полного задействования флота обанкротившегося «Трансаэро». Тогда представитель «Аэрофлота» заявлял, что вопрос продажи доли в «России» не стоит на повестке дня. Сейчас авиакомпания по-прежнему входит в состав группы «Аэрофлот». В последний раз вопрос приватизации 6 августа поднимали власти Санкт-Петербурга, которым принадлежат оставшиеся 25%.

Кроме того, власти пытались приватизировать и сам «Аэрофлот» (в собственности государства сейчас находится 51,17% акций). В 2013 году «Аэрофлот» был включен в прогнозный план приватизации на 2014–2016 годы, но позднее в Минэкономразвития заявили, что не планируют продавать компанию до 2020 года. О возможности увеличить долю в «Аэрофлоте» заявлял и «Ростех», которому принадлежит 3,26% авиакомпании.

**Развитие в России или приватизация**

Жалоба Артемьева — не первый случай, когда в правительстве критикуют «Победу» за развитие международных маршрутов: в апреле 2018 года **замминистра** транспорта Александр **Юрчик** выступил против агрессивной экспансии компании на зарубежные рынки, напомнив, что ее главная задача — перевозка пассажиров по России. В ответ на это глава «Победы» Андрей Калмыков говорил, что перевозчик лишь выполняет задачи от акционера. «Нам не очень понятно, почему люди должны иметь возможность летать дешево внутри страны и не иметь ее в полетах за рубеж. Нельзя не заметить, что мы и в регионах России очень активно развиваемся», — подчеркивал он.

По данным «Победы» на декабрь 2018 года, на международные рейсы приходилось 20% рейсов компании, а на внутрироссийские — 80%. Но на международных рейсах авиакомпания зарабатывает больше, и они позволяют субсидировать межрегиональные рейсы, указывал Калымков в интервью РБК. «Если будет возможность, то, конечно, мы будем расти везде, где будут свободные ниши», — добавлял он.

Вопрос приватизации «Победы» ранее не поднимался. Но осенью 2018 года гендиректор «Аэрофлота» Виталий Савельев на встрече с Путиным заявил, что стоимость этой авиакомпании, в уставный капитал которой было вложено \$50 млн, составляет \$612 млн. «Эту оценку делал «Аэрофлот» с привлечением авторитетных международных консультантов», — пояснял РБК Калмыков. Но он затруднялся уточнить, для чего готовилась такая оценка, отмечая лишь, что «пока задач по выводу компании на биржу не стоит». В «Аэрофлоте» это также не комментировали.

Модель лоукостера является одной из самых успешных на российском рынке, и «Победа» — единственная компания, работающая в этом сегменте в России, напоминает старший аналитик BCS Global Markets Анастасия Егазарян. Активное наращивание парка и практически стопроцентная загрузка — хороший аргумент в пользу успешности такой модели и «Победы», в частности. Она считает, что прошлогодняя оценка авиакомпании (\$612 млн за 100%) по-прежнему остается «релевантной». К тому же во втором полугодии 2019 года, по прогнозу BCS Global Markets, ситуация в авиаиндустрии начнет выравниваться. Но «Победа» и так эффективная компания, поэтому нет необходимости в приватизации, уверена Егазарян.

«Думаю, что «Победа» продолжит сбалансированно развиваться на обоих рынках — внутрироссийском и зарубежном», — считает эксперт. «Нет смысла останавливаться на каком-то одном направлении, это увеличивает операционные и валютные риски», — пояснила она.

<https://www.rbc.ru/business/14/08/2019/5d53bbc59a79470a4c75cc21>

### **ИНТЕРФАКС; 2019.08.14; «ПОБЕДА» В ОКТЯБРЕ ПРЕКРАТИТ ПОЛЕТЫ МОСКВА-ТОМСК, ПРОРАБОТАВ НА МАРШРУТЕ 1 ГОД**

Авиакомпания «Победа» с 27 октября прекратит летать из Москвы в Томск, следует из данных на сайте авиакомпании.

Ежедневные перевозки по этому маршруту «Победа» начала 28 октября 2018 года.

