



Ежедневный мониторинг СМИ

7 АВГУСТА 2020

СОДЕРЖАНИЕ

ИНТЕРФАКС; 2020.06.08; РАЗВИТИЕ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ – ОТЛИЧНАЯ АНТИКРИЗИСНАЯ МЕРА – МАРАТ ХУСНУЛЛИН.....	3
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – СПЕЦВЫПУСК; ЮЛИЯ КВИТКО; 2020.06.08; ПОЛОСА ИНВЕСТИЦИЙ; НОВЫЕ ДОРОГИ ПОМОГУТ ВЕРНУТЬ ЭКОНОМИКУ К РОСТУ 7	
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2020.07.08; РЕАКТИВНАЯ СИЛА; АВИАПЕРЕВОЗКИ ВОССТАНАВЛИВАЮТСЯ БЫСТРЕЕ ОЖИДАНИЙ.....	8
ТАСС; 2020.06.08; ВТБ СОХРАНЯЕТ ПЛАНЫ ПО ИНВЕСТИЦИЯМ В «АЭРОФЛОТ»	9
РОССИЯ 1 ВЕСТИ; АНА БАЛАН; 2020.06.08; ВНЕ ПРАВИЛ: ЭЛЕКТРОСАМОКАТЫ ПОКА НЕ СЧИТАЮТСЯ ТРАНСПОРТНЫМ СРЕДСТВОМ	9
ИЗВЕСТИЯ; ЛЮБОВЬ ЛЕЖНЕВА; 2020.07.08; УРВАТЬ ПХУКЕТ: ТАИЛАНД ГОТОВИТСЯ ПРИНЯТЬ ТУРИСТОВ ИЗ РОССИИ; ОПЕРАТИВНЫЙ ШТАБ ПРАВИТЕЛЬСТВА РФ АКТИВНО РАБОТАЕТ НАД РАСШИРЕНИЕМ СПИСКА СТРАН ДЛЯ ПУТЕШЕСТВИЙ	11
ИЗВЕСТИЯ; НАТАЛЬЯ БАШЛЫКОВА; 2020.07.08; ТОЛЬКО ОСЕНЬ ЖДИ: НОВЫЙ КОАП ВРЯД ЛИ ВСТУПИТ В СИЛУ С 1 ЯНВАРЯ; В ГД ОБВИНИЛИ МИНЮСТ В СРЫВЕ СРОКОВ – В ПРАВИТЕЛЬСТВЕ ПРОЕКТ КОДЕКСА РАССЧИТЫВАЮТ ПОЛУЧИТЬ НЕ РАНЕЕ СЕНТЯБРЯ	12
ВЕДОМОСТИ; ДАРЬЯ МОЛОТКОВА; 2020.07.08; «АЭРОФЛОТ» ХОЧЕТ ПРОДАТЬ ГОСУДАРСТВУ И ИНВЕТОРАМ АКЦИЙ НА 140 МЛРД РУБЛЕЙ; СЕЙЧАС КАПИТАЛИЗАЦИЯ НАЦИОНАЛЬНОГО ПЕРЕВОЗЧИКА СОСТАВЛЯЕТ ВСЕГО 90 МЛРД РУБЛЕЙ.....	14
РБК; МАРИЯ КОКОРЕВА, МИХАИЛ ЮШКОВ; 2020.07.08; РОССИЯ И АБХАЗИЯ ВОЗОБНОВЯТ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЕ СООБЩЕНИЕ С 7 АВГУСТА.....	15
ТАСС; 2020.06.08; В АБХАЗИИ ЗАЯВИЛИ, ЧТО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЕ ПАССАЖИРСКОЕ СООБЩЕНИЕ С РФ ВОЗОБНОВИТСЯ 7 АВГУСТА.....	16
КОММЕРСАНТЪ FM; АННА НИКИТИНА; 2020.06.08; МЕЖДУНАРОДНЫЕ ПОЛЕТЫ ПОШЛИ НЕ ПО ПЛАНУ; ПОЧЕМУ «АЭРОФЛОТ» ОТМЕНЯЕТ РЕГУЛЯРНЫЕ РЕЙСЫ НА АВГУСТ.....	17
ТЕЛЕКАНАЛ 360; АННА СТАРИЦКАЯ, ВАСИЛИСА АНДРЕЕВА, ЕКАТЕРИНА АНДРОНОВА; 2020.06.08; «АЭРОФЛОТ» В ПЛЮСЕ, ОСТАЛЬНЫМ – ВАУЧЕРЫ. КАК ПЕРЕВОЗЧИК ПРОДАВАЛ БИЛЕТЫ НА ЗАПРЕЩЕННЫЕ РЕЙСЫ И ЧЕГО ЖДАТЬ ПАССАЖИРАМ	18
ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; ВАЛЕРИЙ ФИЛОНЕНКО; 2020.06.08; АВИАКОМПАНИИ МАССОВО ОТМЕНЯЮТ РЕЙСЫ ЗА РУБЕЖ, НЕ ПРЕКРАЩАЯ ПРОДАВАТЬ БИЛЕТЫ; В ГОСДУМЕ НАМЕРЕНЫ ВСТУПИТЬСЯ ЗА ПАССАЖИРОВ, КОТОРЫМ ПЕРЕВОЗЧИКИ ОТКАЗЫВАЮТСЯ ВОЗВРАЩАТЬ ДЕНЬГИ.....	19
ПЕТЕРБУРГСКИЙ ДНЕВНИК; НИНА АСТАФЬЕВА; 2020.06.08; В ПЕТЕРБУРГЕ РАЗБИРАЛИ САМОКАТНЫЕ ПОПРАВКИ В ЗАКОН МИНТРАНСА; КАК СДЕЛАТЬ ТАК, ЧТОБ САМОКАТЫ НЕ МЕШАЛИ МАШИНАМ И ПЕШЕХОДАМ	22

КОММЕРСАНТЬ; 2020.06.08; БЕЛЫЙ ДОМ ПРОДОЛЖИЛ ВЫПЛАТЫ; ПРАВИТЕЛЬСТВО РАСПРЕДЕЛИЛО ОКОЛО 32 МЛРД РУБЛЕЙ СУБСИДИЙ.....	23
КОММЕРСАНТЬ; ЮЛИЯ СТЕПАНОВА; 2020.07.08; ГРУЗЫ УХОДЯТ В НЕБО; ДОСТАВКУ ДРОНАМИ ПРОТЕСТИРУЮТ НА ТОМСКОЙ ОБЛАСТИ	24
КОММЕРСАНТЬ; ЕВГЕНИЙ ЗАЙНУЛЛИН, АННА ЗАНИНА; 2020.07.08; «РОСТЕХ» ВОЗВРАЩАЕТ СЕБЕ ПОРТ ВЕРА; КОРПОРАЦИЯ ХОЧЕТ ОТСУДИТЬ 16,7% ПРОЕКТА У НАСЛЕДНИКОВ ДМИТРИЯ БОСОВА.....	25
РИА НОВОСТИ; 2020.06.08; КАБМИН НАПРАВИТ БОЛЕЕ 6 МЛРД РУБЛЕЙ НА РАЗВИТИЕ ДОРОЖНОЙ СЕТИ В РЕГИОНАХ	26
ТАСС; 2020.06.08; РОССТАНДАРТ УТВЕРДИЛ ГОСТ ДЛЯ ЗИМНИКОВ И ЛЕДОВЫХ ПЕРЕПРАВ.....	27
ТАСС; 2020.06.08; АДЫГЕЯ ДОПОЛНИТЕЛЬНО ПОЛУЧИТ 500 МЛН РУБЛЕЙ НА СТРОИТЕЛЬСТВО ДОРОГИ В ДАГОМЫС	27
ТАСС; 2020.06.08; ХАБАРОВСКИЙ КРАЙ ПОЛУЧИТ ДОПОЛНИТЕЛЬНО 565 МЛН РУБЛЕЙ НА РЕМОНТ ДОРОГ В 2020 ГОДУ	28
ТАСС; 2020.06.08; СИСТЕМА ТРАНСГРАНИЧНОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ВЫБРОСОВ МОЖЕТ УДАРИТЬ ПО РОССИЙСКОМУ ЭКСПОРТУ	28
РИА НОВОСТИ; 2020.06.08; ЧЕРНОГОРИЯ РАЗРЕШИЛА ВЪЕЗД РОССИЯНАМ С 7 АВГУСТА	29
РИА НОВОСТИ; 2020.06.08; ОТПРАВЛЯЮЩИМСЯ В ТАНЗАНИЮ РОССИЯНАМ НЕ ПРИДЕТСЯ СДАВАТЬ ТЕСТ НА COVID.....	29
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ТАТЬЯНА ЗАМАХИНА; 2020.07.08; ДЕПУТАТ ПРЕДЛОЖИЛ ОТМЕНИТЬ ТРАНСПОРТНЫЙ НАЛОГ ДЛЯ ОТЕЧЕСТВЕННЫХ АВТО	30
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; СВЕТЛАНА МЕНТЮКОВА; 2020.07.08; АВАРИЙНО-МАСОЧНЫЙ РЕЖИМ; МИНЗДРАВ ПРЕДЛОЖИЛ ПЕРЕСМОТРЕТЬ СОСТАВ АВТОМОБИЛЬНЫХ АПТЕЧЕК.....	30
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; АЛЕКСАНДР МЕЛЕШЕНКО; 2020.07.08; 13-Й МАРШРУТ; МОСКВИЧИ ВЫБЕРУТ СУДЬБУ МОНОРЕЛЬСА.....	31
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ИЛЬЯ ИЗОТОВ; 2020.06.08; В КРЫМУ С 1 СЕНТЯБРЯ ЛЬГОТНИКИ НАЧНУТ ЕЗДИТЬ В ТРАНСПОРТЕ ПО КАРТАМ.....	32
РБК АВТОНОВОСТИ; ИВАН АНАНЬЕВ; 2020.06.08; ДЛЯ ВОДИТЕЛЕЙ ПРИГОТОВИЛИ 7 ВАЖНЫХ ИЗМЕНЕНИЙ. ОНИ ЗАРАБОТАЮТ ОСЕНЬЮ	32
ТАСС; 2020.06.08; ОМСКАЯ ОБЛАСТЬ В 2020 ГОДУ СУБСИДИРУЕТ ПРИОБРЕТЕНИЕ 40 АВТОБУСОВ НА ГАЗОВОМ ТОПЛИВЕ	34
ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; ЕВГЕНИЯ ФИЛИППОВА; 2020.06.08; ЧЁРНЫЕ СПИСКИ ПассажиРОВ Поездов Помогли бы бороться с дебоширами, считает депутат	35
MASH.RU; 2020.06.08; ГЕНЕРАЛЫ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ – О САМОЙ СТАРОЙ ДИНАСТИИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ.....	35
ИНТЕРФАКС; 2020.06;08; «АЭРОФЛОТ» ПОСЛЕ ПРЕТЕНЗИЙ ФАС СНЯЛ С ПРОДАЖИ БИЛЕТЫ В ЗАКРЫТЫЕ СТРАНЫ ДО СЕНТЯБРЯ.....	36
РИА НОВОСТИ; 2020.06.08; «АЭРОФЛОТ» ПРЕКРАТИЛ ПРОДАЖУ ЛЬГОТНЫХ БИЛЕТОВ НА РЕЙСЫ С ДАЛЬНОГО ВОСТОКА	36
ТАСС; 2020.06;08; АВИАКОМПАНИЯ «РОССИЯ» ИЗОЛИРУЕТ НА РЕЙСАХ В ТУРЦИЮ ПассажиРОВ С ПОДОЗРЕНИЕМ НА КОРОНАВИРУС	37
РИА НОВОСТИ; 2020.06.08; ПРОЕКТ РЕКОНСТРУКЦИИ АЭРОПОРТА САЛЕХАРДА ОБОЙДЕТСЯ В 2 МИЛЛИАРДА РУБЛЕЙ	38

ПУБЛИКАЦИИ

ИНТЕРФАКС; 2020.06.08; РАЗВИТИЕ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ – ОТЛИЧНАЯ АНТИКРИЗИСНАЯ МЕРА – МАРАТ ХУСНУЛЛИН

Строительный комплекс России всегда был драйвером экономики, однако сама отрасль сегодня нуждается в стимулировании. О том, как инфраструктурное строительство поможет стройке «вытянуть» себя и помочь другим, рассказал «Интерфаксу» **вице-премьер РФ Марат Хуснуллин**.

На строительной отрасли огромный массив задач после пандемии. На каких направлениях Вы концентрируете свою работу сейчас и какие перспективы видите в будущем?

Всю свою работу я систематизировал и разложил на проекты. Всего получилось 49 крупных блоков задач и вопросов, которые требуют стратегического решения. Это проекты, от реализации которых зависит не сиюминутное улучшение какой-то определенной ситуации; они являются основой и фундаментом всего дальнейшего развития строительной отрасли, перспективного развития регионов и учитывают влияние и течение глобальных экономических процессов.

Считаю, одной из первостепенных задач является изменение нормативной и законодательной базы. Это назрело давно и чрезвычайно важно сейчас, в настоящий момент: нам предстоит раскатать бизнес-процессы в отрасли, запустить маховик, а для этого нужно убрать барьеры и препоны, мешающие людям работать. Я понимаю эти объективные и субъективные препятствия, тем более у нас в Москве накоплен богатый опыт борьбы с административными барьерами. Поэтому и на федеральном уровне сейчас активно просчитываем, как за счет административных и организационных решений можно сократить по срокам инвестиционный цикл. Я ставлю для себя задачу – сократить его минимум на год. Представляете, что такое ускорить стройку на год в масштабах страны? Это может стать настоящим прорывом! Это откроет двери для небывалого притока инвестиций, а значит, запустит всю производственную цепочку, обеспечит граждан рабочими местами и скажется на экономике всей страны.

Другим приоритетом является реализация комплексного плана модернизации и расширения транспортной инфраструктуры. Достижение показателей, обозначенных этим планом, может «перезапустить» жизнь в отдельных регионах. Сюда входит развитие всех видов транспорта и сопутствующей инфраструктуры: это и трасса «Европа-Западный Китай», и ЦКАД, и развитие всего Московского транспортного узла, и реконструкции БАМа и Транссиба, да еще ряд других.

Как Вы считаете, может ли реализация транспортных проектов стать драйвером развития, как, например, в период великой депрессии в США, и потянуть за собой рост в смежных отраслях?

Действительно, все сильнейшие экономики мира выходили из кризиса, в том числе за счет инфраструктурного развития; этим путем шла Америка, сейчас очень активно идет Китай. Вообще, развитие транспортной инфраструктуры – отличная антикризисная мера, способная дать мультипликативный эффект и с точки зрения занятости населения, и с точки зрения развития малого и среднего бизнеса. Я считаю, что и для нашей страны этот сценарий развития может оказаться эффективным.

Насколько активно уже идет работа в сфере дорожного строительства?

В этом году, несмотря на пандемию коронавируса, мы поставили задачу перевыполнить план по дорожному строительству. То есть, те мероприятия, которые были рассчитаны до 2024 года, мы планируем реализовать до конца 2023 и достичь целей **нацпроекта** за четыре года вместо оставшихся пяти.

Конечно, здесь главное не план и красивые цифры в нем, а улучшение условий жизни людей, – как скоро они увидят нормальные отремонтированные дороги, когда появятся новые трассы без объездов и больших «крюков» и т.д. Только в 2020 году дорожники отремонтируют более 13,7 тыс. километров дорог по всей стране.

Как удастся добиться такого ускорения работ?

Эта сложная задача, но у нас есть решения. Надо понимать, что технологические процессы и сроки не обманешь, поэтому главным ресурсом сокращения периода работ я вижу уже упомянутое выше снижение административных барьеров и ликвидацию избыточных согласительных и разрешительных процедур.

Очень поможет в этом недавно подписанный президентом страны так называемый «транспортный закон». В нем учтено более 20 предложений, необходимых строительной отрасли. Также закон систематизирует правила согласований земельных и экологических аспектов. Все эти и другие нововведения позволят сократить строительный цикл реализации проектов федерального значения на 18 месяцев, то есть на полтора года. Я подчеркну, что «транспортный закон» затрагивает избыточные, слишком сложные и бюрократизированные процедуры, которые становятся тормозом строительства важных и значимых для жизни целых городов или регионов объектов.

Расскажите о наиболее масштабных и значимых дорожных проектах, которые будут реализованы?

Настоящий мегапроект – строительство 12 автодорожных обходов крупных городов до конца 2024 года. На сегодняшний день уже ведутся строительные работы около Анапы, Волгограда, Гудермеса, Канска, Мариинска и Усоля-Сибирского. Кроме того, по объездам Рязани, Хасавюрта и Владикавказа проектные работы планируется завершить уже в этом году, а в следующем – начать стройки по ним. Также проектируются объездные дороги у Набережных Челнов, Иваново и Медыни.

Эти объекты имеют ключевое значение не только для городов и регионов, но и для России в целом. Строительство обходов повысит комфорт и качество жизни в самих городах; ведь благодаря этому уйдут транзитные потоки из городов, сократятся «пробки», увеличится пропускная способность дорог, и, как следствие, снизится аварийность. Также в наших планах создание новой скоростной автомобильной дороги М-12 Москва – Нижний Новгород – Казань общей протяженностью более 700 км. В настоящее время это самый масштабный дорожный проект в России.

