



Ежедневный мониторинг СМИ

15 СЕНТЯБРЯ 2020

СОДЕРЖАНИЕ

КОММЕРСАНТЬ FM; 2020.14.09; ПДД РАЗБИРАЮТ ПО ПУНКТАМ И СРЕДСТВАМ; КАК ЭКСПЕРТЫ ОЦЕНИВАЮТ ПОДГОТОВЛЕННЫЙ МИНТРАНСОМ И ГИБДД ПРОЕКТ ИЗМЕНЕНИЙ.....	4
ИЗВЕСТИЯ; ЕЛЕНА МОТРЕНКО; 2020.15.09; ДОРОГУ МОЛОДЫМ: СТОИТ ЛИ РАЗРЕШАТЬ ВОДИТЬ НЕСОВЕРШЕННОЛЕТНИМ; ЭКСПЕРТЫ ОЦЕНИЛИ ВОЗМОЖНОСТЬ ВЫДАВАТЬ ПРАВА 16-ЛЕТНИМ И РАЗОШЛИСЬ ВО МНЕНИИ	5
КОММЕРСАНТЬ; ОЛЕГ РУБНИКОВИЧ; 2020.15.09; СЕМЬСОТ МИЛЛИОНОВ СМЫЛИ В КАНАЛИЗАЦИЮ; ЗАКОНЧЕНО ДЕЛО О ЗЛОУПОТРЕБЛЕНИЯХ В «АДМИНИСТРАЦИИ ГРАЖДАНСКИХ АЭРОПОРТОВ»	7
КОММЕРСАНТЬ; ОЛЬГА НИКИТИНА; 2020.15.09; «АЭРОФЛОТ» РАЗЛЕТЕЛСЯ ПО ЕВРОПЕ; КОМПАНИЯ ЗАМЕНЯЕТ ВЫВОЗНЫЕ РЕЙСЫ СОБСТВЕННЫМИ..	8
КОММЕРСАНТЬ; 2020.15.09; БРО – ВСЕ ЕЩЕ БАГАЖ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА О ПРАВИЛАХ АВИАПЕРЕВОЗОК ЖИВОТНЫХ	9
ИЗВЕСТИЯ; GERMAN КОСТРИНСКИЙ; 2020.15.09; С КОМАНДОЙ НА ВЗЛЕТ: ВЛАСТИ ПРИЗНАЛИ ДЕФИЦИТ ВЕРТОЛЕТОВ В СТРАНЕ; НЕ ХВАТАЕТ ТЕХНИКИ ДЛЯ ПОИСКОВО-СПАСАТЕЛЬНЫХ РАБОТ И САНИТАРНОЙ АВИАЦИИ	10
КОММЕРСАНТЬ; ИЛЬЯ УСОВ; 2020.15.09; ЛИЗИНГ ДАЛЕКО НЕ УЛЕТИТ; НО МОЖЕТ ВЫЕХАТЬ НА АВТОМОБИЛЯХ.....	12
REGNUM; 2020.14.09; ДЕПУТАТ ГОСДУМЫ ПРЕДЛОЖИЛ РАЗРЕШИТЬ ВОДИТЬ ЛЕГКОВЫЕ МАШИНЫ С 16 ЛЕТ.....	13
РИА НОВОСТИ; 2020.14.09; ЭКСПЕРТ НАЗВАЛ КЛЮЧЕВЫЕ ПОПРАВКИ В ПРОЕКТЕ ИЗМЕНЕНИЙ В ПДД	14
РИА НОВОСТИ; 2020.14.09; ЭКСПЕРТЫ ПРОКОММЕНТИРОВАЛИ ИДЕЮ ВЫДАВАТЬ ВОДИТЕЛЬСКИЕ ПРАВА С 16 ЛЕТ.....	14
РИА НОВОСТИ; 2020.14.09; АВТОЭКСПЕРТ ЗАЯВИЛ О «МОСКОВСКОМ АКЦЕНТЕ» ПРОЕКТА ПОПРАВОК В ПДД	15
РИА НОВОСТИ; 2020.14.09; РОССИЯН ПРЕДУПРЕДИЛИ О ВОЗМОЖНОМ РОСТЕ ЦЕН НА ОСАГО.....	15
RNS; 2020.14.09; В ГОСДУМЕ УВИДЕЛИ ПРОБЛЕМУ В СИЛЬНОМ ИЗМЕНЕНИИ ПДД.....	15
РБК; 2020.14.09; ЭКСПЕРТЫ РАСКРИТИКОВАЛИ ПОПРАВКИ МИНТРАНСА К ПРАВИЛАМ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ	16
МОСКОВСКИЙ КОМСОМОЛЕЦ; 2020.14.09; ВЛАСТИ ГОТОВЯТ КАРДИНАЛЬНЫЕ ИЗМЕНЕНИЯ ПРАВИЛ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ: ЗА ЧТО ЛИШАТ ПРАВ; ЭКСПЕРТЫ ОЦЕНИЛИ ПЕРСПЕКТИВНЫЕ НОВШЕСТВА.....	17
ТЕЛЕКАНАЛ 360; ВАСИЛИСА АНДРЕЕВА, НАЗА САЛЕХ ЗАХИ; 2020.14.09; ПРЕДЛОЖЕНИЕ О ПДД ДЛЯ САМОКАТОВ НАЗВАЛИ НЕОБХОДИМЫМ. А ВОТ НОВЫЕ ПРАВИЛА ТОНИРОВКИ МОГУТ БЫТЬ ОПАСНЫ	18
МИР 24; 2020.14.09; ЭКСПЕРТ – О ВОЗМОЖНЫХ ПОПРАВКАХ В ПДД ДЛЯ САМОКАТОВ И О ТОМ, ЧТО ОНИ ИЗМЕНЯТ	19
РАДИО 1; 2020.14.09; АВТОЮРИСТ ОБОЗНАЧИЛ СПОРНЫЕ МОМЕНТЫ В НОВОМ ПРОЕКТЕ ПОПРАВОК ПДД.....	20

РБК; ГАЛИЯ НАБИЕВА; 2020.14.09; В БАШКИРИИ ОЦЕНИЛИ ИЗМЕНЕНИЯ В ПДД ДЛЯ ЭЛЕКТРОСАМОКАТОВ	21
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЮРИЙ ЗУБКО; 2020.14.09; АВТОЭКСПЕРТ ОЦЕНИЛ ВОЗМОЖНЫЕ ИЗМЕНЕНИЯ ПДД.....	22
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – СТОЛИЧНЫЙ ВЫПУСК; ВЛАДИМИР БАРШЕВ; 2020.14.09; САМОКАТ С ФАРАМИ; КАТАТЬСЯ НА СКЕЙТАХ И РОЛИКАХ РАЗРЕШАТ ТОЛЬКО НА ТРЕЗВУЮ ГОЛОВУ	22
ВЕСТИ; ДЕНИС ДАВЫДОВ; 2020.14.09; МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РФ: ПРАВИЛА ТОНИРОВКИ В АВТОМОБИЛЯХ МОГУТ ИЗМЕНИТЬСЯ. ВЕСТИ. ДЕЖУРНАЯ ЧАСТЬ	23
ВЕСТИ; 2020.14.09; ВЯЧЕСЛАВ ЛЫСАКОВ: НЕЛЬЗЯ СРАЗУ ВНОСИТЬ ТАК МНОГО ИЗМЕНЕНИЙ В ПДД. НОВОСТИ НА «РОССИИ 24»	23
ВЕСТИ; ЭДУАРД ПУНЕГОВ; 2020.14.09; ВОДИТЕЛЬСКИЕ ПРАВА В 16 ЛЕТ: СНОВА АВАРИЯ С НЕСОВЕРШЕННОЛЕТНИМ. ВЕСТИ В 20:00	24
ВЕСТИ; 2020.14.09; РАЗРЕШИТЬ УПРАВЛЯТЬ АВТОМОБИЛЕМ С 16 ЛЕТ ПРЕДЛОЖИЛ САМЫЙ МОЛОДОЙ ДЕПУТАТ ГОСДУМЫ. НОВОСТИ НА «РОССИИ 24»	24
ВЕСТИ; АНАСТАСИЯ ПОЛУКЕЕВА; 2020.14.09; ОПЛАТИТЬ ПРОЕЗД ПО УЧАСТКУ ЦКАД-3 МОЖНО БУДЕТ ЧЕРЕЗ ИНТЕРНЕТ. ВЕСТИ-МОСКВА	24
ВЕСТИ; 2020.14.09; «СЕДОВ» ПОКОРЯЕТ СЕВМОРПУТЬ: ПАРУСНИК ПРИНИМАЛИ В ПОРТАХ НА ЧУКОТКЕ. НОВОСТИ НА «РОССИИ 24».....	24
ТЕЛЕКАНАЛ САНКТ-ПЕТЕРБУРГ; 2020.14.09; В ПЕТЕРБУРГЕ ОБСУЖДАЮТ ИНТЕГРАЦИЮ РОССИИ В МЕЖДУНАРОДНУЮ СИСТЕМУ ТРАНЗИТА.....	24
ФОНТАНКА.РУ; 2020.14.09; КОМПАНИЯ БИЗНЕСМЕНА ИЛЬИ ТРАБЕРА ВОШЛА В ПРОГРАММУ НАЦПРОЕКТА ИЗ-ЗА СТРОИТЕЛЬСТВА ПОРТА В ПРИМОРСКЕ.....	25
ИНТЕРФАКС; 2020.14.09; РЕКОНСТРУКЦИЯ ВПП АЭРОПОРТА ПЕВЕК НА ЧУКОТКЕ ПЕРЕНЕСЕНА НА ГОД ИЗ-ЗА COVID-19.....	25
ТАСС; 2020.14.09; «МЕДИАЛОГИЯ»: СМИ В АВГУСТЕ ЧАЩЕ ПИСАЛИ О НАЦПРОЕКТАХ ПО ДОРОГАМ И ОБРАЗОВАНИЮ	26
РИА НОВОСТИ; 2020.14.09; ОМСКАЯ ОБЛАСТЬ ПОЛУЧИТ ЕЩЕ БОЛЕЕ 406 МЛН РУБЛЕЙ НА РЕМОНТ АВТОДОРОГ	27
ТАСС; 2020.15.09; МИШУСТИН ПОДПИСАЛ РАСПОРЯЖЕНИЕ ОБ ОТКРЫТИИ ГРАНИЦЫ С ЮЖНОЙ ОСЕТИЕЙ	28
ТАСС; 2020.11.09; В КАРЕЛИИ ВЛОЖАТ 100 МЛН РУБЛЕЙ В МОДЕРНИЗАЦИЮ ФИЛИАЛА УНИВЕРСИТЕТА МОРСКОГО ФЛОТА	28
ТАСС; 2020.14.09; ИНФОГРАФИКА: КАК БУДЕТ ВЫГЛЯДЕТЬ СЕТЬ СКОРОСТНЫХ АВТОДОРОГ РОССИИ К 2035 ГОДУ	29
ИНТЕРФАКС; 2020.14.09; МИНТРАНС ПРЕДЛОЖИЛ ИЗМЕНИТЬ СУБСИДИРОВАНИЕ УБЫТОЧНЫХ ПЕРЕВОЗОК «КОМЕТАМИ» В КРЫМУ.....	30
ИНТЕРФАКС; 2020.14.09; РОСМОРРЕЧФЛОТ РАСТОРГ КОНТРАКТ С ПРОЕКТИРОВЩИКОМ НИЖЕГОРОДСКОГО ГИДРОУЗЛА	31
ИНТЕРФАКС; 2020.14.09; СТРУКТУРА РОСМОРРЕЧФЛОТА РЕКОНСТРУИРУЕТ ПЕРЕПРАВУ ВАНИНО-ХОЛМСК.....	31
RNS; 2020.14.09; КУБА ОЖИДАЕТ ВОЗВРАЩЕНИЯ ЧАРТЕРОВ ИЗ РОССИИ.....	32
ПРАЙМ; 2020.14.09; «ВИМ-АВИА» ТРЕБУЕТ ПРИЗНАТЬ БАНКРОТАМИ ВЛАДЕЛЬЦЕВ АВИАКОМПАНИИ МУРСЕКАЕВЫХ	33
ПРАЙМ; 2020.14.09; АКЦИОНЕРЫ «АЭРОФЛОТА» ОДОБРИЛИ ДОПЭМИССИЮ ДО 1,7 МЛРД АКЦИЙ	33
ТАСС; 2020.14.09; UTAIR НАМЕРЕНА ЗАВЕРШИТЬ РЕСТРУКТУРИЗАЦИЮ ДОЛГОВ ДО 2021 ГОДА.....	33

ПУБЛИКАЦИИ

КОММЕРСАНТЪ FM; 2020.14.09; ПДД РАЗБИРАЮТ ПО ПУНКТАМ И СРЕДСТВАМ; КАК ЭКСПЕРТЫ ОЦЕНИВАЮТ ПОДГОТОВЛЕННЫЙ МИНТРАНСОМ И ГИБДД ПРОЕКТ ИЗМЕНЕНИЙ

Минтранс подготовил масштабные изменения в правила дорожного движения: нетрезвым людям запретят кататься на электросамокатах, а водителям придется внимательнее искать места для парковки. С проектом поправок ознакомился “Ъ”. Ведомство, в частности, предлагает переписать требования к тонировке автомобиля, запретить парковку на «островках безопасности», расширить действие знака «Остановка запрещена», а также ввести правила для владельцев электросамокатов. “Ъ FM” разобрал предложения с экспертами. Тему продолжит Владислав Викторов.

Как утверждают в **Минтрансе**, в новом проекте ПДД устранены все недочеты и даже учтены пожелания автовладельцев. Поэтому ведомство предлагает изменить зону действия знака «Остановка запрещена» – она теперь будет прекращаться после указателя «Парковка». До сих пор часто возникали случаи, когда автомобили эвакуировали из парковочных карманов под знаком Р, просто потому, что запрещающий знак находился в отдалении.

И задумка неплохая, отмечает координатор движения «Синие ведерки» Петр Шкуматов. Но вместе с этим **Минтранс** предлагает не ограничивать действие запрещающего знака желтой разметкой, а это создаст путаницу. «Я полагаю, что им лень рисовать эти желтые линии разметки. То есть сейчас, если желтая линия разметки есть, понятно, что там парковаться нельзя. Когда ее не будет, может быть такое, что ты проехал уже место, где установлен знак, не помнишь, действует ли он до этого места. Автомобилист будет попадать в ловушки, когда будет парковаться в том месте, где нельзя. Дальше классика: эвакуации, штрафы, камеры», – считает Шкуматов.

Отдельные правила могут появиться для владельцев электросамокатов, сегвеев и моноколес. Их приравняют к так называемым средствам индивидуальной мобильности (СИМ). При этом они по-прежнему будут считаться пешеходами, но смогут ездить даже по краю проезжей части, а если такой возможности нет, то по тротуарам со скоростью не выше 20 км/ч. В пьяном виде кататься будет нельзя.

Но эти правила не решают всех проблем, отмечает председатель межрегионального общественного движения «Союз пешеходов» Владимир Соколов: «**Минтранс**, по сути, предложил создать новых привилегированных участников дорожного движения, которые имеют минимальную ответственность, как пешеход, а разрешено им все. Вот эти участники дорожного движения создают риски для пешеходов. Зафиксировано 140 наездов электросамокатами в прошлом году. Пешеход, который столкнулся с пешеходом со скоростью 20 или 30 км/ч, имеет право скрыться с места ДТП, и ему ничего за это не будет».