В пресс-службе «Победы» «Интерфаксу» пояснили, что авиакомпания и не планировала летать в Томск в предстоящем зимнем сезоне. «В этот раз мы на зиму даже слоты не запрашивали», - сказал представитель перевозчика.

На сайте томского аэропорта «Богашево» указано, что с конца октября на маршруте Москва-Томск останутся работать «Аэрофлот» (МОЕХ: AFLT) (2 рейса в день), «Сибирь» и «Уральские авиалинии» (МОЕХ: URAL) (по одному рейсу в день).

Ранее в июле пилот «Победы» и блогер Алексей Кочемасов раскритиковал состояние взлетно-посадочной полосы в аэропорту «Богашево», а также его техническое оснащение. «Полоса никакими посадочными системами не оборудована (разве что приводные радиостанции), поэтому все по старинке: пеленг, дальность, разворот и по стрелочкам радиоконпаса. Полоса в Томске убита в хлам! Абсолютно не пригодна ВПП», - написал Кочемасов на своей страничке в Instagram.

Вместе с тем, как сообщалось, на этой неделе ФГУП «Администрация гражданских аэропортов (аэродромов)» (структура Росавиации) выбрала генподрядчика реконструкции ВПП в Томске. Им стала «Томская домостроительная компания» (ТДСК), которой предстоит к ноябрю 2022 года оснастить взлетно-посадочную полосу аэропорта новым искусственным покрытием и водосточно-дренажной системой, построить очистные сооружения, аварийную поисково-спасательную станцию и периметровое ограждение аэропорта с техническими средствами охраны. Запланирован также ряд других работ.

«Богашево» имеет одну асфальтобетонную ВПП класса «В» размерами 2,5 тыс. м на 50 м. На сокращение программы внутренних перевозок «Победы» обратила внимание Федеральная антимонопольная служба. Ранее в среду в ФАС заявили, что «Победа» должна развивать рейсы внутри России, в противном случае - выходить из группы «Аэрофлот».

«Присутствие авиакомпании «Победа» на маршрутах способствует снижению цен на билеты для всех перевозчиков, в том числе конкурентов группы «Аэрофлот». Отказ же лоукостера от внутреннего маршрута в пользу международного - два шага назад. Оставаясь в группе «Аэрофлот», «Победа» должна развиваться внутри страны. Либо выходить из группы «Аэрофлот» и конкурировать с ней», - заявил заместитель руководителя ФАС Александр Редько, которого «Интерфаксу» процитировала пресс-служба ведомства.

В среду газета РБК сообщила, что глава ФАС Игорь Артемьев предложил приватизировать «Победу» (сейчас на 100% принадлежит «Аэрофлоту») для развития внутренних пассажирских перевозок и конкуренции на рынке. Об этом говорится в его письме от 18 июля, направленном вице-премьеру Максиму Акимову и министру транспорта Евгению Дитриху, отмечала газета.

### **ИНТЕРФАКС; 2019.08.14; РАСПРОДАЖА «ПОБЕДЫ» УРОНИЛА ЦЕНЫ НА АВИАБИЛЕТЫ - AVIASALES**

Распродажа билетов бюджетной авиакомпании «Победа», стартовавшая 12 августа, снизила средние цены на перелеты по России и за границу.

По данным сервиса по поиску авиабилетов Aviasales, во время распродажи вдвое упала стоимость авиабилетов по направлению Москва - Варна (Болгария). Средний чек составил 4 766 руб., хотя обычно равен 9 632 руб.

«На 35% подешевели перелеты из Москвы во Владикавказ и Томск - до 5 тыс. и 6 тыс. рублей соответственно. Еще на четверть снизились цены на билеты из Москвы в Новосибирск - до 8 929 руб. До распродажи эти же билеты стоили 11 тыс. 685 руб.», - рассказал порталу «Интерфакс-Туризм» PR-директор Aviasales Янис Дзенис.

