

## Наделяются правом

приобретать электрошоковые устройства подразделения транспортной безопасности

В КРЕМЛЕ

Окончание. Начало на 1-й стр.

Федеральным законом подразделения транспортной безопасности наделяются правом приобретать электрошоковые устройства и искровые разрядники, имеющие выходные параметры, соответствующие законодательству Российской Федерации о техническом регулировании.

При этом устанавливаются основания для применения электрошоковых устройств и искровых разрядников, обязанности руководителей и работников подразделений транспортной безопасности в связи с их применением, а также категории лиц, в отношении которых применение таких устройств запрещается.

Правительство Российской Федерации наделяется полномочием определять разрешенные для использования в подразделениях транспортной безопасности электрошоковые устройства и искровые разрядники, нормы обеспечения ими работников указанных подразделений, а также правила приобретения, хранения, ношения, учета, ремонта и уничтожения таких устройств и разрядников.

До принятия закона электрошоковые могли использовать сотрудники частных охранных предприятий, вневедомственной охраны, судебные приставы, работники «Почты России», сотрудники Госохраны, полицейские, росгвардейцы и простые граждане в целях самообороны.

## Утверждена методика

оценки социально-экономических эффектов от проектов строительства объектов транспортной инфраструктуры

В ПРАВИТЕЛЬСТВЕ РФ

Окончание. Начало на 1-й стр.

Результатом оценки социально-экономических эффектов от реализации инфраструктурного проекта с государственной поддержкой будет количественная оценка показателей:

– прирост валового внутреннего продукта, рассчитываемый на основе прироста валовой добавленной стоимости, поступлений налоговых платежей в связи с реализацией и импортом товаров, работ, услуг, а также в связи с экономией времени в пути пассажиров и грузов, повышением безопасности перевозок, агломерационным эффектом и эффектом от ликвидации инфраструктурных ограничений в результате реализации инфраструктурного проекта;

– бюджетный эффект, рассчитываемый как разность прироста налоговых и других обязательных платежей в бюджетную систему в связи с реализацией инфраструктурного проекта и размера государственной поддержки.

Принятое решение позволит оценивать эффективность реализации инфраструктурных проектов в транспортной сфере, а также использовать полученные расчеты для ранжирования таких проектов.

## Рекомендовано не принимать

два законопроекта отклонены

В ГОСДУМЕ РФ

Окончание. Начало на 1-й стр.

При этом подчеркивается, что исполнение требования о незамедлительности возврата провозной платы в ряде случаев не может быть осуществлено по не зависящим от сторон договора воздушной перевозки обстоятельствам. Например, организация не вправе вернуть покупателю, оплатившему ранее услуги в безналичной форме, денежные средства из кассы, а возврат денежных средств в случае оплаты перевозкой с использованием платежной карты занимает несколько дней.

Правительство Российской Федерации также не поддержало данный законопроект.

Другой отклоненный законопроект касался возмещения стоимости проездного документа при расторжении перевозчиком договора воздушной перевозки пассажира.

Авторы предлагали выплачивать пассажиру 10-кратную стоимость проездного документа, уплаченную за воздушную перевозку, в случае его вынужденного отказа от воздушной перевозки в связи с расторжением перевозчиком в одностороннем порядке договора воздушной перевозки пассажира на соответствующем рейсе в связи с продажей любым уполномоченным лицом проездных документов на воздушную перевозку пассажиров с превышением установленной пассажироместности соответствующего воздушного судна.

В этой связи Комитет Госдумы по транспорту и строительству отмечает, что исчерпывающий перечень случаев прекращения действия договора воздушной перевозки пассажира по инициативе перевозчика определен пунктом 1 статьи 107 Воздушного кодекса Российской Федерации, и случая расторжения перевозчиком в одностороннем порядке договора воздушной перевозки пассажира по указанному в законопроекте основанию данный перечень не содержит.

Кроме того, предусмотренные действующей нормой случаи одностороннего отказа перевозчика от договора воздушной перевозки пассажира связаны с невыполнением или нарушением пассажиром установленных требований или предписаний, в то время как предлагаемые авторами законопроекта основания для расторжения договора воздушной перевозки пассажира по инициативе перевозчика не только не соответствуют данной логике, но и противоречат принципу справедливости.