Есть вопросы к пункту о средствах индивидуальной мобильности и у ГИБДД. Как минимум потому что под это определения попадают даже роликовые коньки и скейтборды. Кроме того, как контролировать их скорость, а также то, был ли водитель пьян? **Минтранс** в новом проекте ПДД это не предусмотрел, продолжает Владимир Соколов, хотя технически это реализуемо, но требует серьезных вложений: «На самокате можно, конечно, поставить спидометр, но тогда человек смотрит вниз на свой руль, отвлекается, и полицейские не имеют возможности фиксировать скорость индивидуального пешехода. А потом они не имеют возможности ни догнать его, ни остановить. Единственная надежда на камеры видеофиксации, но они, к сожалению, не

прижились. Те камеры, которые на пешеходных переходах в Москве поставили, не окупаются, потому что штраф за непропуск пешехода – всего 750 руб.»

Тем временем новые правила пытаются опробовать сотрудники ГИБДД в Казани. Как пишет “Ъ”, там остановили мужчину, который ехал на 600-ваттном самокате в нетрезвом виде. Согласно правилам, такое устройство попадает под категорию «мопед», и поэтому мужчину теперь могут лишить прав. Но, скорее всего, дело развалится в суде, ведь пока водители самокатов считаются пешеходами, пояснил член общественного совета при ГУ МВД по Москве Антон Шапарин. По его словам, есть только один способ контролировать подобные устройства:

«Необходимо средство индивидуальной мобильности с мощностью более 250 Ватт приравнять к мопедам.

Соответственно, их владельцы должны иметь права категории М, сдают экзамены, на минуточку, и знают правила дорожного движения. Рынок электросамокатов сократится в десятки раз. Люди вдруг поймут, что это не игрушка. И поэтому проблем с тем, чтобы их загнать в русло, не будет, это смогут делать даже инспекторы ГИБДД».

Как пишет “Ъ”, в **Минтрансе** утверждают, что «все разногласия урегулированы». Хотя похоже, что в действительности это не совсем так. И собеседники “Ъ FM” уверены, что новый проект правил дорожного движения в очередной раз отправят на доработку.

Помимо прочего, могут измениться и правила тонировки. Согласно нынешней редакции, лобовое стекло должно пропускать не менее 75% света, а остальные не менее 70%. В новой редакции ПДД лимит для лобового стекла – 70%, для остальных ограничений нет.

<https://www.kommersant.ru/doc/4491931>

ИЗВЕСТИЯ; ЕЛЕНА МОТРЕНКО; 2020.15.09; ДОРОГУ МОЛОДЫМ: СТОИТ ЛИ РАЗРЕШАТЬ ВОДИТЬ НЕСОВЕРШЕННОЛЕТНИМ; ЭКСПЕРТЫ ОЦЕНИЛИ ВОЗМОЖНОСТЬ ВЫДАВАТЬ ПРАВА 16-ЛЕТНИМ И РАЗОШЛИСЬ ВО МНЕНИИ

В Госдуме предложили законодательно разрешить россиянам водить машину с 16 лет. Аргументы таковы: в этом возрасте молодые люди уже могут официально работать, учиться в другом городе и жить отдельно от семьи. Возможность к этому времени получить водительские права будет как раз кстати. Насколько жизнеспособна инициатива – в материале «Известий».

От 16 и старше

Автор инициативы – самый молодой депутат Государственной думы Василий Власов. По данным СМИ, свои предложения депутат изложил в письме к начальнику ГУОБДД МВД России Михаилу Черникову.

«Прошу Вас рассмотреть целесообразность внесения изменений в законодательство в части снижения возрастного ценза, необходимого для управления легковым автомобилем в России, до 16 лет, а также предоставления права проходить обучение на получение водительского удостоверения категории «В» с 15 лет и шести месяцев», – говорится в обращении.

По мнению Василия Власова, разрешение 16-летним управлять личным автомобилем подстегнет обзавестись своим авто, и, как следствие, появится желание раньше устроиться на работу, стать финансово независимыми, что в итоге позволит молодежи в более раннем возрасте быть вовлеченными в экономические процессы.

Правда, некоторые коллеги депутата уже высказались об инициативе отрицательно. Так, по мнению главы комитета Госдумы по транспорту и строительству Евгения Москвичева, подобные правила могут погубить новое поколение России на дорогах.

«Если аналитику взять, то гибнут начиная с 18 и до 26 лет. Лихачество, лихачество, лихачество. Мы новое поколение России не должны губить на дорогах... Поэтому мое мнение – нет», – заявил глава комитета Госдумы по транспорту и строительству.

Запретить, нельзя?

Председатель Всероссийского общества автомобилистов Валерий Солдунов также не поддерживает предложение о выдаче удостоверений несовершеннолетним, отмечая, что 16-летний не в состоянии полностью отдавать себе отчет в своих же действиях.

«Мы получим человека, по закону не отвечающего за свои действия на дороге. Это будет большое количество детей на дорогах, которые к движению не подготовлены – психологически в том числе», – заявил эксперт.

То, что аварии будут, также не исключает и координатор движения «Общество синих ведерок» Павел Шкуматов, но, по его словам, это все-таки не повод накладывать запреты.

«Безопаснее тогда запретить людей дома, запретить выходить. Да и то они могут поскользнуться и удариться об угол стола, – говорит в беседе с «Известиями» автоэксперт, который в свои 16 лет уже умел управлять автомобилем. – 16 лет – вполне нормальный возраст, а современные автомобили не чета тем, что были в мои 16 лет. Почему не дать молодым людям возможность обучиться управлению автомобилем с коробкой «автомат»? Может, и автомобиль купят – сейчас он более доступен. Нужно разрешать и всячески помогать осваивать правила дорожного движения. Не запрещать – «как бы что не вышло», а именно разрешать тем, кто хочет и тянется к автомобилю».

Автоэксперт Вячеслав Субботин также положительно оценивает предложение снизить возрастной ценз для получения прав, поскольку молодые люди обладают лучшей реакцией, чем люди в возрасте, а нехватку опыта у начинающих можно компенсировать современными технологиями, встроенными в автомобиль.

«В них есть удержание в полосе, автоматическое торможение, предупреждение, ремни самостоятельно подтягиваются... Поэтому вполне разумно снизить возраст до 16 лет», – отметил эксперт.

Рановато будет

По словам автоэксперта Игоря Моржаретто, все-таки 16 лет для получения удостоверения – рановато, но водить тот же автомобиль с 17 лет реально при соблюдении некоторых условий.

«Все-таки 18 лет не зря во всем мире придумано – с точки зрения психологии, наверное, у человека что-то в голове устаканивается (в 16 лет в голову еще всю бьют гормоны), – отмечает в беседе с «Известиями» эксперт. – Мне больше нравится другое предложение, которое с год назад озвучил глава ГИБДД: взять европейский опыт, изучить и может быть попробовать выдавать права с 17 лет, но с ограничениями. Суть в том, что ты получаешь эти права, но управлять можешь в присутствии взрослого, опытного человека. И за год или полгода молодой человек или девушка получают опыт, который они бы не смогли получить в автошколе».

Игорь Моржаретто отмечает, что обучать вождению можно и с 14 лет – на закрытых площадках, под присмотром. В принципе, уже есть детские, юношеские автошколы. Но права выдавать все-таки с 18 лет или с 17, но при соблюдении условий.

«Можно водить пораньше, но только под очень строгим наблюдением человека, который в этом заинтересован. Если рядом сидит отец, он не даст хулиганить», – отмечает эксперт.

Не хватает гарантий

Независимый автоэксперт Дмитрий Попов называет себя приверженцем идеи о более раннем допуске к управлению транспортным средством. Два года назад он посадил свою 15-летнюю дочь за руль. Говорит, что «занимался с ней по-честному и по нормальным методикам» и в результате вместе с коллегой подготовил «грамотного профессионального водителя, который на настоящий момент даст фору многим водителям со стажем». В беседе с «Известиями» автоэксперт замечает, что на пути выхода идеи о раннем управлении транспортом в массы есть два серьезных препятствия.

«Первое – у подростка еще не так хорошо выражено социальное спокойствие по отношению к другим участникам дорожного движения. Очень много всего на эмоциях, на отсутствии опыта. И поэтому история, чтобы в машине присутствовал взрослый человек,

имеющий активный подтвержденный стаж управления транспортным средством не менее 5 лет, разумна. Пусть подросток сидит за рулем в присутствии своих родителей – не вижу в этом ничего криминального», – замечает Дмитрий Попов.

По его словам, все, кто критикует идею о получении водительского удостоверения в 16 лет, говоря, что «ребенок не готов», «ребенок слабый», на самом деле «молчат об одном и том же». И в этом кроется второе препятствие.

«Всё зависит от того, кто, как и чему учит. Государство пустило систему подготовки водителей и систему допуска к управлению транспортным средством на самотек. Такое впечатление, что люди, которые пишут программы подготовки водителей и регламенты приема экзаменов, живут на Луне и принимают экзамены у луноходов. Если бы мы могли дать гарантии того, что экзамен будет честным, добросовестным, а обучение будет полноформатным и полноценным, то в этом случае мы могли бы выпустить на дороги и 16-летних водителей, – считает автоэксперт. – Чтобы не было слабого навыка, надо чтобы экзамен был честным. Давайте дадим возможность ребенку не гарантированно получить водительское удостоверение, а допустим его до экзаменов, пусть сдает на общих основаниях».

<https://iz.ru/1060553/elena-motrenko/dorogu-molodym-stoit-li-razreshat-vodit-nesovershennoletnim>

КОММЕРСАНТЬ; ОЛЕГ РУБНИКОВИЧ; 2020.15.09; СЕМЬСОТ МИЛЛИОНОВ СМЫЛИ В КАНАЛИЗАЦИЮ; ЗАКОНЧЕНО ДЕЛО О ЗЛОУПОТРЕБЛЕНИЯХ В «АДМИНИСТРАЦИИ ГРАЖДАНСКИХ АЭРОПОРТОВ»

Московское межрегиональное следственное управление на транспорте (ММСУТ) СКР завершило расследование уголовного дела в отношении сотрудников ФГУП «Администрация гражданских аэропортов» Николая Лубенцова и Алексея Губина. Оба обвиняются в злоупотреблении должностными полномочиями, выразившимися в принятии строительных работ в аэропорту Внуково, которые, по версии следствия, на самом деле выполнены не были. Нанесенный бюджету ущерб оценивается более чем в 720 млн руб.

Уголовное дело по факту злоупотребления должностными полномочиями (ч. 3 ст. 285 УК РФ) при проведении строительных работ в Международном аэропорту Внуково ММСУТ расследовало 3,5 года. За это время следователи собрали 20 томов, а также 68 коробок, в каждой из которых по 1,5 тыс. листов документации, подтверждающей виновность фигурантов. Все эти материалы транспортной прокуратурой утверждены и направлены в Головинский райсуд Москвы, который в ближайшее время приступит к рассмотрению этого дела.

В его основу легла история с выделением из бюджета более 720 млн руб. в рамках ФЦП «Развитие транспортной системы России (2010–2015 годы)». На эти деньги в аэропорту Внуково должны были отремонтировать очистные сооружения поверхностных стоков и площадку для обработки противообледенительной жидкостью самолетов. Работы были завершены в июле 2015 года, и входившие в приемную комиссию господ Лубенцов и Губин подписали соответствующие акты приемки. На основании этого были выданы разрешения на ввод объектов в эксплуатацию.

Однако впоследствии руководство аэропорта Внуково установило, что и очистные сооружения, и площадка находятся в нерабочем состоянии, и обратилось с заявлением в правоохранительные органы. Это заключение подтвердили и итоги расследования.

ММСУТ пришло к выводу, что «до настоящего времени строительство объектов не завершено, их эксплуатация невозможна, а преступными действиями злоумышленников причинен значительный материальный ущерб Российской Федерации». По версии следствия, бюджетные деньги потрачены «на строительство объектов федеральной

собственности, использование которых по их назначению невозможно», и, подписывая акты приемки, обвиняемые об этом «достоверно знали».

Отметим, что уголовное дело в отношении еще одного фигуранта – главного специалиста отдела строительного контроля ФГУП «Администрация гражданских аэропортов» Дмитрия Смирнова – выделено в отдельное производство. Он полностью признал свою вину и заключил досудебное соглашение о сотрудничестве с прокурором. Дело в отношении Дмитрия Смирнова, который также являлся членом приемной комиссии, в особом порядке сейчас рассматривает Солнцевский райсуд Москвы.

Судя по всему, именно его показания и легли в основу обвинений в адрес Николая Лубенцова и Алексея Губина. Впрочем, своей вины в инкриминируемом деянии они не признают.

Адвокат Михаил Корчагин, защищающий господина Лубенцова, заявил “Ъ”, что это дело в его нынешнем виде не может рассматриваться судом. «В нем присутствуют фундаментальные нарушения норм УПК. В частности, проведенная следствием судебная строительно-техническая экспертиза была оплачена не из бюджета, а потерпевшей стороной», – утверждает защитник, отмечая, что в ходе предварительных слушаний намерен заявить ходатайство о возвращении уголовного дела прокурору, а от него – в ММСУТ СКР.

В **пресс-службе** аэропорта Внуково “Ъ” заявили, что на данном этапе от комментариев воздержатся.

<https://www.kommersant.ru/doc/4492424>

КОММЕРСАНТЪ; ОЛЬГА НИКИТИНА; 2020.15.09; «АЭРОФЛОТ» РАЗЛЕТЕЛСЯ ПО ЕВРОПЕ; КОМПАНИЯ ЗАМЕНЯЕТ ВЫВОЗНЫЕ РЕЙСЫ СОБСТВЕННЫМИ

Россия отменяет вывозные рейсы по европейским направлениям, а также из США в Москву. Теперь вместо них в открытой продаже доступны билеты на регулярные рейсы «Аэрофлота». Это как минимум рейсы в Москву из Франкфурта, Вены, Амстердама, Барселоны, Милана, куда ограничен въезд граждан РФ, а также из Нью-Йорка и Лос-Анджелеса на период до середины октября. При этом заявленных рейсов в Европу и США значительно меньше, чем обратных. Аналитики полагают, что «Аэрофлот» пытается дозагрузить вывозные рейсы за счет коммерческой продажи билетов, поскольку спрос на них спадает. Из Москвы «Аэрофлот» теоретически может возить грузы.

В открытой продаже появились билеты на рейсы «Аэрофлота» в Москву из Франкфурта, Вены, Амстердама, Барселоны, Милана, Нью-Йорка и Лос-Анджелеса в период до середины октября. До сих пор, учитывая коронавирусные ограничения, продажи открывались примерно за неделю и только по направлениям из России, а обратные рейсы были вывозными. Это означало, что, хотя за билет надо было заплатить, они продавались по спискам МИДа и отсутствовали в свободном доступе. В оперативном штабе по борьбе с коронавирусом “Ъ” не предоставили комментарий.

Сейчас из этих направлений вывозной рейс запланирован только из Нью-Йорка на 15 сентября. На ту же дату доступны билеты из Москвы от 52,3 тыс. руб. Новые вывозные рейсы по этим направлениям не анонсировались. Также не сообщалось и о решении возобновить регулярные рейсы по этим направлениям или расширить категории граждан, которым разрешен въезд в РФ.

На сайте «Аэрофлота» доступны рейсы в вышеупомянутые страны в Москву только на 17 и 19 сентября по всем направлениям, кроме Нью-Йорка (туда 15 и 20 сентября). При этом доступных дат на обратные направления гораздо больше. Речь идет в основном о двух рейсах в неделю, большое число рейсов доступно лишь с 25 октября. Исполнительный директор «Авиапорта» Олег Пантелеев отмечает, что рейсы с 25 октября – это полеты в зимнем расписании, которое может быть скорректировано позднее в случае сохранения ограничений. Цены на билеты варьируются от 13 тыс. до 57 тыс. руб., но в основном

находятся в диапазоне около 15–20 тыс. руб. для европейских направлений и 20–30 тыс. руб. для американских городов. На некоторые даты билеты уже почти раскуплены.

