



Ежедневный мониторинг СМИ

24 ОКТЯБРЯ 2019

СОДЕРЖАНИЕ

МОСКОВСКИЙ КОМСОМОЛЕЦ; АЛЕКСАНДРОВА ЛЮДМИЛА; 2019.10.24; ДОЛЕТЕТЬ ДО СФИНКСА; РОССИЯ И ЕГИПЕТ ОБСУДИЛИ ВОЗОБНОВЛЕНИЕ ЧАРТЕРНОГО СООБЩЕНИЯ.....	3
ИНТЕРФАКС; 2019.10.23; ПЕРЕГОВОРЫ ПО ВОЗОБНОВЛЕНИЮ АВИАСООБЩЕНИЯ МЕЖДУ РФ И ЕГИПТОМ МОГУТ ЗАТЯНУТЬСЯ ДО ВЕСНЫ - АТОР	4
ТАСС; 2019.10.23; МИНТРАНС ПОДГОТОВИЛ ПРОЕКТ ПРАВИЛ ПРОВЕДЕНИЯ ТОР.....	4
ИА АМУР.ИНФО; 2019.10.23; В АЭРОПОРТУ БЛАГОВЕЩЕНСКА СТРОЯТ ВАХТОВЫЙ ГОРОДОК И АВАРИЙНО-СПАСАТЕЛЬНУЮ СТАНЦИЮ.....	4
РИА НОВОСТИ; 2019.10.23; ГД ПРИНЯЛА ВО ВТОРОМ ЧТЕНИИ ПРОЕКТ ОБ ОСОБЕННОСТЯХ ИСПОЛНЕНИЯ БЮДЖЕТА-2020	6
ТАСС; 2019.10.23; ТАМБОВСКАЯ ОБЛАСТЬ ОТЧИТАЕТСЯ О РЕАЛИЗАЦИИ НАЦПРОЕКТОВ НА СПЕЦИАЛЬНОМ ПОРТАЛЕ	7
КОММЕРСАНТЪ; 2019.10.24; ДОРОЖНУЮ БЕЗОПАСНОСТЬ ОБСУДИЛИ ВСЕЙ СТРАНОЙ; ИТОГИ СЕМИНАРА-СОВЕЩАНИЯ ГОСАВТОИНСПЕКЦИИ В ЕКАТЕРИНБУРГЕ	7
ТАСС; 2019.10.23; ВОДИТЕЛЯМ МОГУТ ДАТЬ «ЗАРАБОТАТЬ» АККУРАТНОЙ ЕЗДОЙ	12
ТАСС; 2019.10.23; АСФАЛЬТИРОВАНИЕ ДОРОГ В ОТСТАЮЩЕМ ПО НАЦПРОЕКТУ ЗАБАЙКАЛЬЕ НАМЕРЕНЫ ЗАВЕРШИТЬ В НОЯБРЕ	13
ТАСС; 2019.10.23; В КАЛУЖСКОЙ ОБЛАСТИ 3 МЕЖРЕГИОНАЛЬНЫЕ ТРАССЫ ОТРЕМОНТИРУЮТ ПО КОНТРАКТАМ ЖИЗНЕННОГО ЦИКЛА	13
ТАСС; 2019.10.23; КУБАНЬ В БЛИЖАЙШИЕ ДВА ГОДА НАПРАВИТ 4 МЛРД РУБЛЕЙ НА РЕМОНТ ДОРОГ В КРАСНОДАРЕ	14
ТАСС; 2019.10.23; ЖИТЕЛИ ЛЕНОБЛАСТИ ВЫБРАЛИ ТРАССЫ, КОТОРЫЕ ОТРЕМОНТИРУЮТ ЗА 1 МЛРД РУБ. ПО НАЦПРОЕКТУ.....	14
ТАСС; 2019.10.23; ОБЩЕСТВЕННИКИ ПРЕДЛОЖИЛИ ИСПОЛЬЗОВАТЬ В РФ ОПЫТ ПЕРМИ ДЛЯ СНИЖЕНИЯ АВАРИЙ НА ПЕРЕКРЕСТКАХ	15
ТАСС; 2019.10.23; ЧЕЧНЯ ВЫПОЛНИЛА ВСЕ ПОКАЗАТЕЛИ НАЦПРОЕКТА ПО БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОГ НА 2019 ГОД.....	15
ПРАЙМ; 2019.10.23; МИНТРАНС РФ РАЗРЕШИЛ ГТЛК УВЕЛИЧИТЬ УСТАВНОЙ КАПИТАЛ НА 3 МЛРД РУБ	16
ТАСС; 2019.10.23; В КРЫМУ МОЖЕТ ПОЯВИТЬСЯ ПОЛИГОН ДЛЯ ИСПЫТАНИЯ БЕСПИЛОТНИКОВ	16
КОММЕРСАНТЪ; ИВАН БУРАНОВ; 2019.10.24; МВД ПРИМЕРЯЮТ К ТЕХОСМОТРУ; ПОЛНОМОЧИЯ ПО КОНТРОЛЮ ТЕХОСМОТРА МОГУТ ВЕРНУТЬСЯ К МВД	17
ГРУЗОВИКИ И ДОРОГИ; МАКСИМ АЛЕКСЕЕВ; 2019.10.23; ТАХОГРАФЫ: КОГО И ЗА ЧТО БУДУТ ШТРАФОВАТЬ С 1 НОЯБРЯ?	18
ТАСС; 2019.10.23; ТРАССУ «ТАВРИДА» В КРЫМУ ОБЕСПЕЧАТ МОБИЛЬНОЙ СВЯЗЬЮ В НАЧАЛЕ 2020 ГОДА.....	24
РИА НОВОСТИ; 2019.10.23; МВД НЕ ПОЛУЧИЛО РАСПОРЯЖЕНИЯ О ПОДГОТОВКЕ ПОПРАВОК В ПДД О БЕСПИЛОТНИКАХ	24

КОММЕРСАНТЬ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2019.10.23; ВАГОНЫ ГОТОВЫ БЕЖАТЬ ИЗ РОССИИ; ОПЕРАТОРЫ ГРОЗЯТ УЙТИ В ДРУГИЕ СТРАНЫ ИЗ-ЗА ПЕРЕХОДА НА КАССЕТНЫЕ ПОДШИПНИКИ.....	24
КОММЕРСАНТЬ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2019.10.24; ТАРИФ ИНДИВИДУАЛЬНЫЙ; ОАО РЖД РАЗРАБОТАЛО НОВУЮ СХЕМУ ОПЛАТЫ ГРУЗОПЕРЕВОЗОК.....	26
РИА НОВОСТИ; 2019.10.23; СТРОИТЕЛИ НАЧАЛИ ИСПЫТЫВАТЬ НАГРУЗКОЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНУЮ ЧАСТЬ КРЫМСКОГО МОСТА	27
ТАСС; 2019.10.23; ПРЕМЬЕРЫ СТРАН ШОС ПЛАНИРУЮТ ПОДПИСАТЬ ПРОГРАММУ СОТРУДНИЧЕСТВА В Ж/Д ПЕРЕВОЗКАХ	28
ТАСС; 2019.10.23; РЖД И ТМХ ПРИМУТ УЧАСТИЕ В ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПРОЕКТАХ АНГОЛЫ.....	28
ИНТЕРФАКС; 2019.10.23; РЖД ИЗУЧАТ ВОЗМОЖНОСТЬ УЧАСТИЯ В МОДЕРНИЗАЦИИ И СТРОИТЕЛЬСТВЕ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ В ДР КОНГО	29
РИА НОВОСТИ; 2019.10.23; РЖД И ЕГИПЕТ ПОДПИСАЛИ ПРОТОКОЛ О ПОТЕНЦИАЛЬНОМ СОТРУДНИЧЕСТВЕ.....	29
РИА НОВОСТИ; 2019.10.23; РЖД ПЛАНИРУЮТ ПРИНЯТЬ УЧАСТИЕ В СТРОИТЕЛЬСТВЕ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ В НИГЕРИИ	30
ТАСС; 2019.10.23; ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ КОМПАНИИ ИНДИИ ПРОЯВЛЯЮТ ИНТЕРЕС К СОТРУДНИЧЕСТВУ С РОССИЕЙ	31
ТАСС; 2019.10.23; РЖД ЗАПЛАНИРОВАЛО ПРОЛОЖИТЬ 10 ТЫСЯЧ КИЛОМЕТРОВ КВАНТОВЫХ СЕТЕЙ	31
ТАСС; 2019.10.23; «ТРАНСКОНТЕЙНЕР» ОТКРЫЛ ТРЕТИЙ ФИЛИАЛ В КИТАЕ32	
ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2019.10.24; ПОСТАВКИ САМОЛЕТОВ SSJ100 В ЭТОМ ГОДУ УПАДУТ ДО МИНИМАЛЬНЫХ ЗА СЕМЬ ЛЕТ; В 2020 ГОДУ БЕЗ НОВЫХ КОНТРАКТОВ РОСТА НЕ БУДЕТ	32
ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; БАГРИНЦЕВА МАРИЯ; 2019.10.23; НОВЫЕ АЭРОПОРТЫ ПОСТРОЯТ С РАЗРЕШЕНИЯ РОСАВИАЦИИ	34
ТАСС; 2019.10.23; ТИНАО МОЖЕТ ПОТЕРЯТЬ 14 МЛН КВ. М ЖИЛЬЯ ИЗ-ЗА НОВЫХ ТРЕБОВАНИЙ РОСАВИАЦИИ	34
ТАСС; 2019.10.23; ВЛАСТИ КРЫМА ПРОСЯТ УВЕЛИЧИТЬ СУБСИДИРОВАНИЕ АВИАРЕЙСОВ В РЕГИОН.....	35
ТАСС; 2019.10.23; «АЭРОФЛОТ» ПОЧТИ НА ТРИ НЕДЕЛИ ПРИОСТАНОВИТ ПОЛЕТЫ ИЗ МОСКВЫ В ЯКУТСК.....	35
ТАСС; 2019.10.23; «АЭРОФЛОТ» ОТМЕТИЛ 30-ЛЕТИЕ СВОЕГО УЧАСТИЯ В IATA.....	35

ПУБЛИКАЦИИ

МОСКОВСКИЙ КОМСОМОЛЕЦ; АЛЕКСАНДРОВА ЛЮДМИЛА; 2019.10.24; ДОЛЕТЕТЬ ДО СФИНКСА; РОССИЯ И ЕГИПЕТ ОБСУДИЛИ ВОЗОБНОВЛЕНИЕ ЧАРТЕРНОГО СООБЩЕНИЯ

Президенты России и Египта обсудили возобновление чартерных перевозок между нашими городами и Хургадой с Шарм-эль-Шейхом. **Владимир Путин** и Абдул-Фаттах Ас-Сиси убеждены в необходимости продолжить работу в этом направлении. Однако выбирать купальники и собирать чемоданы российским туристам пока рано. Старт полетной программе так и не был дан. Представители африканской страны наперебой твердят о том, что с безопасностью в их аэропортах все в порядке. Для обслуживания наших путешественников чуть ли не отдельные терминалы готовы выделить. Последнее слово за Россией. Эксперты считают, что направление полностью разморозят уже в ближайшее время.