Что касается выплаты 10-кратной стоимости проездного документа, уплаченной за перевозку, то, по мнению комитета, ограничение способа компенсации за одностороннее расторжение перевозчиком договора воздушной перевозки пассажира в связи с продажей проездных документов с превышением установленной пассажироместности воздушного судна только выплатой указанной суммы ущемляет права пассажира на компенсацию, поскольку не предусматривает никаких иных способов компенсации, в том числе предоставления возможности перевозке другим рейсом, что в ряде случаев может иметь большее значение для пассажира, чем получение материальной компенсации.

Согласно тексту законопроекта выплату компенсации всегда следует производить пассажиру, что не учитывает случаи оплаты перевозки другим лицом, например, в случае покупки билета работодателем для работника при его следовании в служебную командировку.

С учетом этих доводов данный законопроект также был отклонен.

# В фокусе внимания — нацпроект

Как сохранить ремонтируемую дорожную сеть



В СОЮЗАХ И АССОЦИАЦИЯХ

Формат мероприятия, организованного Российской ассоциацией территориальных органов управления автомобильными дорогами, был гораздо шире, нежели традиционно проводимое под занавес года заседание комиссии Ассоциации «РАДОР» по развитию, ремонту и содержанию автодорог. Статус конференции по вопросам развития сети региональных трасс позволил собравшимся представителям 53 субъектов РФ обсудить не только предварительные итоги первого года реализации национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги», опыт и наработки отдельных регионов, перспективные задачи 2020 года, но и поговорить о проблемах. Причем накал дискуссии, которую модерировал генеральный директор Ассоциации «РАДОР» Игорь Старыгин, по некоторым вопросам был особенно острым.

Коснувшись итогов стартового года нацпроекта, заместитель директора Департамента государственной политики в области дорожного хозяйства Минтранса России Николай Зеленов подчеркнул, что субъекты РФ провели дорожный сезон в активном режиме, и на момент конференции 97% верхнего слоя асфальтобетонного покрытия региональных дорог было уложено. Ведется системная работа по подготовке к следующему дорожно-строительному сезону. Ставится цель иметь до конца текущего года не менее 60% контрактных объемов работ на 2020 год.

Входящим году работы велись на 6800 объектах, из которых 6600 должны быть введены в эксплуатацию до конца 2019-го, продолжил тему реализации федерального проекта «Дорожная сеть», входящего в состав нацпроекта БКАД, заместитель руководителя Федерального дорожного агентства Игорь Костюченко. На дорожную деятельность в субъектах РФ из федерального бюджета в этом году были выделены 126,3 млрд руб. Из них 5 млрд еще весной направили на проведение капитальных мероприятий на 18 объектах, 3 из них до сих пор не закончены. В числе отстающих – Орловская область (реконструкция Красной моста в Орле), Еврейская автономная область (реконструкция моста через реку Бира) и Нижегородская область (развязка в деревне Ольгино). Кроме того, в начале ноября на проведение капитальных работ из федерального бюджета дополнительно выделены 15,1 млрд руб. В настоящий момент завершён этап заключения соглашений с регионами.

Вместе с тем в 2019 году Счетной палатой РФ был проведен ряд контрольных и экспертно-аналитических мероприятий, выявивших нарушения и недостатки при реализации субъектами РФ региональных программ, сообщила заместитель начальника инспекции по контролю в сфере дорожной деятельности Счетной палаты РФ Галина Воеводина. В ряде регионов уже менее чем через год после окончания ремонта выявляются значительные де-

фекты дорожного полотна. По ее мнению, такие ситуации возникают в том числе из-за проведения дорожных работ при неблагоприятных погодных условиях и неверного их планирования. В ходе контрольных мероприятий Счетной палаты были также выявлены факты нецелевого использования средств и оплаты невыполненных работ или работ, не соответствующих условиям контракта.