В «Аэрофлоте» «Ъ» сказали, что по согласованию с оперативным штабом правительства действительно открыли продажу авиабилетов на собственные грузопассажирские рейсы в Москву для граждан РФ.

Вывозные рейсы сохраняются из городов, в которые регулярные коммерческие рейсы российскими авиакомпаниями не совершаются, добавили в компании, – это города Южной Америки, некоторые города Африки и Азии.

Олег Пантелеев отмечает, что отсутствие билетов на большинство рейсов из Москвы в Европу показывает, что «Аэрофлот» не берет на себя риски, связанные с ограничениями на въезд в другие страны, но при этом готов продолжать возвратные рейсы и дозагружать их за счет свободной продажи. Воспользоваться билетами могут и граждане России, и иностранцы, имеющие право на въезд в РФ. Открытие продаж на регулярные рейсы показывает, что острота проблемы с вывозом россиян спадает, однако говорить о падении барьеров в международном авиасообщении не приходится, отмечает господин Пантелеев, нужно дождаться, пока на межправительственном уровне будут зафиксированы договоренности об отмене ограничений.

Рейсы из Москвы могут быть организованы как грузовые, говорит господин Пантелеев. Однако при высоком спросе на билеты в свободной продаже в одну сторону можно оправдать экономику и оборотного рейса. Порядок цен в размере 15–20 тыс. руб. радикально не отличается от традиционной ситуации в сентябре по востребованным направлениям, продолжает аналитик, но это не дает представления о том, сколько билетов в реальности будет продано и по каким ценам.

Авиационное право построено на паритете: если «Аэрофлот» летает в Амстердам, значит, KLM имеет право летать в Москву, и авиационные власти при поддержке МИДа за этим следят, говорит гендиректор Friendly Avia Support Александр Ланецкий. Он полагает, что если рейсы будут односторонние, то есть без иностранных авиакомпаний, то «это быстро закончится, если не было достигнуто договоренностей изначально». Это не касается американских перевозчиков, которым традиционно неинтересен российский рынок, заключает он.

<https://www.kommersant.ru/doc/4492346>

КОММЕРСАНТЪ; 2020.15.09; БРО – ВСЕ ЕЩЕ БАГАЖ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА О ПРАВИЛАХ АВИАПЕРЕВОЗОК ЖИВОТНЫХ

«Аэрофлот» опубликовал новые правила перевозки домашних животных, которые начинают действовать с сегодняшнего дня. Теперь это можно делать только совершеннолетним пассажирам, причем по квоте «одно животное в одни руки», с исключением для мелких котят и щенков. Их можно перевозить по три в переноске при условии, что общая масса вместе с тарой не более 8 кг.

Авиакомпания объясняет новые правила соображениями комфорта для пассажиров. Для сравнения: S7 разрешает пассажиру провозить одного взрослого питомца в салоне или трех в багаже. Lufthansa – перевозить одну собаку или две кошки на пассажира, Air France – до трех животных в багаже.

Введение квот на перевозку выглядит логичным продолжением нашумевшей истории с вывозным рейсом «Аэрофлота» из Шанхая в июле. Тогда перевозчик отказался взять на борт 71 животное, которое вывозили 39 пассажиров, усмотрев в ситуации признаки контрабанды. Потом отдельно авиакомпания просила вообще не использовать для коммерческой перевозки животных вывозные рейсы из Гонконга. Теперь профессиональных перевозчиков животных перенаправляют в грузовое подразделение «Аэрофлота».

Вполне возможно, что пассажиры действительно злоупотребляют правом провоза питомца. В США, например, авиавласти в этом году задумались об ужесточении правил по провозу в салоне животных эмоциональной поддержки, четко отделив их от служебных, – а то пассажиры избегают оплаты за перевозку и порой берут с собой совсем уж хтонические формы жизни, пугая попутчиков. Но маловероятно, что «Аэрофлоту», с учетом серии претензий к нему за кондицию перевезенных питомцев, так уж часто приходится вывозить животных в столь больших количествах, чтобы это систематически стесняло пассажиров. И проблема перенаселенности животными, видимо, актуальна не для всех авиакомпаний: так, Utair недавно увеличила лимит единовременно присутствующих в салоне питомцев с трех до десяти.

Между тем в новых правилах «Аэрофлота» не говорится о дополнительных мерах по безопасности животных, перевозимых в багажном отсеке. Да и правила по весу остаются прежними: жирный кот все так же отправляется в багаж. В прошлом году «Аэрофлот» получил массу негативной прессы за историю с котом Виктором, который весил 8,5 кг при разрешенных 8. Его владелец, чтобы провезти его в салоне, совершил подлог кота и взвесил более худощавую особь, но потом рассказал об этом в соцсетях, и перевозчик лишил его бонусных миль. История дала начало серии остроумных мемов с хэштегом #БроНеБагаж и стала предметом обширного сетевого зубоскальства. После инцидента с «бро» S7 повысила предельный вес до 10 кг, но «Аэрофлот» стойко отказался менять норматив – видимо, сочтя потерю пассажиров с животными незначительной для своего бизнеса.

<https://www.kommersant.ru/doc/4466725>

На ту же тему:

https://www.rbc.ru/business/15/09/2020/5f5fca6c9a79470f72a3dcc4?from=from_main_14

<https://1prime.ru/business/20200914/832022918.html>

<https://tass.ru/ekonomika/9452879>

ИЗВЕСТИЯ; GERMAN КОСТРИНСКИЙ; 2020.15.09; С КОМАНДОЙ НА ВЗЛЕТ: ВЛАСТИ ПРИЗНАЛИ ДЕФИЦИТ ВЕРТОЛЕТОВ В СТРАНЕ; НЕ ХВАТАЕТ ТЕХНИКИ ДЛЯ ПОИСКОВО-СПАСАТЕЛЬНЫХ РАБОТ И САНИТАРНОЙ АВИАЦИИ

Дефицит вертолетной техники в регионах до 2024 года рискует достичь 248 машин, рассказали «Известиям» в Минтрансе. И хотя цифра может показаться не очень внушительной, из-за нехватки вертолетов в регионах на кону оказываются человеческие жизни. Отсутствие техники не позволяет в полном объеме выполнять поисково-спасательные, санавиационные и транспортные задачи. Согласно поручению **Михаила Мишустина**, к 15 сентября ведомства должны представить в правительство данные о необходимом количестве машин. Решить проблему нехватки техники можно только за счет поставки новых машин, считают в Минпромторге. Продлевать ресурс старых, например, с помощью замены двигателя на более современные, не имеет смысла. Сейчас рассчитываются возможные федеральные субсидии на обновление вертолетного парка. Из бюджета потребуется несколько миллиардов рублей, полагает источник «Известий», знакомый с ходом обсуждения мер поддержки.

Уходят из парка

Потребность российских авиакомпаний в новых отечественных вертолетах до 2024 года составит 248 единиц, из которых 36 требуются дальневосточным регионам, рассказали «Известиям» в Минтрансе. Ведомство сделало расчет по поручению премьер-министра **Михаила Мишустина** после его рабочей поездки на Дальний Восток в августе. Прогноз нужен для внесения поправок в постановление № 1212 от 2011 года, регламентирующее предоставление субсидий из федерального бюджета на обновление авиапарка. В Минтрансе говорят, что закупка новой техники позволит регионам

повысить эффективность воздушных перевозок пассажиров и грузов и обеспечить выполнение авиарбот в необходимом объеме.

В Минпромторге, который участвует в разработке поправок к постановлению, отметили, что вертолетный парк в России остается одним из самых старых в мире: его средний возраст превышает 25 лет. Частично проблему позволила решить программа развития санитарной авиации.

– Действительно, в ряде регионов отмечается нехватка современной вертолетной техники для выполнения поисково-спасательных, санавиационных и транспортных задач. Если не принять своевременные меры по обновлению парка российских операторов, в ближайшие годы регионы столкнутся с еще большим дефицитом таких машин из-за естественного выбывания «ресурсных» вертолетов, которым уже невозможно продлевать летную годность, – рассказали в Минпромторге.

В Минвостокразвития, которому глава правительства также поручил проработать предложения по поправкам в постановление, сообщили, что занимаются этим совместно с другими ведомствами. Министерство вносит предложения и рекомендации в Минпромторг и **Минтранс**, единый документ вырабатывается на их площадках.

По словам источника «Известий», знакомого с ходом обсуждения предлагаемых мер поддержки, они могут обойтись бюджету в несколько миллиардов рублей в год.

В правительстве Республики Саха (Якутия) «Известиям» сказали, что до 2024 года оценивают потребность в новых вертолетах Ми-8 МТВ и «Ансат-М» в 11 машин. Сегодня на территории республики эту технику эксплуатируют три авиакомпании: «Полярные авиалинии», «Алроса» и «Дельта К». Полная поэтапная замена существующего вертолетного парка планируется в течение семи лет.

– В республике более 90% территории имеет сезонную транспортную доступность, авиация – основной вид транспорта при оказании санитарной помощи. Ежегодно на вертолетах выполняется более 900 санрейсов с обеспечением круглосуточных дежурств в шести аэропортах республики. При этом налет составляет в среднем 2,3 тыс. часов – это около 40% от общего налета вертолетов типа Ми-8 по России, – сказали в правительстве Якутии.

В регионе около 70% социально значимых перевозок по 86 маршрутам обеспечивается вертолетной техникой. Около 76% авиарбот на вертолетах в Якутии приходится на ПАНХ (применение авиации в народном хозяйстве): социально значимые перевозки, дежурства по санитарным заданиям, поисковое и аварийно-спасательное обеспечение.

Новое на старое

По информации «Известий», компания «Борисфен», поставляющая вертолетные двигатели, в сентябре направила в Минпромторг инженерную записку (есть у «Известий»), в которой оценивает потребность в новых вертолетах почти вдвое выше, чем **Минтранс**. В компании считают, что до 2024 года эксплуатантам потребуется 400 вертолетов и «Вертолеты России» (входят в «Ростех») смогут удовлетворить потребность только к 2035–2040 годам.

Для решения проблемы «Борисфен» предлагает провести ремоторизацию старых советских вертолетов Ми-2, поменяв старые двигатели ГТД-350 на АИ-450М-Б и организовав площадку по производству двигателей в подмосковной Дубне. Модернизация одного Ми-2 займет два-три месяца, после чего вертолет будет стоить около 70 млн рублей.

В Минпромторге считают, что предложение в полной мере не учитывает российские реалии – ремоторизация не гарантирует безопасной эксплуатации Ми-2 из-за высокой степени износа фюзеляжа этих машин, устаревшего бортового оборудования и самой конструкции этих вертолетов.

В ведомстве считают единственным решением проблемы поставку эксплуатантам новых вертолетов российского производства. Имеющиеся в РФ производственные мощности

позволяют полностью удовлетворить внутренний спрос на вертолетную технику во всех классах – от легких Ка-226Т и «Ансатов» до тяжелого Ми-38 и сверхтяжелого Ми-26. Вертолеты «Ансат» сегодня оснащаются американскими двигателями PW-207К. В ОДК «Известиям» сказали, что до конца года рассчитывают изготовить российский двигатель-демонстратор ВК-650В, который можно будет применять на вертолетах легкого класса «Ансат» и Ка-226Т. Серийное производство этих моторов может начаться в 2023 году, после получения сертификата типа.

Производственные мощности холдинга «Вертолеты России» позволяют в полной мере удовлетворить внутренний спрос на машины легкого класса даже в случае его резкого увеличения, сказали «Известиям» в холдинге.

Главный эксперт Института экономики транспорта и транспортной политики НИУ ВШЭ Федор Борисов также скептически относится к идее ремоторизации Ми-2: доля этих вертолетов в общем парке невелика. Кроме того, новая российская машина «Ансат» принадлежит к тому же классу, что и Ми-2. Эксперт говорит, что сегодня обновление парка замедляется наличием большого количества старых вертолетов с продленным ресурсом. Их профицит составляет от 10 до 40%. Если практика поточного продления ресурса вертолетов прекратится, потребность в обновлении будет существенной, считает эксперт. По его мнению, появление федеральных субсидий для местных перевозок доведет потребность в таких вертолетах до 40 машин в год.

Федор Борисов считает, что для создания платежеспособного спроса на новые вертолеты требуется внести поправки в постановление правительства № 1212, которые позволят направлять субсидии в «Вертолеты России», минуя лизинговые компании. Также необходимо ввести компенсационный платеж для авиакомпаний, который позволит эксплуатантам получать субсидию при передаче подержанных вертолетов на утилизацию.

<https://iz.ru/1060544/german-kostrinskii/s-komandoi-na-vzlet-vlasti-priznali-defitsit-vertoletov-v-strane>

КОММЕРСАНТЪ; ИЛЬЯ УСОВ; 2020.15.09; ЛИЗИНГ ДАЛЕКО НЕ УЛЕТИТ; НО МОЖЕТ ВЫЕХАТЬ НА АВТОМОБИЛЯХ

Лизинговый рынок по итогам года ожидает первое за пятилетку падение. По оценке «Эксперт РА», он может сократиться на 10–20%. Наибольшие потери из-за экономической конъюнктуры и ограничительных мер покажут железнодорожный и авиасегменты. Зато автомобильный сегмент благодаря восстановлению спроса может вырасти. Но даже здесь лизинговые компании ожидают падение рентабельности бизнеса.

Из крупнейших сегментов лизинговой отрасли наибольшее падение по итогам 2020 года ожидается в железнодорожной технике (40%) и авиасегменте (25%). Единственным крупным направлением, где есть шансы на продолжение роста, – это автомобильный лизинг. Такой прогноз (с ним ознакомился “Ъ”) на основе полугодовых показателей 112 лизинговых компаний дало рейтинговое агентство «Эксперт РА».

В итоге российский рынок лизинга (рассчитан как объем нового бизнеса) сократится на 10% согласно базовому сценарию или на 20% при негативном развитии событий. Это произойдет впервые после четырех лет активного роста.

В первом полугодии объем нового бизнеса лизинговых компаний составил 570 млрд руб. – на 22% меньше, чем в прошлом году (см. “Ъ” от 10 августа). Значительное снижение показали лизинг железнодорожной (на 35%) и авиатехники (на 45%). Лизинг морских и речных судов показал сокращение на 67%. Во многом это стало результатом «введения карантинных ограничений и падения спроса на услуги перевозчиков вследствие пандемии». Автолизинг, несмотря на падение автопродаж (см. “Ъ” от 7 июля), остался вблизи уровня прошлого года.

Как отмечают аналитики агентства, на сокращение лизинга железнодорожной техники повлияет профицит подвижного состава, обусловленного «падением погрузки угля... и нефтепродуктов... а также перевозок из Китая на фоне эпидемии коронавируса».

Наиболее пострадавшим из-за ограничительных мер останется авиализинг, который на фоне снижения пассажиропотока и убытков авиакомпаний оказался заложником замораживания планов перевозчиков по наращиванию и обновлению парка. По прогнозу «Эксперт РА», «частичное восстановление пассажиропотока в начале второго полугодия, а также перепрофилирование пассажирского флота под грузовой» лишь частично поддержит этот сегмент.