На 20% выгоднее стало летать из столицы в Милан (8 940 руб.), Геленджик (8 037 руб.), Минеральные Воды (4 934 руб.) и Омск (9 229 руб.). Кроме того, на 15% подешевели авиабилеты в Берлин, Краснодар и Махачкалу. Стоимость перелета в Берлин составила 10 тыс. 312 руб., в Краснодар - 5 191 руб., а в Махачкалу - 5 890 рублей.

Также на 10% стали доступнее перелеты в Дубай, Ереван, Анапу и Уфу. После начала распродажи билеты в Дубай стали стоить в среднем 18 тыс. 577 рублей, в Ереван - 7 596 рублей, в Анапу - 7 325 рублей, в Уфу - 5 681 рубль.

«В связи с акциями и открытием новых рейсов «Победы» уже не в первый раз снижается средний чек на авиабилеты. На маршрутах, где начинает летать лоукостер, стоимость билетов у других авиакомпаний снижается на 20%», - подчеркнул эксперт.

### **ИНТЕРФАКС; 2019.08.14; ПАССАЖИРОПОТОК «ВНУКОВО» В ИЮЛЕ ВЫРОС НА 8,8%**

Пассажиропоток «Внуково» в июле 2019 г. составил 2,65 млн человек, что на 8,8% превышает результат аналогичного периода прошлого года, сообщил аэропорт.

Международные перевозки выросли на 43,5%, до 1,34 млн пассажиров. Доля зарубежного пассажиропотока «Внуково» в сравнении с прошлым годом увеличилась с 38,3% до 50,6%. Самыми популярными направлениями стали Анталья, Ларнака, Ташкент, Стамбул, Энфида, Тиват, Барселона, Бодрум, Душанбе и Ереван.

На внутренних воздушных линиях «Внуково» обслужило около 1,3 млн пассажиров. Динамика к аналогичному периоду прошлого года в сообщении не приводится.

Наибольшим спросом пользовались перелеты в Сочи, Санкт-Петербург, Краснодар, Махачкалу, Ростов-на-Дону, Анапу, Минеральные Воды и Сургут.

«Стабильная положительная динамика работы аэропорта была обеспечена за счет прогрессирующих объемов перевозок ряда авиакомпаний-партнеров, среди которых AZUR air, «Победа», Uzbekistan Airways, Ellinair», - отмечает «Внуково».

С начала года в аэропорту было обслужено 13,37 млн пассажиров, что на 12,8% больше, чем за аналогичный период прошлого года.

Другие аэропорты Московского авиаузла - «Шереметьево» и «Домодедово» - пока не учитывались о пассажиропотоке за прошлый месяц.

### **ТАСС; 2019.08.14; СУД РАССМОТРИТ ИСК «ТРАНСАЭРО» О ВЗЫСКАНИИ С «АЭРОФЛОТА» 1,45 МЛРД РУБЛЕЙ 24 СЕНТЯБРЯ**

Заявитель также просит взыскать с нацперевозчика 368,6 млн рублей в качестве процентов за пользование чужими деньгами

Арбитражный суд Санкт-Петербурга и Ленинградской области рассмотрит иск конкурсного управляющего авиакомпании «Трансаэро» о взыскании 1,45 млрд руб. с ПАО «Аэрофлот», следует из картотеки суда.

«Отложить судебное заседание по рассмотрению ходатайства (заявления), назначить дату судебного заседания на 24 сентября», - говорится в материалах суда.

Конкурсный управляющий «Трансаэро» Алексей Белокопыт ранее подал заявление об оспаривании сделки авиакомпании с «Аэрофлотом» на сумму 1,45 млрд рублей. Заявитель просит взыскать эту сумму с «Аэрофлота», а также 368,6 млн руб. процентов за пользование чужими деньгами.

В 2015 году «Трансаэро» оказалась не в состоянии обслуживать долги, превышавшие 250 млрд руб. В октябре того же года **Росавиация** аннулировала сертификат эксплуатанта «Трансаэро». В 2017 году «Трансаэро» признали банкротом. В арбитраже Петербурга также рассматривается еще ряд исков против бывших топ-менеджеров и акционеров перевозчика, которых пытаются привлечь к субсидиарной ответственности по долгам компании.