Хочу отметить, что стройки планируются и будут проводиться не только в рамках **нацпроектов**. Так, в течение трех лет, с 2020 по 2022 годы, будет проведена масштабная работа по расширению наиболее загруженных участков различных трасс с двух до четырех полос движения, а в 23 регионах страны будут расширены 600 км федеральных трасс.

А что ждет железные дороги? Ест ли планы по развитию таких магистралей?

Это также одна из ключевых задач. Например, продолжается модернизация БАМа и Транссиба, развитие Центрального транспортного узла, ведется активная работа по увеличению пропускной способности железнодорожных подходов к портам Азово-Черноморского и Северо-Западного бассейнов. Эти задачи планируется решить до 2024 года. Осуществление этих проектов увеличит пропускную способность БАМа и Транссиба до 182 млн тонн, то есть, в полтора раза, а пассажиропоток в пригородном сообщении Центрального транспортного узла – до 850 млн пассажиров в год. Кроме того, обновленная инфраструктура позволит перевозить ежегодно до 125,1 млн тонн грузов в направлении портов Азово-Черноморского бассейна и 145,6 млн тонн в направлении Северо-Западного.

Россия – страна больших расстояний. Есть ли в планах развитие авиационной инфраструктуры?

Планы расширения сети авиамаршрутов, как и совершенствования аэропортов, занимают важное место в федеральных проектах. Так, до 2024 года предусмотрена реконструкция 68 аэродромов, включая 40 на Дальнем Востоке с общим объемом финансирования из федерального бюджета в размере 172 млрд рублей. В настоящее время по 20 проектам ведутся строительно-монтажные работы на общую сумму 14,5 млрд рублей.

Отмечу, что модернизация коснется как крупных аэропортов, так и небольших региональных. Например, уже в этом году планируется завершить работы в Челябинске, Хабаровске и Норильске. Продолжится реконструкция воздушных гаваней Якутска, Благовещенска, Магадана, Амдермы (Ненецкий АО), а также Минеральных Вод, Братска, Новосибирска, Томска, Олекминска, Жиганска, Верхневилуйска, Нерюнгри, Сеймчана и Певека.

Еще 11 объектов находятся в стадии проектно-изыскательских работ. Речь идет об аэропортах Мурманска, Ижевска, Читы, Полярного, Усть-Неры, Магадана, Тынды, Бухты Провидения, Марково, Лаврентий и Магнитогорска.

В этом году мы приступили также к проектированию аэропортов Грозного и Липецка, в планах – начало реконструкции объектов аэродромной инфраструктуры в аэропортах Петропавловска-Камчатского и Мирного.

А основным результатом всей этой работы мы видим повышение авиационной подвижности россиян. Предполагаем, что в 2024 году этот показатель должен достичь 0,95 полета на 1 человека в год.

Речь о развитии малой и средней авиации идет очень дано. Поможет ли развитие аэропортовой инфраструктуры возродить этот сегмент перевозок и расширить сеть региональных маршрутов?

Традиционно этот сегмент важен для труднодоступных регионов, таких как Якутия и Дальний Восток – о строительстве и реконструкции там аэропортов я уже говорил. Но и помимо этого нам предстоит сделать еще многое. В планах правительства – расширение до 50% от общего количества сети межрегиональных регулярных пассажирских авиамаршрутов, не заходящих в столицу. Замечу, в 2019 году данный показатель составил всего 39%. Что касается объема перевозок по региональным маршрутам, осуществляющимся без захода в Москву, то в прошедшем году он вырос до 19,2 млн пассажиров – на 3 млн больше плана.

Еще один, традиционный для России вид транспортного сообщения – водный. Он будет развиваться?

Действительно, Россия с ее богатейшими водными ресурсами имеет уникальный потенциал для развития внутреннего водного транспорта. Это наиболее безопасный и экологичный его вид, обладающий к тому же самым мощным «зеленым» потенциалом. Но здесь надо отметить, что серьезную проблему для наших речников представляет сезонный фактор. В разных регионах навигация возможна в период от 4 до 6 месяцев, в оставшееся время флот вынужден простаивать.

Для сравнения, например, скажу, что доля внутреннего водного транспорта в общем грузообороте в Нидерландах составляет сегодня 38%, в Германии – 11,5%, а у нас, в России – менее 3, хотя 30 лет назад этот показатель достигал 20%. Вот в связи с таким положением вещей правительством и поставлена задача качественного роста речного транспорта и его инфраструктуры.

При этом строить дополнительные речные порты необходимости нет, так как существующая сеть из 130 портов вполне достаточна. Напротив, здесь более актуален вопрос привлечения инвестиций в развитие уже имеющихся транспортных узлов. Но нужно признать, что программа ускоренного вовлечения в хозяйственный оборот портовых сооружений, перегрузочных комплексов и причалов, находящихся в неудовлетворительном состоянии (которую еще называют программой приватизации речных портов за 1 рубль), пока не вызвала заметного интереса со стороны бизнеса.

Именно поэтому нам надо найти действенные инструменты повышения инвестиционной привлекательности таких проектов.

В то же время, хочу отметить, неплохо идет строительство причалов в наиболее живописных и красочных местах. Вкупе с разворачивающимся строительством отечественных круизных судов это закладывает хорошую основу для успешного развития круизного бизнеса.

А есть ли программа развития морской портовой инфраструктуры? Каковы планы по возведению таких объектов?

Безусловно, вплоть до 2024 года расписаны планы развития портов Дальневосточного, Северо-Западного, Волго-Каспийского и Азово-Черноморского бассейнов. Таким образом, уже через 4 года мощность морских портов России увеличится более чем на 300 млн тонн. Сегодня большое значение приобретают проекты на Дальнем Востоке. Здесь можно выделить реконструкцию автомобильно-железнодорожной паромной переправы «Ванино–Холмск». Это стратегический жизнеобеспечивающий объект, который соединяет расположенные в 145 милях друг от друга морские порты Ванино на материке и Холмск на острове Сахалин. Переправа была запущена ещё в первой половине 70-х годов, и в настоящее время требует модернизации. В результате этой реконструкции станет возможным обслуживать новые паромы ледового класса и большей вместимости, а также увеличить объем грузов на 400 тыс. тонн, а количество пассажиров – на 82 тыс. человек. Реконструкцию этой переправы, на которую из федерального бюджета выделено почти 15 млрд рублей, закончат в 2022 году.

Получит развитие и сам порт Ванино в Хабаровском крае, грузоперевалочная мощность которого к 2024 году увеличится на 45 млн тонн. Здесь речь идет, прежде всего, о создании новых и развитии существующих угольных терминалов. Например, уже сегодня ведется строительство транспортно-перегрузочного комплекса АО «ВаниноТрансУголь». Уже в этом году завершится первый этап строительства, а полностью работы закончатся в 2023 году. Отмечу, что проект стоимостью 45,3 млрд. рублей реализуется в рамках государственно-частного партнерства (ГЧП).

Параллельно ведется реконструкция действующего терминала АО «Дальтрансуголь», расположенного в районе порта Ванино. Стоимость проекта, реализуемого компанией СУЕК, составляет 31,8 млрд. рублей.

А каковы планы по строительству или развитию портов в других бассейнах?

Конечно, планы развития касаются не только Дальнего Востока, но и других выходов к морю. Не менее значимым является и Северо-Западный бассейн. Например, в Усть-Луге, крупнейшем морском порту не только России, но и всего Балтийского побережья, к 2024 году появятся новые морские терминалы для перевалки минеральных удобрений, угля, зерновых и генеральных грузов суммарной мощностью почти 42 млн тонн. В рамках осуществления этого проекта группа компаний «Новотранс» планирует построить терминал LUGAPORT. Общий объем частных инвестиций в проект составляет 48 млрд руб.

Другой строящийся здесь терминал, «Ультрамар», после выхода на проектную мощность – 12 млн тонн – станет одним из крупнейших в Европе морских терминалов. Стоимость его строительства составляет 9,3 млрд рублей. Планируется, что первая очередь этого комплекса будет введена в эксплуатацию до конца 2020 года, а вторая – в следующем.

Марат Шакирзянович, какова стратегическая цель развития всей этой транспортной инфраструктуры?

Безусловно, развитие транспорта и строительство инфраструктуры имеет огромное, я бы сказал, решающее значение в развитии территорий страны и оживлении экономических процессов в регионах. Это вектор развития на поколения вперед. Без преувеличения можно сказать, что подобного объема строительства, как нового, так и в плане

реконструкции, на памяти нашего поколения еще не было. Но – задачи поставлены, потенциал есть, значит, будем работать.

<https://realty.interfax.ru/ru/experts/interviews/119885/>

На ту же тему:

<https://realty.interfax.ru/ru/news/articles/119888>

<https://realty.interfax.ru/ru/news/articles/119887>

<https://iz.ru/1044684/2020-08-06/v-kabmine-anonsirovali-rasshirenie-okolo-600-km-federalnykh-trass>

<https://360tv.ru/news/obschestvo/regiony-poluchat-bolee-6-mlrd-rublej-na-remont-dorog/>

<https://realty.interfax.ru/ru/news/articles/119886>

<https://realty.interfax.ru/ru/news/articles/119891>

<https://russian.rt.com/russia/news/771221-rossiya-modernizaciya-aerodrom>

<https://tourism.interfax.ru/ru/news/articles/72664>

<https://www.mk.ru/social/2020/08/06/v-rossii-namereny-modernizirovat-68-aerodromov.html>

<https://regnum.ru/news/3030004.html>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – СПЕЦВЫПУСК; ЮЛИЯ КВИТКО; 2020.06.08; ПОЛОСА ИНВЕСТИЦИЙ; НОВЫЕ ДОРОГИ ПОМОГУТ ВЕРНУТЬ ЭКОНОМИКУ К РОСТУ

Одной из точек выхода российской экономики на траекторию роста может стать опережающее строительство инфраструктуры. Потенциал ускорения здесь связан с механизмом бюджетных субсидий и возмещением части затрат инвестора на уплату процентов по кредитам, предоставленным для реализации инвестиционного проекта. Такая мера рассматривается правительством как одна из наиболее эффективных.

Инвестиции в транспортную инфраструктуру как локомотив для роста экономики рассматривают многие страны. Например, в глобальной инициативе «Один пояс, один путь» Китай готов инвестировать 1,3 триллиона долларов в транспортную инфраструктуру соседних стран. А в США на период с 2019 по 2023 год затраты на инфраструктурные проекты составят 22 миллиарда долларов ежегодно.

В России планы запуска нового инвестиционного цикла отражены в проекте Общенационального плана действий по восстановлению экономики России. Среди ключевых инициатив документа – создание комплексного механизма поддержки крупных инвестиционных проектов на федеральном и региональном уровнях. Предлагается реализовать транспортные проекты на общую сумму 782 миллиарда рублей в течение этого и следующего года. Как пояснили в **минтрансе**, в проект плана включены мероприятия по всем отраслям транспортного комплекса, включая крупные инфраструктурные проекты и секторальные меры поддержки.

В перечень крупных инфраструктурных проектов включено 38 объектов, их общий объем финансирования на этот год составляет 457 миллиардов рублей. Финансирование инвестиционных проектов, как правило, опирается на механизм кредитования. «Антикризисная мера, которую мы сейчас активно продвигаем, состоит в том, чтобы дать возможность строителям опережающими темпами выполнять работы с оплатой за счет кредитных средств», – рассказал ранее **министр транспорта Евгений Дитрих**. Это означает, что работы, выполненные опережающими темпами, могут быть профинансированы за счет кредитов, которые компенсирует государство. Госсубсидии по кредитам позволят, не снижая темпов работ, а даже наращивая их, вводить строящиеся объекты транспортной инфраструктуры без рассинхронизации сроков реализации инфраструктурного проекта.

Первым антикризисным шагом для обеспечения опережающего развития инфраструктуры на транспорте стало возмещение средств на реализацию региональных проектов в дорожном строительстве. В рамках **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»** регионы получают дополнительное финансирование, если в этом

году с опережением будут строить и ремонтировать дороги. «Несмотря на коронавирус, мы поставили задачу в этом году увеличить объем ввода и ремонта дорог. И многие регионы идут с опережением графиков», – сообщил **вице-премьер Марат Хуснуллин**.

Примером активной реализации предложенных мер стала Якутия. По словам главы республики Айсена Николаева, здесь заключены контракты по всем 58 объектам **нацпроекта**, а запланированные на этот год дорожные работы будут выполнены в срок.

В Челябинской области также заявили об исполнении к 1 августа бюджета по **нацпроекту** «Безопасные и качественные дороги» в полном объеме.

В свою очередь, в **минтрансе** настаивают на необходимости синхронизации освоения средств федерального и регионального бюджетов в рамках **нацпроекта**, а также выполнения подрядчиками гарантийных обязательств. Это тем более важно с учетом того, что сейчас прорабатывается вопрос развития опорной сети автодорог, которая включает в себя не только федеральные трассы, но и региональные дороги, связывающие между собой различные субъекты страны.

Не теряет свою актуальность повышение инвестиционной активности и в рамках федерального проекта «Транспортно-логистические центры», входящего в **Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры** на период до 2024 года. Региональные власти уже приступили к созданию таких центров для снижения логистических издержек, повышения скорости и надежности доставки грузов, а также качества транспортных услуг и реализации экспортного и транзитного потенциала России в целом.

На днях в Свердловской области между региональными властями и инвесторами было достигнуто соглашение о создании в районе станции Седельниково Сысертского городского округа узлового грузового мультимодального транспортно-логистического центра. Ранее аналогичный документ был подписан в Калужской области.

Проблема финансирования сейчас один из главных сдерживающих факторов в строительной отрасли, и ее преодоление связано с госпрограммой поддержки. В рамках ее реализации межведомственная комиссия при министре одобрила субсидирование льготной ставки по 21 кредиту на сумму 31 миллиард рублей 16 девелоперским компаниям Москвы и столичного региона. Сбербанк заключил с этими девелоперами дополнительные соглашения, в соответствии с которыми кредиты обойдутся застройщикам по ставке, не превышающей ключевую ставку ЦБ. Государство компенсирует банку выпадающие доходы. По оценке президента Национального объединения строителей Антона Глушкова, такая мера позволит наполовину снизить кредитную нагрузку на застройщиков.

<https://rg.ru/2020/08/06/novye-dorogi-pridadut-potencial-uskoreniia-rossijskoj-ekonomike.html>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2020.07.08; РЕАКТИВНАЯ СИЛА; АВИАПЕРЕВОЗКИ ВОССТАНАВЛИВАЮТСЯ БЫСТРЕЕ ОЖИДАНИЙ

Трафик в российских аэропортах в июле заметно превзошел ожидания. Пассажиропоток снизился всего на 45% (к тому же месяцу прошлого года) вместо прогнозируемых 65%, сообщили в Международной ассоциации аэропортов. Туристы отреагировали на снятие ограничений, считают эксперты.

Данные аэропортов подтверждают общие цифры. В аэропорту Кольцово (Екатеринбург) «РГ» рассказали, что в июле пассажиропоток составил 374,3 тысячи человек, на 46% меньше показателей прошлого года. Представитель столичного аэропорта Домодедово отметил, что, например, 31 июля аэропорт обслужил более 73 тысяч пассажиров на рейсах внутренних воздушных линий, что даже на 18% выше значения пикового дня прошлого года.

В мае министр транспорта Евгений Дитрих отмечал, что по итогам 2020 года перевозки могут сократиться до 60 млн перевезенных пассажиров при оптимистичном сценарии, если перелеты начнут восстанавливаться уже в июле. В таком случае, говорил он, будет действовать V-образный сценарий.

Восстановление отрасли может и не быть линейным, считают эксперты. Сейчас драйвером авиаперевозок стали поездки россиян на южные курорты страны, но по итогам августа рост будет уже не столь заметным, говорит замдиректора Института инженерной экономики и гуманитарных наук Даниил Квон. Осенью же спрос будет зависеть от восстановления деловой активности.

К тому же внутренние авиаперевозки растут сейчас в том числе за счет довольно низких для лета цен, говорит главный эксперт Института экономики транспорта и транспортной политики НИУ ВШЭ Федор Борисов. В итоге перевозчикам будет сложно выполнить отложенные обязательства по лизинговым платежам и кредитам.

Большое значение будет иметь открытие зарубежных направлений.

<https://rg.ru/2020/08/06/aviaperevozki-vosstanavlivaiutsia-bystree-ozhidaniy.html>

ТАСС; 2020.06.08; ВТБ СОХРАНЯЕТ ПЛАНЫ ПО ИНВЕСТИЦИЯМ В «АЭРОФЛОТ»

ВТБ рассмотрит возможность инвестирования в акции «Аэрофлота» в случае их допэмиссии, считает такое решение интересным для широкого круга инвесторов. Об этом ТАСС сообщили в пресс-службе банка.

«Безусловно, инвестиционное подразделение группы ВТБ, будучи крупнейшим в РФ, рассмотрит возможность инвестирования в акции «Аэрофлота», когда и если данная сделка [допэмиссия] будет запущена. Уже сейчас можно сказать, что несмотря на сильную просадку отрасли авиаперевозок, вызванную пандемией, акции «Аэрофлота» сохраняют свою инвестиционную привлекательность», – отметили в ВТБ.

Там также подчеркнули, что «авиакомпания является одной из наиболее ликвидных на российском фондовом рынке и обладает большой и диверсифицированной базой инвесторов, в связи с чем рыночная сделка с ее акциями будет интересна максимально широкому кругу инвесторов»

Ранее «Аэрофлот» сообщил, что планирует провести допэмиссию акций для пополнения уставного капитала компании минимум на 1,7 млрд рублей.