О проекте программы «Мосты и путепроводы», которую планируется реализовать в рамках нацпроекта БКАД, рассказал начальник управления регионального развития и реализации нацпроекта Росавтодора Дмитрий Лаптев. По его словам, работа будет вестись по нескольким на-

ФАКТ

Входящем году работы велись на 6800 объектах, из которых 6600 должны быть введены в эксплуатацию до конца 2019-го. На дорожную деятельность в субъектах РФ из федерального бюджета в этом году были выделены 126,3 млрд руб. Из них 5 млрд еще весной направили на проведение капитальных мероприятий на 18 объектах, 3 из них до сих пор не закончены. В числе отстающих – Орловская область, Еврейская автономная область, Нижегородская область.

определенную защищенность заказчиков. Принятие законопроекта сделает КЖЦ наиболее инвестиционно привлекательными и прозрачными не только для потенциальных исполнителей, но и для кредитных организаций, считает Олег Стулников.

Начальник отдела дорожной деятельности Департамента государственной политики в области дорожного хозяйства Минтранса России Анатолий Глухов напомнил, что одним из целевых показателей нацпроекта БКАД является доведение доли региональных автодорог в нормативном состоянии до уровня 50,9%, дорожной сети городских агломераций – до 85%. Но если не удастся наладить соответствующий контроль за движением тяжелых транспортных средств, достижение этой цели вряд ли будет возможно.

Нацпроектом предусмотрено создание 387 пунктов автоматического весогабаритного контроля (АВГК) на федеральных и 366 – на региональных дорогах 75 субъектов РФ к концу 2024 года. В ряде регионов пункты АВГК уже действуют, что положительно сказывается на сохранности автодорог. Не следует забывать, что система весогабаритного контроля на трассах включает также стационарные и мобильные посты контроля.

Не все в прежней системе весогабаритного контроля устраивало грузоперевозчиков. В первую очередь, их жалобы побуждали специалистов провести работу по дальнейшему нормативно-правовому регулированию всех аспектов функционирования данной системы контроля. В итоге Минтрансом России был подготовлен законопроект о внесении изменений в КоАП, перераспределяющих полно-

мочия в сфере весогабаритного контроля. Если документ будет принят, контроль на трассах федерального значения передадут Ространснадзору, а на других автодорогах – региональным органам исполнительной власти. При этом он будет полностью исключен из компетенции ГИБДД.

Но во многих субъектах РФ не рады таким перспективам. Это чувствовалось по накалу дискуссии в зале, где проходила конференция. Аргументы представителей территориальных органов управления автодорогами такие: исполнять переданные полномочия на местах просто некому, нет обученных людей и средств. Но дело не только в этом. Каким образом будут новоспеченные контролеры останавливать на дорогах, проверять и задерживать грузовики, следующие с перегрузом? Известны случаи, когда даже штатные сотрудники ДПС не могли призвать к ответу нарушителей. Большегруз одного из них, остановленный сотрудником полиции, вдруг рванул с места, и страж порядка едва не оказался под колесами автомобиля. О таком случае рассказал Анатолий Глухов.

Позиция Ассоциации «РАДОР» в этом вопросе, озвученная ее генеральным директором Игорем Старыгиным, однозначна: создание системы автоматических пунктов контроля на региональных дорогах поддерживает все субъекты РФ, но нельзя передавать на региональный уровень весь весогабаритный контроль. Заменить сотрудников органов правопорядка на стационарных и мобильных постах просто некому! Один из вариантов решения проблемы предлагает в ряде регионов: самим финансировать содержание сотрудников ГИБДД. Может, по этому пути двигаться?

На конференции прозвучало, что участвовавшие в последние годы случаи разрушения мостов в результате несанкционированного проезда по ним тяжелых грузовиков – весьма тревожный симптом, говорящий о том, что проблема сохранности автодорог, искусственных сооружений далека от решения. Она будет еще более заостряться по мере реализации нацпроекта БКАД.