Министр транспорта РФ Евгений Дитрих 23 октября заявил, что переговоры глав государств по возобновлению чартерного авиасообщения прошли конструктивно. Между тем конкретные сроки названы не были.

Напомним, перелеты между двумя странами были заморожены в ноябре 2015 года, после крушения российского пассажирского лайнера над Синаем. Примеру России последовали и другие страны, остановив авиасообщение. 22 октября 2019-го ограничения на полеты в Египет после 4-летнего перерыва сняла Великобритания. Ранее это сделали Германия, Швеция и др. Эксперты считают, что в ближайшем будущем аналогичное решение может принять и Москва. Причем это касается только туристических чартеров. Регулярное авиасообщение между нашей страной и Египтом было восстановлено еще в апреле 2018 года.

Разумеется, летать до излюбленных курортов Красного моря на чартерах и на регулярных рейсах - это «две большие разницы», по крайней мере по деньгам. «Продажи в Египет в самостоятельном сегменте продолжают падать и остаются на крайне низком уровне», - отметили в интернет-сервисе для путешественников Viletix. По их данным, средний чек на авиабилеты из России в Египет и обратно осенью 2019 года по сравнению с прошлым годом вырос с 32 тыс. 351 руб. до 35 тыс. 930 руб., то есть на 11%.

Представители африканской страны отмечают, что практически все нюансы, связанные с безопасностью аэропортов Египта, урегулированы. «Есть шансы на возобновление чартеров в Шарм-эль-Шейх и Хургаду перед Новым годом», - полагает шеф-аналитик ГК TeleTrade Петр Пушкарев.

Открытие долгожданного направления переориентирует туристические потоки, но несущественно, полагают специалисты отрасли. По словам эксперта по туризму, профессора РАНХиГС Галины Дехтярь, в России есть такие «фанаты» Страны пирамид, которые принципиально никуда не летали и смиренно ждали возобновления чартерного сообщения с Хургадой и Шарм-эль-Шейхом. Если цены на туры в Египет будут сохранены на уровне 2015 года, направление привлечет немалое количество туристов из нашей страны. По крайней мере в «дозапретном» 2014 году там отдохнули 3 млн россиян. Особо популярным это направление было у российских путешественников зимой и в демисезон. По мнению Дехтярь, как только дадут старт в Египет чартерам из Новосибирска, из Зауралья и других нестоличных городов, люди сразу пойдут за путевками. «Это те туристы, которые размещаются в отелях две, три звезды или берут апартаменты. При выборе для них на первом месте стоит цена вопроса. В зимний период у курортов Египта практически нет сравнимых по стоимости направлений-конкурентов», -

говорит она. Эксперт Академии управления финансами и инвестициями Геннадий Николаев убежден, что восстановление авиасообщения выгодно в первую очередь Египту, так как туристический поток из России в страну сократился за последние годы почти в 5 раз, и страна теряет на этом около \$300 млн ежемесячно. Неудивительно, что Египет пойдет на многое, чтобы вернуть наших отдыхающих. По данным Ассоциации туроператоров России (АТОР), в аэропортах курортных городов Страны пирамид готовят отдельные терминалы, которые будут обслуживать исключительно российский трафик.

<https://www.mk.ru/economics/2019/10/23/egipet-poobeshhal-rossiyanam-skazochnyy-otdykh-kogda-vozobnovitsya-charternoe-soobshhenie.html>

На ту же тему:

<https://tass.ru/politika/7034266>

ИНТЕРФАКС; 2019.10.23; ПЕРЕГОВОРЫ ПО ВОЗОБНОВЛЕНИЮ АВИАСООБЩЕНИЯ МЕЖДУ РФ И ЕГИПТОМ МОГУТ ЗАТЯНУТЬСЯ ДО ВЕСНЫ - АТОР

Вопрос о возобновлении чартерной авиаперевозки может быть отложен до весны, если президенты России и Египта примут решение продолжить обсуждение после встречи в Сочи, сообщила в среду порталу "Интерфакс-Туризм" исполнительный директор Ассоциации туроператоров России (АТОР) Майя Ломидзе.

"Никакой официальной информации о возобновлении туристической перевозки из России в Египет нет, но весь турбизнес находится на низком старте. Надеемся, что все станет понятно в течение суток. Если завтра будет сообщение, что консультации между странами по этому вопросу продолжатся, то, значит, переговоры откладываются на неопределенный срок. Может быть до весны", - сказала она.

Как сообщил накануне на пресс-конференции генеральный директор авиакомпании Royal Flight Бесики Квирквия, выезд официальной российской комиссии в Египет был вновь отложен на неопределенное время. "Таким образом, это не позволяет достоверно прогнозировать возможные сроки возобновления полетов на курорты Египта", - сказал он.

ТАСС; 2019.10.23; МИНТРАНС ПОДГОТОВИЛ ПРОЕКТ ПРАВИЛ ПРОВЕДЕНИЯ ТОР

Минтранс разместил проект приказа об утверждении правил проведения текущего отцепочного ремонта (ТОР) на федеральном портале regulation.gov.ru, сообщает «Гудок». Процедура публичных обсуждений продлится до 6 ноября 2019 года, уточняется в сообщении.

Законопроект вводит само понятие ТОР грузовых вагонов, а также определяет порядок оплаты услуг перевозчика (ОАО «РЖД») при отправке грузовых вагонов частных операторов в ТОР. В документе прописаны перечень неисправностей груженых и порожних грузовых вагонов, требующих ремонта, ответственность за качество проведения работ, порядок отцепки и прицепки в пути следования для проведения ТОРа, сроки направления подвижного состава на ремонт, пишет «Гудок».

ОАО «РЖД» поддерживает эту инициативу, однако операторы считают, то новые нормы не полностью учитывают интересы собственников подвижного состава и составлены с учетом интереса перевозчика.

<https://tass.ru/ekonomika/7034936>

ИА АМУР.ИНФО; 2019.10.23; В АЭРОПОРТУ БЛАГОВЕЩЕНСКА СТРОЯТ ВАХТОВЫЙ ГОРОДОК И АВАРИЙНО-СПАСАТЕЛЬНУЮ СТАНЦИЮ

В аэропорту Благовещенска состоялось совещание по вопросам, связанным с развитием аэропортов Приамурья. В нем приняли участие губернатор Амурской области Василий Орлов, руководитель Федерального агентства воздушного транспорта Александр

Нерадько, руководители профильных организаций, проектных институтов, фирм-подрядчиков.

На совещании рассмотрели планы на ближайшие годы, детально обсудили проблемы и спорные вопросы по каждому из объектов.

«В соответствии с планом до 2024 года предусмотрен большой объем работы. На территории Амурской области мы будем проводить реконструкцию ряда объектов. Прежде всего, это строительство новой взлетно-посадочной полосы и аэродромной инфраструктуры в аэропорту столицы Приамурья - Благовещенске. Также речь идет о завершении реконструкции малых аэропортов в Зее, Бомнаке. На очереди - аэропорт Тынды, где уже проведены подготовительные работы. Перед нами стоят сложные, но выполнимые задачи, имеется необходимый опыт реконструкции аэропортов и к Олимпийским играм, и к чемпионату мира по футболу. Поэтому мы справимся», - отметил **Александр Нерадько**.

Что касается реконструкции аэропортового комплекса «Игнатьево» в Благовещенске, то определен подрядчик, которым стала компания ОА «Гидроэлектромонтаж». Стоимость работ превышает 4 миллиарда рублей, окончание намечено на конец 2021 года. Проектом предусматривается строительство новой ИВП-2 длиной 3 000 метров и шириной 45 метров, реконструкция и расширение перрона, замена светосигнального оборудования аэродрома, средств радиотехнического обеспечения полетов, метеооборудования, строительство аварийно-спасательной станции, строительство ограждения аэродрома с устройством инженерно-технических средств охраны.

В настоящее время на строительной площадке ведется устройство вахтового городка, чистка просеки, монтаж ограждения, приемка/разгрузка ЖБИ, лесосводка, прочие работы. Началось строительство аварийно-спасательной станции.

Как отметил Василий Орлов, возведение новой взлетно-посадочной полосы поможет решить проблему доступности и авиаперевозок в регионе, позволит обеспечивать высокий уровень безопасности и регулярности полетов. Аэропорт столицы Приамурья сможет принимать современные воздушные суда без ограничений по взлетной массе, что позволит привлекать новые авиакомпании.

«Наше предприятие существует с 1945 года. Мы строили энергообъекты по всей стране, работаем на гидроэлектростанциях, тепловых, атомных станциях. Возведение инфраструктуры аэропорта - это первый для нас опыт, но мы надеемся, что он будет положительным. С подобными задачами компания сталкивалась на космодроме Восточный. Работы в аэропорту Благовещенска начались уже в этом году, но пик придется на 2020 год. Сегодня мы обсудили все имеющиеся вопросы, все они разрешимы. Один из основных вопросов - строительство рулежных дорожек на новой полосе с тем, чтобы не прерывать авиасообщение. Уверен, эта проблема будет решена, пути ее решения знают наши проектировщики. Думаю, перерывов в авиасообщении допущено не будет», - рассказал гендиректор компании-подрядчика АО «Гидроэлектромонтаж» Валерий Васильев.

Что касается аэропорта Зеи, то, как подчеркнул **Александр Нерадько**, реконструкция ведется фактически 5 лет, она недопустимо затянулась, а срок сдачи объекта - 2020 год.