<https://tass.ru/ekonomika/6762658>

### **ИНТЕРФАКС; 2019.08.14; ГСС ВОШЛИ В РЕЕСТР КРЕДИТОРОВ «БУРЯТСКИХ АВИАЛИНИЙ» С СУММОЙ 128,5 МЛН РУБЛЕЙ**

Арбитражный суд республики Бурятия включил требование АО «Гражданские самолеты Сухого» (ГСС) в размере 128,5 млн рублей в реестр кредиторов ОАО «Авиакомпания «Бурятские авиалинии» («Бурал»), следует из картотеки арбитражных дел.

Тем самым суд удовлетворил требование ГСС в полном объеме. Сумма состоит из основного долга (95,44 млн рублей) и неустойки (33,02 млн рублей).

Ранее сообщалось, что в феврале 2019 года суд Арбитражный суд Бурятии признал «Бурал» банкротом и открыл в отношении него конкурсное производство.

Мажоритарным кредитором «Бурала» является ПАО «Государственная транспортная лизинговая компания» (ГТЛК), его требования составляют 458,4 млн рублей (90,43% голосов). Всего, согласно отчету временного управляющего авиакомпании от 15 июня 2018 года, в реестр входило 15 кредиторов с требованиями на общую сумму 554,2 млн рублей.

Сообщалось также, что в марте 2017 года судебные приставы арестовали весь имущественный комплекс авиакомпании из-за ее долгов. Обеспечительные меры были обращены на 6 самолетов и 4 вертолета (в том числе непригодные к полету), а также 14 объектов недвижимости.

Авиакомпания «Бурятские авиалинии» базировалась в Улан-Удэ, выполняла регулярные рейсы в Иркутск, Нижнеангарск, Таксимо на самолетах Ан-24.

По данным аналитической системы «СПАРК-Интерфакс», основным владельцем компании является Алексей Попов (70%). Остальная доля принадлежит занимающемуся общепитом ООО «Чингис», которое на 80% принадлежит предпринимателю Субадме Баданову (владеет рядом фирм в Бурятии, Иркутской области и Забайкальском крае).

ГСС - производитель региональных самолетов Sukhoi Superjet 100. ГТЛК в рамках программы господдержки закупает их для дальнейшей передачи в лизинг по льготным ставкам российским авиакомпаниям.

### **ИНТЕРФАКС; 2019.08.14; BOEING СОКРАТИЛ ПОСТАВКИ НА 38%, НЕ ПОЛУЧИЛ ЗАКАЗОВ НА 737 MAX ПЯТЫЙ МЕСЯЦ ПОДРЯД**

Поставки самолетов американского концерна Boeing Co. в январе-июле сократились на 38% по сравнению с аналогичным периодом годом ранее, при этом число самолетов, поставленных в июле, стало минимальным за последние 10 лет.

За семь месяцев текущего года Boeing поставил 258 самолетов по сравнению со 417 самолетами годом ранее, показатель стал самым низким за этот период с 2007 года.

При этом за июль концерн поставил 19 самолетов, что было минимальным значением за месяц с ноября 2008 года, когда компания поставила четыре самолета, пишет Dow Jones.

Кроме того, июль стал пятым месяцем, за который Boeing не получил ни одного нового заказа на самолеты 737 MAX. Регуляторы в марте временно запретили рейсы этих лайнеров из-за двух авиакатастроф за менее чем шесть месяцев.

В марте при крушении самолета этой модели авиакомпании Ethiopian Airlines погибли 157 человек. В октябре 2018 года жертвами крушения Boeing-737 MAX индонезийской компании Lion Air стали 189 человек.

Boeing рассчитывал, что полеты 737 MAX возобновятся в четвертом квартале текущего года, однако ряд авиакомпаний и регуляторов сообщили, что на устранение проблем с программным обеспечением лайнеров потребуется больше времени.

Тем временем европейский концерн Airbus SE поставил 458 самолетов за семь месяцев 2019 года, что может позволить ему обойти американского конкурента по числу поставок самолетов за весь текущий год.