В других отраслях ситуация также не радужная. «Полного восстановления таких сегментов, как авиация, железнодорожный транспорт, спецтехника, морские суда, мы ожидаем лишь в перспективе нескольких лет», – отмечает гендиректор «Сбербанк Лизинга» Вячеслав Спиров.

Из крупнейших сегментов незначительную положительную динамику (5%) в случае реализации базового сценария способен показать лишь автолизинг. Поддержку ему должны оказать «эффект отложенного спроса, государственные субсидии в рамках программ Минпромторга (см. “Ъ” от 15 июня), а также удорожание стоимости среднего автомобиля на фоне удешевления рубля», считают аналитики агентства.

Компании подтверждают восстановление в сегменте автотранспорта. «В июле–августе 2020 года вообще спрос на автомобили вырос, и на их лизинг тоже», – указывает гендиректор «Европлана» Александр Михайлов. По мнению гендиректора «Регион Лизинга» Рустема Мухамедова, рост сделок в этом сегменте «планируется небольшой, но постоянный». «Старение автопарка и потребность бизнеса в автомобилях никуда не делась. Кроме того, на первый план выходят и преимущества лизинга: это более легкий для бизнеса способ получить автомобиль, чем кредит», – отмечает господин Михайлов. «Тренд на рост доли продаж в лизинг легковых автомобилей обычно усиливается в кризисные периоды», – добавляет коммерческий директор «Интерлизинга» Сергей Жарков.

При этом снижение процентных ставок вместе со сжатием платежеспособного спроса скажется на показателях компаний даже из растущего сегмента. «Рынок автолизинга очень конкурентный, и это оказывает давление на всех участников», – говорит гендиректор «Совкомбанк Лизинга» Кирилл Скибин. По мнению господина Мухамедова, рынок, по крайней мере в среднесрочной перспективе, зафиксирован на текущих уровнях ставок, а ситуация по рентабельности немного улучшится по мере восстановления платежеспособности клиентов.

<https://www.kommersant.ru/doc/4492394>

REGNUM; 2020.14.09; ДЕПУТАТ ГОСДУМЫ ПРЕДЛОЖИЛ РАЗРЕШИТЬ ВОДИТЬ ЛЕГКОВЫЕ МАШИНЫ С 16 ЛЕТ

Депутат Госдумы Василий Власов (ЛДПР) предложил снизить возрастной порог до 16 лет для управления легковым автомобилем. Соответствующее письмо парламентарий направил начальнику ГУОБДД МВД Михаилу Черникову.

Депутат также предложил разрешить прием на обучение в автошколах для получения водительского удостоверения категории «В» с 15 лет и шести месяцев, сообщает RT.

В качестве аргумента Власов указал на то, что граждане РФ в возрасте 16–17 лет уже могут быть официально трудоустроены, учиться в другом городе и жить отдельно от семьи.

Как сообщало ранее ИА REGNUM, **Минтранс** предложил приравнять сегвеи, моноколеса и гироскутеры к «средствам индивидуальной мобильности».

<https://regnum.ru/news/society/3062287.html>

РИА НОВОСТИ; 2020.14.09; ЭКСПЕРТ НАЗВАЛ КЛЮЧЕВЫЕ ПОПРАВКИ В ПРОЕКТЕ ИЗМЕНЕНИЙ В ПДД

Поправки о средствах индивидуальной мобильности (СИМ) в новом проекте изменений в ПДД являются ключевыми, считает глава **Всероссийского общества автомобилистов Валерий Солдунов**.

Минтранс России и **ГИБДД** подготовили масштабный проект поправок к правилам дорожного движения, сообщил «Коммерсант» со ссылкой на документ. Отдельный блок поправок касается средств индивидуальной мобильности, к которым авторы проекта отнесли электросамокаты, моноколеса, сегвеи, скейтборды, ролики. При совместном движении с пешеходами документ ограничивает 20 километрами в час скорость СИМ, на них запретят ездить пьяным.

«Вводятся СИМ. Это самая важная часть данных поправок, поскольку большинство тех же электросамокатов разгоняется минимум до 20 километров в час, а некоторые и до 60 километров в час. Легко предугадать, что будет, если человек на таком самокате собьет человека», – сказал Солдунов.

По его мнению, проект поправок – «попытка навести в этой области порядок».

«На некоторых самокатах уже установлен такой двигатель, что эти средства передвижения подпадают под категорию «М» – скутер. Но для того, чтобы взять этот самокат в аренду, никто права не просит», – добавил эксперт.

<https://ria.ru/20200914/pdd-1577207345.html>

РИА НОВОСТИ; 2020.14.09; ЭКСПЕРТЫ ПРОКОММЕНТИРОВАЛИ ИДЕЮ ВЫДАВАТЬ ВОДИТЕЛЬСКИЕ ПРАВА С 16 ЛЕТ

Снижение возрастного ценза управления автомобилем до 16 лет небезопасно из-за психологической неустойчивости подростков, здесь нужен индивидуальный подход и тестирование каждого из них, однако обучение вождению с этого возраста только приветствуется опрошенными РИА Новости автоэкспертами.

Ранее депутат Госдумы Василий Власов предложил снизить возрастной ценз управления легковым автомобилем с 18 до 16 лет. Соответствующее обращение было направлено на имя начальника ГУОБДД МВД России Михаила Черникова.

«Могу сказать, что с 16 лет нормально управляют автомобилем в Соединенных Штатах, но там проводились очень серьезные исследования... У нас пока она (инициатива) не подкреплена никакими исследованиями. Поэтому нужно начинать, наверное, с этого, а потом уже озвучивать... Плюс нужно обговорить, на каких дорогах эти люди могут ездить, то есть, может, запретить в ночное время, может, на дорогах детский скоростной режим свыше 90, мощность автомобиля нужно обязательно обговорить», – сказал **директор Национального общественного центра безопасности движения Сергей Канаев**.

По его словам, психологическая неустойчивость у подростков в 16 лет выше, чем в 18, при одном возрасте очень серьезные отличия – кто-то еще ребенок по сути, а кто-то уже работает или ведет свой бизнес.

«Человек 16-18 лет в среднем имеет разные психологические нюансы. В 16 лет человек очень сильно подвержен драйву, то есть, если у него будет автомобиль свыше 150 лошадиных сил, то он не только сам может впасть в какой-то драйв, но он может очень много сделать того, что может навредить окружающим», – пояснил эксперт.

При этом Канаев отметил, что обучать вождению с 16 лет можно, так как международный опыт говорит, что статистика по безопасности дорожного движения в данном случае не ухудшается.

Президент коллегии правовой защиты автовладельцев Виктор Травин в свою очередь подчеркнул, что если снижать возрастной ценз управления автомобилем, то должен быть не массовый подход, а индивидуальный.

«Можно разрешить, но не всем... Здесь в этом хрупком возрасте должен быть подход индивидуальный, должно проходить какое-то дополнительное тестирование – готов ли он в свои 14 или 16 действительно вести себя на дороге адекватно, оценивая обстановку в критических ситуациях, насколько вообще он к этому подготовлен. Потому что возраст сам по себе еще ни о чем не говорит», – сказал он.

<https://ria.ru/20200914/prava-1577203768.html>

РИА НОВОСТИ; 2020.14.09; АВТОЭКСПЕРТ ЗАЯВИЛ О «МОСКОВСКОМ АКЦЕНТЕ» ПРОЕКТА ПОПРАВОК В ПДД

Главный редактор журнала «Движок» Илья Огородников прокомментировал масштабный проект изменений в правила дорожного движения, который разработали **Минтранс** и **ГИБДД**.

Он положительно оценил тот факт, что профильные государственные ведомства следят за развитием ситуации и стараются на нее реагировать.

«Нюанс в другом: насколько эта реакция окажется применимой и будет соответствовать реальным улучшениям жизни граждан. А вот тут к новой реформе пока еще есть вопросы», – сказал Огородников в комментарии «Российской газете».

В частности, он отметил возможные проблемы с попыткой контролировать ограничения для средств индивидуальной мобильности, так как они не имеют никаких регистрационных номеров и не идентифицируются камерами наблюдения.

По словам эксперта, наказания за нарушения новых правил должны быть закреплены в КоАП, о котором пока ничего не говорится.

Огородников добавил, что пакет поправок носит «явный московский акцент» и требует привязки к региональным особенностям.

<https://ria.ru/20200914/pdd-1577201689.html>

РИА НОВОСТИ; 2020.14.09; РОССИЯН ПРЕДУПРЕДИЛИ О ВОЗМОЖНОМ РОСТЕ ЦЕН НА ОСАГО

Снижение возрастного ценза управления автомобилем до 16 лет может привести к увеличению стоимости полисов ОСАГО, считает **автоюрист Сергей Радько**.

Ранее депутат Госдумы Василий Власов предложил снизить возрастной ценз управления легковым автомобилем до 16 лет. Соответствующее обращение было направлено на имя начальника ГУОБДД МВД России Михаила Черникова, сообщил РТ.

Власов отметил, что разрешение лицам в возрасте от 16 лет управлять личным автомобилем позволит им в более раннем возрасте быть вовлечёнными в экономические процессы, когда желание приобрести машину преобразуется в желание раньше начать трудовую деятельность, стать финансово самостоятельными и обеспечивать себя.

«Если, например, несовершеннолетнего вписывать в ОСАГО, то конечно страховые компании придумают очередной повышающий коэффициент для увеличения стоимости полиса», – сказал Радько РИА Новости.

Кроме того, **генеральный директор экспертного центра «Движение без опасности» Вадим Мельников** в беседе с агентством отметил, что такое нововведение потребует изменений в законодательстве. «Необходимо понять, кто будет нести ответственность при ДТП – родители или несовершеннолетний водитель», – сказал эксперт.

<https://ria.ru/20200914/osago-1577203829.html>

RNS; 2020.14.09; В ГОСДУМЕ УВИДЕЛИ ПРОБЛЕМУ В СИЛЬНОМ ИЗМЕНЕНИИ ПДД

Вступление в силу пакета поправок в правила дорожного движения (ПДД) может привести к массовой передаче на водительские права в России, заявил **URA.RU первый зампред комитета Госдумы по государственному строительству Вячеслав Лысаков**.

«Не придет ли кому-то мысль в голову „А давайте, раз так сильно изменились правила, заставим людей пересдать теоретическую часть“? А это большие проблемы. Многие автомобилисты, имеющие большой опыт езды, может, теорию уже не очень помнят, но на рефлекторном уровне правила знают. Многие вещи у них на интуитивном уровне», – сказал он.

По мнению парламентария, массовое поступление опытных водителей в автошколы может привести к всплеску коррупции в образовательных учреждениях. Помешать этому будет сложно, поскольку система по приему экзаменов на знание правил не может быть полностью автоматизирована.

Ранее «Коммерсантъ» сообщал, что Минтранс и ГИБДД подготовили проект поправок к ПДД, который предусматривает изменения правил парковки и стоянки, движения электросамокатов, ограничения скорости для автобусов и многое другое.

<https://rns.online/transport/V-Gosdume-uideli-problemu-v-silnom-izmenenii-PDD-2020-09-14/>

РБК; 2020.14.09; ЭКСПЕРТЫ РАСКРИТИКОВАЛИ ПОПРАВКИ МИНТРАНСА К ПРАВИЛАМ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Поправки **Минтранса**, вводящие ограничения на использование средств индивидуальной мобильности (СИМ) – электросамокаты, моноколеса, сегвеи и подобные средства передвижения, требуют доработки и четкого описания правил пользования ими. Об этом РБК сообщил **партнер аналитического агентства «Автостат» Игорь Моржаретто**.

«Очень много вопросов. Нужно более строго прописывать, во всяком случае во всем мире делят, например, средства индивидуальной мобильности на те, которые могут развивать высокую скорость и которые не могут, и в связи с этим вводят ограничения. По этому поводу много разночтений», – пояснил эксперт.

Председатель движения автомобилистов «Свобода выбора», первый зампред комитета Госдумы по государственному строительству и законодательству Вячеслав Лысаков считает, что регламентировать передвижение на средствах индивидуальной мобильности необходимо, но предложенные сейчас изменения вызывают вопросы.

«Это все интересно и актуально, но так как это предлагается – это далеко не серьезно. Установление порога скорости, насколько я понял, в 20 км/ч по тротуару сразу вызвало яростное неприятие «Союза пешеходов», поскольку при такой скорости можно действительно сбить женщину или ребенка вплоть до тяжелых последствий. Каким образом будет государство контролировать эту норму на тротуарах российских городов? Кто будет замерять эту скорость, кто будет пресекать эти нарушения? И что мы, законодатели, теперь должны предусмотреть штраф за нарушение этого скоростного режима, или это просто будет рекомендация? ..» – недоумевает он.

Зато Лысаков положительно оценил предложение ограничить скоростной режим до 70 км/ч для автобусов, не оборудованных исключительно сидячими местами и ремнями безопасности.

«Я напомним, что изменения в правила дорожного движения – это прерогатива МВД, отнюдь не **Минтранса**. В данном случае инициатива исходит от **Минтранса**, и в МВД в лице главка ГАИ, по моим данным, не со всем в этом пакете изменений согласны. То есть идут определенные обсуждения, консультации и так далее», – добавил Лысаков.

Подготовленный **Минтрансом** пакет поправок к правилам дорожного движения предусматривает изменение правил парковки, стоянки и движения СИМ с электроприводом, а также ограничение скорости для автобусов.

В частности, предлагается разрешить езду за городом со скоростью 90 км/ч только автобусам с сидячими местами, оборудованными ремнями безопасности. Для остальных ограничение скорости составит 70 км/ч.

При движении на СИМ с электроприводом по тротуарам **Минтранс** предложил запретить превышать скорость в 20 км/ч. В нетрезвом состоянии кататься на электросамокате, сегвее и скейтборде хотят запретить.

<https://www.rbc.ru/rbcfreenews/5f5f379c9a7947c49d0e6357>

МОСКОВСКИЙ КОМСОМОЛЕЦ; 2020.14.09; ВЛАСТИ ГОТОВЯТ КАРДИНАЛЬНЫЕ ИЗМЕНЕНИЯ ПРАВИЛ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ: ЗА ЧТО ЛИШАТ ПРАВ; ЭКСПЕРТЫ ОЦЕНИЛИ ПЕРСПЕКТИВНЫЕ НОВШЕСТВА

Правила дорожного движения ждут изменения – соответствующий проект подготовил **Минтранс**. Новшеств запланировано много, однако по-настоящему важное значение для автомобилистов имеют лишь некоторые из них: вряд ли кто-то будет всерьёз радоваться отказу от ГОСТа в знаках аварийной остановки. Другое дело – приравнивание к средствам индивидуальной мобильности практически любых штук с колёсами (вплоть до роликовых коньков) и, соответственно, распространение на них «водительских» правил поведения. Самое очевидное: выпил – на ролики не вставай!

В документе говорится, что электрические самокаты, моноколеса, сегвеи, коньки, скейтборды и роликовые коньки теперь будут причисляться к средствам индивидуальной мобильности (СИМ), однако водительские права для них по-прежнему не нужны. Зато ответственность за нарушения – такая же, как для водителей автомобилей... вплоть до абсурда. Эту коллизию объяснил в беседе с корреспондентом «МК» **координатор движения «Синие ведёрки» Пётр Шкуматов**.

– К средствам индивидуальной мобильности приравнивают роликовые коньки. Мы знаем, что средство индивидуальной мобильности – это транспортное средство, которым нельзя управлять в нетрезвом состоянии. Соответственно, если человек, имеющий водительские права, выпьет и пойдёт кататься на роликах или на сегвее, его ждёт лишение прав на управление автомобилем – так? Получается, что именно так. Ну а тех, у кого нет водительских прав, не ждёт ничего, механизм наказания для них не ясен, – отметил Шкуматов и выразил надежду, что при дальнейшем редактировании документа эту неразбериху исправят.