«Уже летом следующего года реконструкция должна быть завершена и возобновлено авиасообщение самолетами. Вертолетное сообщение очень затратное, сильно зависит от погоды. Часть работ уже выполнена. Мы оценили качество, есть немало вопросов к заказчику и подрядчику. Безусловно, необходимо наращивать усилия, увеличивать количество работников», - сказал **Александр Нерадько**.

Как рассказал представитель компании-подрядчика, темпы работ будут увеличены, планируются устранить замечания, а также привлечь дополнительную рабочую силу - порядка 30 человек. Будут предоставлены скорректированные графики работ на 2019 и 2020 годы с тем, чтобы завершить реконструкцию в срок.

Также на совещании обсудили проблемные вопросы по проведению работ в аэропортах Бомнака и Экимчана. Было принято решение создать рабочую группу, куда войдут руководители профильных организаций, представители правительства области, местных организаций с тем, чтобы решать возникающие вопросы в максимально короткие сроки для скорейшего завершения реконструкции.

Александр Нерадько подчеркнул, что это очень важная задача, выполнение которой должно находиться на постоянном контроле. Он порекомендовал генеральному директору ФКП «Аэропорты Дальнего Востока» Павлу Сергееву временно переехать в Амурскую область для налаживания качественной работы.

Кроме этого, губернатор Приамурья Василий Орлов заострил внимание на вопросах авиасообщения.

«У нас сейчас осуществляется 24 рейса в неделю. Насколько я знаю, сейчас компания «Аэрофлот» покупает суда, которые способны использовать для взлета и посадки нашу существующую ВПП. Мы хотели бы, чтоб авиакомпания зашла в наш регион, это даст возможность гражданам пользоваться плоскими тарифами. Очень рассчитываем на вашу поддержку в этом вопросе», - обратился Василий Орлов к **Александру Нерадько**.

<https://www.amur.info/news/2019/10/23/161936>

На ту же тему:

<http://gtrkamur.ru/news/2019/10/23/32469>

РИА НОВОСТИ; 2019.10.23; ГД ПРИНЯЛА ВО ВТОРОМ ЧТЕНИИ ПРОЕКТ ОБ ОСОБЕННОСТЯХ ИСПОЛНЕНИЯ БЮДЖЕТА-2020

Госдума приняла во втором чтении законопроект об установлении особенностей исполнения федерального бюджета РФ в 2020 году.

Документ, внесенный правительством РФ, продлевает еще на год действие установленных на 2019 год правовых оснований для направления остатков средств федерального бюджета на начало 2020 года на ряд целей.

Во-первых, это увеличение средств на реализацию решений президента и правительства РФ, касающихся обеспечения отдельных мероприятий в сфере национальной обороны, безопасности и правоохранительной деятельности и развития ОПК. Во-вторых, это оплата госконтрактов, расчеты по которым в 2019 году осуществлялись с применением казначейского обеспечения обязательств. В-третьих, остатки могут быть направлены на увеличение резервного фонда правительства за счет переноса всех иных («несвязанных») остатков 2019 года.

Законопроект также допускает направление в 2020 году остатков средств федерального бюджета, которые не были использованы в 2019 году для реализации **нацпроектов** и комплексного **плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры**, на те же цели.

Помимо этого, на оказание финансовой помощи регионам в 2020 году документом разрешается направлять остатки средств федерального бюджета в случае неполного использования дотаций на поддержку обеспечения сбалансированности бюджетов субъектов РФ в 2019 году.

Это очень важно с точки зрения поддержки региональных бюджетов, пояснял ранее РИА Новости заместитель председателя думского комитета по бюджету и налогам Леонид Симановский. Уровень бюджетной обеспеченности у регионов разный, и им необходимо как можно раньше знать, на какую поддержку из федерального бюджета они могут рассчитывать, пояснял он.

<https://ria.ru/20191023/1560130506.html>

ТАСС; 2019.10.23; ТАМБОВСКАЯ ОБЛАСТЬ ОТЧИТАЕТСЯ О РЕАЛИЗАЦИИ НАЦПРОЕКТОВ НА СПЕЦИАЛЬНОМ ПОРТАЛЕ

Единый информационный портал о региональных проектах создали в администрации Тамбовской области. На нем будут размещаться новости, фотоотчеты и видео, посвященные ходу строительства объектов, финансируемых за счет средств **нацпроектов**, сообщается на сайте администрации региона.

«Теперь каждый житель области сможет быть в курсе всех основных новостей, связанных с реализацией национальных проектов в регионе. В Тамбовской области создан отдельный информационный ресурс **нацпроекты68.рф**. На нем будут размещаться все основные новости по этой теме, фотоотчеты по создаваемым объектам, видеоматериалы», - говорится в сообщении.

Как уточнили ТАСС в проектно-офисе региональных проектов, ресурс будет обновляться в ежедневном режиме. Любой желающий может оформить подписку на новости, получить информацию о финансировании проектов, посмотреть фотоотчеты о проделанной работе.

Ранее тамбовские власти разработали интерактивную карту объектов, строящихся на территории региона за счет средств **нацпроектов**. Она содержит данные о месте расположения объекта, сроках его строительства и объемах финансирования.

Тамбовская область участвует во всех 12 **нацпроектах** страны, на основании которых были разработаны более 50 региональных проектов. В 2019 году на их реализацию область направит 6,1 млрд руб., до 2024 года объем вложений составит 29 млрд руб.

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/edinyj-informacionnyj-portal-o-regionalnyh-nacproektah-sozdali-v-tambovskoj-oblasti>

КОММЕРСАНТЪ; 2019.10.24; ДОРОЖНУЮ БЕЗОПАСНОСТЬ ОБСУДИЛИ ВСЕЙ СТРАНОЙ; ИТОГИ СЕМИНАРА-СОВЕЩАНИЯ ГОСАВТОИНСПЕКЦИИ В ЕКАТЕРИНБУРГЕ

Всероссийский семинар-совещание руководителей региональных подразделений Госавтоинспекции. Обсуждались темы самого широкого спектра - от регистрации автомобилей, подготовки кандидатов в водители до надзора за дорожным движением и нюансов технического надзора за состоянием транспорта. По итогам совещания глава российской Госавтоинспекции генерал-лейтенант полиции Михаил Черников призвал региональных руководителей «работать вместе», чтобы в масштабах страны добиться снижения аварийности на дорогах.

Формат всероссийских семинаров-совещаний для Госавтоинспекции относительно новый - в позапрошлом году первое подобное мероприятие проходило в Орле. В нем участвовали руководители сразу всех управлений ГИБДД и руководство главка Госавтоинспекции. Общение происходит в формате круглых столов, в ходе которых региональные руководители обозначают возникающие на местах проблемы и обсуждают возможные решения. Руководство российской Госавтоинспекции, в свою очередь, выносит на обсуждение регионов планируемые нововведения, собирая все мнения за и против и оценивая, как предлагаемые инициативы можно реализовать на местах. В этом году всероссийский семинар-совещание проходил в Екатеринбурге и был совмещен с международной выставкой «Дорога-2019», организатором которой выступили **Минтранс** и **Федеральное дорожное агентство**. Специфика этого года - первый год реализации **нацпроекта «безопасные и качественные автодороги»** и входящего в него федерального проекта «Безопасность дорожного движения» (его выполнение курирует Госавтоинспекция МВД России).

«МОЖЕТ, НАДО С СЕБЯ НАЧАТЬ?»

Всероссийское семинар-совещание открылось мастер-классом, в ходе которого представители главка поделились с регионами опытом планирования работы в рамках

федпроект «Безопасность дорожного движения» и «Дорожная сеть». Принципы организации проектной деятельности изложили Тимур Гайнетдинов, Кирилл Баканов и Леонид Ребриков. Кирилл Баканов, в частности, рассказал про выбор способов снижения аварийности и формирования региональных проектов по безопасности движения. По его словам, нужно учитывать такие факторы, как возраст водителей, качество оказания медпомощи, количество стоянок для эвакуации транспортных средств, пунктов для проведения медицинского освидетельствования, лабораторий для химико-токсикологических исследований.

В рамках проекта перед каждым регионом обозначена цель, которую нужно достигнуть к 2024 году, напомнил Баканов, - в несколько раз сократить уровень социального риска в ДТП. Но регион может обозначить для себя и дополнительные показатели исходя из местной специфики, например, снижение количества погибших среди несовершеннолетних, числа жертв аварий с признаками опьянения либо аварий на полосе встречного движения. Это поможет сформулировать набор мер для решения проблем конкретного региона и добиться выделения на это необходимых финансовых ресурсов, пояснил Кирилл Баканов. Были представлены и типовые способы для решения конкретных задач. Например, для улучшения качества оказания помощи пострадавшим в ДТП нужно закупать автомобили скорой помощи, активнее использовать авиацию, проводить среди населения обучающие курсы. Для улучшения безопасности перевозочной деятельности нужно пересматривать маршруты автобусов, усиливать контроль за соблюдением режима труда и отдыха водителей.

Активная дискуссия развернулась между заместителем начальника Госавтоинспекции МВД России полковником полиции Олегом Понарьным и директором ГБУ «Безопасность дорожного движения» Республики Татарстан Рифкатом Миннихановым.

Последний говорил, в частности, про нехватку штатной численности сотрудников отделов пропаганды в регионах.

«Раз сокращается их количество, необходимо думать над новыми формами и методами их работы», - отвечал ему полковник Понарьин. Минниханов также поднял тему введения штрафов за отсутствие световозвращателей - без жестких санкций распространять эту продукцию среди населения бессмысленно. «Давайте честно признаемся, а надеваем ли мы сами эти световозвращатели, - отвечал Олег Понарьин. - Может, надо с себя начать?» Он также обратился к региональным руководителям давать более точные данные в официальной отчетности о ДТП; «Если статистика будет более детальной, то и нам будет гораздо удобнее реагировать на различные ситуации и делать прогноз».