Ранее правительство РФ одобрило допэмиссию акций «Аэрофлота» при условии сохранения доли государства в авиакомпании не ниже 51,17%.

Министр транспорта РФ Евгений Дитрих заявлял, что «Аэрофлот» прорабатывает план по дополнительным объемам финансирования, которые возможно привлечь на рынке или же с помощью государства для поддержки операционной деятельности. ВТБ ранее сообщал, что рассмотрит возможность инвестирования в авиакомпанию «Аэрофлот» в ходе допэмиссии. В Российском фонде прямых инвестиций указывали, что фонд вместе с международными партнерами изучает возможность инвестиций в «Аэрофлот».

<https://tass.ru/ekonomika/9135869>

РОССИЯ 1 ВЕСТИ; АНА БАЛАН; 2020.06.08; ВНЕ ПРАВИЛ: ЭЛЕКТРОСАМОКАТЫ ПОКА НЕ СЧИТАЮТСЯ ТРАНСПОРТНЫМ СРЕДСТВОМ

В России резко выросли продажи электросамокатов. Так что на дорогах становится все больше особых участников движения. По скорости они не уступают автотранспорту, но гоняют по тротуарам, создавая опасные ситуации. А на проезжей части они так же беззащитны как пешеходы, кем и являются по закону.

Лавируя между пешеходами, обгоняя машины – они несутся так, что порою не в силах затормозить.

«Опасно, но интересно. Как прохожие реагируют? – Пугаются, но стараемся аккуратно», – с улыбкой поясняет девушка.

Для подростков – ещё одно развлечение. Для взрослых – новый вид транспорта. Но особенно пришёлся по душе курьерам.

«Если идёшь спиной, то их не слышно. Приходится постоянно озираться, находиться в стрессе!» – признается девушка с собачкой.

«Ты начинаешь метаться, не знаешь куда тебе деться, и он начинает метаться», – говорит пожилая женщина.

Взять электросамокат в аренду можно теперь практически в каждом районе.

«Каждый человек может взять самокат? Есть какие-то ограничения? -Взрослые только. Дети не могут, правда, я смухлевала, ребёнку дала, но ему 12 уже», – говорит женщина, отвечающая за прокат самокатов.

Екатерина до сих пор не может прийти в себя после страшной аварии. На огромной скорости в ее машину влетел 11-летний подросток.

«Руки тряслись, потому что видеть, как на тебя ребёнок летит и падает, на асфальт вытекает кровь. У мальчика очень серьёзные травмы головы были, у него две трещины», – вспоминает Екатерина Доронина.

Без прав и без правил, они выезжают на дорогу и несутся в потоке машин.

«Вы посмотрите, просто безумно! 100 км в час человек делает», – комментирует мужчина.

Огромным спросом в Москве пользуются услуги вот таких мастерских. За пару часов из любого самоката здесь сделают гоночный: снимут ограничитель, переставят мотор.

Это полноприводный электросамокат. Мощные колёса пройдут даже по бездорожью. Разгоняется до 65 километров в час. Скорость набирает за секунды. Нас предупредили, что слететь можно уже при старте.

Но даже если такой гонщик вас собьет или врежется в вашу машину – вызвать полицию не получится, потому что формально он – пешеход.

«Ни электросамокат, ни моноколесо, ни гироскутер не отнесены законом к транспортному средству, то есть все происшествия с их участием, если они столкнулись между собой или наехали на другого пешехода – это не ДТП. Здесь самые обычные гражданские правоотношения, если бы один пешеход толкнул другого», – пояснил Сергей Радько, автоюрист.

Но опасен электросамокат и для хозяина. Первая же поездка Алексея закончилась сотрясением мозга.

«Почему-то я нажал на газ на полную. Это порядка 40 километра и я чуть ли не сбил пешеходов. Куда-то увёл меня самокат с дорожки, и я врезался в дерево», – признался Алексей Петренко.

Профессиональный инструктор Леонид Качан считает, что каждый, прежде чем встать за руль, должен этому учиться.

«Может всё, что угодно случиться: колесо лопнуть, порывы ветра могут так дунуть мимо проезжающей машины, что тебя просто занесёт. Электросамокат – не игрушка, он такой же транспорт», – говорит он.

Минтранс давно обещает отнести пользователей электрических гаджетов в отдельную категорию участников дорожного движения: создать для них правила и даже знаки.

И пока этого не произойдет – говорят эксперты – на улицах больших городов будет процветать самокатный беспредел.

<https://www.vesti.ru/article/2437565>

ИЗВЕСТИЯ; ЛЮБОВЬ ЛЕЖНЕВА; 2020.07.08; УРВАТЬ ПХУКЕТ: ТАИЛАНД ГОТОВИТСЯ ПРИНЯТЬ ТУРИСТОВ ИЗ РОССИИ; ОПЕРАТИВНЫЙ ШТАБ ПРАВИТЕЛЬСТВА РФ АКТИВНО РАБОТАЕТ НАД РАСШИРЕНИЕМ СПИСКА СТРАН ДЛЯ ПУТЕШЕСТВИЙ

Россия и Таиланд заинтересованы в скорейшем возобновлении регулярного сообщения. Обсуждение ведется по линии авиационных властей двух стран. Об этом «Известиям» заявил официальный представитель посольства РФ в Таиланде Владимир Ким. Вице-президент Общенационального союза индустрии гостеприимства Алексей Волков считает возможным открытие уже в ближайшем месяце. В Российском союзе туриндустрии (РСТ) также уверены, что следующими «запустят» страны Юго-Восточной Азии. Улучшается эпидемиологическая ситуация и в Египте, отметили в российской дипмиссии. А вот сообщение с Вьетнамом остается под большим вопросом. Как рассказали «Известиям» в диппредставительстве РФ, перспективы путешествий пока туманны из-за второй волны пандемии и жесткой позиции властей по открытию границ. Оперативный штаб правительства активно работает над расширением списка стран, куда смогут полететь россияне, сообщили в **пресс-службе вице-премьера Татьяны Голиковой**.

Предполетная подготовка

Одна из самых популярных стран в Юго-Восточной Азии для российских туристов – Таиланд – закрыла границы еще 26 марта, а в апреле появился запрет на прибытие в аэропорты международных пассажирских авиарейсов. Однако для россиян ситуация может измениться в ближайшее время.

– Обе страны заинтересованы в скорейшем возобновлении регулярного авиасообщения. Соответствующее обсуждение ведется по линии авиационных властей двух стран. В ходе выработки решения будут рассмотрены многие факторы, одним из которых является принцип взаимности, – сообщил «Известиям» атташе по культуре, прессе и работе с соотечественниками посольства России в Таиланде Владимир Ким.

В июле местные власти уже пошли на небольшие уступки и позволили иностранным гражданам, у которых есть родственники в государстве или разрешение на работу и учебу, вернуться.

Сейчас делать прогнозы по путешествиям сложно, ведь нужно учитывать быстро меняющуюся эпидемиологическую ситуацию, заявил «Известиям» вице-президент Общенационального союза индустрии гостеприимства Алексей Волков.

– Постепенно могут открыться страны Карибского бассейна, островные государства, в том числе Мальдивы и Сейшелы, а также в ближайший месяц – Таиланд. Они сильно зависят от туризма и будут пытаться создать все условия для путешественников – не только из России, но и со всего мира, – считает эксперт.

Первыми могут открыться островные государства и страны Юго-Восточной Азии, сказал «Известиям» президент Российского союза туриндустрии Сергей Шпилько.

Во Вьетнаме ситуация отличается принципиально. В целом благоприятная обстановка с COVID-19 с июля там резко ухудшилась – началась вторая волна пандемии с эпицентром в центральной части страны. Поэтому перспективы возобновления авиасообщения с РФ в ближайшее время туманны, заявили «Известиям» в российском посольстве. Ситуацию осложнило и то, что на вывозных вьетнамских рейсах из РФ были заболевшие.

Сейчас, согласно официальной позиции социалистической республики, авиасообщение может быть открыто с теми странами, где в течение 30 дней нет заболевших коронавирусной инфекцией.

– Переговоры, насколько нам известно, с руководством Вьетнама об открытии границ не идут, – отметили в российском диппредставительстве.

Многие россияне вместе с открытием Турции надеялись на скорое возобновление турпотока в Египет. Однако пока эти ожидания не оправдались. С момента начала пандемии, по данным посольства России, страну покинули 3114 соотечественников, а

случаев заражения среди них было три – и все пациенты успешно вылечились в местных клиниках.

В диппредставительстве РФ не стали давать «Известиям» прогнозы по открытию границ, однако отметили, что, согласно официальной статистике, пик заболеваемости в стране пришелся на середину июня и сейчас показатели идут на спад. Египет уже успел восстановить транспортное сообщение с рядом стран.

Строго по списку

Вопросы «Известий» о перспективах восстановления турпотока Роспотребнадзор переадресовал в оперативный штаб по борьбе с коронавирусом. В **пресс-службе вице-премьера Татьяны Голиковой**, которая возглавляет этот штаб, «Известиям» сообщили, что орган еженедельно мониторит ситуацию и работает над расширением списка стран, в которые можно возобновить авиационное сообщение на взаимной основе. Однако, чтобы это произошло, государствам следует соответствовать определенным критериям – например, там должно быть не более 1% суточного прироста новых случаев заражения за 14 дней.

– Обо всех принятых решениях по расширению списка стран сообщим дополнительно, когда такие решения будут приняты, – заверили в **пресс-службе** зампреда правительства.

В случае возобновления полетов любые авиакомпании, у которых на это есть разрешение местных властей, получают возможность туда летать, сообщили «Известиям» в **пресс-службе Минтранса**.

Несмотря на постепенное снятие ограничительных мер, говорить об облегчении доли турбизнеса не приходится – за время пандемии он пережил глубокий кризис. Чтобы встать на ноги, ему потребуется не один год.

– По мнению экспертов, российской туристической отрасли может потребоваться от одного до двух лет для восстановления после пандемии коронавируса, – заявил «Известиям» **президент Торгово-промышленной палаты России Сергей Катырин**.

Однако, по словам Сергея Шпилько, два года на восстановление – это минимум. Период может быть и более длительным, ведь отрасль по факту не пришла полностью в себя после предыдущего упадка 2014 года. Пока статистики по количеству закрытых компаний за время пандемии еще нет. Точно оценить ситуацию не позволяет и то, что для малого бизнеса характерно временное закрытие во время длительных кризисов.

«Известия» направили запросы в Росавиацию и Ростуризм.

<https://iz.ru/1044752/liubov-lezhneva/urvat-pkhuket-tailand-gotovitsia-priniat-turistov-iz-rossii>

ИЗВЕСТИЯ; НАТАЛЬЯ БАШЛЫКОВА; 2020.07.08; ТОЛЬКО ОСЕНЬ ЖДИ: НОВЫЙ КОАП ВРЯД ЛИ ВСТУПИТ В СИЛУ С 1 ЯНВАРЯ; В ГД ОБВИНИЛИ МИНЮСТ В СРЫВЕ СРОКОВ – В ПРАВИТЕЛЬСТВЕ ПРОЕКТ КОДЕКСА РАССЧИТЫВАЮТ ПОЛУЧИТЬ НЕ РАНЕЕ СЕНТЯБРЯ

Сроки вступления в силу новой редакции КоАП и его процессуальной части могут быть сдвинуты на полгода или на год. Об этом «Известиям» сообщили источники в Госдуме, информацию подтвердили в комитете по госстроительству, заявив о некачественной проработке документа Минюстом. Свою оценку ему до сих пор не дало правительство, куда законопроекты могут поступить только к началу сентября. В самом министерстве, обещавшем завершить работу в прошлом месяце, внесение дополнительных правок признали. Эксперты считают, что причиной задержки, вероятно, стали нормы, которые могут вызвать социальное напряжение в обществе. В их числе штрафы за шум от домашних животных и отказ от медосмотров и прививок.

Ни дисциплины, ни качества

Как рассказали «Известиям» источники в Госдуме, из-за промедления Минюста нижняя палата может не успеть принять новую редакцию Кодекса об административных нарушениях и его процессуальной части до конца этого года. Изначально планировалось,

что он вступит в силу с 1 января. Однако теперь эта дата может быть перенесена на значительный срок. Эту информацию «Известиям» подтвердили в комитете Госдумы по государственному строительству и законодательству.

– Для доработки этого документа у нас будет создана рабочая группа. Но она начнет свою работу только после того, как законопроекты будут внесены правительством в Госдуму. Вряд ли мы успеем их принять до января 2021 года. Это нереально. Сроки вступления в силу нового КоАП будут перенесены в лучшем случае на июнь следующего года, а то и на конец 2021-го, – сообщил «Известиям» первый зампред комитета **Михаил Емельянов**.

По его словам, очевидно, что Минюст сейчас испытывает проблему с доработкой новых норм, так как не может выстроить самостоятельную линию в их подготовке.

– Очень большое количество авторитетных субъектов пытаются влиять на итоговую редакцию кодекса. Их лоббистские усилия в итоге и дают такой результат, когда ни одна версия не может быть одобрена, – заявил парламентарий.

Другой первый зампред этого же комитета Юрий Синельщиков связал пробуксовку с недостатком исполнительности.

– Очевидно, что дисциплины в подготовке нового КоАП нет. Впрочем, сроки нарушаются часто, но еще чаще страдает качество. Взять хотя бы закон по государственному и муниципальному контролю, который разрабатывали несколько лет, а внесли такую чушь. Там просто не на что смотреть. В итоге к нему было принято 100 поправок, из которых 93 – правительства. Но какого черта вы раньше не работали, – заявил «Известиям» парламентарий.

По его словам, если и кодекс окажется таким же, это будет очень плохо. При этом он подчеркнул, что новая редакция нужна, так как действующая устарела и разбалансирована из-за большого количества внесенных в нее изменений. Кроме того, новые нормы должны быть понятны для простых граждан – им нужно знать, за что несут ответственность. Сегодня люди не в состоянии этот документ даже прочитать, отметил депутат.

– Я видел первый вариант новой редакции КоАП и вообще не понял смысл того, что там написано, – подтвердил его коллега по парламенту и комитету Сергей Иванов.

Он считает, что нужно дождаться финальной редакции и внесения ее в нижнюю палату.

Как сообщил «Известиям» источник в правительстве, с большой долей вероятности депутаты смогут ознакомиться с текстом только в сентябре, так как Минюст еще не внес документ в правительство и продолжает его доработку. Официально в **пресс-службе** кабмина на запрос «Известий» о том, успеют ли новые нормы вступить в силу в январе 2021 года, ответить не смогли. Все вопросы там адресовали к парламенту и Минюсту.

В министерстве доработку кодекса «Известиям» подтвердили.

«Минюстом России завершены повторное публичное обсуждение и второй круг согласования проекта федерального закона «Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях». В настоящее время ведется доработка законопроекта с учетом замечаний и предложений, поступивших в Минюст России в рамках проведения указанных процедур, по завершении которой законопроект будет внесен в правительство РФ в установленном порядке», – пояснили в **пресс-службе**.

Не буди лихо, пока тихо

Подготовить концепцию нового КоАП Минюсту еще в марте прошлого года поручил на тот момент премьер Дмитрий Медведев. Тогда он обратил внимание на громоздкость и сложность применения действующего кодекса, на который «без слез смотреть уже невозможно».

По его словам, «нужно «причесать» все составы административных правонарушений, уйти от безобразий типа (отсылка) со значком «8». В июне концепция была одобрена. Однако на этом этапе оперативность разработчиков снизилась, хотя главой Минюста в январе стал руководитель рабочей группы по разработке концепции Константин Чуйченко.

Первая редакция нового КоАП и Процессуального кодекса об административных правонарушениях была представлена для общественного обсуждения 30 января этого года. Однако тут же ее раскритиковали политики, правозащитники и эксперты. **Вице-спикер СФ, секретарь генсовета «Единой России» Андрей Турчак** сравнил их с «репрессивной машиной для дополнительных поборов с населения». А новый премьер **Михаил Мишустин** назвал предложенные суммы штрафов непосильными для граждан.

Больше всего общественность возмутило усиление наказаний для автомобилистов. Например, штраф за превышение скорости на 20–40 км/ч должен увеличиться с 500 до 3 тыс. рублей, за превышение на 40–60 км/ч – с 1–1,5 тыс. до 4 тыс. рублей. Среди самых суровых мер – штраф 5 тыс. рублей или лишение прав до полугода – может применяться уже при превышении на 60 км/ч (сейчас – при 80 км/ч).

В итоге от этой версии законопроектов Минюст решил отказаться. Глава ведомства Константин Чуйченко в мае признал критику обоснованной.

«Поскольку КоАП затрагивает интересы каждого гражданина, мы решили повторно вынести на публичное обсуждение тексты законопроектов, формирующих новое законодательство об административных правонарушениях. Предлагаем продлить обсуждение и доработку законопроектов до конца июля 2020 года», – объяснил он.

Вторая редакция законопроектов была представлена на общественное обсуждение в первых числах июня. Несмотря на то что в ней Минюст отказался от увеличения штрафов, сохранил сроки давности привлечения к ответственности и включил в проект нового КоАП принцип презумпции невиновности, критики не убавилось.

– КоАП должен отличаться четкостью, внятностью, он должен защищать граждан, а не тех, кто выписывает протоколы. Он непонятен, а следовательно, дает возможности для злоупотреблений. Конечно, в таком виде он не может быть принят. Я категорично в первый раз это говорю, – заявил журналистам по итогам ознакомления с документами глава комитета Госдумы по государственному строительству и законодательству Павел Крашенинников.