Недоумение на этот счёт высказали также в ГИБДД: по мнению специалистов, средства индивидуальной мобильности, в которых используют «мускульную силу человека», должны классифицироваться как пешеходы и подчиняться «пешеходным», а не «водительским» правилам.

Новые правила также означают, что всадникам на самокатах и роликах можно будет выезжать на правый край проезжей части или на обочину улицы – правда, только при условии, что у СИМ есть тормоза, фонарь и катафоты. Это новшество – уж точно к вящему неудовольствию автомобилистов, которые только-только привыкли к риску увидеть около правого зеркала велосипедистов. При этом всадникам на СИМ разрешено ездить по тротуарам со скоростью до 20 км в час, из-за чего они будут представлять явную опасность для пешеходов. Получается явная коллизия: вроде как они и не водители, и не пешеходы...

Прочие поправки, по мнению Шкуматова, носят скорее формальный оттенок – например, за размытым разрешением использовать «любые» знак аварийной остановки и огнетушитель скрывается всего лишь отказ от ГОСТа в этой сфере. Также изменятся правила для тонировки. Лимит для ветрового стекла составит 70%, а для остальных нормироваться не будет.

Важный нюанс – запрет останавливаться на островках безопасности: по мнению авторов документа, зачастую водители в потоке не успевают заметить вовремя стоящую машину (и тем более вышедшего из неё человека), что провоцирует ДТП. Также внесены изменения относительно стоянок: знак «Остановка запрещена» не будет действовать после знака «Парковка». Правило, согласно которому действие знака «Стоянка

запрещена» прекращается в месте, где заканчивается желтая разметка, отменяется. Если стоит знак – значит, парковка под запретом вплоть до следующего перекрёстка. Впрочем, это правило для москвичей тоже носит скорее формальный характер, всё равно парковка на 90% столичных территорий регламентируется знаками платной парковки и наличием поблизости паркоматов (да и навигатор любезно ориентирует насчёт возможности и стоимости парковки).

Другие изменения – для автобусов, причём преимущественно рейсовых. Тем, где есть исключительно сидячие места, да ещё и оборудованные ремнями безопасности, разрешат разгоняться до 90 км в час, а если же пассажиры стоят или не пристёгнуты – значит, надо ограничиться 70 км. Для Москвы это новшество не слишком актуально: даже на вылетных магистралях и ТТК скоростной режим – 80 км/час, а на более мелких улицах и того меньше. Исключением могут стать автобусы, следующие в Новую Москву по Калужскому и Киевскому шоссе, а также выезжающие на МКАД.

Эксперты предполагают, что новый проект правил дорожного движения в очередной раз отправят на доработку – как мы видим, в нём остались белые пятна и неразрешенные противоречия.

В стенах Госдумы прозвучало предложение разрешить россиянам управлять автомобилям с 16 лет – с такой инициативой выступил депутат Василий Власов. По его словам, возможность получить водительские права существенно отстает от других инициатив в обществе, ведь в 16-17 лет россияне уже могут работать и вступать в брак. Кроме того, многие юноши и девушки учатся вдали от дома, и машина для них была бы не роскошью, а средством передвижения. Однако специалисты встретили эту идею без восторга.

– Пока что мы имеем только печальные примеры того, как молодые люди садятся за руль. Например, пользуются каршерингом по «левым» аккаунтам. В этом возрасте налицо юношеский максимализм, кураж, ветер в голове, так что об ответственном вождении можно только мечтать, – говорит **координатор общественного движения «Автомобилисты Москвы» Леонид Антонов**. – Я приветствую обучение вождению с раннего возраста, но не выезд на дороги общего пользования. Всему своё время.

Напомним, что сейчас россияне старше 16 лет имеют право учиться в автошколе и сдавать экзамены, однако водительское удостоверение можно получить только после совершеннолетия.

<https://www.mk.ru/auto/2020/09/14/vlasti-gotovyat-kardinalnye-izmeneniya-pravil-dorozhnogo-dvizheniya-za-chto-lishat-prav.html>

ТЕЛЕКАНАЛ 360; ВАСИЛИСА АНДРЕЕВА, НАЗА САЛЕХ ЗАХИ; 2020.14.09; ПРЕДЛОЖЕНИЕ О ПДД ДЛЯ САМОКАТОВ НАЗВАЛИ НЕОБХОДИМЫМ. А ВОТ НОВЫЕ ПРАВИЛА ТОНИРОВКИ МОГУТ БЫТЬ ОПАСНЫ

Правила дорожного движения в ближайшее время могут измениться для россиян. Предположительно, там появятся пункты о поездках на самокатах, разрешенной скорости для автобусов, тонировке машин. Над этими инициативами работает **Минтранс**. **Автомобильный эксперт Вячеслав Субботин** в разговоре с «360» оценил инициативы.

Он поддержал идею о том, что движение электросамокатов и сегвеев нужно регламентировать.

«То, что они носятся по тротуарам, представляет в определенной мере угрозу. Безбашенных людей хватает. Надо применять определенную меру», – заявил эксперт.

Он отметил, что у самокатов могут быть очень мощные двигатели. Поэтому движение этих транспортных средств нужно регулировать.

А вот идею о том, чтобы разрешить неограниченную тонировку (исключение – лобовое стекло), Субботин раскритиковал.

То, что предлагают сделать с тонировкой – практически полностью ее отменить на опускных стеклах или боковых стеклах водителей и пассажира переднего ряда, – я считаю, что это неправильно

Вячеслав Субботин.

Автоэксперт считает, что в южных регионах, где слишком яркое солнце, можно разрешить сделать тонировку чуть больше. Однако полностью затемнять окна не стоит. Это может привести к ДТП в темное время суток.

Еще одна из инициатив – разрешить возить в машине любую аптечку – это компромиссное решение, полагает собеседник «360».

«Аптечку нужно отменить вообще. Это дело водителя. Не может водитель в экстренной ситуации помочь другому, да и себе», – заявил Субботин.

По его мнению, когда у человека открытые раны или что-то сломано, то главное – как быстро приедет скорая помощь.

Вводить лимит скорости для пассажирских автобусов – не очень хорошая идея. Ведь это отрицательно скажется на дорожной ситуации.

Вводить ограничения – не только ухудшать дорожную ситуацию, но прежде всего безопасность движения. Это безопасность движения не только для самого автобуса, но и тех, кто вокруг него. Если автобус будет плестись, то аварий нам не избежать

Вячеслав Субботин.

Что касается предложения запретить парковку или стоянку на островках безопасности, то запрет на это уже есть.

«Такая стоянка на разделительных полосах, она и так запрещена. Вводить это специально не следует. Ты пересек эту линию – ты уже нарушитель», – заключил эксперт.

Ранее «Коммерсантъ» сообщил, что **Минтранс** подготовил изменения в ПДД. Владельцев электросамокатов и сегвеев хотят выделить в отдельную категорию участников движения. Также планируется смягчить требования к тонировке и наличию аптечки в машине.

<https://360tv.ru/news/transport/predlozhenie-o-pdd-dlja-samokatov-nazvali-nebzhodimym-a-vot-novye-pravila-tonirovki-mogut-byt-opasny/>

МИР 24; 2020.14.09; ЭКСПЕРТ – О ВОЗМОЖНЫХ ПОПРАВКАХ В ПДД ДЛЯ САМОКАТОВ И О ТОМ, ЧТО ОНИ ИЗМЕНЯТ

Минтранс и ГИБДД разработали проект поправок в правила дорожного движения. Этот проект готовился с 2017 года, и тогда в нем, среди прочего, шла речь о регулировании движения электросамокатов и моноколес. В 2020 году после принятия всех корректировок **Минтранса**, МВД и ГИБДД в правилах появляется новый термин: «средство индивидуальной мобильности» (СИМ) – устройство, оснащенное одним или несколькими колесами, передвигающееся с помощью двигателя или физической силы человека. К ним авторы проекта относят, в частности, самокаты, моноколеса, сегвеи, скейтборды, роликовые коньки и т.п.

Такими устройствами с 2020 года могут управлять как дети до 7 лет в сопровождении взрослых по пешеходным зонам, так и дети с 7 до 14 лет, но уже без контроля старших. «Гражданам старше 14 лет разрешается выезд на проезжую часть велосипедной зоны, полосу для велосипедистов, на обочину или правый край проезжей части, что ранее не допускалось, – сказал в интервью корреспонденту «МИР 24» **директор департамента по маркетингу и рекламе ГК «Автоспеццентр» Алексей Ермилов.** – Это возможно только при наличии электродвигателя, белой фары спереди, тормозов, звукового сигнала и светоотражателей (белый впереди, красный сзади) и при соблюдении скоростного режима – в 20 км/ч в пределах пешеходной и велозоны, а также не более 60 км/ч на проезжих частях».

По словам эксперта, нарушения новых правил ПДД для СИМ будет подразумевать ответственность по отдельной статье КоАП, которая будет введена отдельным

законопроектом. Контроль за владельцами средств индивидуальной мобильности будет возложен, скорее всего, на сотрудников административной дорожной инспекции. «По моему мнению, не имея четкого регламента регулирования действий водителей СИМ, не стоило легализовать их передвижения как по пешеходным и велозонам, так и по проезжим частям, – говорит Алексей Ермилов. – В случае возникновения ДТП или причинения вреда здоровью окружающих нет понимания, какую ответственность должен нести виновник и кто обязан оплатить ущерб пострадавшему».

Около 10% владельцев средств индивидуальной мобильности воспринимают его как игрушку, а не как средство передвижения. С их точки зрения минусом принятых правок является то, что СИМ приравнивали к велосипедам, хотя масса и скорость у них различаются. «Подобные устройства с электродвигателем мощностью более 250 Вт стоит отнести к мопедам и руководствоваться при эксплуатации СИМ аналогичными правилами и штрафами», – считает Алексей Ермилов.

<https://mir24.tv/news/16425987/ekspert-o-vozmozhnyh-popravkah-v-pdd-dlya-samokatov-i-otom-chto-oni-izmenyat>

РАДИО 1; 2020.14.09; АВТОЮРИСТ ОБОЗНАЧИЛ СПОРНЫЕ МОМЕНТЫ В НОВОМ ПРОЕКТЕ ПОПРАВОК ПДД

Министерство транспорта Российской Федерации подготовило проект поправок в правила дорожного движения (ПДД). Новый документ направлен на рассмотрение в аналитический центр при правительстве России. Ведомство предлагает изменить ряд основных положений, которые касаются порядка хранения транспорта, перевозки пассажиров, правил контроля тонировки, а также перемещения на электросамокатах, скейтбордах, сегвеях, моноколёсах и роликовых коньках. О том, насколько нужны подобные изменения, в эфире «Радио 1» рассказал **автоюрист Сергей Радько**.

«Сами по себе предложения масштабные, и нужно время, чтобы их оценить. По объёму они сопоставимы с самими ПДД. Необходим длительный анализ, поскольку неизвестно, в каком окончательном варианте изменения будут приняты», – сказал Радько.

Спикер подчеркнул, что больше других назревали изменения в части индивидуального электротранспорта. Число самокатов и гироскутеров растёт довольно быстро, зачастую они ездят по дорогам общего пользования и лавируют в потоке. Это необходимо регулировать. Однако, по мнению автоюриста, разобраться с проблемами оперативно и полноценно будет сложно.

«По части такого транспорта существует две основные трудности. Прежде всего, вопрос касается финансов, поскольку обустройство специальных полос требует внушительных затрат. Второй момент заключается в том, что подобную полосу не везде физически можно выделить. Например, в городах-миллионниках инфраструктура сложилась. Получается, что от уже имеющихся дорог нужно отрезать в среднем по полтора метра, ставить разграничители или наносить разметку, чтобы хоть как-то отделить участок от основного потока транспорта. Это можно сделать далеко не везде», – пояснил Радько.

Если сделать спецполосы только там, где возможно, и больше ничего не предпринимать, проблема будет решена лишь наполовину, уверен собеседник «Радио 1». Кроме того, важно учитывать специфику климата. Немалую часть года выделенные полосы будут пустовать.

«Что касается городов с меньшей численностью населения, то там улично-дорожная сеть строилась примерно 50-60 лет назад с учётом загруженности дорог, существовавшей на тот момент. О том количестве машин, которое есть сейчас, никто не задумывался. Решать подобную проблему за границей начали давно. У нас же это происходит последние лет 10-15. Мы наблюдаем автомобильный бум – число машин на дорогах растёт с огромной скоростью. Но у нас нет опыта решения подобных ситуаций, поэтому мы копируем зарубежный опыт без учёта отечественной специфики», – добавил спикер.

Автоюрист также усомнился в актуальности изменений в отношении тонировки автомобилей. Сейчас порядок и нормативы определяются не ПДД, а техническим регламентом и ГОСТами. Так, согласно ГОСТу, в настоящее время ветровое стекло должно пропускать не менее 75% света, остальные стёкла – не менее 70%. Новый проект поправок в ПДД обращается к нормативу 2016 года. По нему лимит для ветрового стекла составляет 70%, для остальных – не нормируется. Радько считает, что, чтобы изменить положение, помимо ПДД нужно менять соответствующие регламенты и нормативы.

Помимо этого, инициатива **Минтранса** предполагает введение запрета на стоянку и остановку на так называемых островках безопасности. Сегодня это разрешено, но не надёжно. Часто на стоящие машины происходят наезды.

Автобусам, оборудованным ремнями безопасности в салоне и исключительно сидячими местами, разрешат ездить со скоростью до 90 км/ч. Для остальных, например маршрутных автобусов, лимит составит 70 км/ч.

По части электросамокатов, роликовых коньков, скейтбордов, сегвеев и моноколёс могут быть введены следующие правила:

- дети до семи лет смогут кататься на них по тротуарам, пешеходным дорожкам, в пределах пешеходных зон и только в сопровождении взрослых;
- подростки от 7 до 14 лет смогут кататься там же, но одни;
- ребята старше 14 лет смогут пользоваться велосипедными зонами, велополосами и тротуарами; в случае их отсутствия им можно будет выезжать на правый край проезжей части или на обочину улицы.

<https://radio1.news/article/avtoyurist-oboznachil-spornye-momenty-v-novom-proekte-popravok-pdd-48812>

РБК; ГАЛИЯ НАБИЕВА; 2020.14.09; В БАШКИРИИ ОЦЕНИЛИ ИЗМЕНЕНИЯ В ПДД ДЛЯ ЭЛЕКТРОСАМОКАТОВ

Изменения для владельцев электросамокатов, моноколёс и сегвеев в Башкирии поддержали опрошенные РБК Уфа эксперты. **Минтранс** страны совместно с ГИБДД готовит новый проект изменений правил дорожного движения. Ограничения вводятся для владельцев средств индивидуальной мобильности: электросамокатов, моноколес, сегвеев, а также скейтбордов, роликовых коньков и подобных средств передвижения. При движении совместно с пешеходами им запрещено превышать скорость в 20 км/ч. Дети до семи лет должны кататься только в сопровождении взрослых.

«Правила для так называемых средств индивидуальной мобильности необходимы, так как они несут угрозу не только для автомобилистов, но в первую очередь для пешеходов, – считает **юрист Николай Костенко**. – В то же время пока не ясно, какова будет правоприменительная практика, ее придется формировать, и возможны перегибы».

В Башкирии данные средства передвижения становятся популярными не столько среди детей и подростков, сколько среди успешных чиновников и офисных работников. По словам эксперта, вечерами в местах отдыха огромное количество людей на различных устройствах, которые не всегда контролируют скорость и могут травмировать окружающих. Родители, опрошенные РБК Уфа, также считают, что всевозможные гироскутеры, сегвеи должны использоваться только под контролем взрослых.