НОВОВВЕДЕНИЯ В ЭКЗАМЕНАХ И РЕГИСТРАЦИИ

Серия круглых столов была посвящена регистрации транспортных средств и подготовке кандидатов в водители. На эти темы с региональными руководителями беседовал начальник управления надзорной деятельности Госавтоинспекции МВД России полковник полиции Роман Мишуров. Он рассказал о грядущих нововведениях в области проведения экзаменов на права. Подготовлен проект постановления правительства, который сейчас проходит финальные согласования - документ вступит в силу в октябре 2020 года. Центральное новшество - введение единого непрерывного объединенного экзамена для комплексной проверки кандидатов в водители. Тестирование будет состоять из элементов действующего экзамена на проверку первоначальных навыков (площадки) и элементов экзамена в городских условиях. Изменяются правила составления учебных маршрутов: если раньше они были и известны заранее, в результате обучающийся вождению мог их просто заучить, то в следующем году утверждаться будет только возможный перечень улиц, по которым надо будет проехать по решению экзаменатора.

Реформа предполагает также ряд важных изменений в ПДД; вводятся новые термины «обучаемый вождению» и «обучающий вождению», снимается запрет обучения на магистрали, уточняется минимальный возраст обучающегося вождению.

Впервые вводится процедура аннулирования результата экзамена, например, при предоставлении подложных документов либо в случае, если экзамен проводился с нарушением требований.

Роман Мишуров также напомнил, что с 1 января 2020 года в силу вступает закон «О государственной регистрации транспортных средств», предполагающий большое количество нововведений как для граждан, так и для подразделений. Во-первых, возможность зарегистрировать новый автомобиль и получить государственные регистрационные знаки прямо у автодилера или в автосалоне. Для этого компания должны быть включена в специальный реестр и иметь статус «специализированной организации» (что подразумевает, в свою очередь, выполнение определенных требований к помещениям, сотрудникам и т.д.). Вводится запрет на эксплуатацию транспорта на автодорогах без регистрационных знаков. Появляется обязанность автовладельцев наносить на автомобили дополнительную маркировку в случаях, если заводские номера на кузове или раме прочесть невозможно (например, из-за коррозии). Невозможно будет зарегистрировать транспортное средство на лицо младше 16 лет. Кроме того, для граждан появляется выбор - получать госрегламент в подразделении ГИБДД (как и сегодня) либо изготавливать его самостоятельно на специализированных фирмах, а в подразделении лишь получать СТС. Также вводится привязка кода региона к месту регистрации автовладельца; при получении нового ГРЗ автовладелец, к примеру из Москвы, сможет получить номер исключительно со столичным кодом.

В ходе семинара полковник полиции Роман Мишуров озвучил идеи, которые пока еще обсуждаются и в виде документов не существуют. К примеру, предлагается новый способ усиления контроля во время проверок знаний водителя; при сдаче теоретического экзамена кандидат будет фотографироваться. Впоследствии фото будет загружаться в Федеральную информационную систему (ФИС ГИБДД), что позволит его сравнить с той фотографией, которую гражданину сделают при получении водительского удостоверения. Это исключит возможность выдачи прав лицам, которые экзамены в действительности не сдавали. Еще одна идея - увеличение минимального срока для повторной сдачи экзамена. Сейчас, напомним, прийти на тестирование можно уже через неделю; это приводит к тому, что водители, по сути, бесплатно тренируются теоретическим знаниям и вождению на экзамене в ГИБДД. Для исключения такой практики, считает Роман Мишуров, сроки нужно увеличивать. Третье предложение - ввести привязку автошколы к конкретному экзаменационному подразделению по аналогии с экзаменами в обычной школе или вузе. Это исключит практику, когда, получив свидетельство о профессии водителя, граждане «разбредаются по всей стране и пробуют сдать экзамены в разных регионах, проверяя подразделения на прочность», пояснил Роман Мишуров. Все озвученные идеи региональные руководители поддержали.

В области регистрации транспорта предлагается ввести обязательную фото-видеофиксацию осмотра автомобилей на площадке с последующей передачей снимков в федеральную информационную систему. Это позволит при надзоре за дорожным движением выявлять автомобили с внесенными в их конструкцию изменениями. Эта идея также была поддержана руководителями региональных подразделений. Как будет конкретно реализовано это нововведение, пока не ясно, говорит Роман Мишуров; возможно, для подразделений закупят фотоаппараты, либо инспекторы будут работать со специальным «софтом» на планшетах. Но для хранения фотоматериалов дополнительных серверов точно не понадобится - все данные будут поступать в облако.

В ходе семинаров поднимался вопрос о судьбе аукционов по продаже номеров с так называемыми красивыми сериями. Роман Мишуров пояснил, что Минэкономики вместе с МВД готовят проект постановления, который должен быть внесен в правительство в начале 2020 года. Позиция Госавтоинспекции заключается в том, что госрегламенты, пользующиеся повышенным спросом, можно было купить через портал госуслуг путем

оплаты фиксированной госпошлины, которая может меняться в большую или меньшую сторону по решению регионов. Минэкономики считает, что реализация знаков должна происходить через аукционы, но в ГИБДД к этой идее относятся скептически. Финальное решение должно быть выработано в ближайшее время, пояснил Роман Мишуров участникам круглого стола. Вопросы задавались также по поводу помещений, используемых для нужд регистрационных подразделений ГИБДД, Полковник полиции Мишуров рассказал про подготовку проекта постановления правительства, которое позволит подразделениям МВД России использовать помещения МФЦ при предоставлении госуслуг. Сейчас по просьбе Минэкономразвития формируется четкий перечень таких услуг.

«Наши идеи отторжения у региональных руководителей не вызвали, и это не может не радовать. - резюмировал полковник Роман Мишуров. - Надо понимать, что многие из вынесенных на семинар инициатив - это идеи, которые регионы сами нам предлагали в течение года. Мы зато, что региональные управления активнее участвовали в этой работе».

БЕЗОПАСНОСТЬ ПРИ ПЕРЕВОЗКАХ

Круглый стол, посвященный ситуации в области надзора за пассажирскими перевозками, проводил начальник отдела технического надзора Госавтоинспекции полковник Сергей Чипурин. Обсуждалось несколько крупных тем, включая проблему падений пассажиров в автобусах. Такие случаи, напомним, по действующему законодательству расцениваются как полноценные ДТП. Ситуация усугубляется тем, что пострадавшие граждане при таких происшествиях имеют право на получение компенсации ущерба здоровью в страховых компаниях. Пассажиры нередко этим злоупотребляют даже в тех случаях, когда аварии в традиционном понимании этого слова не было - водитель чуть резче обычного затормозил, а пассажир ударился о поручень. За счет массовости обращений в страховые компании доля ДТП с падением пассажиров доходит до 50%. Необходимо повышать качество проверок, рассмотрения материалов о ДТП, связанных с падением пассажиров, в части установления вины водителей, отметил полковник Сергей Чипурин.

Еще одна важная тема, которая обсуждалась региональными руководителями - сложность применения 238-й статьи УК «Оказание услуг, не отвечающих требованиям безопасности жизни и здоровья» в случаях, когда пассажиры перевозятся с грубыми нарушениями правил. Госавтоинспекция России совместно со Следственным комитетом РФ разработала и направила в регионы методические указания по сбору материалов для возбуждения уголовных дел. Но, к сожалению, констатировали начальники управлений ГИБДД, пока что практика применения этих рекомендаций неоднозначная, дела возбуждаются далеко не всегда даже при наличии доказательной базы. В региональных прокуратурах требуют установить более четкую причинно-следственную связь между нарушениями и причинением здоровью граждан в результате аварии. Если все-таки доказать вину компании в суде удастся и дело доходит до приговора суда, то, по мнению Сергея Чипурина, никто не мешает Госавтоинспекции проводить активно освещение судебного процесса в СМИ. «Конституционные права в этом случае не нарушаются. Информирование о нашей работе - это очень важный фактор, который может повлиять на перевозчиков, - говорит он. - Граждане, которые пользуются их услугами, просто перестанут ездить на этих автобусах».

Сергей Чипурин также признал активнее работать с органами исполнительной власти на местах, разрабатывая комплексные планы по снижению аварийности с автобусами.

«К сожалению, органы власти не всегда понимают или не хотят понимать, что одними только силами ГИБДД проблему не решить, - рассказывал полковник Чипурин. - Ведь это и вопросы технического состояния автобусов, подготовки и стажировки водителей, применения возможных мер экономического воздействия - все это может отразиться на состоянии аварийности и удовлетворенности водителей своей работой».

В ГИБДД также напомнили о необходимости следить за отзывными кампаниями производителей. Не так давно, к примеру, Росстандарт объявил об отзыве 114 автобусов ЛиАЗ-5290 и ЛиАЗ-5291 в связи с выявленными конструктивными недостатками, угрожающими безопасности. «Возможно, они у вас по территории где-то ездят, надо довести информацию до владельцев этих транспортных средств, чтобы они не эксплуатировали автобусы до устранения нарушений», - пояснил Сергей Чипурин.

Еще одна проблема, обострившаяся в последнее время - превышение разрешенной скорости движения водителями автобусов. Напомним, что даже на скоростной магистрали по ПДД автобусы не имеют право ездить быстрее 90 км/ч, однако уже фиксируются случаи, когда водители разгоняются до 130-150 км/ч. Для привлечения нарушителей к ответственности в автоматическом режиме должна быть налажена работа Центров автоматической фиксации административных правонарушений (ЦАФАП), рассказал Сергей Чипурин: такая практика уже есть в ряде регионов и должна быть распространена на территорию всей страны.

РЕФОРМА ФОТОВИДЕОФИКСАЦИИ

Применение систем фото-видеофиксации традиционно является одной из самых резонансных и обсуждаемых в СМИ тем. Оно и неудивительно, поскольку ежегодно комплексы выявляют более 100 млн нарушений, в общей сложности на дорогах работает более 16 тыс. стационарных и мобильных камер, а к 2024 году их будет уже 19 тыс.; это заложено в плане **нацпроекта «Безопасные и качественные автодороги»**.

Круглый стол с региональными начальниками на данную тему проводил глава управления ДПС, специальных мероприятий и правоприменительной деятельности Госавтоинспекции МВД России полковник полиции Руслан Помыкалов. Он напомнил, что президентом России в ходе июньского Госсовета поставлена задача раскрыть места расположения комплексов: до 1 февраля 2020 года должны быть проработаны требования об обязательном информировании водителей о местах размещения камер, а также об обозначении комплексов знаками. В рамках президентского поручения, рассказал полковник полиции Руслан Помыкалов. Госавтоинспекция разместила на официальном сайте ведомства (гибдц. рф) интерактивную карту, на которой видны абсолютно все комплексы во всех регионах России.