Глава политической экспертной группы Константин Калачев считает, что проблема задержки с подготовкой нового КоАП может быть связана с риском роста социальной напряженности. По мнению, эксперта в условиях COVID-19 и снижения доходов населения законопроекты Минюста могут вызвать недовольство в обществе.

– Новая редакция кодекса – это серьезный фактор риска. Особенно с учетом норм о наказании за вещи, по которым их раньше не штрафовали. Например, за лай домашних животных или отказ от прививок или медосмотров. Люди ждут порядка, но вряд ли в таком виде это будет соответствовать мнению большинства населения, – отметил в разговоре с «Известиями» эксперт.

По его словам, скорее всего, чиновники будут в данном случае руководствоваться советом «не буди лихо, пока тихо» и, может, даже откажутся от этих нововведений.

<https://iz.ru/1044849/natalia-bashlykova/tolko-osen-zhdi-novyi-koap-vriad-li-vstupit-v-silu-s-1-ianvaria>

ВЕДОМОСТИ; ДАРЬЯ МОЛОТКОВА; 2020.07.08; «АЭРОФЛОТ» ХОЧЕТ ПРОДАТЬ ГОСУДАРСТВУ И ИНВЕСТИТОРАМ АКЦИЙ НА 140 МЛРД РУБЛЕЙ; СЕЙЧАС КАПИТАЛИЗАЦИЯ НАЦИОНАЛЬНОГО ПЕРЕВОЗЧИКА СОСТАВЛЯЕТ ВСЕГО 90 МЛРД РУБЛЕЙ

Совет директоров «Аэрофлота» предложил акционерам увеличить уставный капитал авиакомпании на 1,7 млрд акций, сообщила **пресс-служба** компании. Сейчас уставный капитал «Аэрофлота» состоит из 1,1 млрд акций, т. е. совет директоров предлагает увеличить его до 2,8 млрд акций, или в 2,54 раза.

Внеочередное собрание акционеров «Аэрофлота» рассмотрит это предложение 11 сентября, сообщила компания. На закрытии торгов на Московской бирже в четверг, 6

августа, одна акция «Аэрофлота» стоила 82 руб. Если авиакомпания разместит все эти бумаги, то привлечет 139 млрд руб. Средства нужны для преодоления кризиса, вызванного эпидемией ковида.

Источники в «Аэрофлоте» рассказывали «Ведомостям», что вызванный катастрофическим падением доходов кассовый разрыв составляет 80–100 млрд руб. Пока кассовый разрыв перевозчик покрывает с помощью кредитов. В марте – июне «Аэрофлот» увеличил задолженность перед банками почти в 5 раз до 58,6 млрд руб. Почему совет директоров предложил такую большую допэмиссию, непонятно. Представитель «Аэрофлота» от комментариев отказался. «Фактический объем допэмиссии, возможно, будет меньше, чем предложенный советом директоров. Видимо, 1,7 млрд акций – это максимальное количество новых акций, которое рассчитывалось в наиболее кризисный момент для компании, с запасом. Сейчас ситуация на рынке авиаперевозок улучшается», – говорит аналитик «Атона» Михаил Ганелин.

Провести допэмиссию «Аэрофлота» в конце июля поручило правительство, которому принадлежат 51,17% авиакомпании. В ходе допэмиссии госпакет не должен снизиться, говорилось в распоряжении правительства. Размещение новых акций должно пройти по открытой подписке. Чтобы госпакет не уменьшился, Росимуществу придется купить новых акций на 71 млрд руб.

Правительство хочет, чтобы в размещении максимально поучаствовали частные инвесторы, те акции, которые не купят Росимущество и частные инвесторы, выкупят госбанк ВТБ и Российский фонд прямых инвестиций (РФПИ), рассказывал человек, близкий к одной из сторон будущей сделки.

«Безусловно, инвестиционное подразделение группы ВТБ рассмотрит возможность инвестирования в акции «Аэрофлота», когда и если данная сделка будет запущена. Уже сейчас можно сказать, что, несмотря на сильную просадку отрасли авиаперевозок, акции «Аэрофлота» сохраняют свою инвестиционную привлекательность. Компания является одной из наиболее ликвидных на российском фондовом рынке и обладает большой и диверсифицированной базой инвесторов, в связи с чем рыночная сделка с ее акциями будет интересна максимально широкому кругу инвесторов», – говорит представитель ВТБ. Представитель РФПИ от комментариев в очередной раз отказался.

«Основным участником допэмиссии, очевидно, станет государство, а интерес частных инвесторов будет зависеть от цены размещения», – говорит Ганелин.

Пока группа «Аэрофлот» получила от государства всего 7,89 млрд руб. – столько досталось головной авиакомпании и двум ее «дочкам» по постановлению правительства в рамках поддержки всей авиаотрасли. Пик падения отрасли в России пришелся на весну: в апреле и мае все российские авиакомпании перевезли соответственно 739 000 и 946 000 человек, или в 11 и 12,5 раза меньше, чем за аналогичные месяцы 2019 г. В июне рынок начал восстанавливаться, отрасль перевезла 2,84 млн человек, или 22,5% от показателей июня прошлого года.

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2020/08/06/836124-aeroflot-prodat>

РБК; МАРИЯ КОКОРЕВА, МИХАИЛ ЮШКОВ; 2020.07.08; РОССИЯ И АБХАЗИЯ ВОЗОБНОВЯТ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЕ СООБЩЕНИЕ С 7 АВГУСТА

Железнодорожное сообщение было прервано на четыре месяца из-за пандемии коронавируса. 7 августа в Абхазию отправятся первые поезда из Москвы и Санкт-Петербурга. Составы из российской столицы будут курсировать ежедневно

Россия с 7 августа возобновит железнодорожное сообщение с Абхазией. Об этом РБК сообщили в **пресс-службе** Федеральной пассажирской компании (ФПК, «дочка» РЖД).

Для перевозки пассажиров будут курсировать поезда по двум маршрутам: Москва – Сухум и Санкт-Петербург – Сухум.

Поезда из Москвы и обратно будут курсировать ежедневно. «Из Москвы он будет отправляться с 7 августа по 15 сентября, из Сухума – с 9 августа по 17 сентября», – говорится в сообщении.

Составы из Санкт-Петербурга (с беспересадочной группой вагонов Псков – Сухум – Елец) начнут ходить с 7 по 27 августа по нечетным числам, а также 2 и 9 сентября. Из Сухума в Петербург поезда (с беспересадочной группой вагонов Елец – Сухум – Псков) будут отправляться с 9 по 29 августа по нечетным числам, а также 4 и 11 сентября.

Продажа билетов на указанные поезда будет открыта в ближайшее время.

В компании напомнили, что она совместно с АНО «Единая транспортная дирекция» для удобства передвижения пассажиров организовала смешанные перевозки железнодорожным и автомобильным транспортом в Абхазию в период с 5 августа по 30 сентября. «Прибывшие поездом на железнодорожный вокзал Адлер пассажиры могут совершить пересадку на автобусы, следующие в города Абхазии: Гагра, Пицунда, Гудаута, Новый Афон, Сухум», – говорится в сообщении.

Перевозка пассажиров также осуществляется в обратном направлении. Дети до пяти лет в сопровождении взрослых перевозятся бесплатно с предоставлением отдельного места.

Власти России и Абхазии 1 августа объявили об открытии границ, которые были закрыты на фоне распространения коронавируса COVID-19. Днем 6 августа абхазская сторона сообщила о возобновлении железнодорожного сообщения с Россией. «После четырехмесячного перерыва на фоне пандемии коронавируса возобновляется железнодорожное сообщение с городами России. 7 августа из Москвы выезжает пассажирский поезд Москва – Сухум», – заявил **первый заместитель гендиректора республиканского унитарного предприятия «Абхазская железная дорога» Алхас Вартагава.**

<https://www.rbc.ru/society/06/08/2020/5f2c361a9a7947f1939ce716>

ТАСС; 2020.06.08; В АБХАЗИИ ЗАЯВИЛИ, ЧТО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЕ ПАССАЖИРСКОЕ СООБЩЕНИЕ С РФ ВОЗОБНОВИТСЯ 7 АВГУСТА

Железнодорожное пассажирское сообщение Абхазии с РФ возобновляется с 7 августа, прибытие первого поезда из Москвы ожидается 9 августа. Об этом ТАСС сообщил первый заместитель гендиректора республиканского унитарного предприятия «Абхазская железная дорога» Алхас Вартагава.

«После четырехмесячного перерыва на фоне пандемии коронавируса возобновляется железнодорожное сообщение с городами России. 7 августа из Москвы выезжает пассажирский поезд Москва – Сухум, который прибывает на сухумский железнодорожный вокзал 9 августа», – сказал Вартагава.

Как сообщил заместитель гендиректора АЖД Игорь Маргания, в соответствии с письмом, полученным из РЖД, 7 августа в направлении Сухума выезжает и поезд с пассажирами из Санкт-Петербурга, его прибытие в столицу Абхазии ожидается 9 августа. «В отличие от московского, петербургский поезд не будет ходить ежедневно. Также мы ожидаем прибытия поезда из Самары 17 августа», – сказал Маргания.

Замдиректора АЖД подчеркнул, что с 15 августа впервые начинает курсировать туристический поезд по маршруту Туапсе – Гагра. Состав из 11 вагонов будет приходить в курортную Гагру, оттуда туристов будут развозить по экскурсионным маршрутам, а затем этим же поездом они будут возвращаться обратно в Туапсе. «Это сделано для того, чтобы туристы в более комфортных условиях могли приезжать в нашу республику и знакомиться с ее достопримечательностями», – сказал Маргания. Он отметил, что пассажирское сообщение было остановлено с конца марта, но грузовое железнодорожное сообщение Абхазии с РФ не останавливалось.

Первого августа были сняты введенные из-за ситуации с коронавирусом ограничения на пересечение российско-абхазской границы. Открытие границы произошло синхронно с

РФ после подписания соответствующего распоряжения российским премьер-министром **Михаилом Мишустиним**.

<https://tass.ru/ekonomika/9134829>

КОММЕРСАНТЬ FM; АННА НИКИТИНА; 2020.06.08; МЕЖДУНАРОДНЫЕ ПОЛЕТЫ ПОШЛИ НЕ ПО ПЛАНУ; ПОЧЕМУ «АЭРОФЛОТ» ОТМЕНЯЕТ РЕГУЛЯРНЫЕ РЕЙСЫ НА АВГУСТ

«Аэрофлот» все лето продавал билеты в закрытые из-за коронавируса страны, а теперь отменяет эти рейсы. Речь идет о бронях на август. Всего отменены перелеты по 90 направлениям. Если пассажир оформил билет на один из этих рейсов после 1 мая, он получит назад деньги, рассказала **пресс-секретарь «Аэрофлота» Юлия Спивакова**.

««Аэрофлот» скорректировал программу международных рейсов на август. Мы вынужденно отменили часть регулярных рейсов по зарубежным направлениям. Это связано с отсутствием разрешения на полеты и действующими эпидемиологическими ограничениями в странах назначения.

Пассажирам, которые приобрели билеты по этим направлениям после 1 мая 2020 года и сделали это на сайте авиакомпании или в контакт-центре, вернут средства автоматически. Необходимости обращаться лично нет. Тем, кто купил авиабилеты в офисах продаж «Аэрофлота» или в агентствах, соответственно, нужно обратиться по вопросам возврата по месту оформления перевозки. Что касается пассажиров, которые приобретали билеты по перечисленным направлениям в период до 1 мая 2020 года, они могут оформить ваучер», – говорит Спивакова.

Общероссийское объединение пассажиров требовало запретить «Аэрофлоту» продавать билеты в закрытые страны. Позже на ситуацию обратила внимание Федеральная антимонопольная служба, признав факт нарушения прав потребителей. ФАС раскритиковала и систему ваучеров. Она обратилась в **Минтранс**, чтобы там тоже изучили ситуацию. В целом авиакомпании периодически продают билеты в закрытые страны, говорит старший научный сотрудник Института экономики транспорта Высшей школы экономики Андрей Крамаренко. Но, по его словам, перевозчикам стоило бы предупреждать пассажиров о риске отмены таких рейсов:

«Происходит так, что авиакомпания не получает разрешения и вынуждена проводить возвраты. В принципе все делается в пределах разумного. Тем более если вы не открываете продажи вплоть до момента разрешения, которое, как правило, может наступить буквально за два дня до рейса. Но с момента получения разрешения до старта полетов все же должно пройти недели две, чтобы вы смогли загрузить нормально первые рейсы. Предварительные продажи, даже если нет разрешения, но оно ожидается, возможны. Я могу критиковать «Аэрофлот» только за то, что они продавали билеты без внятного дисклеймера, что рейс в расписании есть, но права на его выполнение еще нет».

Пассажиры, независимо от того, когда они купили билеты в закрытые страны – до или после 1 мая – имеют право на полный возврат денег, отмечает юрист, эксперт по туризму Эдуард Шалоносов. По его словам, действия авиакомпании в этом случае противоречат закону: «В закрытые страны нельзя продавать авиабилеты, потому что если есть распоряжение **Росавиации**, Роспотребнадзора и Ростуризма о том, что гражданам России запрещено пересекать границу Российской Федерации и стран Балтии, Скандинавии и так далее, продажа авиабилетов и услуг в эти страны априори незаконна. Так что первый вариант решения проблемы – турист или пассажир может обратиться в суд, чтобы договор признали недействительным или незаключенным.

Денежные средства через суд взыскать возможно.

Второй – через Федеральную антимонопольную службу. Третий – жалоба в транспортную прокуратуру. И четвертое – в Роспотребнадзор, чтобы тот провел проверку о незаконности этих действий и вынес постановление, административный протокол. После

этого в совокупности можно получить денежные средства. Разделение до и после 1 мая возможно только в том случае, если есть не постановление правительства, а именно федеральный закон или субъектов РФ. Ниже – третьей ветвью – идут постановления правительства, муниципалитета, губернатора. Нельзя говорить, что какое-то постановление выше, чем закон».

Ранее правительство разрешило авиакомпаниям выдавать пассажирам ваучеры вместо возврата денег за поездки. Согласно документу, клиент сможет вернуть деньги за отмененный рейс только через три года, если тот не воспользуется ваучером.

<https://www.kommersant.ru/doc/4443621>

ТЕЛЕКАНАЛ 360; АННА СТАРИЦКАЯ , ВАСИЛИСА АНДРЕЕВА , ЕКАТЕРИНА АНДРОНОВА; 2020.06.08; «АЭРОФЛОТ» В ПЛЮСЕ, ОСТАЛЬНЫМ – ВАУЧЕРЫ. КАК ПЕРЕВОЗЧИК ПРОДАВАЛ БИЛЕТЫ НА ЗАПРЕЩЕННЫЕ РЕЙСЫ И ЧЕГО ЖДАТЬ Пассажирам

После претензии ФАС «Аэрофлот» прекратил продажу билетов в закрытые из-за коронавируса страны. Одним пассажирам перевозчик вернет деньги, другим выдаст ваучер. В Госдуме считают, что ситуация довольно странная. Сначала компания продала то, чего нет, а теперь предлагает людям согласиться на «денежный суррогат».

«Аэрофлот» в плюсе, остальным – ваучеры. Как перевозчик продавал билеты на запрещенные рейсы и чего ждать пассажирам

«Аэрофлот» снял с продажи билеты по закрытым из-за коронавируса направлениям: в Грецию, Нидерланды, США, Италию, Германию, Австрию и другие страны. Тем, кто оплатил перелет до 1 мая с датой перевозки до 31 августа, предлагается оформить ваучер. Купившим билеты после 1 мая вернут деньги, уточняется на сайте авиакомпании.

В марте Россия приостановила международное авиасообщение. Однако «Аэрофлот» не прекращал продажу билетов по закрытым направлениям. А 4 августа Федеральная антимонопольная служба заявила, что это может нарушать права пассажиров.

«По мнению ФАС России, это обстоятельство создает риск отмены рейсов по причине отсутствия разрешения на международный полет. Вместо возврата денежных средств по несостоявшимся полетам пассажирам предлагаются ваучеры», – добавили в ФАС.

Билетная безнаказанность

30 июля Общероссийское объединение пассажиров направило в Росавиацию письмо с просьбой запретить компании продавать несуществующие билеты по закрытым направлениям.

По мнению представителей организации, «Аэрофлот» надеялся, что полеты возобновятся гораздо раньше. Продажей билетов на возможные рейсы перевозчик снижал риски запуска пустых самолетов при открытии границ, пояснил **«360» председатель объединения Илья Зотов.**

«Вторая причина – „Аэрофлот“ пытался получить некие деньги, чтобы продолжать свою операционную деятельность. Деньги достаточно легкие: люди видят билеты, их приобретают, а потом уже идет возврат ваучерами. Это не совсем приятное отношение к пассажирам», – добавил Зотов.

В ближайшее время представители объединения планируют обратиться в Конституционный суд за разъяснением, не нарушает ли положения Конституции вообще возврат стоимости билетов ваучерами.

«Но мы считаем, что „Аэрофлот“ не накажут, потому что это ведущая авиакомпания страны. В своем заявлении мы не хотели их наказывать, мы только хотели приостановить продажи. Нам этого было достаточно, потому что мы знаем, что их не накажут», – заключил Зотов.

Продать то, чего нет

Ситуация с «Аэрофлотом» довольно странная, считает **член комитета Госдумы по транспорту и строительству Дмитрий Ионин**. И странности эти начались с тех пор, как компанию застучали на торговле билетами на грузовые рейсы. Теперь перевозчик отличился с продажами по закрытым направлениям.