Еще одна инициатива **Минтранса** – ограничение скоростного режима для автобусов – также нашла поддержку у экспертов. За пределами населенных пунктов автобусы должны соблюдать лимит в 70 км в час. Разгоняться до 90 км/ч разрешат только общественному транспорту, оборудованному ремнями безопасности в салоне и с исключительно сидячими местами.

«Ограничение скорости для автобусов – очень правильная мера. Существует огромное количество исследований, которые показывают, что снижение скорости на каждые 5-10 км/ч спасает огромное количество жизней. К сожалению, автобусный парк в стране не в

лучшем состоянии, плюс, автобусы достаточно часто становятся участниками ДТП», – считает Костенко.

<https://ufa.rbc.ru/ufa/freenews/5f5f91e09a7947fa209c9989>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЮРИЙ ЗУБКО; 2020.14.09; АВТОЭКСПЕРТ ОЦЕНИЛ ВОЗМОЖНЫЕ ИЗМЕНЕНИЯ ПДД

Минтранс и **ГИБДД** подготовили проект по внесению изменений в правила дорожного движения. часть поправок коснется средств индивидуальной мобильности. Это самокаты, сегвеи, роликовые колеса, скейтборды и прочие устройства. **Главный редактор журнала «Движок» Илья Огородников** оценил возможные нововведения.

«Новые изменения ПДД – требование времени, следствие появления новых видов средств передвижения и в целом развития новых транспортных реалий. Так что тот факт, что профильные государственные ведомства следят за развитием ситуации и стараются на нее реагировать, безусловный плюс. Нюанс в другом: насколько эта реакция окажется применимой и будет соответствовать реальным улучшениям жизни граждан. А вот тут к новой реформе пока еще есть вопросы.

Не совсем понятно, как будут контролироваться ограничения для средств индивидуальной мобильности, если полицейские с улиц почти исчезли, а сами подобные средства передвижения не имеют никаких регистрационных номеров, а значит не идентифицируются камерами наблюдения.

Кроме того, наказания за нарушения новых правил должны быть закреплены в КоАП, о котором пока нет ни слова. Ну и в целом, пакет поправок носит явный московский акцент. Проще говоря, многие накопившие проблемы характерны, главным образом, для двух столиц и максимум самых крупных городов-миллионников, что делает актуальным необходимость привязки поправок к региональным особенностям.

На сегодня понятно, что реформу ПДД очевидно ждет еще целый ряд доработок и согласований, так что стоит дождаться окончательного варианта», – отметил эксперт.

<https://rg.ru/2020/09/14/avtoekspert-ocenil-vozmozhnye-izmeneniia-pdd.html>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – СТОЛИЧНЫЙ ВЫПУСК; ВЛАДИМИР БАРШЕВ; 2020.14.09; САМОКАТ С ФАРАМИ; КАТАТЬСЯ НА СКЕЙТАХ И РОЛИКАХ РАЗРЕШАТ ТОЛЬКО НА ТРЕЗВУЮ ГОЛОВУ

Ездить на самокатах, скейтах, роликовых коньках и прочих гироскутерах разрешат только на трезвую голову. Для автобусов введут новый знак «Въезд запрещен». Им также запретят парковаться во дворах и разгоняться больше 70 км/ч.

Все это прописано в новых поправках в правила дорожного движения, которые разработал **Минтранс**.

Этот проект внесен в рабочую группу по безопасности дорожного движения в рамках «регуляторной гильотины», сообщает «Коммерсантъ».

Главное в документе (с чего, собственно, и начался этот проект) – то, что в нем прописаны правила для самокатов, гироскутеров и моноколес. Вся эта техника получила название «Средства индивидуальной мобильности» (СИМ). В нее же вошли роликовые коньки и скейтборд. К ним же можно отнести и лыжи.

В правилах расписано, где разрешается ездить на СИМ. Детям можно по пешеходным дорожкам и тротуарам. Взрослым по ним можно тоже, но только если они сопровождают детей. В основном же самокатчиков, роллеров и иже с ними отправят на велодорожки.

На правый край проезжей части им можно выезжать, если СИМ оборудован тормозами, фарой и катафотами. При движении же вместе с пешеходами скорость таких средств передвижения не должна превышать 20 км/ч. При движении по пешеходному переходу скорость должна быть пешеходная. Неизвестно только, кто ее будет контролировать.

В темное время суток все СИМ должны перемещаться только с фонарем или фарой. Это относится и к роликовым конькам, и к скейтам.

Надо сказать, что в ГИБДД возражают против причисления к СИМ роликов и скейтов. А глава «Союза пешеходов» Владимир Соколов категорически против их совместного передвижения вместе с пешеходами. По его словам в прошлом году зафиксировано 140 наездов электросамокатчиков на пешеходов. При этом владельцы СИМ обычно скрываются после наезда.

Управлять любым СИМ будет разрешено только в трезвом виде. Означает ли это, что роллеров, выпивших пива, будут лишать прав – неизвестно.

Теперь что касается транспорта. Для знака «Остановка запрещена» прописали новое ограничение. Он будет действовать до знака «Парковка».

Автобусы смогут двигаться за городом со скоростью 90 км/ч, если их кресла оборудованы ремнями безопасности, а также, если все пассажиры в салоне сидят. Все остальные автобусы должны ездить со скоростью не более 70 км/ч.

Если под задним стеклом автобуса загорелась надпись «Внимание, пассажир», то следующий сзади автомобиль обязан остановиться и пропустить пешеходов. Трогаться можно, только когда табло погаснет. В общем, автобус приравнивали к трамваю.

Скорректированы упомянутые в правилах ГОСТы. Сейчас они ссылаются на стандарты, которые уже не действуют. Так, например, в поправках к разметке указывается действующий ГОСТ по разметке, который предполагает возможность нанесения разноцветных линий. Например, синих. Синяя разметка наносится на перекрестках для обозначения границ движения.

Напомним, что ГОСТ по знакам, несмотря на то что изменился, сохранил прежний номер. Поэтому его менять в правилах не надо. А ГОСТ по установке знаков, указанный в правилах, отменен. МВД разработало поправки в правила, которые меняют этот ГОСТ. Документ недавно прошел общественные обсуждения.

Также в проекте **минтранса** прописан новый ГОСТ по тонировке. Он предполагает, что светопропускание лобового и передних ветровых стекол должно быть не менее 70 процентов. Такое требование, кстати, закреплено в техническом регламенте таможенного союза. ГОСТ, на который ссылаются действующие правила дорожного движения, предусматривал светопропускаемость лобового стекла 75 процентов, передних ветровых – 70 процентов.

<https://rg.ru/2020/09/14/mintrans-propisal-pravila-ezdy-na-samokatah-skejtah-i-giroskuterah.html>

ВЕСТИ; ДЕНИС ДАВЫДОВ; 2020.14.09; МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РФ: ПРАВИЛА ТОНИРОВКИ В АВТОМОБИЛЯХ МОГУТ ИЗМЕНИТЬСЯ. ВЕСТИ. ДЕЖУРНАЯ ЧАСТЬ

Министерство транспорта России подготовило новый проект поправок к правилам дорожного движения. В частности, Минтранс предлагает изменить правила контроля тонировки в автомобилях.

<https://www.vesti.ru/video/2222302>

<https://www.vesti.ru/article/2457655>

ВЕСТИ; 2020.14.09; ВЯЧЕСЛАВ ЛЫСАКОВ: НЕЛЬЗЯ СРАЗУ ВНОСИТЬ ТАК МНОГО ИЗМЕНЕНИЙ В ПДД. НОВОСТИ НА «РОССИИ 24»

Вячеслав Лысаков, первый зампред комитета Госдумы по государственному строительству и законодательству, говорит о новых правилах дорожного движения, которые предлагается ввести. Некоторые нормы – это возвращение старых. Например, снова предлагается разрешить тонировку. Почему электротранспорт ездит по тротуарам, а не по автомобильной дороге, как велосипед?

<https://www.vesti.ru/video/2222297>

ВЕСТИ; ЭДУАРД ПУНЕГОВ; 2020.14.09; ВОДИТЕЛЬСКИЕ ПРАВА В 16 ЛЕТ: СНОВА АВАРИЯ С НЕСОВЕРШЕННОЛЕТНИМ. ВЕСТИ В 20:00

В Госдуме появилась идея выдавать водительские права в 16 лет. Но широко обсудить ее не успели. Эту новость вытеснила другая – об аварии в Подмоскovie. С участием несовершеннолетнего.

<https://www.vesti.ru/video/2222286>

ВЕСТИ; 2020.14.09; РАЗРЕШИТЬ УПРАВЛЯТЬ АВТОМОБИЛЕМ С 16 ЛЕТ ПРЕДЛОЖИЛ САМЫЙ МОЛОДОЙ ДЕПУТАТ ГОСДУМЫ. НОВОСТИ НА «РОССИИ 24»

В Госдуме предлагают разрешить управлять автомобилем с 16 лет, а не с 18, как сейчас. Что характерно, инициативу внес самый молодой депутат Василий Власов. Власов и Виктория Данильченко, председатель московской коллегии адвокатов, комментируют нововведение.

<https://www.vesti.ru/video/2222284>

ВЕСТИ; АНАСТАСИЯ ПОЛУКЕЕВА; 2020.14.09; ОПЛАТИТЬ ПРОЕЗД ПО УЧАСТКУ ЦКАД-3 МОЖНО БУДЕТ ЧЕРЕЗ ИНТЕРНЕТ. ВЕСТИ-МОСКВА

На Центральной кольцевой автодороге, которая должна разгрузить столицу от транзитного транспорта, завершаются строительные работы между трассами «Волга» и «Москва – Санкт-Петербург». Впервые в России здесь будет применяться система оплаты проезда, при которой водителям не нужно будет останавливаться. Как она работает?

<https://www.vesti.ru/video/2222158>

ВЕСТИ; 2020.14.09; «СЕДОВ» ПОКОРЯЕТ СЕВМОРПУТЬ: ПАРУСНИК ПРИНИМАЛИ В ПОРТАХ НА ЧУКОТКЕ. НОВОСТИ НА «РОССИИ 24»

Учебный парусник «Седов», совершающий экспедицию по Северному морскому пути, принимали в портах на Чукотке. В путешествие по Арктике судно отправилось в августе из Владивостока, а до этого было кругосветное плавание в честь юбилеев Победы и открытия Антарктиды. Самый большой в мире учебный корабль направляется в родной Калининград, куда он прибудет примерно в середине ноября.

<https://www.vesti.ru/video/2222091>

ТЕЛЕКАНАЛ САНКТ-ПЕТЕРБУРГ; 2020.14.09; В ПЕТЕРБУРГЕ ОБСУЖДАЮТ ИНТЕГРАЦИЮ РОССИИ В МЕЖДУНАРОДНУЮ СИСТЕМУ ТРАНЗИТА

Развитие транспортных коридоров обсуждают в «Экспофоруме». Там открылся XV форум «Транстек», в котором принимают участие более 600 делегатов. Речь об интеграции России в международную систему транзита, об экспорте транспортных услуг и, конечно, о влиянии пандемии на ситуацию.

Подробнее расскажет корреспондент телеканала «Санкт-Петербург» Вадим Федосеев.

ВАДИМ ФЕДОСЕЕВ, корреспондент:

«В этом году тематика форума значительно расширилась и не ограничивается только морским транспортом, но включает в себя и вопросы развития железнодорожной, автомобильной инфраструктуры и цифровизации транспортной отрасли.

Обсудят на форуме, какие условия необходимо создать для отечественных транспортных операторов, чтобы повысить их конкурентоспособность и обеспечить большим доступом на международные рынки.

Так как форум проходит в формате телемоста, участников удалось собрать очень много. В этот раз 600 делегатов из разных стран. В частности, России, Китая, Бельгии, Великобритании, Турции.

АЛЕКСЕЙ ЛЬВОВ, заместитель председателя комитета по транспорту:

«В городе по-прежнему актуальны вопросы подходов к порту, прежде всего железнодорожных подходов, организации транспортно-логистических центров, которые дают возможность получить дополнительную добавленную стоимость, экономический эффект, и, как следствие, налоги в бюджет Санкт-Петербурга и федеральный бюджет».

РОМАН АЛЕКСАНДРОВ, директор департамента международного сотрудничества **Минтранса РФ**:

«В такое сложное время собрать всех нас, смодерировать площадку из двух городов, все это организовать, нужны большие усилия. Спасибо за это. Спасибо участникам, что пришли. Спасибо тем, кто подключается дистанционно».

ВАДИМ ФЕДОСЕЕВ, корреспондент:

«Форум пройдет также завтра и послезавтра. По его итогам будут выработаны стратегии развития высокотехнологичных транспортных коридоров. Наиболее перспективные идеи и предложения будут реализованы».

<https://topspb.tv/news/2020/09/14/v-peterburge-obsuzhdayut-integraciyu-rossii-v-mezhdunarodnuyu-sistemu-tranzita/>

ФОНТАНКА.РУ; 2020.14.09; КОМПАНИЯ БИЗНЕСМЕНА ИЛЬИ ТРАБЕРА ВОШЛА В ПРОГРАММУ НАЦПРОЕКТА ИЗ-ЗА СТРОИТЕЛЬСТВА ПОРТА В ПРИМОРСКЕ

Компания петербургского бизнесмена Ильи Трабера собирается построить примерно 20% всех инфраструктурных мощностей России, включенных в программу **нацпроекта «Комплексный план модернизации инфраструктуры»**. Об этом 14 сентября пишет 47news.

По данным издания, о включении ООО «Приморский УПК» в **нацпроект** на период до 2024 года говорится в документе, который выпустил **Минтранс**. В **КПМИ** решено включить ряд проектов по морской перевалке грузов, среди которых один из Ленинградской области – это универсальный перегрузочный комплекс в порту Приморск, который и строит компания Трабера.

По планам УПК в области должен появиться терминал с грузооборотом 65 млн тонн в год, что составляет примерно 20% суммарной мощности всех включенных сегодня в **КПМИ** портовых проектов России (353 млн тонн).

В рамках **КПМИ** федеральный бюджет готов выделить 193,5 млрд на входящие в него проекты, при этом суммарная их стоимость должна быть не меньше 828,1 млрд рублей. Пока не указывается, на какую часть бюджетных средств сможет претендовать «Приморский УПК».

<https://m.fontanka.ru/2020/09/14/69466721/>

ИНТЕРФАКС; 2020.14.09; РЕКОНСТРУКЦИЯ ВПП АЭРОПОРТА ПЕВЕК НА ЧУКОТКЕ ПЕРЕНЕСЕНА НА ГОД ИЗ-ЗА COVID-19

Начало основных работ по реконструкции взлетно-посадочной полосы (ВПП) аэропорта Певек на Чукотке сдвинуто с 2020 года на 2021 год из-за ситуации с коронавирусной инфекцией.

«Ремонт ВПП аэропорта в Певек планировалось начать в мае текущего года. Но из-за эпидемиологической обстановки и закрытия границ подрядчик – сербская компания «Планум» (Planum – ИФ) не смогла привезти необходимое количество специалистов. В связи с этим было принято решение перенести капитальный ремонт полосы на следующий год», – говорится в сообщении департамента промышленной политики Чукотского АО.

В настоящее время специалисты сербской компании на закрытом участке полосы проводят работы по ремонту швов между плитами, завершить их планируется до 1 октября. После проведения этих работ аэропорт сможет принимать самолеты Ту-154 авиакомпании «Алроса» (МОЕХ: ALRS) и SuperJet авиакомпании «Якутия» с ограничением по взлетной массе.