Тема фиксации нарушений была поднята и в ходе круглого стола, на котором обсуждались пути повышения эффективности мер по снижению смертности от ДТП. Институт РосдорНИИ представил проект методических рекомендаций по установке камер, который будет направлен **Минтрансом** в регионы до конца года. Документ предполагает ряд важных нововведений.

Комплексы, измеряющие среднюю скорость движения на магистралях, будут обозначаться специальными информационными щитами. Передвижные камеры также будут иметь опознавательные знаки, которые будут устанавливаться за 50 - 100 метров до зоны контроля в населенном пункте и за 100 - 300 метров за городом. Установка всех комплексов должна в обязательном порядке согласовываться с управлениями ГИБДД. Первый **заместитель министра** транспорта **Иннокентий Алафинов** позже разъяснил СМИ, что впоследствии методика станет обязательна к исполнению, эту норму пропишут в законодательстве.

В ходе семинаров региональные начальники управлений ГИБДД подняли также проблему применения комплексов на федеральных дорогах. Выяснилось, что несколько сотен приборов установлены, но до сих пор не подключены: постановления не выносятся, в результате автомобилисты нарушают ПДД. Представители **Росавтодора** подтвердили проблему, заявив, что готовы взять на себя расходы по содержанию комплексов, но не по рассылке штрафных постановлений. В регионах заявили, что также не могут заниматься этой деятельностью, поскольку де-юре это будет считаться нецелевым расходованием средств дорожного фонда. Замглавы российской Госавтоинспекции полковник полиции

Олег Понарьин, выслушав все стороны, резюмировал: нужно провести межведомственное совещание на эту тему, чтобы выработать некие единые правила игры. При этом, по его мнению, региональные начальники ГИБДД в состоянии достичь договоренностей самостоятельно - подобная практика в ряде субъектов уже есть.

Ряд важных замечаний по системам фото-видеофиксации озвучили руководители Госавтоинспекции МВД России. Полковник полиции Олег Понарьин, выступая на мастер-классе 15 октября, отметил, что развивать системы в регионах нужно из принципа достаточности, Иными словами, если ГИБДД и органы власти не в состоянии обработать большое количество материалов (такая ситуация сейчас складывается в Татарстане), то надо задуматься о том, нужна ли подобная «экспансия средств слежения за водителями». Руководитель российской Госавтоинспекции генерал-лейтенант полиции Михаил Черников на одном из совещаний говорил о необходимости ужесточить контроль за применением камер во время дорожных работ: временные знаки и контролирующие комплексы должны быть убраны (или перенастроены) сразу же после того, как работы закончены. Пока что, к сожалению, встречаются случаи, когда временные указатели остаются на дороге. Генерал Черников также рассказал о перспективной разработке: камерах, встроенных в балку патрульных автомобилей, позволяющих фиксировать нарушения и снимать на видео все происходящее вокруг машины. Не исключено, что такие приборы будут применяться Госавтоинспекцией в ближайшие годы. По мнению Михаила Черникова, такому способу контроля население будет доверять больше, чем передвижным камерам-треногам, в отношении которых в последнее время в обществе много негатива, Глава Госавтоинспекции назвал камеры «основным помощником по выявлению опасного поведения» на дорогах.

«Но они должны устанавливаться не для зарабатывания денег, а для выстраивания правильного поведения на дорогах, - заявил генерал Черников. - Если стоит знак «60» на четырехполосной дороге с бетонным разделителем проезжей части, то это неправильно».

Подводя итоги работы всероссийского семинара-совещания, Михаил Черников напомнил, что руководством государства к 2024 году поставлена задача снизить уровень социального риска в ДТП почти в четыре раза, что при этом за последние 10 лет уровень смертности на дорогах удалось сократить вдвое. Выбранный формат общения с регионами генерал назвал ««Эффективным» и «развивающим комплексное мышление». «Мы будем с вами учиться работать вместе, и я, в том числе, - заявил Михаил Черников. - Вы должны до нас доводить информацию с территорий, из районов, городов. А мы в свою очередь должны понять, как правильно организовать необходимую работу».

ТАСС; 2019.10.23; ВОДИТЕЛЯМ МОГУТ ДАТЬ «ЗАРАБОТАТЬ» АККУРАТНОЙ ЕЗДОЙ

Вице-премьер **Максим Акимов** предложил ввести систему, которая позволит водителям «зарабатывать» бонусы аккуратным ездой и тратить их, к примеру, на оплату штрафов. Об этом он рассказал на встрече с делегатами съезда «Деловой России» в среду.

«Я просто уверен, что мы полностью со временем перестроим систему поощрения, систему бонусов по страхованию, дополнительных бонусов, например, за аккуратное вождение, которыми можно было бы в том числе оплачивать штрафы...», - процитировал слова **Акимова** его представитель. Он добавил, что «если ты аккуратно водишь, можешь и зарабатывать на этом, ведь ты обеспечиваешь безопасное движение не только себе, но и другим участникам дорожного движения».

Акимов напомнил, что одна из главных целей **нацпроекта «Безопасные и качественные автодороги»** - снижение смертности до не более 3 погибших на 100 тыс. населения в 2024 году, и ее достижение с каждым годом будет труднее. По словам **Акимова**, поощрение ответственного поведения на дорогах должно стать дополнением к пассивным средствам

безопасности. Однако, реализация системы будет возможна лишь путем сквозного онлайн мониторинга движения транспортного средства.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/voditelam-mogut-dat-zarabotat-akkuratnoj-ezdoj>

ТАСС; 2019.10.23; АСФАЛЬТИРОВАНИЕ ДОРОГ В ОТСТАЮЩЕМ ПО НАЦПРОЕКТУ ЗАБАЙКАЛЬЕ НАМЕРЕНЫ ЗАВЕРШИТЬ В НОЯБРЕ

Асфальтирование дорог в Забайкальском крае, который ранее попал в число отстающих по нацпроекту «Безопасные и качественные автомобильные дороги», планируется завершить в первой декаде ноября, сообщили в среду ТАСС в пресс-службе регионального министерства строительства, дорожного хозяйства и транспорта.

Премьер-министр РФ Дмитрий Медведев 16 октября раскритиковал губернаторский корпус за слабые показатели реализации нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги». По данным главы правительства РФ, менее чем на 50% выполнены работы в Забайкальском крае, Сахалинской области и Крыму. После этого губернатор Александр Осипов призвал местных чиновников и подрядчиков работать в две смены и без выходных, чтобы в срок отремонтировать автомобильные дороги.

«Сейчас по отдельным объектам есть небольшое отставание от календарного графика, для наращивания темпов выполнения работ подрядные организации дополнительно усиливаются субподрядными, наращиваются темпы выработки асфальта на асфальтобетонных заводах. Полностью завершить работы по устройству асфальтобетонного покрытия на всех объектах планируется в первой декаде ноября», - говорится в ответе министерства на запрос ТАСС.

В 2019 году на региональный проект «Дорожная сеть» нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» в Забайкалье предусмотрено свыше 3 млрд рублей. Кассовое освоение этих средств превышает 1,3 млрд рублей - это 44%. «На сегодняшний день фактическое асфальтирование по верхнему слою на региональных дорогах - 61%, в Чите - 98%», - отметили в министерстве.

В пресс-службе добавили, что разработаны регламенты по устройству дорожного покрытия при неблагоприятных погодных условиях, в том числе при температуре воздуха до минус 10 градусов. Они соответствуют методическим рекомендациям Росавтодора.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/asfaltirovanie-dorog-v-otstausem-po-nacproektu-zabajkale-namereny-zaversit-v-noabre>

ТАСС; 2019.10.23; В КАЛУЖСКОЙ ОБЛАСТИ 3 МЕЖРЕГИОНАЛЬНЫЕ ТРАССЫ ОТРЕМОНТИРУЮТ ПО КОНТРАКТАМ ЖИЗНЕННОГО ЦИКЛА

Ремонт и содержание трех автомобильных дорог Калужской области межрегионального значения впервые будет осуществляться по контрактам жизненного цикла. Об этом сообщили в среду в пресс-службе правительства региона.

«Впервые ремонт и содержание трех межрегиональных трасс будет осуществляться в рамках контракта с элементами жизненного цикла», - говорится в сообщении.

Ремонт участков Москва - Малоярославец - Рославль - Орехово - Корсаково, Папино - Инино в Жуковском районе и Таруса - Алекино в Тарусском районе начнется в 2019 году. После чего подрядная организация до 2023 года будет их обслуживать. Помимо этого, по контракту жизненного цикла планируется отремонтировать улицу Университетскую в Обнинске.

Министр дорожного хозяйства Калужской области Ольга Иванова отметила, что разработка и заключение контрактов жизненного цикла на ремонт дорог является одним из приоритетных направлений при реализации «дорожного» национального проекта. Такие контракты позволяют подрядчикам планировать работу на долгосрочную перспективу, резервировать материалы и закупать дорожную технику, а также осваивать новые технологии дорожного ремонта.

Всего до конца 2024 года на реализацию национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» в Калужской области из федерального и областного бюджетов будет выделено 3,3 млрд рублей. Планируется привести в нормативное состояние около 660 км дорог Калужской агломерации.

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/v-kaluzskoj-oblasti-3-mezregionalnye-trassy-otremontiruut-po-kontraktam-ziznennogo-cikla>

ТАСС; 2019.10.23; КУБАНЬ В БЛИЖАЙШИЕ ДВА ГОДА НАПРАВИТ 4 МЛРД РУБЛЕЙ НА РЕМОНТ ДОРОГ В КРАСНОДАРЕ

Власти Кубани по национальному проекту «Безопасные и качественные дороги» в период с 2020 по 2021 год направят 4 млрд рублей на ремонт дорог Краснодарской агломерации, сообщили в среду ТАСС в пресс-службе администрации Краснодарского края. На эти средства будут отремонтированы более 150 км дорог.

Ремонт дорог в городе начался еще в 2017 году в соответствии с соглашением с Минтрансом РФ, с 2019 года он проводится уже по **нацпроекту**. Перед началом реализации мероприятий лишь одна треть дорог в Краснодаре соответствовали нормам, за три года уже приведены в порядок 162 участка дорог общей протяженностью более 222 км, а к 2024 году власти намерены увеличить долю качественных дорог до 85%. В 2019 году по **нацпроекту** в городе отремонтировано 49 дорог протяженностью более 65 км.