«С точки зрения клиента, конечно, это достаточно странно в этой ситуации. Я думаю, тут будет вал судебных исков, потому что продавались билеты в страну, куда запрещены перелеты. Я искренне надеюсь, что у перевозчика не получится этой новой нормой воспользоваться и дать людям ваучеры», – добавил парламентарий.

Ионин не исключил, что ситуация заинтересует правоохранителей. Ведь компания сначала продавала то, чего нет, а теперь предлагает людям воспользоваться «денежным суррогатом».

Обещанного три года ждать?

В сложившейся ситуации любая авиакомпания заинтересована в притоке денежных средств, согласен **глава аналитической службы «Авиапорт» Олег Пантелеев**. Учитывая, что однозначных законодательных ограничений на продажу билетов не было, перевозчики действовали в пределах дозволенного.

«Хотя, конечно, это довольно рискованная политика. Пассажиры, которые приобрели такие билеты, как показало время, оказались в проигрыше. Сложно сказать, в какой мере авиакомпании подразумевали именно такой вариант развития событий. Но риски существовали, и сейчас существуют риски, что достаточно много времени может пройти, прежде чем авиасообщение с некоторыми странами будет открыто», – сказал Пантелеев.

Что касается ваучеров, то формально они российскими законами не легализованы. Есть только решение правительства, которое для приобретенных до 1 мая билетов дало компаниям право в одностороннем порядке расторгать или пересматривать условия договора о перевозке и устанавливало трехлетний срок для возврата денег.

«Каких-то документов, которые бы разрешали авиакомпаниям продавать билеты, отменять рейсы и не возвращать деньги, откладывать решение этого вопроса на три года, для билетов, проданных после 1 мая, таких послаблений нет», – подчеркнул Пантелеев.

«360» направил запрос в «Аэрофлот», но на момент публикации на него не ответили.

<https://360tv.ru/news/tekst/aeroflot-v-pljuse-ostalnym-vauchery-kak-perevozchik-prodaval-bilety-na-zapreshchennye-rejisy-i-chego-zhdat-passazhiram>

ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; ВАЛЕРИЙ ФИЛОНЕНКО; 2020.06.08; АВИАКОМПАНИИ МАССОВО ОТМЕНЯЮТ РЕЙСЫ ЗА РУБЕЖ, НЕ ПРЕКРАЩАЯ ПРОДАВАТЬ БИЛЕТЫ; В ГОСДУМЕ НАМЕРЕНЫ ВСТУПИТЬСЯ ЗА ПАССАЖИРОВ, КОТОРЫМ ПЕРЕВОЗЧИКИ ОТКАЗЫВАЮТСЯ ВОЗВРАЩАТЬ ДЕНЬГИ

Многочисленные жалобы и всевозможные интернет-петиции с требованием приструнить авиакомпании, которые отменяют международные рейсы, но не возвращают деньги, при этом продолжая торговать билетами, сделали своё дело. На ситуацию обратила внимание Федеральная антимонопольная служба (ФАС), которая направила в **Минтранс** письмо с требованием разобраться, попутно указав, что отказ возмещать убытки граждан чреват для воздушных перевозчиков серьёзными репутационными издержками. Пока **Министерство транспорта** готовит ответ, в ситуацию должна вмешаться Генпрокуратура, считают депутаты Госдумы. Но если и «государево око» не сумеет урегулировать проблемный вопрос, то законодатели намерены подставить плечо. «Парламентская газета» разбиралась в ситуации.

В начале июля Правительство утвердило постановление, согласно которому авиакомпании могут выдавать пассажирам ваучеры вместо возврата денег за билеты. Сделано это было для поддержки воздушных перевозчиков, которые в связи с пандемией

и введёнными ограничениями попали действительно в сложную ситуацию. Жест доброй воли, однако, был истолкован, мягко говоря, в невыгодном для пассажиров ключе.

Пересказывать их бесчисленные стоны, подробно изложенные в Сети, нет смысла, потому что сводятся они примерно к одному: купил билет, авиакомпания отменила рейс и предложила взамен ваучер (то есть обязательство учесть потраченные деньги при покупке следующего билета). Но ваучер никому не нужен, все хотят вернуть деньги, которых из-за пандемии и ограничительных мер у граждан значительно поубавилось.

И в этом смысле показательна история нашей соотечественницы Елены, имеющей вид на жительство в Германии. При всех имеющихся законных основаниях ей удалось вылететь из России лишь с четвёртой попытки, да и то после обращения в посольство Федеративной Республики и не на простом рейсовом «аэрбасе», а на «секретном» чартерном борту «Аэрофлота», которого, по её словам, нет ни в одном расписании. Тем не менее самолёт летает в Германию два раза в неделю.

Первые три попытки покинуть страну оказались безуспешными, но при этом с совсем не одинаковой долей потерянных нервов и средств, рассказала она «Парламентской газете». К примеру, латвийская компания, которая отменила рейс за три дня до вылета 21 июля, честно вернула деньги за билет через неделю. Белорусская авиакомпания, отменившая рейс, от обязательств также не отказалась, но пока ещё не рассчиталась по долгам. А вот родной «Аэрофлот» после отмены рейса переадресовал требования по возврату средств тому, кто продавал билет.

В данном случае – интернет-агрегатору, который, несмотря на то что рейсы пачками отменяются, продолжает до сих пор с завидным прилежанием обеспечивать россиян билетами, хотя даже на уровне действующего закона выехать за границу можно далеко не всем. Ведь, согласно июньскому распоряжению кабмина, до 1 августа, когда разрешили перелёты в Англию, Турцию и Танзанию, покинуть страну могли лишь лица, направляющиеся на лечение, учёбу либо для ухода за больным родственником или имеющие вид на жительство страны, куда они направляются.

Почему они до сих пор это делают?

И хотя ситуация с агрегаторами смахивает на банальный «развод» из далёких лихих 90-х, законодатели всё же советуют не торопиться с выводами – мошенничество трудно доказуемо. Чтобы претензии не выглядели голословными, в ситуацию должна вмешаться Генеральная прокуратура, считает **зампред Комитета Госдумы по транспорту и строительству Александр Старовойтов (ЛДПР)**.

«Это компетенция Генпрокуратуры, которая должна установить законность или незаконность таких действий, но, на мой взгляд, действия «Аэрофлота» недопустимы, – уточнил депутат. – Но если это не поможет, я, как депутат Госдумы, подключусь к решению вопроса. В то же время хотелось бы призвать граждан внимательно изучать информацию на предмет того, есть ли вообще сообщение со страной, куда покупается билет. Не закрыты ли страны, не попадут ли они под какие-нибудь карантинные меры, о которых гражданин может просто и не знать». А значит, рискует стать очередным подписантом петиции в адрес **Росавиации** или **Минтранса**.

Согласно статистике «Аэрофлота», авиакомпания обработала уже более 100 тысяч заявок пассажиров на оформление электронных ваучеров взамен неиспользованных из-за пандемии коронавируса авиабилетов или дополнительных услуг авиакомпании, приобретённых до 1 мая 2020 года.

А что делать с теми билетами, которые приобретаются сейчас? Как сообщает ТАСС, 30 июля Общероссийское объединение пассажиров попросило **руководителя Росавиации Александра Нерадько** пресечь практику, запретив «Аэрофлоту» продавать авиабилеты в те страны, с которыми у России на данный момент нет разрешения на регулярное и чартерное авиасообщение.

ФАС, кстати, в этой истории на стороне пассажиров. На сайте ведомства 4 августа была размещена информация, в которой авиакомпании упрекаются в продаже авиабилетов на рейсы в страны, авиасообщение с которыми в настоящее время отсутствует. По мнению антимонопольной службы, это обстоятельство создаёт риск отмены рейсов по причине отсутствия разрешения на международный полёт.

В песне Высоцкого о перипетиях перелёта из Москвы в Одессу, при всей абсурдности ситуации с бесконечной задержкой рейса, всё же отдаётся должное надёжности отечественного воздушного гражданского флота. В нашей ситуации с отменёнными рейсами доверие к отрасли может быть основательно подорвано, не исключает ФАС. Ведомство обращает внимание, что подобная практика «может ущемлять интересы потребителей».

В **пресс-службе** ФАС «Парламентской газете» пояснили, что соответствующее письмо уже направлено в **Минтранс**. В **Министерстве транспорта** на вопрос «Парламентской газеты» прояснить ситуацию посоветовали переадресовать его авиаперевозчику. Разумеется, мы направили запрос и в «Аэрофлот», но на момент публикации ответ от авиакомпании не пришёл. В Роспотребнадзоре, куда наше издание также обратилось за разъяснениями, посоветовали обратиться в Росавиацию. Отправленный туда запрос пока остаётся без ответа.

Между тем в российском парламенте ситуацию из-под контроля выпускать не собираются. **Депутат Госдумы Анатолий Выборный** напомнил, что авиакомпании никогда с подобными коронавирусными проблемами не сталкивались, и это напрямую имеет отношения к текущей их позиции по поводу возврата денег за не предоставленные пассажирам услуги.

«Эти вопросы сейчас на контроле у президента и у **премьер-министра**, и надеемся, что в ближайшее время они будут разрешены. Если же в обозримом будущем мы увидим, что вопросы не решаются, то с точки зрения института парламентского контроля мы также будем реагировать», – заверил Выборный.

Эти вопросы сейчас на контроле у президента и у **премьер-министра**, и надеемся, что в ближайшее время они будут разрешены

Напомним, ранее на возврате денег за билеты авиапассажирам настаивала **председатель Совета Федерации Валентина Матвиенко**. Как сообщает ТАСС, ещё 25 марта она поручила сенаторам подготовить обращение в **Министерство транспорта** о том, чтобы россиянам вернули средства за билеты на самолёты, в том числе по невозвратным тарифам, из-за ограничений в связи с коронавирусом.

Так она отреагировала на выступление сенатора от Республики Тыва Дины Оюн, которая сообщила, что в связи с введением ограничений на проведение массовых мероприятий, отменой планировавшихся задолго до ситуации с коронавирусом семинаров и олимпиад для школьников многие вынуждены были сдавать свои билеты, которые приобретались по невозвратным тарифам. По её словам, авиакомпании отказались компенсировать эти затраты.

Валентина Матвиенко тогда отметила, что, несмотря на то что авиационная отрасль находится в очень тяжёлом экономическом положении в связи с коронавирусом, постановка вопроса – правильная. События неординарные, и авиакомпании, безусловно, должны возвращать деньги гражданам за билеты, поскольку они отказываются от них не по своей вине, уточнила спикер Совфеда.

<https://www.pnp.ru/politics/aviakompanii-massovo-otmenyayut-reysy-za-rubezh-ne-prekrashhaya-prodavayut-bilety.html>

ПЕТЕРБУРГСКИЙ ДНЕВНИК; НИНА АСТАФЬЕВА; 2020.06.08; В ПЕТЕРБУРГЕ РАЗБИРАЛИ САМОКАТНЫЕ ПОПРАВКИ В ЗАКОН МИНТРАНСА; КАК СДЕЛАТЬ ТАК, ЧТОБ САМОКАТЫ НЕ МЕШАЛИ МАШИНАМ И ПЕШЕХОДАМ

В Общественной палате Петербурга в четверг обсуждали, какие законы нуждаются в изменениях из-за растущей популярности средств индивидуальной мобильности (СИМ) – электросамокатов, моноколес, гироскутеров и сегвеев. Для них в Минтрансе подготовили новый закон, который перед принятием обсуждается в Общественной палате.

Возраст и мотор

Закон разделяет пользователей по возрастам: дети-дошкольники приравнены к пешеходам и место им только на тротуаре, дети до 14 лет могут двигаться по велодорожкам, а все, кому больше 14, уже могут ехать по дорожным велополосам, по обочине и даже по проезжей части, если на дороге нет тротуара. На электросамокате (но не на сегвее) можно будет выехать на проезжую часть даже при наличии тротуара, если там разрешается велодвижение. В Петербурге это всюду, кроме КАД и ЗСД.

Впрочем, отметила член комиссии по благоустройству, транспорту и урбанистике Ирина Артюхова, детей на самокатах тоже не стоит безоговорочно зачислять в пешеходы. По крайней мере на «зебре» они должны вести себя как велосипедисты: не мчаться через улицу, не снижая скорости, а спешиваться и вести велосипед рядом с собой. Для их же безопасности. К слову, авторы закона могли упустить из виду, что административная ответственность в России наступает с возраста 16 лет. Значит, подростки от 14 до 16 могут куролесить на дороге – и им ничего за это не будет.

Последняя миля

Председатель Комитета по развитию транспортной инфраструктуры Андрей Левакин заявил, что средства индивидуальной мобильности в таком мегаполисе, как Петербург, всегда будут играть роль транспорта последней мили и запрещать их нецелесообразно. К тому же, сказал он, во время эпидемии люди стали отказываться от общественного транспорта и грех их за это осуждать. Левакин был одним из немногих, кто заступался за СИМ: большинство других участников совещания пожаловались, что среди самокатчиков и велосипедистов слишком много лихачей, из-за которых уже страшно гулять по тротуару.

Директор центра автоматической фиксации административных правонарушений ГИБДД Дмитрий Василенко заявил, что, поскольку СИМ не являются транспортом, то и статистики по частоте попадания их в ДТП не ведется. Газетная статистика – порядка 20 несчастных случаев в 2019 году по всей России. А сколько раз самокатчики сбивали людей, то есть становились не жертвами, а причинителями вреда, неизвестно и прессе. Сам он признал, что с удовольствием запретил бы весь этот нестандартный транспорт.

У депутата ЗакСа Алексея Цивилева аргумент был такой: Петербург – город сформировавшийся, менять его из-за горстки энтузиастов никто не будет. В качестве примера был приведен Лондон, в котором много велосипедистов, но почти нет велодорожек. Это действительно так: лондонцы предпочитают автобусные полосы.

Психология и физика

На распоясавшихся велосипедистов из всевозможных служб доставки пожаловался председатель комиссии по общественной безопасности Дмитрий Шерих.

«Их стало очень много во время пандемии», – отметил он.

Поскольку службы доставки принадлежат очень крупным корпорациям, у членов Общественной палаты появилась идея приобщить эти корпорации к воспитанию курьеров, а еще – заставить их страховать своих развозчиков, раз уж те стали активными участниками дорожного движения.

А Петр Шелищ, член комиссии по общественной безопасности, вспомнил, что когда-то у него были велосипедные права, а у велосипеда – номер. Правда, это было давно – в 1960-е годы. Шелищ поинтересовался, можно ли сделать номера сейчас (городской службе

видеонаблюдения они будут видны, как на ладони), но начальник ЦАФАП заявил, что камеры на велосипедные номера настроить будет невозможно.

У экспертов мелькнула идея печатать номера на жилетах (всех пользователей СИМ хотят обязать надевать светоотражающие жилеты), но ее даже не стали обсуждать.

Основной проблемой на пути к упорядочиванию передвижения на СИМ стало отсутствие специальной структуры, которая могла бы следить за порядком при их использовании. Если это тротуар – значит, порядок должен блюсти участковый полицейский, а не инспектор ГИБДД. А если нарушитель выехал на проезжую часть, то инспектор, но что он может предпринять, если у самокатчика нет ни прав, ни техпаспорта на свой транспорт?

Как заявил Алексей Цивилев, «полиция все равно не будет гоняться за нарушителями, а значит, ничего не изменится». Депутат заявил, что в законе, конечно, прописано, что приоритет на тротуаре имеет пешеход, но закон никто не будет исполнять хотя бы потому, что «сами физические законы и особенности человеческой психики не позволяют отвлекаться на то, что движется медленно».

Выход один – воспитывать население. О правилах обращения с СИМ будут рассказывать на уроках ОБЖ в школе. Кстати, как отметил заместитель Комитета по образованию Андрей Барщевский, в этом году уровень детского травматизма заметно снизился. Причина, конечно, в удаленном обучении. До 2020 года кривая шла вверх, в том числе благодаря растущей популярности тех же гироскутеров, моноколес и самокатов.

<https://spbdnevnik.ru/news/2020-08-06/v-peterburge-razbirali-samokatnye-popravki-v-zakon-mintransa>

КОММЕРСАНТЪ; 2020.06.08; БЕЛЫЙ ДОМ ПРОДОЛЖИЛ ВЫПЛАТЫ; ПРАВИТЕЛЬСТВО РАСПРЕДЕЛИЛО ОКОЛО 32 МЛРД РУБЛЕЙ СУБСИДИЙ

Белый дом направляет дополнительные 11,8 млрд руб. на поддержку многодетных семей, выплачивающих ипотеку. Как пояснил сегодня на заседании правительства **премьер-министр Михаил Мишустин**, соцпомощь получают около 26 тыс. таких семей. Кроме того, правительство продолжает выделять деньги на стимулирующие выплаты медикам – 9 млрд руб. для сотрудников первичного звена здравоохранения и еще 5 млрд руб. для работников стационаров и скорой помощи.

Сегодня правительство на заседании распределило в общей сложности более 32 млрд руб. субсидий. Так, наиболее крупная сумма выделяется на поддержку многодетных семей (у которых третий и последующие дети родились после 1 января 2019 года), выплачивающих ипотечные кредиты, – помимо уже выделенных 23 млрд руб. правительство направляет на эти цели еще 11,8 млрд руб.

По словам **Михаила Мишустина**, выплаты по 450 тыс. руб. получают не менее 26 тыс. семей.