Заменить бетонное покрытие ВПП полосы (2,5 тыс. метров) планируется за два года.

Аэропорт «Певек» имеет ВПП размером 2,5 тыс. метров на 42 метра, принимает самолеты и вертолеты. Площадка аэродрома находится в стесненных условиях, практически со всех сторон омывается водами, обводнению также подвержена территория между ВПП и перроном.

Как сообщалось, в августе 2019 года ФКП «Аэропорты Чукотки» признало филиал «Анадырский» компании «Планум (Кипр) Лимитед» (входит в сербскую Planum) победителем конкурса с ограниченным участием на право реконструкции аэропорта «Певек» с ценой контракта, равной начальной (максимальной) – 3,566 млрд рублей. К 2023 году предполагается отремонтировать взлетно-посадочную полосу и здание аэропорта, а также обновить оборудование.

Ранее **Минтранс РФ** выделил 3,6 млрд рублей на реконструкцию аэропорта Певека в рамках проекта «Развитие региональных аэропортов и маршрутов».

ФКП «Аэропорты Чукотки» создано в 2010 году на базе ФГУП «Чукотавиа», которое является в Чукотском АО основным региональным авиаперевозчиком.

ТАСС; 2020.14.09; «МЕДИАЛОГИЯ»: СМИ В АВГУСТЕ ЧАЩЕ ПИСАЛИ О НАЦПРОЕКТАХ ПО ДОРОГАМ И ОБРАЗОВАНИЮ

Нацпроекты «Безопасные и качественные автомобильные дороги» и «Образование» стали самыми упоминаемыми в СМИ в августе 2020 года. «Дорожный» проект занимает первое место не первый месяц подряд, в августе количество сообщений по нему составило 33,9 тыс.

Нацпроект «Образование», который в прошлом месяце не входил в тройку лидеров, в августе занял второе место с результатом 24,7 тыс сообщений, на третьем месте **нацпроект «Демография»** (сохранил свою позицию по сравнению с прошлым месяцем) с результатом 24,5 тыс сообщений.

Об этом говорится в исследовании «Медиалогии», подготовленном специально для портала «Будущее России. Национальные проекты», оператором которого является ТАСС. В июле второе место в рейтинге занимал **нацпроект «Жилье и городская среда»**, в августе он опустился на четвертое место с результатом в почти 20 тысяч сообщений.

Количество сообщений о **нацпроектах** «Цифровая экономика», «Малое и среднее предпринимательство и поддержка индивидуальной предпринимательской инициативы», «Экология», «Культура» и «Здравоохранение» составило от 7,8 тыс. сообщений до более чем 16 тыс. сообщений.

Из них наибольшее количество сообщений в СМИ посвящено **нацпроектам** «Здравоохранение» и «Культура» – 16,7 тыс. и 16,5 тыс. сообщений соответственно.

Нацпроект по производительности труда набрал в августе 4,8 тыс. сообщений, по экспорту – чуть менее 4 тыс., по науке – 3,5 тыс. сообщений и по комплексному плану модернизации и расширения магистральной инфраструктуры 3,4 тысячи.

При этом **нацпроект «Безопасные и качественные автомобильные дороги»** стал самым упоминаемым в телевизионных и электронных СМИ, заняв долю в 22,7% и 18,4% этих видов СМИ соответственно. Самым упоминаемым в печатных СМИ стал **нацпроект «Образование»** (18,7% – ная доля от общего числа упоминаемых **нацпроектов**).

На втором месте в телевизионных СМИ – **нацпроект «Образование»** (12,9%), в печатных СМИ – «Безопасные и качественные дороги» (15,7%), и в электронных СМИ – **нацпроект**

«Демография» (13,1%). На третьем месте в телевизионных СМИ – «Здравоохранение» (12,4%), в печатных – «Демография» (15,4%), и в электронных – «Образование» (13%). По данным «Медиалогии», аутсайдерами в августе оказались **комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры** (худший результат в телевизионных и электронных СМИ – 0,5% и 1,9% соответственно) и **нацпроект «Наука»** (худший результат в печатных СМИ – 0,6%).

Регионы и темы

Московская область, Краснодарский край и Нижегородская область стали наиболее упоминаемыми в СМИ регионами в контексте **нацпроектов** в августе 2020 года.

При этом Нижегородская область, которая сохраняла лидерство много месяцев подряд, уступила первое Место Московской области – последняя, наоборот, в июле была третьей. В августе Московская область упоминалась в контексте **нацпроектов** в 9,7 тысячи сообщений. Наиболее освещаемыми СМИ в этом регионе темами стали закупка Минздравом области нового офтальмологического оборудования, снижение смертности в результате ДТП на 16,4% в первом полугодии, а также профессиональное обучение почти тысячи предпенсионеров в рамках **нацпроекта «Демография»**.

Вторым по числу упоминаний в августе, как и месяцем ранее, стал Краснодарский край (более 8 тысяч сообщений). Журналисты на Кубани рассказывали об участии более 100 предприятий региона в мероприятиях по повышению производительности труда, о готовности школ к началу нового учебного года, и о сохранении объемов финансирования строительства социальных объектов в регионе.

Третье место в августе заняла Нижегородская область с результатом 7,1 тысячи сообщений.

Как отмечают в «Медиалогии», главными в августе в Нижнем Новгороде стали сообщения об участии региона в будущем национальном проекте по туризму, о работах по благоустройству общественных пространств, а также о соглашении между областью и Всероссийским обществом охраны природы в рамках работ по ликвидации Шуваловской свалки, полигонов «Черная дыра», «Игумново», «Белое море» и других объектов накопленного экологического вреда.

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/medialogia-smi-v-avguste-case-pisali-o-nacproektah-po-dorogam-i-obrazovaniu>

РИА НОВОСТИ; 2020.14.09; ОМСКАЯ ОБЛАСТЬ ПОЛУЧИТ ЕЩЕ БОЛЕЕ 406 МЛН РУБЛЕЙ НА РЕМОНТ АВТОДОРОГ

Омской области выделено дополнительно более 406 миллионов рублей федеральных средств на ремонт автодорог, сообщает облправительство.

Межбюджетный трансферт из средств резервного фонда правительства РФ выделен по обращению губернатора области Александра Буркова. Просьбу поддержало **министерство транспорта РФ**.

«Ранее ввиду опережающих темпов дорожных работ по **нацпроекту «Безопасные и качественные автомобильные дороги»** Омской области уже увеличили финансирование на 1 миллиард рублей за счёт передвигки федеральных ассигнований за 2021 год на текущий год. Очередной межбюджетный трансферт в размере 406,6 миллиона рублей выделен в результате перераспределения средств между регионами для освоения передовиками, которые успешно справляются со своими задачами и готовы выполнить дополнительный объём дорожных работ», – говорится в сообщении.

Основная часть дополнительных федеральных средств по согласованию с **Росавтодором** будет направлена на продолжение ремонта трассы «Омск-Тара» (около 180 миллионов рублей), дороги Новоселецк-Таврическое-Нововаршавка по территории Павлоградского и Нововаршавского районов (около 162 миллионов рублей), а также на обновление автодороги на подъезде к рабочему поселку Марьяновка.

<https://ria.ru/20200914/dorogi-1577205528.html>

ТАСС; 2020.15.09; МИШУСТИН ПОДПИСАЛ РАСПОРЯЖЕНИЕ ОБ ОТКРЫТИИ ГРАНИЦЫ С ЮЖНОЙ ОСЕТИЕЙ

Премьер-министр России Михаил Мишустин подписал распоряжение об открытии границы с Южной Осетией, сообщила во вторник пресс-служба кабмина.

«Россия открывает границу с Южной Осетией, а также снимает для некоторых специалистов ограничения на въезд в страну и выезд из нее, введенные из-за распространения новой коронавирусной инфекции», – говорится в сообщении.

По информации правительства, въезд в РФ и выезд из страны разрешен членам экипажей морских и речных судов, находящихся в российских портах. Этим специалистам разрешается использовать для передвижения автомобильный, воздушный, железнодорожный и морской транспорт. «Решение принято для того, чтобы обеспечить возможность смены экипажей судов», – пояснили в кабмине.

Кроме того, ограничения на пересечение границы РФ больше не будут действовать для специалистов, которые участвуют в проведении контроля качества оборудования, выпускаемого российскими компаниями по контрактам, связанным со строительством атомных станций за рубежом в рамках международных договоров с иностранными партнерами. «Также свободное пересечение границы разрешено тем, кто задействован в работах по сертификации новых воздушных судов и поддержании летной годности крылатых машин отечественного производства, эксплуатируемых российскими компаниями», – добавили в пресс-службе.

Ранее во вторник в правительстве Южной Осетии сообщили, что «особый порядок пересечения государственной границы Республики Южная Осетия с Российской Федерацией, установленный ранее постановлением правительства республики, действует до 23 часов 59 минут 14 сентября». «С 00:00 15 сентября 2020 года отменяется действие мероприятий по предотвращению распространения коронавирусной инфекции COVID-19 на территории Республики Южная Осетия и возобновляется пересечение государственной границы Республики Южная Осетия с Российской Федерацией через многосторонний пункт пропуска «Рук» в обычном режиме», – указано в сообщении пресс-службы кабинета министров.

Запрет на пересечение границы с РФ действовал в Южной Осетии с начала апреля. На прошлой неделе сообщалось, что оперативный штаб по предупреждению завоза и распространения новой коронавирусной инфекции на территории РФ решил открыть сухопутную границу между Россией и Южной Осетией. Анонсировалось, что соответствующее распоряжение будет подписано в ближайшие дни.

<https://tass.ru/politika/9457939>

<https://www.1tv.ru/news/2020-09-15/393292->

[mihail_mishustin_podpisal_rasporyazhenie_ob_otkrytie_granits_s_yuzhnoy_osetiey](https://www.1tv.ru/news/2020-09-15/393292-mihail_mishustin_podpisal_rasporyazhenie_ob_otkrytie_granits_s_yuzhnoy_osetiey)

ТАСС; 2020.11.09; В КАРЕЛИИ ВЛОЖАТ 100 МЛН РУБЛЕЙ В МОДЕРНИЗАЦИЮ ФИЛИАЛА УНИВЕРСИТЕТА МОРСКОГО ФЛОТА

Беломорско-Онежский филиал Госуниверситета морского и речного флота имени адмирала Макарова (речное училище), расположенный в Петрозаводске, намерен выделить на программу собственной модернизации более 100 млн рублей. Дальнейшее развитие учреждения руководство республики и образовательного учреждения обсудили с полпредом **президента РФ** в Северо-Западном федеральном округе Александром Гуцаном, находящегося в рабочей поездке в Петрозаводске, сообщили в **пресс-службе** правительства региона.

«С 2015 по 2020 год университет вложил в развитие филиала 50 млн рублей. Программой модернизации предусмотрено обновление еще более чем на 100 млн рублей. Александру

Гуцану показали отремонтированные классы, комнаты общежития, в которых ремонт сделан частично, столовую, а также учебно-тренажерный центр с уникальным оборудованием. <...> В ходе осмотра Беломорско-Онежского филиала госуниверситета морского и речного флота обсуждались вопросы дальнейшей модернизации учебного заведения», – говорится в сообщении.

Филиал университета в Петрозаводске включает в себя учебный корпус, учебно-производственные мастерские, два общежития, спортзал, спортплощадки и столовую более чем на 300 мест. Это необходимый минимум для обучения специалистов командного состава для речного и морского флота России.

Несмотря на проведенный своими силами ремонт, Беломорско-Онежскому филиалу требуется федеральная поддержка на дальнейшее развитие учреждения. Необходимо обустроить учебные аудитории, актовый зал, столовую, благоустроить территорию. Кроме того, нужно завершить ремонт в здании общежития. Сейчас в Карелии уже сформирована собственная программа по финансированию ремонта общежитий техникумов и колледжей, но речное училище в Петрозаводске находится в федеральном ведении, поэтому выделять деньги необходимо из федерального бюджета.

«Сейчас мы готовим проект реконструкции речного училища, соглашение с **минтрансом России** уже достигнуто. Объем работ большой, поэтому необходима федеральная поддержка, которая позволила бы быстрее осуществить все планы по модернизации и создать комфортные условия для обучения и проживания будущих моряков», – отметил на своей странице «ВКонтакте» глава Карелии Артур Парфенчиков по итогам встречи в полпредом президента.

Беломорско-Онежский филиал Госуниверситета морского и речного флота имени адмирала Макарова, который до 2006 года назывался Петрозаводское речное училище, образовано в 1963 году. Сегодня в учебном заведении для моряков учатся 683 студента. Морские профессии востребованы в республике: в училище отмечают рост абитуриентов в течение последних трех лет – конкурс вырос до 2,5 человек на место, а план по приему на внебюджетную форму обучения последние два года перевыполняется два года подряд.
<https://tass.ru/obschestvo/9433423>

ТАСС; 2020.14.09; ИНФОГРАФИКА: КАК БУДЕТ ВЫГЛЯДЕТЬ СЕТЬ СКОРОСТНЫХ АВТОДОРОГ РОССИИ К 2035 ГОДУ

Идею создания опорной сети автодорог российские дорожники предлагают уже давно. Она должна не просто «стянуть» воедино огромную территорию страны, но и стать каркасом, позволяющим к существующим крупным агломерациям присоединять новые территории экономического роста.

Благодаря набранным в последние годы при реализации национальных проектов темпам строительства и ремонта дорог инициатива начала приобретать реальные очертания. Правительство РФ поручило к осени сформировать предложения по опорной сети автомобильных дорог на перспективу до 2035 года, в которую планируется включить важнейшие федеральные и региональные трассы.

Пока о конкретных объектах дорожники говорят неохотно. Но одним из ключевых элементов сети должны стать новые скоростные платные трассы.

Портал «Будущее России. Национальные проекты», оператором которого является ТАСС, собрал в инфографику предложения о скоростных автотрассах. Основой должны стать уже готовые и строящиеся участки дорог международных транспортных коридоров Европа-Западный Китай и Север – Юг, дороги южного кластера на черноморском побережье Краснодарского края, и хорда, которая свяжет центр России с югом в обход Москвы.

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/infografika-kak-budet-vygladet-set-skorostnyh-avtodorog-rossii-k-2035-godu>

ИНТЕРФАКС; 2020.14.09; МИНТРАНС ПРЕДЛОЖИЛ ИЗМЕНИТЬ СУБСИДИРОВАНИЕ УБЫТОЧНЫХ ПЕРЕВОЗОК «КОМЕТАМИ» В КРЫМУ

Минтранс России предлагает изменить в 2020 году правила предоставления субсидий ООО «Морские скоростные пассажирские перевозки» на перевозку пассажиров скоростными пассажирскими судами на подводных крыльях «Комета 120М» в Черном море из-за пандемии нового типа коронавируса.

Разработанный ведомством проект постановления правительства РФ размещен на портале проектов нормативно-правовых актов в понедельник, проводится его обсуждение.

В пояснительной записке к документу говорится, что проект перевозки «кометами», построенными на отечественных верфях по проектам российских организаций, «является убыточным». В федеральном бюджете на 2020 год **Росморречфлоту** предусмотрены 150 млн рублей бюджетных ассигнований на предоставление субсидии компании-оператору.

Вместе с тем, согласно утвержденным Кабмином РФ в конце 2018 года правилам, условием для предоставления субсидии «является обеспечение минимального порогового значения количества перевезенных пассажиров за период, в котором предоставляется субсидия».