«В рамках **нацпроекта** «Безопасные и качественные дороги» на ремонт дорог в Краснодарской агломерации в период 2020-2021 года будет направлено по 2 млрд рублей ежегодно. Это средства из федерального, регионального и местного бюджетов», - сказали в пресс-службе.

На эти средства планируется отремонтировать более 150 км дорог Краснодара: в 2020 году в краевой столице будет отремонтировано 69 участков протяженностью 73,8 км, в 2021 году - 62 участка городских улиц общей протяженностью более 79 км. Уточняется, что всего по **нацпроекту** в Краснодаре к 2024 году отремонтируют 430 км дорог. По данным пресс-службы администрации Краснодара, на данный момент доля соответствующих стандартам качества дорог составляет 61%.

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/kuban-v-2020-2021-gg-napravit-4-mlrd-rublej-na-remont-dorog-krasnodarskoj-aglomeracii>

ТАСС; 2019.10.23; ЖИТЕЛИ ЛЕНОБЛАСТИ ВЫБРАЛИ ТРАССЫ, КОТОРЫЕ ОТРЕМОНТИРУЮТ ЗА 1 МЛРД РУБ. ПО НАЦПРОЕКТУ

Власти Ленинградской области в следующем году направят более 1 млрд рублей на ремонт дорог по национальному проекту. Как сообщили журналистам в пресс-службе регионального правительства, трассы, которые войдут в программу ремонта, были выбраны с учетом мнения местных жителей.

«С участием жителей Ленинградской области определены основные дороги для ремонта в 2020 году. Так, ремонтные работы затронут самые загруженные региональные магистрали. Общая стоимость ремонтов превысит 1 млрд рублей», - говорится в сообщении по итогам презентации региональным комитетом дорожного хозяйства программы ремонта на следующий год, которая состоялась в среду.

В программу ремонта дорог на следующий год вошло, в частности, шоссе от Санкт-Петербурга до деревни Морье в Ленинградской области. В настоящее время по данной трассе проезжает около 20 тыс. машин в сутки.

Также в программе Токсовское шоссе, по которому за сутки проезжает около 40 тыс. автомобилей, и еще несколько дорог во Всеволожском, Выборгском, Токсовском и Волосовском районах региона.

Все работы будут проводить для реализации национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги», который действует в стране до 2024 года. Его

целями являются снижение мест концентрации ДТП и смертности в результате дорожных происшествий, а также увеличение доли автомобильных дорог регионального значения, соответствующих нормативным требованиям не менее чем на 50%.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/ziteli-lenoblasti-vybrali-trassy-kotorye-otremontiruut-za-1-mlrd-rub-po-nacproektu>

ТАСС; 2019.10.23; ОБЩЕСТВЕННИКИ ПРЕДЛОЖИЛИ ИСПОЛЬЗОВАТЬ В РФ ОПЫТ ПЕРМИ ДЛЯ СНИЖЕНИЯ АВАРИЙ НА ПЕРЕКРЕСТКАХ

Члены межрегионального общественного движения «Убитые дороги» по итогам масштабной инспекции, проведенной в 2019 году во всех регионах РФ в рамках **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**, предлагают снизить аварийность на перекрестках в городах страны, переняв уникальный опыт Пермского края, где применяется технология мини-кольцевых пересечений. Об этом сообщил в среду ТАСС депутат Госдумы от Псковской области, лидер общественного движения Александр Васильев.

Качество магистралей в ходе проверки, которая прошла с апреля по октябрь, оценивали активисты «Убитых дорог» совместно с экспертами ведущих автодорожных вузов страны. Они проверили более 1,5 тыс. дорог. Рейд был проведен в рамках проекта Общероссийского народного фронта «Дорожная инспекция ОНФ/Карта убитых дорог».

«Мы увидели в Перми хороший и уникальный опыт, чтобы избежать аварий и сделать дорожное движение безопаснее. Они в экспериментальных целях начали использовать мини-кольцевые пересечения, когда на существующем перекрестке организуется как бы круговое движение вокруг клумб или специальных наливных блоков, которые стоят по центру перекрестка. Устанавливаются также знаки кругового движения. Это существенно повышает безопасность и резко снижает число ДТП. Решено этот опыт Перми распространить на все регионы России», - сказал Васильев, который также является участником общественно-делового совета по реализации **нацпроекта**.

По его словам, на данный момент в Перми создано 10 подобных экспериментальных перекрестков. Их обустроили в тех местах, где чаще всего происходили аварии. «На этих пересечениях улиц раньше было по две аварии каждый день. А после введения мини-кольцевых пересечений за месяц ни одной аварии. Этот способ хорош тем, что не требуется реконструкция перекрестка и дополнительная площадь для него. То есть за 80 тыс. рублей можно организовать круговое движение, которое избавит автомобилистов от необходимости опасных маневров, когда повышается риск встречного столкновения», - отметил общественник, отметив, что средства тратятся только на закупку и установку дорожных знаков и наливных блоков.

«Мы общались с представителями многих регионов, они готовы к таким изменениям, готовы внедрять такие новые схемы организации дорожного движения как в Перми. Чтобы этот процесс проходил максимально качественно, мы пригласили к его организации экспертов ГИБДД, представителей профильных институтов, которые занимаются внесением изменений в соответствующие ГОСТы», - сказал он.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/obsestvenniki-predlozili-ispolzovat-v-rf-opyt-permi-dla-snizenia-avarij-na-perekrestkah>

ТАСС; 2019.10.23; ЧЕЧНЯ ВЫПОЛНИЛА ВСЕ ПОКАЗАТЕЛИ НАЦПРОЕКТА ПО БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОГ НА 2019 ГОД

Ремонтные дорожные работы в Чечне, запланированные на 2019 год по национальному проекту «Безопасные и качественные дороги», завершены. В нормативное состояние приведено 23 км региональных дорог и 56,6 км улично-дорожной сети Грозненской городской агломерации, сообщил ТАСС в среду **замминистра** автомобильных дорог республики, руководитель регионального проекта «Дорожная сеть» Мовсар Исабаев.

«В 2019 году в Чечне в рамках **нацпроекта** в нормативное состояние приведено 23 км региональных дорог и 56,6 км улично-дорожной сети Грозненской городской агломерации. Это 37 улиц в Грозном и 12 улиц в Аргуне. На дорогах общего пользования установлены две камеры видеонаблюдения. Кроме того, впервые в регионе установлен объект по проведению весогабаритного контроля на автомобильной дороге регионального значения Ищерская - Червленая - это замеры грузового транспорта с оплатой за перегруз», - сказал Исабаев, добавив, что выполнены все запланированные на текущий год показатели.

Замминистра также заявил, что Чеченская Республика с начала реализации **нацпроекта** шла в пятерке лидеров. «**Нацпроект** заточен на то, чтобы была хорошая проектная команда в каждом субъекте, и в нашей республике такая команда есть. Лидерство в реализации **нацпроекта** стимулируется тем, что нам будут выделены дополнительные средства из федерального бюджета в следующем году», - добавил он.

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/cecna-vypolnila-vse-pokazateli-nacproekta-po-bezopasnosti-dorog-na-2019-god---vlasti>

ПРАЙМ; 2019.10.23; МИНТРАНС РФ РАЗРЕШИЛ ГТЛК УВЕЛИЧИТЬ УСТАВНОЙ КАПИТАЛ НА 3 МЛРД РУБ

Минтранс РФ разрешил Государственной транспортной лизинговой компании (ГТЛК) увеличить уставной капитал на 3 миллиарда рублей, следует из материалов компании.

«Утвердить следующие условия увеличения уставного капитала ПАО «ГТЛК»: общая сумма увеличения уставного капитала - три миллиарда рублей. ... Форма оплаты размещаемых дополнительных обыкновенных именных бездокументарных акций ПАО «ГТЛК» - денежные средства в размере три миллиарда рублей», - говорится в материалах. Уточняется, что общее число дополнительных акций составляет 300 тысяч штук номинальной стоимостью десять тысяч рублей.

При этом **Минтранс** согласовал изменения в устав ГТЛК, согласно которым общество вправе разместить дополнительно к размещенным акциям 10 миллионов обыкновенных акций номинальной стоимостью 10 тысяч рублей на общую сумму в 100 миллиардов рублей. Текущая редакция устава ГТЛК, опубликованная на сайте компании, разрешает увеличение до 30 миллиардов рублей.

В пресс-службе ГТЛК РИА Новости пояснили, что средства будут направлены на реализацию программ лизинга с государственным софинансированием, не уточнив конкретные проекты.

ГТЛК находится в собственности РФ под управлением **Минтранса**. Компания специализируется на лизинге железнодорожной и авиационной техники, также осуществляет лизинг автомобильной и дорожной техники, морских и речных судов.

ТАСС; 2019.10.23; В КРЫМУ МОЖЕТ ПОЯВИТЬСЯ ПОЛИГОН ДЛЯ ИСПЫТАНИЯ БЕСПИЛОТНИКОВ

Полигон для испытания беспилотных летательных аппаратов (БПЛА), в том числе тех, которые должны выполнять задачи в море, может быть создан в Крыму, сообщил ТАСС соруководитель группы "Аэронет" Национальной технологической инициативы (НТИ) Сергей Жуков.

Ранее он сообщал, что в России предполагается создание сети полигонов для испытания тяжелых беспилотников массой от 30 кг. Первый полигон создается в Тверской области, там впервые опробуют цифровую платформу для испытания БПЛА.

"Места размещения сети пока точно не определены. Но я считаю, что у Крыма хорошие шансы, так как речь идет не только об универсальных полигонах, но и о специализированных. В Крыму могут проходить испытания беспилотники морского

назначения, заточенные на поиск, спасение, контроль аквакультур и другие задачи", - рассказал Жуков.

Он уточнил, что также создателям беспилотников нужна возможность опробовать аэронавигационное оборудование, системы связи и другие внедряемые технологии. Изрезанная линия крымского берега как раз позволит испытать ряд решений. В то же время аграрные угодья полуострова могут стать площадкой для испытания аппаратов, предназначенных для сельского хозяйства.

Собеседник агентства добавил, что рассматривается вариант полигонов с разной специализацией. Например, на севере страны может быть создана база для испытания БПЛА, предназначенных для работы в Арктике.