Продолжает Белый дом и выделение денег для выплат медицинским работникам, работающим с пациентами с коронавирусом, – напомним, обещанные им доплаты (80 тыс. руб. врачам, 50 тыс. руб. среднему медперсоналу, медсестрам и врачам скорой помощи, 25 тыс. руб. младшему медперсоналу и водителям экипажей) были продлены на июль-август. Так, на стимулирующие выплаты за особые условия труда и дополнительную нагрузку сотрудникам первичного звена направляется более 9 млрд руб., а для сотрудников стационаров и скорой помощи предусмотрено еще около 5 млрд руб.

Правительство также расширяет перечень регионов, в которых региональные операторы могут получать субсидии на оказание ими услуг по вывозу мусора, – в список включены Республика Алтай, Калмыкия, Карелия, Крым, Волгоградская, Иркутская, Саратовская, Тверская и Ульяновская области. Для этих девяти регионов дополнительно планируется направить 838 млн руб. – в общей же сложности для регоператоров из 76 регионов уже предусмотрены межбюджетные трансферты на общую сумму 9,25 млрд руб.

По поручению президента Белый дом направляет также средства на «опережающее строительство» дорог – как сообщил **Михаил Мишустин**, более 6 млрд руб. будут выделены 14 регионам для ремонта 300 км дорог регионального, межмуниципального и местного значения, а также восьми аварийных мостов.

<https://www.kommersant.ru/doc/4443580?tg>

КОММЕРСАНТЪ; ЮЛИЯ СТЕПАНОВА; 2020.07.08; ГРУЗЫ УХОДЯТ В НЕБО; ДОСТАВКУ ДРОНАМИ ПРОТЕСТИРУЮТ НА ТОМСКОЙ ОБЛАСТИ

В Томской области предлагается провести эксперимент по доставке грузов дронами. Из-за законодательных ограничений пока тестируются решения по доставке грузов весом до 6 кг, но законопроект о «регуляторных песочницах» должен позволить поднимать вес до 500 кг. Такая доставка может быть востребована для срочных грузов и в труднодоступных местах, в остальных случаях пока надежнее и дешевле грузовики, полагают участники рынка.

Минэкономики и **Минтранс** прорабатывают нормативную базу для эксперимента по беспилотной перевозке грузов в рамках «регуляторных песочниц», рассказал “Ъ” представитель **Минтранса**. Среди потенциальных участников – «Аэромакс» (входит в АФК «Система»), «Геоскан», «Тайбер», «Радар ммс» и «Микран», уточнили в Минэкономики.

Проект предполагает доставку грузов до 500 кг, тогда как существующая нормативная база позволяет тестировать только решения по доставке грузов до 3 кг на 10–15 км в городской среде и 3–6 кг на 30–100 км в труднодоступные районы, рассказал “Ъ” директор бизнес-дивизиона по обследованию и мониторингу «Аэромакса» Андрей Михеев. По его словам, переговоры о создании регионального оператора беспилотной доставки и сопутствующих сервисов идут с администрацией Томской области. Власти региона комментариев не предоставили.

Дрон для полетов в городской среде может стоить до 500 тыс. руб., монокрыло для перевозки грузов до 6 кг на большие расстояния – 3–5 млн, а программное обеспечение – около 100 тыс. руб., оценивает эксперт Softline Александр Клецков. Если получится оптимально трансформировать слабый пока рыночный запрос в характеристики продукта, можно будет говорить об отпускной стоимости в 5–30 млн руб. при емкости рынка до 100 единиц в год, полагает первый заместитель управляющего директора «Ланит-Интеграции» Олег Головкин.

По грузам тяжелее 30 кг уже есть четкие запросы от потенциальных клиентов и понимание, какими носителями их доставлять, утверждает Андрей Михеев. А вот для доставки небольших грузов нужно серьезно дорабатывать существующие решения, добавлять станции автоматической зарядки, повышать надежность носителей, признает он.

Производство дронов в России сдерживает регулирование и отсутствие инфраструктуры: в отличие от США, где дроны доставляют груз на лужайку перед домом, в России в окно посылку не закинешь и у подъезда не оставишь, рассуждает руководитель центра технологий, медиа и телекоммуникаций ЕУ Юрий Гедгафов. По его мнению, дроны могут быть востребованы для срочной доставки, например, медицинских грузов или небольших посылок в регионы, где нет транспортной инфраструктуры.

У участников рынка доставки и ритейла есть интерес к таким способам доставки, но они пока сохраняют скепсис.

Применение беспилотников будет перспективным, если будет разработана модель с грузоподъемностью 100–500 кг, возможностью вертикального взлета и дальностью перелета до 1 тыс. км как альтернатива авиации на таких расстояниях, считает президент Pony Express Георгий Аликошвили. В труднодоступных районах доставка автомобилем остается наиболее эффективной и надежной, поскольку позволяет доставлять сборные

грузы и забирать возвращенные заказы, отмечает директор по взаимодействию с госорганами Ozon Дмитрий Русаков. При беспилотной доставке встает вопрос о возможности оплаты товара при получении, возникает риск потери отправления и беспилотника, а значит, и потребность в страховании товара и ответственности перед третьими лицами, указывает директор по логистике «Ситилинка» Александр Терехов.

Беспилотники могут улучшить логистику и сервис, компания «с большим интересом» изучает такие проекты, говорит руководитель департамента стратегического развития «Почты России» Игорь Шиянов. У компании уже был опыт использования беспилотников для доставки грузов в Улан-Удэ, сообщил «Ъ» 2 апреля 2018 года.

На первых порах такая доставка, скорее всего, будет использоваться для имиджевой составляющей и демонстрации технологий, полагает директор отдела инвестиций и рынков капитала КПМГ в России и СНГ Алексей Богданов. Сами по себе беспилотники – уже типовый продукт, который используется, например, для перемещения грузов между стеллажами на закрытых складах, добавляет гендиректор «Infoline-Аналитики» Михаил Бурмистров, однако массовое внедрение для доставки клиентам – вопрос как минимум еще нескольких лет.

<https://www.kommersant.ru/doc/4443697>

КОММЕРСАНТЪ; ЕВГЕНИЙ ЗАЙНУЛЛИН, АННА ЗАНИНА; 2020.07.08; «РОСТЕХ» ВОЗВРАЩАЕТ СЕБЕ ПОРТ ВЕРА; КОРПОРАЦИЯ ХОЧЕТ ОТСУДИТЬ 16,7% ПРОЕКТА У НАСЛЕДНИКОВ ДМИТРИЯ БОСОВА

«Ростех» и его партнеры, владеющие долей в 50% в порту Вера, через суд требуют от собственника второй половины порта – «Востокугля», принадлежащего наследникам Дмитрия Босова – передать им долю в 16,7%. Они настаивают, что соответствующий колл-опцион вступает в силу в случае смены контроля в «Востокугле», что и произошло в апреле после выхода из компании Александра Исаева. В «Востокугле» не согласны с этим. Параллельно «Востокуголь» инициировал процесс собственного банкротства, что, по мнению юристов, дает возможность в будущем оспорить опционную сделку.

«Порт Вера Холдинг» (ПВХ), владеющий половиной порта Вера, подал иск против другого владельца «Востокугля», требуя продать 16,7% в порту по колл-опциону, сообщил «Ъ» представитель истца. Акционеры ПВХ – «Ростех», компания Екатерины Лапшиной, которая ранее управляла активами Альберта Авдоляна и его партнера Сергея Адоньева, а также президент «Росинжиниринга» Дмитрий Новиков. Иск зарегистрирован в арбитражном суде Москвы 5 августа.

Угольный порт Вера находится в Приморском крае в районе мыса Открытый. Инициатором проекта был «Ростех», который долго искал в него инвесторов. Сейчас порт входит в круг интересов «А-Проперти» Альберта Авдоляна – компания формирует промышленный кластер, в который должны также войти Эльгинское месторождение угля (руководитель Александр Исаев), Якутская топливная компания и Огоджинский угольный проект.

В заявлении истца сказано, что «Востокуголь» нарушил условия корпоративного договора, а также не выполнил условия по колл-опциону на 16,7% уставного капитала порта (номинальная стоимость – 3,3 тыс. руб.). Триггером к исполнению опциона была смена контроля в одном из акционеров порта. Такая смена, по мнению ПВХ, произошла в «Востокугле»: компанией на паритетных началах владели Дмитрий Босов и Александр Исаев, однако в апреле господин Исаев был уволен со всех постов, а его доля перешла к Олегу Шемшуку, а затем – к «Востокуглю». Сейчас Александр Исаев оспаривает эту сделку в суде. Дмитрий Босов в мае совершил самоубийство, и его доля должна перейти к наследникам.

В ПВХ считают, что «в результате незаконной сделки по отчуждению доли Александра Исаева в УК «Востокуголь» смена контроля, безусловно, произошла».

По данным РБК, у ПВХ есть соответствующее заключение аудитора PwC. В «Востокугле» с этим не согласны. «У нас есть заключение одной из компаний, согласованных сторонами для проведения такой экспертизы в корпоративном договоре от 14 декабря 2017 года и в договоре о предоставлении опциона от 14 декабря 2017 года, об отсутствии факта смены контроля в «Востокугле», а также отсутствии оснований для реализации ПВХ опциона «колл», – заявили в компании.

По мнению юристов, опрошенных “Ъ”, условие об опционе при смене контроля является распространенным явлением.

Это гарантия того, что в случае выхода партнеров из бизнеса у оставшихся «у руля» будет необходимое количество голосов для принятия важных решений, говорит директор департамента корпоративного права РКТ Елена Кравцова.

Она отмечает, что обычно в подобных договорах условия буквальны, то есть фактическая смена бенефициаров, которыми являются физические лица, свидетельствует о смене контроля в компании. В «Востокугле» контроль сменился в связи с заменой фактически двух участников, добавляет юрист.

Накануне подачи иска «Востокуголь» опубликовал извещение о собственном банкротстве по иску связанной с ним компании. Опрошенные “Ъ” юристы видели в этом способ защиты от претензий Александра Исаева и акционеров порта Вера. При этом, отмечает Елена Кравцова, желание «Востокугля» подать на самобанкротство не является основанием для приостановки судебного процесса по реализации опциона. Старший юрист BGP Litigation Денис Дурашкин согласен с этим, но отмечает: в дальнейшем передача долей в рамках опциона может быть оспорена арбитражным управляющим или кредиторами по специальным «банкротным» основаниям, если доли будут проданы ниже рыночной цены.

При этом в «Востокугле» считают, что ПВХ не имел права подавать иск в московский арбитраж, поскольку по корпоративному договору любые споры должны решаться в Международном коммерческом арбитражном суде при ТПП.

ПВХ при подаче иска опирался на то, что порт Вера является стратегическим активом, споры по которым можно рассматривать только в государственных судах. Денис Дурашкин отмечает, что порта Вера нет в списке стратегических предприятий: «Видимо, истец рассчитывает убедить суд в том, что порт является стратегическим по факту». По мнению юриста, позиция истца является слабой, а арбитражный суд, скорее всего, оставит данный иск без рассмотрения.

<https://www.kommersant.ru/doc/4443684>

На ту же тему:

https://www.rbc.ru/business/06/08/2020/5f2b23be9a79477e80e33a19?from=from_main_1

РИА НОВОСТИ; 2020.06.08; КАБМИН НАПРАВИТ БОЛЕЕ 6 МЛРД РУБЛЕЙ НА РАЗВИТИЕ ДОРОЖНОЙ СЕТИ В РЕГИОНАХ

Правительство России направит более 6 миллиардов рублей на ремонт и модернизацию дорожной сети в 14 регионах, сообщил **премьер-министр РФ Михаил Мишустин** на заседании правительства в четверг.

«Обсудим также вопрос о выделении более 6 миллиардов рублей на ремонт и модернизацию дорожной сети в 14 регионах. Их мы направляем на опережающее строительство дорог по поручению президента», – сказал **Мишустин**.

По его словам, на эти средства в рамках **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»** и госпрограммы «Развитие транспортной системы» до конца 2020 года будет отремонтировано 8 аварийных мостов и около 300 километров дорог регионального, межмуниципального и местного значения, а также модернизирована уличная сеть в городах и населенных пунктах.

Мишустин отметил, что в течение месяца должны быть заключены соответствующие соглашения с регионами.

<https://realty.ria.ru/20200806/1575441016.html>

ТАСС; 2020.06.08; РОССТАНДАРТ УТВЕРДИЛ ГОСТ ДЛЯ ЗИМНИКОВ И ЛЕДОВЫХ ПЕРЕПРАВ

Национальный стандарт на технические правила устройства и содержания автомобильных зимних дорог и ледовых переправ вступит в силу с 1 ноября 2020 года. Об этом говорится в сообщении Росстандарта.

«Новый стандарт устанавливает технические правила устройства зимних автомобильных дорог (автозимников) и ледовых переправ в климатических условиях северных территорий и Заполярья Российской Федерации с устойчивыми низкими температурами и их эксплуатации в зимний период в течение 5-6 месяцев в году», – говорится в сообщении.

Сам ГОСТ Р 58948-2020 утвержден соответствующим приказом Росстандарта и вступает в силу с 1 ноября 2020 года. Разработан нацстандарт подведомственным **Минтрансу России** ФАУ «Росдорнии» в обеспечение национального проекта «**Безопасные и качественные автодороги**».

Развитие автомобильных дорог в районах Крайнего Севера является одной из приоритетных задач развития Российской Федерации, отмечают в Росстандарте. Ледовыми и снежными дорогами пользуются в северных районах, в особенности, где отсутствует другая дорожная сеть. Движение по так называемым зимникам обычно открывается в начале декабря и закрывается в середине апреля. Появление арктических стандартов значительно ускорит внедрение перспективных технологий в арктической зоне, отметил в сообщении заместитель руководителя Росстандарта Антон Шалаев.

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/9137171>

ТАСС; 2020.06.08; АДЫГЕЯ ДОПОЛНИТЕЛЬНО ПОЛУЧИТ 500 МЛН РУБЛЕЙ НА СТРОИТЕЛЬСТВО ДОРОГИ В ДАГОМЫС

Правительство РФ выделило Адыгее из резервного фонда дополнительно 500 млн рублей на строительство проходящей через горную часть региона автомобильной дороги Черниговская – Дагомыс, сообщила в четверг **пресс-служба** главы республики Мурата Кумпилова.

Ранее сообщалось, что строительство автомобильной дороги Черниговская – Дагомыс, начатое в прошлом году, осуществляется совместно с Краснодарским краем. Из общей протяженности дороги в Адыгее на первом этапе ведется строительство 10,355 километра, на эти цели предусмотрено почти 1,94 млрд рублей.

«Сегодня правительство РФ утвердило выделение Адыгее дополнительных средств из резервного фонда в сумме 500 млн рублей на ускорение строительства автомобильной дороги Черниговская – Дагомыс в Майкопском районе. Решение было принято по предложению комиссии Федерального собрания РФ по перераспределению бюджетных ассигнований при поддержке депутата Государственной думы от республики Владислава Резника», – говорится в сообщении.

Средства будут выделены в виде межбюджетных трансфертов, которые предоставляются на достижение целевых показателей региональных программ в сфере дорожного хозяйства. Они направляются на приведение в нормативное состояние, развитие и увеличение пропускной способности сети автомобильных дорог общего пользования регионального или межмуниципального, местного значения, уточнили в **пресс-службе** главы региона.

После завершения строительства участок двухполосной дороги будет соответствовать IV категории. Глава Адыгеи поручил генподрядчику – ООО «Дортранссервис» –

синхронизировать все работы с Краснодарским краем и проводить их в соответствии с согласованным с федеральным центром графиком реализации проекта. В Адыгее также продолжается строительство высокогорной автодороги из поселка Гузерипль к плато Лагонаки. Общая протяженность дороги – 17,08 километра, из них 9,8 километра планируется завершить в 2021 году, добавили в **пресс-службе**.

По исполнению **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»** республика находится в десятке регионов-лидеров. В рамках данного **нацпроекта** в этом году в Адыгее намечено отремонтировать 46 дорожных объектов протяженностью 35,8 км. На эти цели направлен 491 млн рублей, из них 331 млн рублей – из федерального бюджета, более 160 млн рублей – из республиканского бюджета.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/adygea-dopolnitelno-polucit-500-mln-rublej-na-stroitelstvo-dorogi-v-dagomys>

ТАСС; 2020.06.08; ХАБАРОВСКИЙ КРАЙ ПОЛУЧИТ ДОПОЛНИТЕЛЬНО 565 МЛН РУБЛЕЙ НА РЕМОНТ ДОРОГ В 2020 ГОДУ

Дороги в трех районах Хабаровского края отремонтируют по национальному проекту за счет дополнительно выделенных региону 565 млн рублей. Об этом сообщается на сайте регионального правительства в четверг.

«Хабаровский край получит 565 млн рублей на опережающую реализацию мероприятий национального проекта **«Безопасные и качественные автомобильные дороги»**. Средства выделят из федерального бюджета уже в этом году. Благодаря этому в нормативное состояние дополнительно приведут более 21 км автодорог», – говорится в сообщении.

На выделенные средства отремонтируют дороги в Ванинском и Советско-Гаванском районах, а также в районе имени Лазо. Это участки краевых дорог, которые являются наиболее проблемными и имеют большое значение для обеспечения транспортной доступности жителей. «В ближайшее время планируем выходить на конкурсные процедуры для заключения контрактов. Работы должны быть закончены до конца текущего года», – цитирует **пресс-служба** и. о. **министра транспорта** и дорожного хозяйства региона Максима Прохорова.