При этом из-за коронавируса в «кометах» возможна дистанционная рассадка пассажиров, что неизбежно приведет к их уменьшению.

Подготовленные **Минтрансом РФ** изменения в правила «предусматривают предоставление субсидии организации при уменьшении численности принимаемых пассажиров в связи с необходимостью соблюдения безопасных дистанций в соответствии с требованиями Федеральной службы по надзору в сфере защиты прав потребителей и благополучия человека» в условиях введения «временных мер по предотвращению распространения на территории РФ новой коронавирусной инфекции (2019-nCoV)».

Документ направлен на предотвращение возможного банкротства проекта.

«Минимальное пороговое значение количества перевезенных пассажиров за период, в котором предоставляется субсидия, не должно быть ниже показателя, рассчитываемого исходя из количества посадочных мест судна, умноженного на количество рейсов (количество рейсов определяется как плановое количество рейсов в период навигации, определенное расписанием) и скорректированного на коэффициенты населенности судна (степень занятости пассажирских мест на судне при совершении одного рейса) – 0,67 и погодных условий – 0,9, в случае введения в 2020 году режима повышенной готовности или чрезвычайной ситуации в субъекте Российской Федерации, на территории которого организация осуществляет морские скоростные пассажирские перевозки на морских скоростных судах на подводных крыльях, минимальное пороговое значение количества перевезенных пассажиров корректируется на коэффициент населенности судна – 0,3 и погодных условий – 0,9», – указывается в проекте постановления Кабмина.

Ранее в правилах значились только две цифры: 0,67 и 0,9.

Субсидия выделяется в рамках реализации подпрограммы «Государственная поддержка» госпрограммы РФ «Развитие судостроения и техники для освоения шельфовых месторождений на 2013-2030 годы».

«Комета 120М» – быстроходное судно на подводных крыльях, которое может перевозить до 120 пассажиров со скоростью около 65 км/ч (35 узлов). Старт регулярному сообщению по маршруту Севастополь – Ялта – Севастополь дан летом 2018 года. В прошлом году навигация началась 1 июня, за сезон перевезли 39 тыс. пассажиров.

В текущем году «Комета» совершает два рейса в день – в 2019-м их было четыре.

Стоимость билетов осталась прежней: стандарт – 500 рублей, комфорт – 800, для детей – 200.

ООО «Морские скоростные пассажирские перевозки» создано в октябре 2017 года. Учредителем является судостроительный завод «Вымпел» (Рыбинск, Ярославская область), входящий в концерн «Калашников».

<https://www.interfax-russia.ru/south-and-north-caucasus/main/mintrans-predlagaet-izmenit-pravila-subsidirovaniya-ubytochnyh-perevozok-kometami-v-krymu-iz-za-covid-krizisa>

ИНТЕРФАКС; 2020.14.09; РОСМОРРЕЧФЛОТ РАСТОРГ КОНТРАКТ С ПРОЕКТИРОВЩИКОМ НИЖЕГОРОДСКОГО ГИДРОУЗЛА

Федеральное агентство морского и речного транспорта (Росморречфлот) расторгло контракт с генеральным проектировщиком строительства Нижегородского низконапорного гидроузла – компанией «Техтрансстрой» (Самара), следует из документации на сайте госзакупок РФ.

Причинами расторжения контракта указаны нарушение сроков выполнения работ, предусмотренных календарным планом, неустранение выявленных недостатков, неисполнение обязательств по получению положительных заключений госэкспертизы.

Цена контракта составляла 962 млн 499,907 тыс. рублей (при начальной цене 1,25 млрд рублей), стоимость исполненных подрядчиком обязательств – 1 млрд 66,683 млн рублей, фактически было оплачено 761 млн 287,2 тыс. рублей.

Ранее сообщалось, что контракт с ООО «Техтрансстрой» на разработку проектной документации по строительству Нижегородского низконапорного гидроузла был заключен в мае 2017 года по итогам конкурса. Победителю необходимо было разработать проектную документацию (включая сметную документацию), а также представить результаты дополнительных инженерных изысканий. Все работы по госконтракту первоначально должны были быть завершены до 25 декабря 2018 года.

Проектная документация до сих пор не получила положительного заключения Главгосэкспертизы. Летом 2020 года сообщалось, что в связи с отрицательным заключением планировалось вести работу над устранением этих замечаний.

Согласование проекта Нижегородского низконапорного гидроузла пока затягивают местные власти, которые, опираясь на мнение экспертов, считают более целесообразным для решения проблемы судоходства Волги в районе г.Городца строительство третьей нитки шлюзов Городецкого гидроузла, чем создание нового Нижегородского гидроузла. В правительстве РФ было принято решение о необходимости проработки этой альтернативной идеи.

Нижегородский низконапорный гидроузел планировалось сдать в эксплуатацию к навигации 2021 года, но сроки сдвигаются. Средства, запланированные на строительство, уже перераспределялись на другие расходы. Последний озвученный срок сдачи объекта – 2024 год. Однако **Росморречфлот** летом текущего года не исключал увеличения стоимости строительства в связи с переносом сроков далее, за 2024 год.

Строительство низконапорной плотины ниже проблемного Городецкого гидроузла планируется с целью сохранения сквозного судоходства по Волге. Плотина является альтернативой подъему Чебоксарского водохранилища до отметки 68 метров. Правительство РФ сочло нецелесообразным подъем уровня Чебоксарского водохранилища.

ИНТЕРФАКС; 2020.14.09; СТРУКТУРА РОСМОРРЕЧФЛОТА РЕКОНСТРУИРУЕТ ПЕРЕПРАВУ ВАНИНО-ХОЛМСК

ФГУП «Росморпорт» заключило с ФГБУ «Морспасслужба» (входит в **Росморречфлот**) контракт на реконструкцию автомобильно-железнодорожной паромной переправы Ванино (Хабаровский край) – Холмск (Сахалинская область).

В сообщении Росморпорта говорится, что стоимость контракта составляет порядка 2,3 млрд рублей.

Проект входит в федеральный проект «Морские порты» комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры до 2024 года.

В рамках реконструкции в морском порту Холмск будет выполнена реконструкция паромных причалов, проведены дноуглубительные работы, обустроены железнодорожные пути и коммуникации, а также проведено благоустройство.

Строительно-монтажные работы по проекту начнутся в сентябре, завершение проекта запланировано на декабрь 2022 года.

«Реконструкция обеспечит безопасную и надежную эксплуатацию паромной переправы. Целью работ является не только реконструкция действующей первой очереди паромного комплекса, но и восстановление работоспособности очереди N2. Переправа Ванино-Холмск по итогам реализации проекта сможет принимать паромы нового типа повышенной вместимости (проект CNF11CHD)», – сказал замгендиректора по капитальному строительству ФГУП «Росморпорт» Владислав Рассыхин, слова которого приведены в сообщении.

Ранее сообщалось, что Росморпорт трижды объявлял тендер на разработку рабочей документации и реконструкцию в морском порту Холмска береговых сооружений паромного сообщения Ванино – Холмск – в апреле, июне и июле. Два первых тендера были признаны несостоявшимися из-за отсутствия заявок. Стартовая цена все три раза была установлена в размере 2 млрд 276,943 млн рублей.

Реконструкция паромного комплекса предусматривается в два этапа. На первом из них планируется, в частности, обновить причал N1, береговой устой, центральный пункт управления, въезд на причал, подъемно-переходной мост, пассажирский трап, на втором – причалы NN3 и 4, а также примыкающие к ним объекты.

Паромная переправа Ванино-Холмск соединяет Сахалин с материковой частью РФ.

«Морспасслужба» входит в состав **Федерального агентства морского и речного транспорта (Росморречфлот)**. Оказывает, в том числе, услуги по ремонту и буксировке судов, проведению дноуглубительных работ, ремонту и строительству причалов и пирсов.

RNS; 2020.14.09; КУБА ОЖИДАЕТ ВОЗВРАЩЕНИЯ ЧАРТЕРОВ ИЗ РОССИИ

Куба рассчитывает на возобновление чартерных рейсов из России, сообщили в Ассоциации туроператоров России (АТОР).

«На Кубе очень рассчитывают на возвращение российских чартеров. Во-первых, потому что Россия – второй по значимости иностранный рынок для карибского государства», – говорится в сообщении.

Специально «под российский рынок» Куба также готова открыть популярный курорт Варадеро, отметили в АТОР.

Прямые чартеры способны быстро обеспечить загрузку кубинских курортов, а также «дать работу местному населению и оживить в целом туристический сектор», акцентировали в Ассоциации.

Также чартерные рейсы могут первыми открыть воздушный мост между Россией и Кубой, поскольку регулярных рейсов в карибскую страну не ожидается до 28 марта следующего года.

По данным АТОР, в прошлом году в Кубу приехало рекордное число российских туристов – 178 тыс., что на треть больше, чем в 2018 году.

Первыми на Кубу вернулись канадские туристы: с 5 сентября они летают в Кайо-Коко еженедельно.

Для минимизации контактов приезжих с местным населением перемещение туристов ограничено территорией нескольких островных курортов – Кайо-Коко, Кайо-Гильермо и Кайо-Санта-Мари. Экскурсии в Гавану и другие регионы приостановлены.

Куба объявила о готовности принимать иностранных туристов с 1 июля, разрешив на первом этапе только чартерные рейсы на несколько островных курортов, где никогда не было случаев заражения коронавирусом.

<https://rns.online/transport/Kuba-ozhidaet-vozvrascheniya-charterov-iz-Rossii--2020-09-14/>

ПРАЙМ; 2020.14.09; «ВИМ-АВИА» ТРЕБУЕТ ПРИЗНАТЬ БАНКРОТАМИ ВЛАДЕЛЬЦЕВ АВИАКОМПАНИИ МУРСЕКАЕВЫХ

Конкурсный управляющий признанной банкротом авиакомпания «ВИМ-Авиа» Вячеслав Кононов подал в арбитражный суд Москвы заявление, в котором требует признать банкротами скрывающихся за границей владельцев «ВИМ-Авиа» – Рашида и Светлану Мурсекаевых.

Как следует из информации в картотеке арбитражных дел, заявление поступило в суд 11 сентября. Должниками в карточке дела указаны сразу оба супруга. Сумма их задолженности не сообщается. К рассмотрению заявление пока не принято.

«ВИМ-Авиа» в октябре 2017 года прекратила полеты из-за финансовых проблем. Ее кредиторская задолженность, по данным **Росавиации**, оценивалась тогда в сумму около 10 миллиардов рублей. По данным ЕГРЮЛ, Светлане Мурсекаевой принадлежит 99% ООО «Авиакомпания «ВИМ-Авиа», Рашиду Мурсекаеву – 1%.

В декабре 2017 года Басманный суд Москвы заочно арестовал Мурсекаева и бывшего финансового директора Алевтину Калашникову, которые ранее покинули Россию и были объявлены в международный розыск.

ПРАЙМ; 2020.14.09; АКЦИОНЕРЫ «АЭРОФЛОТА» ОДОБРИЛИ ДОПЭМИССИЮ ДО 1,7 МЛРД АКЦИЙ

Акционеры «Аэрофлота» одобрили допэмиссию на величину до 1,7 миллиарда акций, сообщили в **пресс-службе** компании.

«Акционерами принято решение одобрить увеличение уставного капитала путем размещения дополнительных акций в количестве до 1 700 000 000 штук по открытой подписке», – говорится в сообщении.

«Внеочередным собранием акционеров также принято решение о внесении изменений в устав в части увеличения количества объявленных акций с текущих 250 000 000 до 1 950 000 000. («Объявленные акции» – определенное уставом количество акций, которые акционерное общество вправе размещать дополнительно к размещенным акциям). Изменение вступит в силу после регистрации изменений в устав в Федеральной налоговой службе. Параметры размещения дополнительных акций, включая цену продажи одной акции, будут определены позже советом директоров «Аэрофлота», – также отмечает авиакомпания.

В настоящее время уставный капитал «Аэрофлота» состоит из 1 110 616 299 акций. Таким образом, в случае полного размещения допэмиссии число акций увеличится до 2 810 616 299, то есть в два с половиной раза, а объем допэмиссии соответствует 60,5% увеличенного уставного капитала.

Как ранее указывалось в распоряжении правительства, во исполнение указа президента Росимуществу, **Минтранс**у и Минфину необходимо осуществить дополнительный выпуск акций «Аэрофлота» по открытой подписке, обеспечив сохранение доли России в уставном капитале не ниже текущих 51,17%.

Основным владельцем «Аэрофлота» является государство с долей 51,17%. Госкорпорации «Ростех» принадлежит 3,5% акций авиакомпании. Остальные акции принадлежат институциональным инвесторам, физическим лицам, менеджменту компании.

https://1prime.ru/Financial_market/20200914/832021925.html

ТАСС; 2020.14.09; UTAIR НАМЕРЕНА ЗАВЕРШИТЬ РЕСТРУКТУРИЗАЦИЮ ДОЛГОВ ДО 2021 ГОДА

Авиакомпания Utair планирует завершить реструктуризацию долгов до конца текущего года. Об этом сообщает в понедельник **пресс-служба** перевозчика.

Переговоры о реструктуризации всех своих долгов Utair ведет с конца 2018 года, периодически «обновляя» сроки ее завершения. В отчетности за I квартал 2020 года компания обещала договориться с кредиторами в первой половине года.

«Utair совместно с кредиторами продолжает реструктуризацию, которую планирует завершить до конца года», – сказано в сообщении без других подробностей.

По сравнению с аналогичным периодом прошлого года работа авиационной отрасли практически остановилась во всем мире. «На эти существенные изменения Utair ответил кардинальным сокращением расходов и вдвое снизил ключевые издержки на аэропортовое обслуживание, топливо, дистрибуцию, лизинг. Это позволило сократить убыток до налогообложения на 0,4 млрд рублей по отношению к аналогичному периоду прошлого года», – отмечается в пресс-релизе.

По итогам первого полугодия 2020 года авиакомпания смогла зафиксировать операционный убыток на уровне 2 млрд рублей, что на 9% ниже аналогичного периода прошлого года, при этом спад авиаперевозок из-за пандемии коронавируса привел к сокращению доходов компании на 43,5% – до 14,5 млрд рублей.

О долгах Utair

Компания испытывает финансовые трудности уже несколько лет: в 2015 году она перевела все свои долги в два синдицированных кредита – на 18,9 млрд рублей с погашением в 2022 году и на 23,7 млрд с погашением в 2027 году. Сейчас объем задолженности по первому кредиту снижен до 15,4 млрд рублей. Кроме того, Utair привлекла кредит Сбербанка на 17,4 млрд рублей с погашением в 2020 году.

В декабре 2018 года авиакомпания не смогла заплатить проценты в размере 1 млрд рублей по кредиту на 15,4 млрд рублей. В начале февраля «дочка» авиаперевозчика «Финанс-авиа» допустила техдефолт по одному из выпусков облигаций на 187 млн рублей, но позже выплатила купон. Впоследствии авиакомпания просила кредиторов списать 31,4 млрд рублей долга, но это предложение не устроило банки. Кроме того, в середине апреля того же года «Финанс-авиа» предложила держателям облигаций отложить выплаты основной части долга по ценным бумагам на тот же срок – 35 лет.

Utair – четвертая по величине авиакомпания в России после группы «Аэрофлот», S7 и «Уральских авиалиний». В 2019 году перевезла более 7,7 млн человек. Основные акционеры – созданная структурами «Сургутнефтегаза» компания «АК-инвест» (50,1%), Ханты-Мансийский автономный округ (38,8%) и Тюменская область (8,4%).

<https://tass.ru/ural-news/9452175>

[Вернуться в оглавление](#)