По мнению и. о. начальника Управления Госавтодорнадзора Федеральной службы по надзору в сфере транспорта Алексея Сергеева, весогабаритный контроль на дорогах должен быть совмещенным, включая рамки АВГК, стационарные и мобильные пункты, что позволит оперативно выявлять транспортные средства, которые движутся по дорогам с угрожающим перегрузом и исключать их из этого процесса. Субъектам РФ Алексей Сергеев предлагает формировать свои планы развития системы весогабаритного контроля с учетом необходимости размещать на одних участках дорог автоматизированные комплексы, а на других – передвижные и стационарные. Важно также, чтобы размещение пунктов контроля на региональных дорогах планировалось с учетом развития федеральной сети весогабаритного контроля.

Сергей ОЗУН, обозреватель «ТР»

НОВОСТИ

## Поставили на учет

Росавиация с 27 сентября поставила на учет более 9 тысяч беспилотных воздушных судов (БВС) с максимальной взлетной массой от 0,25 килограмма до 30 килограммов, следует из материалов ведомства.

Правила учета БВС максимальной взлетной массой от 0,25 килограмма до 30 килограммов, произведенных в РФ или ввезенных на ее территорию, правительство утвердило в конце мая. Они вступили в силу с 27 сентября. Полномочия по учету дронов возложены на Росавиацию.

Всего с 27 сентября по 1 декабря в Росавиацию поступило 9271 заявление о постановке БВС на учет. Поставлены на учет 9093 беспилотника, в остальных заявлениях было отказано.

## Открыто движение

Открыто движение поездов по новому железнодорожному мосту через реку Зeya на Транссибе.

Зейский мост – самый большой из построенных на сети ОАО «РЖД» за последние годы. Он расположен на участке Михайло-Чесноковская – Арга Забайкальской железной дороги и предназначен для пропуска поездов по Транссибу в направлении с запада на восток.

Строительство моста велось с 2016 года в рамках реализации инвестиционного проекта «Модернизация железнодорожной инфраструктуры Байкало-Амурской и Транссибирской железнодорожных магистралей с развитием пропускных и провозных способностей».

Протяженность моста с учетом подходов составляет около 3,4 км. Его конструкция предполагает пропуск грузовых поездов повышенного веса со скоростью до 90 км/ч, а также пассажирских поездов со скоростью до 120 км/ч. Это позволит существенно повысить пропускную способность участка и сократить время доставки грузов по железной дороге к морским портам Дальнего Востока.

Инвестиции ОАО «РЖД» в строительство объекта составили 4,7 млрд руб.

## Завершается реконструкция

Вокзал на станции Улан-Удэ будет сдан в эксплуатацию после реконструкции в I квартале 2020 года. В настоящее время на вокзале завершаются работы. В ходе реализации проекта были произведены перепланировка здания вокзала, реконструкция фасадов и ремонт внутренних помещений. Установлены навесы над платформами, упорядочена парковка на привокзальной площади. Сквозным проходом объединены два отдельно стоящих здания вокзала, где расположены камеры хранения и медпункт.

Особое внимание при реконструкции было уделено созданию безбарьерной среды: для маломобильных граждан установлены специальные пандусы, лифты.

Изменилась и технология обслуживания пассажиров. Продажа билетов теперь сосредоточена в одной части здания. В ближайшее время появится электронная очередь. На втором этаже полностью обновлены комнаты длительного отдыха, открыты бизнес-зал и детская игровая зона.

Общая стоимость всех работ по реконструкции вокзала составила 880 млн руб.

## Новый сервис РЖД

Российские железные дороги намерены продавать билеты на самолеты, автобусы и водный транспорт в 2020 году.

В будущем году компания запустит новый сайт, на котором можно будет купить билеты на несколько видов транспорта, однако железнодорожные перевозки будут приоритетными. Пассажиры смогут покупать билеты для поездок как внутри России, так и за границу, а на автобусы – только для передвижения по стране.

Пассажиры также смогут составить наиболее удобный маршрут, рассчитать итоговую стоимость поездки и время в пути. Первыми партнерами среди железных дорог станут итальянский, немецкий и французский операторы.

В перспективе на этом же сайте можно будет заказать такси и даже забронировать гостиницу.

По сообщениям информационных агентств