В этом году в крае по **нацпроекту**, который реализуется в 83 регионах страны по поручению **президента РФ Владимира Путина**, приведут в порядок 101 дорогу. Без учета дополнительного финансирования, на ремонт улиц, благоустройство тротуаров, нанесение разметки и организацию безопасности дорожного движения будет потрачено около 3,2 млрд рублей. Как уточнили ТАСС в **пресс-службе** регионального правительства, в прошлом году в нормативное состояние в регионе были приведены почти 200 км автомобильных дорог Хабаровской и Комсомольской агломераций, а также дорог регионального и межмуниципального значения. В общей сложности это 111 участков.

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/9133033>

ТАСС; 2020.06.08; СИСТЕМА ТРАНСГРАНИЧНОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ВЫБРОСОВ МОЖЕТ УДАРИТЬ ПО РОССИЙСКОМУ ЭКСПОРТУ

Европейский союз утвердил и планирует запустить программу «Зеленый курс», которая включает в себя трансграничное углеродное регулирование для отдельных секторов экономики. Поскольку российский экспорт – один из самых углеродоемких в мире (для производства товаров используется большое количество углеродной энергии), это регулирование может негативно отразиться на российском экспорте. В этой связи Минэкономразвития начало анализ производственной системы в России, а Российский союз промышленников и предпринимателей (РСПП) подготовил свои предложения по снижению рисков. Об этом пишет газета «Коммерсант» со ссылкой на письмо РСПП в отношении Минэкономразвития.

В ответном письме на предложение «сформировать аргументы для отстаивания российской позиции» на переговорах с Евросоюзом РСПП приводит данные РАНХиГС, согласно которым потери экспортеров могут составить €2,8–3,6 млрд в год при уровне цен за единицу выбросов €20–25 за тонну CO₂-эквивалента. В российском союзе промышленников и предпринимателей считают, что основной целью введения этого регулирования является поддержка конкурентоспособности европейских промышленных компаний за счет создания барьеров и обременений для производителей других стран.

В союзе предлагают создать рабочую группу, которая будет противодействовать созданию новой нормативной основы, штрафующей российских экспортеров и ограничивающей международную торговлю.

В письме приведены и другие предложения – например, развивать национальные стандарты углеродной отчетности и гармонизировать их с международными документами. Также предлагается стимулировать развитие наилучших доступных технологий – НДТ. Эта программа развивается в России несколько лет, но процесс идет медленно. Также предлагается поддерживать развитие возобновляемых источников энергии. Также РСПП не исключает, что процесс может дойти до разбирательств с ЕС на различных площадках (ВТО, ISDS), а также принятия неких ответных мер.

Одновременно с этим в бизнес-ассоциации предлагают проводить дальнейшие переговоры с ЕС, а также продвигать позицию о необходимости отмены таможенных пошлин для низкоуглеродных товаров, пишет «Коммерсант».

По данным издания, первые, пока полуофициальные консультации между РФ и ЕС по этому вопросу пройдут уже 8 сентября.

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/sistema-transgranichnogo-regulirovania-vybrosov-mozet-udarit-po-rossijskomu-eksportu>

РИА НОВОСТИ; 2020.06.08; ЧЕРНОГОРИЯ РАЗРЕШИЛА ВЪЕЗД РОССИЯНАМ С 7 АВГУСТА

Российские туристы смогут въехать в Черногорию без ограничений и дополнительных условий с 7 августа, сообщило правительство республики в твиттере.

Помимо россиян, с завтрашнего дня страну смогут посетить граждане Канады, Украины, Белоруссии, Азербайджана и Зимбабве.

В начале июня черногорские власти ввели условия въезда, по которым границы оставались закрытыми для туристов из стран, где зарегистрировано более 25 заболевших COVID-19 на 100 тысяч населения. Несколько дней назад в «зеленый список» государств с безопасной эпидемиологической обстановкой включили и Россию. При этом пока прямых рейсов между странами нет.

Из-за пандемии российское правительство с 27 марта приостановило регулярные и чартерные полеты за рубеж. Исключение сделали только для вывозных рейсов, а также грузовых, почтовых, санитарных и некоторых других перелетов.

С 1 августа авиасообщение восстановили с Великобританией, Турцией и Танзанией. Пока что из всех турецких городов можно посетить Анкару и Стамбул, а начиная с 10 августа возобновятся рейсы в курортные Анталию, Бодрум и Даламан. Также сняли ограничения на пересечение российско-абхазской границы, а с 15 августа станут возможны поездки в Швейцарию.

<https://ria.ru/20200806/1575452414.html>

РИА НОВОСТИ; 2020.06.08; ОТПРАВЛЯЮЩИМСЯ В ТАНЗАНИЮ РОССИЯНАМ НЕ ПРИДЕТСЯ СДАВАТЬ ТЕСТ НА COVID

Прибывающих в Танзанию проверяют на наличие повышенной температуры, нужно носить маску и соблюдать дистанцию, справки об отрицательном тесте на COVID-19 не требуется, сообщили РИА Новости в посольстве Танзании в России.

«По прилете в Танзанию на границе не требуется справка об отрицательном тесте на COVID-19, прибывающих проверяют только на наличие повышенной температуры. Насколько нам известно, некоторые авиакомпании, которые осуществляют перелеты в Танзанию, запрашивают наличие справки об отрицательном результате на COVID-19 перед посадкой на борт, просьба уточнять требования у авиаперевозчиков», – сообщили в дипмиссии.

В посольстве отметили, что в аэропортах Танзании сохраняются требования по предотвращению распространения коронавируса: ношение масок, соблюдение дистанции, также аэропорты оборудованы диспенсерами с дезинфекторами.

Как сообщили в диппредставительстве, гражданам РФ для въезда в Танзанию необходима виза, которую можно оформить при въезде в страну. «Для чего потребуется заполнить миграционную карту и оплатить сбор в размере 50 USD», – рассказали агентству. Длительность визы зависит от количества дней, которые указываются при заполнении миграционной карты в соответствии с купленными билетами или путевками, добавили в посольстве.

<https://ria.ru/20200806/1575442037.html>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ТАТЬЯНА ЗАМАХИНА; 2020.07.08; ДЕПУТАТ ПРЕДЛОЖИЛ ОТМЕНИТЬ ТРАНСПОРТНЫЙ НАЛОГ ДЛЯ ОТЕЧЕСТВЕННЫХ АВТО

Чтобы помочь гражданам с невысоким уровнем благосостояния и автопрому, в ЛДПР предложили отменить транспортный налог в отношении российских автомобилей. С такой инициативой выступил депутат Василий Власов в письме, отправленном главе Минфина Антону Силуанову.

В своем обращении, которое цитирует РИА Новости, он напоминает о распространении в России отечественных автомобилей с небольшим объемом двигателя.

«Такие автомобили приобретают граждане с невысоким уровнем благосостояния, – отметил парламентарий, – поэтому целесообразно было бы отменить транспортный налог на территории РФ на автомобили отечественных марок».

Этот шаг, добавил Власов, станет небольшой мерой экономической поддержки граждан и существенной – для отечественного автопрома.

Транспортный налог в России исчисляется, исходя из мощности двигателя автомобиля. Отменять его предлагали неоднократно – так, в прошлом году отмену налога для всех автомобилей предлагали в «Справедливой России». Правительство России инициативу не поддержало, так как она приведет к возникновению выпадающих доходов региональных бюджетов.

<https://rg.ru/2020/08/07/deputat-predlozhit-otmenit-transportnyj-nalog-dlia-otchestvennyh-avto.html>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; СВЕТЛАНА МЕНТЮКОВА; 2020.07.08; АВАРИЙНО-МАСОЧНЫЙ РЕЖИМ; МИНЗДРАВ ПРЕДЛОЖИЛ ПЕРЕСМОТРЕТЬ СОСТАВ АВТОМОБИЛЬНЫХ АПТЕЧЕК

В автомобильной аптечке станет меньше видов пластырей и бинтов, но появятся медицинские маски. Соответствующий проект приказа «Об утверждении требований к комплектации аптечки для оказания первой помощи пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях (автомобильной)» подготовлен Минздравом РФ.

Как следует из документа, водитель обязан будет иметь в своей аптечке «маски медицинские нестерильные трехслойные из нетканого материала с резинками или с завязками» в количестве не менее двух штук. Зато, теперь в автомобильную аптечку достаточно будет вложить всего две разновидности бинтов, отличающихся друг от друга размерами. «Водитель обязан иметь в аптечке бинт марлевый медицинский нестерильный

размером 5 м на 10 см в количестве четырех штук и аналогичный бинт, размером 7 м на 14 см в количестве трех штук», – перечисляется в документе.

Ранее в автомобильную аптечку, включалось гораздо больше бинтов разных размеров, а также перевязочный пакет и несколько видов лейкопластырей.

Согласно проекту приказа Минздрава, теперь в аптечку достаточно положить лейкопластырь рулонный, не менее одного, а также две упаковки марлевых медицинских стерильных салфеток, размером не менее 16 на 14 см. Обязательное наличие в ней ножниц, аппарата для искусственного дыхания «рот в рот» и жгутов (для остановки кровотечений) сохраняется. Также как и наличие инструкции по оказанию первой помощи пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях. Инструкция к проекту приказа прилагается.

Все остальные медицинские препараты – сердечные, желудочные, обезболивающие и обеззараживающие – могут находиться в автомобильной аптечке исключительно по желанию водителя.

«Аптечки первой помощи (автомобильные), произведенные до вступления в силу настоящего приказа, действительны в течение срока их годности, но не позднее 31 декабря 2024 года», – говорится в документе. Там также отмечается, что настоящий приказ, в случае его принятия, вступает в силу с 1 января 2021 года. Этим же документом, признается утратившим силу приказ Министерства здравоохранения РФ 11 октября 1999 года № 366 «О введении аптечки первой помощи (автомобильной)».

Напомним, что в России законом запрещается передвигаться на автотранспортном средстве без наличия в нем автомобильной аптечки установленного образца. По последним правилам в нее обязательно должны входить 5 компонентов: бинт, жгут, ножницы, резиновые перчатки и салфетки. Штраф за отсутствие аптечки или ее отдельных компонентов составляет 500 рублей и налагается в соответствии со статьей 12.5 часть 1 КоАП РФ.

Как уже сообщала «РГ», штрафы за аптечку массово перестали выписываться после 2009 года, когда из нее законодательно убрали все лекарства, имеющие срок годности и сократили число обязательных предметов до 15 (бинты, лейкопластыри, жгут, одноразовые перчатки, устройства для искусственного дыхания рот в рот, ножниц, марлевых стерильных салфеток).

<https://rg.ru/2020/08/06/v-avtomobilnyh-aptechkah-stanet-menshe-bintov-no-poiaviatsia-maski.html>

На ту же тему:

<https://ria.ru/20200806/1575458291.html>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; АЛЕКСАНДР МЕЛЕШЕНКО; 2020.07.08; 13-Й МАРШРУТ; МОСКВИЧИ ВЫБЕРУТ СУДЬБУ МОНОРЕЛЬСА

Москвичам предложили проголосовать за дальнейшую судьбу монорельса. Чтобы их решение было осознанным, в ближайшие дни на Едином транспортном портале Москвы появится раздел, где будут перечислены все аргументы за и против сохранения монорельса. Окончательно решение будет принято исходя из пожеланий москвичей и здравого смысла, сообщили вчера в столичном департаменте транспорта.

Такое заявление ведомство сделало на фоне вновь возникших разговоров о будущем одной из самых неоднозначных транспортных систем, которую на схеме метро обозначают номером 13. В СМИ появились сообщения, что окончательно закрыть монорельс могут уже в августе и в прежнем виде он не возродится. В дептрансе, впрочем, заявили, что никаких окончательных решений пока не принято.

В пресс-службе столичного метро «РГ» рассказали, что монорельс продолжает работать в экскурсионном режиме – поезда по нему следуют раз в полчаса еще с 2017 года. «К

сожалению, это очень затратный и при этом бесперспективный в существующем виде транспорт, – признают в подземке. – Даже неловко называть такие цифры, но постоянных пассажиров там – 39. За год монорельс перевозит всего 1,5 млн пассажиров – столько, сколько МЦК за три дня».

Монорельс перевозит в год всего 1,5 млн пассажиров – столько, сколько МЦК за три дня. В год дорога обходится городу в 800 млн рублей. Эксперты к монорельсу тоже неблагосклонны. Соотношение затрат на его содержание с количеством пассажиров делает надземные поезда слишком дорогими – с таким же успехом можно за счет города возить людей на такси, говорит директор Института экономики транспорта и транспортной политики НИУ ВШЭ Михаил Блинкин.

«Себестоимость одной поездки на монорельсе – около 200 рублей, причем это не самые свежие подсчеты, – рассказал он «РГ». – А главный дефект этой системы в том, что вагоны для нее были сделаны в единичных экземплярах.

Это бы вообще не работало, если бы не коллектив инженеров и квалифицированных рабочих, которые поддерживают работоспособность системы на энтузиазме. Вместо монорельса нужна трамвайная линия, а вокруг этого места можно организовать музей городского транспорта».

Напомню, монорельс запустили еще в 2004 году. Пассажиропоток на дороге существенно сократился в 2016 году – сказались запуск МЦК и продление метро.

<https://rg.ru/2020/08/07/reg-cfo/moskvicham-progolosuiut-za-dalnejsheu-sudbu-monorelsovoj-dorogi.html>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ИЛЬЯ ИЗОТОВ; 2020.06.08; В КРЫМУ С 1 СЕНТЯБРЯ ЛЬГОТНИКИ НАЧНУТ ЕЗДИТЬ В ТРАНСПОРТЕ ПО КАРТАМ

С 1 сентября 2020 года в Республике Крым льготники смогут пользоваться правом бесплатного проезда в общественном транспорте при помощи банковских карт «Мир» и установленных в салонах автобусов и троллейбусов валидаторов. Об этом сообщила пресс-служба министерства труда и соцзащиты Республики Крым.

Чтобы воспользоваться этой услугой, надо подать заявление в органы соцзащиты или МФЦ по месту жительства, приложив к нему копию паспорта. При подаче заявления после 1 сентября воспользоваться льготным проездом удастся лишь после оформления документов.

Если же у льготника до сих пор нет бесконтактной банковской карты, ее необходимо оформить в финучреждении. Перейти на обслуживание льготников в транспорте по банковским картам планировалось еще с 1 июня, но срок был перенесен из-за пандемии коронавируса.

Оформлять и выдавать карту будут бесплатно.

Напомним, ранее Минтранс Крыма сообщил о проведении до 1 октября акции, во время которой при оплате проезда в общественном транспорте при помощи карты «Мир» можно получить скидку в размере 4 рублей, то есть совершить поездку всего за 13 рублей.

<https://rg.ru/2020/08/06/reg-ufo/v-krymu-s-1-sentiabria-lgotniki-nachnut-ezdit-v-transporte-po-kartam.html>

РБК АВТОНОВОСТИ; ИВАН АНАНЬЕВ; 2020.06.08; ДЛЯ ВОДИТЕЛЕЙ ПРИГОТОВИЛИ 7 ВАЖНЫХ ИЗМЕНЕНИЙ. ОНИ ЗАРАБОТАЮТ ОСЕНЬЮ

Новые документы, возвращение техосмотра, очередной пересмотр тарифов ОСАГО, новая разметка в городах и скоростные лимиты на трассах – как изменится жизнь российских автомобилистов

Индивидуальные тарифы ОСАГО

В конце августа начнут действовать новые правила расчета стоимости полисов ОСАГО. Центробанк сделал еще один шаг на пути либерализации тарифов, и это довольно

заметные перемены. Так, еще на 10% расширяется тарифный коридор базовой ставки, то есть границы коридора расширяются до 30% в обе стороны, а размеры минимальной и максимальной базовой ставки составят 2471 и 5436 руб. соответственно.

Более радикальное изменение – возможность дать водителю индивидуальный тариф, который страховщик будет рассчитывать на основании ряда факторов, включая наличие грубых нарушений ПДД, тип и возраст автомобиля, семейное положение и наличие детей у водителя, установка телематических устройств и так далее. Для каждого водителя рассчитают его собственный риск-фактор, но итоговый тариф все равно будет не выше предельно разрешенного базового.

Возвращение техосмотра

Временная отмена техосмотра продлится до 30 сентября, после чего для получения полиса ОСАГО, как и раньше, нужно будет получать диагностическую карту. До этого срока полис можно купить без техосмотра из-за ограничительных мер в связи с коронавирусом. Но проходить его нужно будет только автомобилям старше четырех лет (раз в два года) и старше десяти лет (один раз в год).

С сентября по март 2022 года постепенно начнут вводить и другие требования. Обязательным станет требование фотофиксации автомобилей при заезде и выезде из пункта техобслуживания. Кроме фотографий будут фиксировать координаты автомобиля, которые должны будут совпадать с координатами пункта ТО. Размер штрафа за отсутствие техосмотра или поддельную диагностическую карту составит 2000 руб., причем нарушение смогут фиксировать автоматические камеры.

Снижение тарифов на платных дорогах

Повышенные летние тарифы, которые были введены на платных участках магистралей М3, М4 и М11 компании «Автодор», будут действовать до 31 октября. В прошлом году это произошло раньше, но в 2020-м операторы платных дорог ожидают, что отложенный из-за коронавируса сезон отпусков продлится дольше.