<https://tass.ru/v-strane/7038374>

КОММЕРСАНТЬ; ИВАН БУРАНОВ; 2019.10.24; МВД ПРИМЕРЯЮТ К ТЕХОСМОТРУ; ПОЛНОМОЧИЯ ПО КОНТРОЛЮ ТЕХОСМОТРА МОГУТ ВЕРНУТЬСЯ К МВД

Минэкономики предложило правительству наделить МВД новыми полномочиями в области техосмотра. Полиция, считают в министерстве, должна заниматься «выработкой госполитики» и разработкой «нормативно-правового регулирования». В итоге это может привести к тому, что ГИБДД вернет себе почти весь контроль за ТО, который был у ведомства до 2011 года. В самом МВД, по сведениям «Ъ», к этой идее относятся скептически: под новые полномочия нужно увеличивать штат специалистов, а их, наоборот, не хватает.

Минэкономики направило в правительство РФ письмо, в котором предложило наделить МВД «полномочиями по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере технического осмотра». Об этой инициативе «Ъ» рассказали в пресс-службе министерства.

Напомним, летом текущего года Госдума приняла пакет поправок, предполагающий масштабную реформу ТО. Изменения закона вступят в силу осенью 2020 года. Изменения внесены в несколько документов, включая КоАП и УК. Основные нововведения - штраф в 2 тыс. руб. за управление автомобилем без техосмотра и ужесточение ответственности для операторов ТО, торгующих диагностическими картами, не проводя никаких проверок. Такая практика стала массовой по итогам прошлой реформы ТО 2011-2012 годов, когда техосмотр стали проверять не инспекторы ГИБДД, а страховщики при выдаче полиса. Большинство экспертов признали реформу, по сути, провальной.

Как пояснили «Ъ» в Минэкономики, закон наделяет МВД функциями контроля в области техосмотра (речь идет о внеплановых проверках операторов). Кроме того, правительство поручило МВД и **Минтрансу** разработать большую часть подзаконных актов, связанных с новой редакцией закона о техосмотре. А вот орган власти, который отвечает за госполитику в области ТО, до сих пор не определен, заявили «Ъ» в министерстве. В текущей редакции закона этот функционал закреплен за правительством.

«Ъ» направил запрос в МВД, но оперативного ответа не получил. В полиции выступают против идеи Минэкономики, говорит знакомый с ситуацией источник «Ъ». «Передача этих полномочий МВД может означать на практике, что фактически весь контроль за ТО, операторами и их аккредитацией может перейти к полиции и ГИБДД, - говорит собеседник «Ъ». - Но на это нет необходимых ресурсов». Напомним, в 2018-2019 годах Госавтоинспекция пережила несколько сокращений штата. Тем не менее, говорит источник «Ъ», в аппарате правительства обсуждается такой сценарий: забрать у ряда органов власти имеющиеся полномочия в области техосмотра вместе с людьми и их финансовым обеспечением, передав их в МВД. «Решений на этот счет никаких не принято, но речь идет фактически о возвращении к схеме, существовавшей до 2011 года,

когда весь техосмотр контролировался полицией, - говорит источник «Ъ». - Тогда в технадзоре ГИБДД работало более 5 тыс. человек, а сейчас почти вдвое меньше».

«Ничего страшного в этой инициативе не видим, - считает заместитель исполнительного директора Российского союза автостраховщиков (РСА) Сергей Ефремов. - Разработкой нового закона занималось Минэкономразвития, но, наверное, тема техосмотра все-таки ближе к МВД. Тем более что именно полиция занималась этой темой до 2011 года». Если решение в правительстве примут, это не означает, что ГИБДД получит какие-то дополнительные полномочия по контролю операторов, обращает внимание господин Ефремов: это функция РСА. «Что касается слухов о передаче и аккредитации в МВД, то, на мой взгляд, в самом министерстве этому не будут рады, - считает господин Ефремов. - Работа это крайне неблагодарная, требует дополнительных людей и затрат, ведь в России работает более 5 тыс. операторов». Во время последних сокращений штата из ГИБДД ушли последние «квалифицированные сотрудники технадзора», считает гендиректор союза «Техэксперт» (объединение операторов ТО) Сергей Зайцев, поэтому МВД нужно будет готовить новых сотрудников. При этом господин Зайцев подчеркивает, что аккредитация оператора - государственная функция, РСА заниматься этим не должен. Напомним, что в начале сентября, как сообщал «Ъ», ЦБ предложил освободить РСА от функций куратора техосмотра: в Банке России опасаются, что союз не справится с возложенными на него обязанностями в рамках нового закона.

ГРУЗОВИКИ И ДОРОГИ; МАКСИМ АЛЕКСЕЕВ; 2019.10.23; ТАХОГРАФЫ: КОГО И ЗА ЧТО БУДУТ ШТРАФОВАТЬ С 1 НОЯБРЯ?

В последнее время в СМИ и интернете появляется противоречивая информация об изменениях с тахографами, которые произойдут с 1 ноября текущего года.

Чтобы развеять домыслы, редакция Гид собрала основные вопросы владельцев грузовых ТС и обратилась к экспертам «Национальной ассоциации предприятий автомобильного и городского пассажирского транспорта» (НАПТА) Геннадия Мирошину и Тарасу Ковалю.

Противоречивая информация

Гид: В автотранспортном сообществе идут разговоры о том, что новые требования КоАП сокращают перечень наказуемых нарушений. Так ли это на самом деле? И действительно ли станет возможным использование любых тахографов, имеющих пакет из трех соответствующих сертификатов?

Тарас Коваль (Т. К.): В автотранспортной отрасли появилась тенденция читать законодательство выборочно, а не системно. Тахография и режим труда и отдыха - не исключение в данном вопросе.

К сожалению, участники рынка читают законодательство выборочно, несистемно, воспринимая только те пункты, которые хотят видеть и слышать. Здесь читаю - а этот абзац или документ в целом - пропущу. В результате вырисовывается относительно далекая от реальности картина. При этом немаловажное значение играет появившаяся информация, которой поверили перевозчики.

Но платить за ошибки и незнания законов предстоит перевозчикам, а не многочисленным советчикам. Поэтому настоятельно рекомендую читать первоисточники, экскурс по которым проведет мой коллега Геннадий Мирошин.

Платить за ошибки и незнания законов предстоит перевозчикам, а не многочисленным советчикам.

Геннадий Мирошин (Г. М.): С чего начать? Какой документ является отправным в регулировании обязанности использования тахографа? Отправная точка - федеральный закон «О безопасности дорожного движения». В ст. 20 ч. 1 эта обязанность введена для юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, а в ч. 3 - для физических лиц, владельцев грузовиков и автобусов (вступает в силу с 1.11.19).

Как сформулирована в тексте закона эта обязанность (это важно, потому что от формулировки зависит правильность исполнения и ответственность) для юрлиц и ИП: «1. Юридические лица, индивидуальные предприниматели, осуществляющие эксплуатацию транспортных средств, обязаны оснащать транспортные средства тахографами. Требования к тахографам, категории и виды оснащаемых ими транспортных средств, порядок оснащения транспортных средств тахографами, правила их использования, обслуживания и контроля их работы устанавливаются в порядке, определяемом правительством РФ...».

Для физлиц - цитата: «3. Физические лица, осуществляющие эксплуатацию грузовых автомобилей, разрешенная максимальная масса которых превышает 3500 кг, обязаны обеспечивать оснащение эксплуатируемых ими транспортных средств тахографами. Требования к тахографам, а также порядок оснащения тахографами, правила их использования, обслуживания и контроля их работы устанавливаются в порядке, определенном в соответствии с абзацем 10 пункта 1 настоящей статьи».

Гид: Любое ли устройство, которое в обиходе или производителями устройств называют «тахографом», на самом деле является тахографом, который требуется установить в рамках закона?

Г. М.: Ответ на этот вопрос есть в тексте требований, указанных выше: «Требования к тахографам, правила их использования, обслуживания устанавливаются в порядке, определяемом правительством РФ».

Определение термина: «тахограф», содержится в ст. 2 этого же закона (появится 1 ноября): «Тахограф - техническое средство контроля, обеспечивающее непрерывную, некорректируемую регистрацию информации о скорости и маршруте движения транспортного средства, о времени управления транспортным средством и отдыха водителя ТС, о режиме труда и отдыха водителя ТС, управление которым входит в его трудовые обязанности».

Физлица обязаны применять то же устройство, что и юридические лица и ИП. Это следует из отсылочной нормы в тексте требований закона, относящейся к физическим лицам: «Требования к тахографам правила их использования, устанавливаются в порядке, определенном в соответствии с абзацем десятым п. 1 настоящей статьи». А этот абзац и есть требования, предъявляемые к юрлицам и ИП.

Гид: А как определить - является ли устройство, называемое «тахографом», действительно тахографом, использование которого предусмотрено в законе?

Г. М.: Устройство не будет являться тахографом, если не будут выполнены требования ст. 20 ФЗ «О безопасности дорожного движения». Согласно букве закона, эти требования содержатся в Постановлении Правительства РФ от 23.11.2012 N 1213 «О требованиях к тахографам, категориях и видах оснащаемых ими транспортных средств, порядке оснащения транспортных средств тахографами, правилах их использования, обслуживания и контроля их работы».

Обратите внимание, что вместе с требованиями к тахографам в законе прописаны «правила их использования», которые также устанавливаются правительством.

Т. К.: Таким образом, можно сделать вывод о том, что требования к тахографу - для всех единые и они устанавливаются в порядке, определяемом правительством страны. Никакой иной прибор, даже если на нем пять раз разным шрифтом будет написано «тахограф», и он будет иметь различного типа сертификаты и прочие подтверждающие документы, но который не будет соответствовать требованиям закона, не будет являться таковым.

Гид: Вы уделяете повышенное внимание юридическим вопросам. Почему это так важно?

Г. М.: Если мы не сделаем этого, то нарушается цепочка и, соответственно, логика нормативных требований к тахографам, которая начинается от ФЗ «О безопасности дорожного движения» и завершается подзаконным актом, конкретизирующим требования

к такому устройству, как «тахограф», и устанавливающим «правила использования тахографа».