Летние тарифы в 2020 году операторы ввели 28 июля, хотя обычно стоимость проезда увеличивали уже в середине апреля. Весной из-за карантинных ограничений дороги были пустыми, и платными трассами почти никто не пользовался. Наплыв автомобилистов начался только после снятия ограничений, и стоимость проезда увеличилась на некоторых участках до 30%.

150 км/ч на платных трассах

Дискуссия на тему повышения максимально возможной скорости в России до 150 км/ч пока затянулась. Однако к осени должен решиться вопрос об увеличении лимита до 130 км/ч на оборудованных платных трассах. Сейчас такой режим установлен на обходе Новой Усмани на трассе М4 «Дон», а также на дороге М11 «Нева» на обходе Вышнего Волочка.

Госкомпания «Автодор», обслуживающая трассу М11 от Солнечногорска до Санкт-Петербурга, обещала до конца второго квартала ввести режим 130 км/ч на всем протяжении трассы «Нева» с 58 по 684 километры. Сейчас это максимально возможный лимит для российских дорог. Для того, чтобы увеличить его до 150 км/ч, требуются законодательные изменения, о чем заявляли и замглавы Госавтоинспекции Олег Понарьин, и **вице-премьер России Марат Хуснуллин**. Кроме того, разрешить 150 км/ч на строящейся Центральной кольцевой автодороге (ЦКАД) обещал и **министр транспорта Евгений Дитрих**.

Новые приборы ГИБДД

В рамках реализации федерального проекта «Безопасность дорожного движения» инспекторы ГИБДД получают новые инструментальные приборы, которые позволят им проводить диагностику на дороге и запрещать эксплуатацию автомобилей, которые нарушают нормы. Так, инспекторы получают устройства для измерения остаточного протектора шин и инструментальной диагностики тормозных систем и рулевого

управления. Кроме того, сотрудникам ДПС выдали дымомеры для контроля выхлопа дизельных двигателей.

Еще одна техническая новинка – люксометры для измерения освещенности дорожного покрытия. Эти приборы помогут оценить, соответствует ли освещение на участке нормам безопасности, и помогут при разборе сложных аварий. Пока новая техника досталась только сотрудникам полиции Хакасии, но в перспективе она появится и в других регионах.

Больше сведений в ПТС и СТС

Основной документ на автомобиль почти не изменится внешне, но будет содержать больше информации. Те же изменения ждут и свидетельство о регистрации. В документах появятся данные о мощности двигателя и сроке государственной регистрации, если автомобиль поставили на учет на ограниченный срок. Уточняется перечень сведений, вносимых в графу «Особые отметки» ПТС, а лицевая сторона ПТС теперь будет содержать больше информации.

В паспорте появятся сведения об номере установленного устройства ЭРА-ГЛОНАСС, данные о наличии таможенных ограничений и наличии маркировок, дате первой регистрации транспортного средства, а при изменении конструкции – о свидетельстве на эти работы и имеющихся ограничениях. СТС будет включать данные о сроке регистрации, если на нее наложены какие-либо ограничения.

Новая разметка в Москве

К осени в Москве закончат основные работы по изменению разметки. Во-первых, в тоннелях появится прерывистая разметка, которая позволит перестраиваться и обгонять более медленные транспортные средства, а также заранее перестраиваться перед развязками и съездами. Разметку поменяют на протяжении всего Садового кольца, некоторых отрезках Третьего транспортного кольца и съездах с него.

Во-вторых, в столице перерисуют пешеходные переходы, избавив их от избыточной желтой разметки, которая в дождь оказывается скользкой и опасной для мотоциклистов. «Зебры» вернут к классической белой разметке, но пока только на регулируемых переходах. Наконец, в городе все активнее внедряют обозначение парковок прерывистыми линиями вместо отдельных парковочных мест – таким образом в слот умещается больше машин, которым не нужно умещаться строго в нарисованные карманы.

<https://www.autonews.ru/news/5f2bab309a7947aa3b093c1e>

ТАСС; 2020.06.08; ОМСКАЯ ОБЛАСТЬ В 2020 ГОДУ СУБСИДИРУЕТ ПРИОБРЕТЕНИЕ 40 АВТОБУСОВ НА ГАЗОВОМ ТОПЛИВЕ

Правительство Омской области выделило в 2020 году 41,5 млн рублей на субсидирование приобретения муниципальными перевозчиками 40 автобусов на газовом топливе. Как рассказал ТАСС начальник управления транспорта министерства строительства, транспорта и дорожного хозяйства региона Алексей Лазуткин, это позволит на 10% обновить автопарк в сельских районах, изношенность которого превышает 90%.

«Регион выделил 41,5 млн рублей, уже приобретено 10 автобусов на газовом топливе, сейчас будет еще порядка 30 машин. Они будут приобретаться на условиях софинансирования с перевозчиками, которые за это обязуются осуществлять перевозки на муниципальных маршрутах в течение трех лет», – сказал Лазуткин.

По его словам, изначально планировалось приобрести весь транспорт на метане, который является наиболее перспективным альтернативным топливом для автомобилей. «Основная задача – обновить автобусы в районах, там изношенность автопарка, который насчитывает 402 машины, превышает 90%. Но для этого нужна сеть метановых заправок, которая только создается», – сказал начальник управления. Поэтому большая часть машин приобретена на газе пропан, который имеет намного большее распространение в регионе.

Лазуткин пояснил, что именно субсидирование приобретения транспорта позволит ускорить обновление автопарка. «Так на эти средства можно было купить 20 автобусов, а так в два раза больше. Это взаимовыгодное сотрудничество с перевозчиком. Если он вдруг решит уйти с муниципального маршрута, то должен будет вернуть субсидию», – отметил он.

Автобусы остаются одним из основных видов межмуниципального транспорта в Омской области, где проживает более 1,92 млн человек. Регион с запада на восток пересекает Транссибирская железнодорожная магистраль, с юга на восток – река Иртыш, которая в последние годы практически не используется для пассажирских перевозок. Местные авиаперевозки используются только частными компаниями для транспортировки вахтовиков.

<https://tass.ru/sibir-news/9132465>

ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; ЕВГЕНИЯ ФИЛИПОВА; 2020.06.08; ЧЁРНЫЕ СПИСКИ ПассажиРОВ Поездов Помогли бы бороться с Дебоширами, считает депутат

Самым эффективным способом борьбы с систематическими нарушениями общественного порядка в поездах могли бы стать чёрные списки пассажиров, которые дебоширят в транспорте. Компании-перевозчики могли бы в этом случае, например, не продавать билеты людям из этого списка или требовать, чтобы они застраховали свою ответственность. Об этом сказал «Парламентской газете» **заместитель председателя Комитета Госдумы по транспорту и строительству Павел Федяев**.

По мнению депутата, можно было бы ввести чёрные списки пассажиров как поездов, так и междугородних автобусов. «У нас это есть на авиатранспорте. И непонятно, чем пассажиры железнодорожного транспорта, автомобильного, в данном случае автобусов, отличаются от пассажиров авиатранспорта?» – сказал он.

К тому же если в самолёте люди летят несколько часов, то в поезде порой приходится терпеть дебошира несколько дней, добавил он.

Что касается дополнительных мер ответственности для нарушителей, этот вопрос ещё нужно обсудить, считает депутат. «Самое эффективное, чтобы перевозчик знал, что этот человек систематически нарушает порядок в транспорте, и мог просто не продавать ему билеты или требовать, например, дополнительного страхования его ответственности», – считает парламентарий.

Ранее **замминистра транспорта РФ Владимир Токарев** сказал в интервью ТАСС, что сейчас введение чёрных списков пассажиров железнодорожного транспорта не предусмотрено законодательством, но **Минтранс** готов поддержать усиление уголовной ответственности для дебоширов в поездах.

<https://www.pnp.ru/politics/chyornye-spiski-passazhirov-poezdov-pomogli-by-borotsya-s-deboshirami-schitaet-deputat.html>

MASH.RU; 2020.06.08; ГЕНЕРАЛЫ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ – О САМОЙ СТАРОЙ ДИНАСТИИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ

2 августа страна отмечала профессиональный день железнодорожника. Расскажем вам про семью, в которой этот день – праздник буквально для каждого члена. 10 человек, общий стаж 592 года – это семейство Генераловых из Новокузнецка

Профессиональные династии в России встречаются нечасто. И виной тому – и наша турбулентная история с революциями и войнами, и то, что престиж разных профессий меняется слишком быстро. Если родители хотели стать космонавтами или военными, их дети мечтали о бизнесе, а внуки сейчас записывают видеоблоги или трудятся на большие корпорации.

Семиклассник Роман Генералов относится к этому исчезающему виду: вся его семья – железнодорожники, их суммарный стаж почти 600 лет. Парень, который тоже хочет продолжить традицию, решил разобраться – как так случилось, что вся его родня, несмотря на время и конъюнктуру момента, выбирала профессию, связанную с поездами. И для этого ему пришлось написать целый реферат, который некоторые даже называют научной работой.

В железнодорожной семье сейчас 10 человек. Династию Генераловых основал селянин из Алтайского края, Василий Васильевич Генералов, приехавший в Новокузнецк в 1932 году. Василий работал в Новокузнецкой дистанции пути, трудился на строительстве линии, ведущей в Таштагол. Работал бригадиром, потом старшим кондуктором. Кондуктор в то время ездил на открытой площадке, с фонарем. Поезд шёл на полной скорости, приходилось работать в огромном меховом тулупе, чтобы не замерзнуть. Тем не менее, несмотря на все невзгоды, он продолжал трудиться, и передал профессию по наследству.

Анатолий Васильевич Генералов, старший сын Василия Васильевича, в 14 лет поступил в ремесленное училище, стал работать токарем, но будущее своё видел не у токарного станка, а на звонких стальных магистралях. Едва исполнилось 18 лет, Анатолий Васильевич пришёл с просьбой перевести его кочегаром на паровоз. В 1960 году самостоятельно повёл свой первый поезд с рудой из Мундыбаша.

Второй сын, Андрей, отец нашего героя Романа, вначале окончил столярное училище, затем его взяли в помощники машиниста электровоза, а позже он стал машинистом электровоза. Сомнений в том, кем ему быть, у него не было. С тех пор у Генераловых появилась своего рода традиция: все мужчины сначала работали помощниками машиниста, затем – машинистами, а женщины – дежурными по станции. Впрочем, есть исключения: например, мама Романа, которая работает учителем начальных классов в интернате №19, принадлежащем ОАО «РЖД». Там же, кстати, учится и её сын, автор обширного реферата.

У него нет никаких сомнений, кем он будет дальше и чему хочет посвятить жизнь.

<https://mash.ru/story/11407>

ИНТЕРФАКС; 2020.06;08; «АЭРОФЛОТ» ПОСЛЕ ПРЕТЕНЗИЙ ФАС СНЯЛ С ПРОДАЖИ БИЛЕТЫ В ЗАКРЫТЫЕ СТРАНЫ ДО СЕНТЯБРЯ

«Аэрофлот» снял с продажи билеты на рейсы в закрытые из-за коронавируса страны до 31 августа. В сообщении авиакомпании названы все города назначения отмененных рейсов.

Тем, кто купил на них билеты после 1 мая на сайте перевозчика, деньги вернут автоматически. Тем, кто покупал их в офисах продаж или в агентствах, рекомендовано обратиться именно туда. Тем, кто купил билеты до 1 мая, предлагается оформить ваучер.

Отмену рейсов «Аэрофлот» объяснил «действующими эпидемиологическими ограничениями в странах назначения».

Решение принято «с учетом действующих эпидемиологических ограничений в странах назначения», говорится в сообщении.

Российское правительство запретило все регулярные и чартерные международные авиaperевозки в конце марта. Несмотря на это многие авиакомпании продолжили продавать билеты на рейсы за рубеж, а при отмене рейса они либо возвращали пассажирам деньги, либо предлагали перенести полет, либо оформляли ваучер на неопределенный рейс в будущем.

<https://www.interfax.ru/russia/720529>

РИА НОВОСТИ; 2020.06.08; «АЭРОФЛОТ» ПРЕКРАТИЛ ПРОДАЖУ ЛЬГОТНЫХ БИЛЕТОВ НА РЕЙСЫ С ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА

Авиакомпания «Аэрофлот» с 4 августа приостановила продажу субсидированных билетов на рейсы с Дальнего Востока в центральную часть России и перелеты внутри

Дальневосточного округа, так как лимит полученных госсубсидий на перевозки по этим направлениям исчерпан, сообщила журналистам пресс секретарь «Аэрофлота» Юлия Спивакова.

«Аэрофлот» действительно с 4 августа приостановил бронирование субсидированных билетов на рейсах с Дальнего Востока в Центральную часть России и перелеты внутри Дальневосточного округа. Лимит полученных государственных субсидий на перевозки по этим направлениям исчерпан», – сказала Спивакова.

«Напомним, что с целью обеспечения доступности перевозок «Аэрофлот» продает авиабилеты в рамках собственной программы «плоских» тарифов. Билет по «плоскому» тарифу в экономический класс обслуживания по фиксированной цене может приобрести любой пассажир без ограничений. «Плоские» тарифы, как и раньше, действуют на рейсах в/из Москвы во Владивосток, Южно-Сахалинск, Хабаровск, Петропавловск-Камчатский, Магадан, Калининград, Симферополь и в обратном направлении», – отметила она.

<https://ria.ru/20200806/1575452328.html>

ТАСС; 2020.06;08; АВИАКОМПАНИЯ «РОССИЯ» ИЗОЛИРУЕТ НА РЕЙСАХ В ТУРЦИЮ ПАССАЖИРОВ С ПОДОЗРЕНИЕМ НА КОРОНАВИРУС

Авиакомпания «Россия» выполнит требование авиационных властей Турции и выделит места для изоляции пассажиров с подозрением на коронавирус. Об этом ТАСС сообщил официальный представитель авиакомпании Сергей Стариков.

«В преддверии открытия авиационного сообщения на регулярной основе, авиакомпания «Россия» прорабатывает вопрос требований властей двух стран. Согласно требованиям авиавластей Турции, авиакомпании должны оставить пустыми два последних ряда (или шесть мест) по правой стороне самолета для пассажиров с возможным подозрением на коронавирус. Более того, авиакомпании, прилетающие на территорию Турции, должны убрать журналы и другие печатные материалы из карманов стоящего впереди кресла», – сказал он.

«Россия» также выполняет и требования российских властей, связанные с прилетом и вылетом пассажиров. По словам Старикова, попадание заболевшего коронавирусом на борт воздушного судна пассажира маловероятно, так как все они неоднократно в аэропортах вылета и на входе на воздушное судно проходят термометрию.

«Согласно требованиям российских властей, компания должна информировать пассажиров о необходимости регистрации на сайте госуслуг и предоставления после прилета в РФ данных об отсутствии коронавируса, обеспечивать пассажиров анкетами для заполнения на бортах воздушных судов. Также бортпроводники будут следить за ношением пассажирами средств индивидуальной защиты – масок и перчаток, самолеты обрабатываются рекомендованными Роспотребнадзором средствами. Все методические рекомендации Роспотребнадзора неукоснительно выполняем», – добавил он.

«Россия» планирует с 10 августа запустить регулярные рейсы из Санкт-Петербурга, а также туристические рейсы из северной столицы и Москвы. Только 10 августа запланировано пять рейсов из Шереметьево и три из Пулково. Загрузка первых рейсов достигает 100%, уточнил Стариков. Всего в первый день полетов компания рассчитывает перевезти почти 3 тысячи пассажиров.

10 августа Россия возобновляет авиасообщение с курортными городами Турции. Полеты будут разрешены в Анталию, Бодрум и Даламан.

<https://tass.ru/ekonomika/9136417>

РИА НОВОСТИ; 2020.06.08; ПРОЕКТ РЕКОНСТРУКЦИИ АЭРОПОРТА САЛЕХАРДА ОБОЙДЕТСЯ В 2 МИЛЛИАРДА РУБЛЕЙ

Власти ЯНАО объявили аукцион на выполнение проектной документации для реконструкции аэропорта в Салехарде, начальная (максимальная) цена контракта заявлена в 2 миллиарда рублей, следует из данных портала госзакупок.

«Выполнение работ по подготовке проектной документации и выполнению инженерных изысканий, выполнение работ по строительству и вводу в эксплуатацию объекта: «Реконструкция аэропортового комплекса г. Салехард», – сформулирован объект закупки. В качестве источника финансирования указан бюджет ЯНАО.

В документации сказано, что проектная документация должна быть готова к концу октября 2020 года.

Сама реконструкция, как планируется, завершится в сентябре 2023 года. До этого срока планируется построить новые объекты: здание зон прилета; здание зоны прилета/вылета повышенной комфортности; переходные галереи с двумя телескопическими трапами. Также будут реконструированы существующее здание аэропорта и светосигнальное оборудование. Привокзальную площадь благоустроят.

В результате работ будет увеличена пропускная способность аэропорта: сейчас она составляет 120 пассажиров в час, но повысится до 200 пассажиров в час.

Аэропорт Салехарда является авиационным хабом региона. Отсюда совершаются как межрегиональные, так и межмуниципальные авиарейсы. В частности, жители ЯНАО могут улететь в Самару, Пермь, Казань, Санкт-Петербург, Москву, Симферополь. Аэропорт служит аварийным аэродромом для лайнеров, выполняющих коммерческие транс-полярные рейсы. Аэропорт имеет одну взлетно-посадочную полосу и вертодром.

<https://realty.ria.ru/20200805/1575398745.html>

[Вернуться в оглавление](#)