«Требования к тахографам» и «правила их использования» утверждены известным для многих приказом **Минтранса** от 13.02.2013 N 36 «Об утверждении требований к тахографам, устанавливаемым на транспортные средства, категорий и видов транспортных средств, оснащаемых тахографами, правил использования, обслуживания и контроля работы тахографов, установленных на транспортные средства».

Приказ №36 следует из требований постановления правительства №1213, где сказано: «... требования к тахографам, категории и виды оснащаемых ими транспортных средств, правила их использования, обслуживания и контроля их работы утверждаются **Министерством транспорта РФ**...».

Гид: Следующий мой вопрос как раз и был про приказ №36. В транспортном сообществе распространена мысль, что он появился «сам по себе»?

Т. К.: Нам важно донести логику законодательства транспортному сообществу. Иначе возникает иллюзия, что приказ носит «рекомендательный характер». Это не соответствует истине.

Штрафные санкции

Гид: Наверное, самый больной вопрос. Так кого и за что будут наказывать с 1 ноября по ст. 11.23 КоАП?

Г. М.: С 1 ноября ст. 11.23 КоАП получит новую формулировку, содержащую существенные изменения. Главные из них: увеличен размер штрафных санкций, расширен круг подотчетных лиц, а также конкретизированы и разделены между участниками составы правонарушений.

Гид: За что конкретно будут наказывать водителя?

Г. М.: За нарушения, предусмотренные ч. 1 ст. 11.23, отвечать будет только водитель. Размер штрафа составит от 3000 до 5000 руб. А вот на составе правонарушений стоит остановиться подробнее.

«1. Управление транспортным средством без тахографа в случае, если его установка на транспортном средстве предусмотрена законодательством РФ, либо с нарушением установленных нормативными правовыми актами РФ требований к использованию тахографа ...».

В тексте установлено два правонарушения: управление транспортным средством без тахографа и нарушение установленных требований к использованию тахографа. По первому пункту все достаточно конкретно и не вызывает сомнения: если тахограф отсутствует, при этом для данного типа и категории транспортного средства предусмотрена его установка, то это штраф.

Возникает иллюзия, что приказ носит «рекомендательный характер». Это не соответствует истине.

А если «тахограф» все-таки есть? Вопрос - какой именно? Вопрос важный, поэтому пройдем по нему еще раз. Ответ на него касается личного кошелька каждого водителя. Формулировка требования сообщает нам о «тахографе», установка которого «на транспортном средстве предусмотрена законодательством РФ». Здесь следует вспомнить, что обязанность по оснащению тахографами введена законом «О безопасности дорожного движения».

Другого «тахографа» быть не может! Обратите на это внимание. Особенно когда увидите мнение о других тахографах, не соответствующих такой «мелочи», как закон «О безопасности дорожного движения». Вы же не ездите на автомобиле, обладающем всеми сертификатами, но не прошедшем установленную государством регистрацию транспортного средства. Рискует всегда перевозчик. В данном случае водитель, рискует отдельно от владельца транспортного средства своими денежными средствами.

Другого «тахографа» быть не может! Обратите на это внимание.

Второй пункт не сложнее первого. Но по нему также много измышлений в интернете. Возвращаемся немного назад и вспоминаем в каком законодательном акте прописаны правила использования тахографа. Это все тот же ФЗ «О безопасности дорожного движения», а конкретные требования изложены в подзаконном акте - в приложении №3 приказа №36 **Минтранса**. Требования по контролю становятся более конкретными. Вместо общей формулировки «по соответствию требованиям», появились прямая ссылка на нарушения, которые легко идентифицировать.

Для примера рассмотрим перечень нарушений, содержащийся в «Правилах использования тахографов» (приложение №3 приказа №36):

«10. Водителям запрещается:

- 1) осуществление перевозки с неработающим (блокированным, подвергшимся модификации или неисправным) или с не соответствующим установленным требованиям тахографом в случае, если его установка на транспортном средстве предусмотрена законодательством РФ;
- 2) использование тахографа, срок эксплуатации которого закончился;
- 3) использование тахографа с блоком СКЗИ тахографа, у которого закончился срок эксплуатации;
- 4) использование тахографа, не включенного в перечень моделей тахографов;
- 5) блокирование, корректировка, модификация или фальсификация регистрируемой тахографом информации;
- 6) уничтожение данных, хранящихся в тахографе и на карте водителя, а также распечаток тахографа.
- 7) использование тахографа, не имеющего нанесенного в соответствии с описанием типа средства измерения для данного тахографа знака утверждения типа средства измерения и знака поверки и (или) оформленного свидетельства о поверке, и (или) записи в паспорте (формуляре) тахографа, заверенной подписью поверителя и знаком поверки, с не истекшим сроком действия.»

Это только часть требований из «Правил использования тахографов». Но даже эта часть показывает, насколько расширился и конкретизировался перечень нарушений. Обратите внимание на пункт 1 - это те нарушения, которые содержит текущий текст ст. 11.23 КоАП, и это всего лишь один пункт из множества новых требований.

Гид: Очень популярный вопрос: действительно ли отменили тахографы с блоком СКЗИ?

Г. М.: Тем, кто так думает, хочу сообщить нерадостную весть: смотрите п. 4 текста правил, приведенный выше. По-прежнему в перечень используемых включаются только тахографы с блоком СКЗИ и только после прохождения соответствующих испытаний. Требования к тахографам никуда не делись. В пункте 1) есть прямая ссылка на них. Требования к тахографам изложены в приложении №1 к приказу №36. Там тоже указано на обязательное применение блока СКЗИ.

Гид: Какие изменения жду водителей за нарушение режимов труда и отдыха?

Г. М.: За нарушение режимов труда и отдыха водителя или за нарушение норм времени управления и отдыха, в зависимости от того выполняет ли водитель свои трудовые обязанности или управляет собственным грузовиком, размер штрафа составит от 1500 до 2000 руб. Текущий штраф составляет от 1000 до 3000 руб. Здесь состав правонарушений понятен: если водитель выполняет свои трудовые обязанности, то он должен следовать нормам, установленным в 15-м приказе **Минтранса**, как это и происходит в настоящее время.

А вот для водителей, владеющих грузовиком и выполняющих поездку в собственных интересах, должны быть установлены нормы времени управления и отдыха в «Правилах дорожного движения», их пока нет, до их появления статья будет неисполнимой с позиции надзорных органов.

Гид: За что будут наказываться должностные лица и в каком размере?

Г. М.: Должностное лицо будет отвечать по ч. 2 и 3 этой статьи. За выпуск на линию транспортного средства без тахографа или с нарушением требований к использованию тахографа и за нарушение режимов труда и отдыха водителей в одинаковом размере от 7 до 10 тыс. руб.

В случае выпуска на линию должностному лицу следует учесть логику, которая приведена выше, касающаяся термина «тахограф», и какое устройство считается «тахографом», чтобы не удивляться полученному штрафу.

В части требований к использованию тахографа, в помощь в их конкретизации, должностному лицу нужно изучить приложение №3 к приказу №36 - «Правила использования тахографов», в котором отдельный раздел посвящен обязанностям перевозчика.

С полным перечнем требований «Правил использования тахографа» стоит ознакомиться внимательно и до наступления даты вступления в силу новой редакции КоАП (фото: Continental Automotive GmbH)

Для примера - несколько пунктов требований, которые выполнить легко, а за невыполнение придется дорого заплатить. Транспортные предприятия должны выполнять следующие требования, цитата: «... 4) обеспечивают водителя необходимыми расходными материалами (бумага для принтера); 5) выгружают данные с карты водителя каждые 28 дней; 11) обеспечивают наличие в транспортном средстве руководства по эксплуатации тахографа...».

С полным перечнем требований «Правил использования тахографа» стоит ознакомиться внимательно и до наступления даты вступления в силу новой редакции КоАП.

ГиД: За что и как накажут юридических лиц и индивидуальных предпринимателей?

Г. М.: Эта категория субъектов права в ст. 11.23 ранее отсутствовала. Но с 1 ноября юрлица и ИП будут отвечать по ч. 2 за выпуск на линию и нарушение «Правил использования тахографов» и по ч. 3 ст. 11.23 за нарушение водителем режимов труда и отдыха в размере от 15 тыс. до 25 тыс. для ИП и от 25 тыс. до 50 тыс. для юрлиц.

По составам правонарушений - аналогично с должностными лицами. Но сотрудникам надзорных органов придется доказывать действия юрлица или ИП, как характеризующиеся прямым понуждением водителя к нарушению режимов труда и отдыха. Это, кстати, касается аналогичного состава правонарушения совершенного должностным лицом. И в этом будет определенная трудность для надзорных органов.

А вот по ч. 2 ст. 11.23 такого затруднения не будет. Наоборот, поскольку все нарушения конкретно прописаны в приложении 3 к приказу 36, то основная работа инспекторов будет сосредоточена на проверке требований, перечисленных в этом приложении.

В этом будет определенная трудность для надзорных органов.

Для примера еще несколько требований из «Правил использования тахографов», которые касаются владельцев транспортных средств и их должностных лиц:

«3. В тахографе активизируется и используется один блок СКЗИ тахографа, соответствующий Требованиям к тахографам, устанавливаемым на транспортное средство (приложение N 1 к настоящему приказу), сведения о котором включены **ФБУ «Росавтотранс»** в перечне сведений о моделях блоках СКЗИ тахографа.

4. В тахографе используются карты водителя, мастерской, предприятия, контролеров, соответствующие требованиям к тахографам, устанавливаемым на транспортное средство (приложение N 1 к настоящему приказу), сведения о которых включены **ФБУ «Росавтотранс»** в перечне сведений о моделях карт».

И еще:

«7) при выводе тахографа из эксплуатации обеспечивают хранение снятого блока СКЗИ тахографа в течение года;

8) направляют неисправный или функционирующий со сбоями тахограф на ремонт в мастерскую, сведения о которой учтены **ФБУ «Росавтотранс»** в перечне мастерских;

9) направляют в ФБУ «Росавтотранс» данные об утилизированных тахографах и блоках СКЗИ тахографов;

10) обеспечивают перед утилизацией тахографа запись в базу данных транспортного предприятия сохраненной в тахографе информации и ее хранение в течение одного года». Те, кто искал и не нашел в тексте ст. 11.23 КоАП требования по использованию блока СКЗИ, могут найти его в тексте требований по использованию. В п. 3 и 4, подпунктах 7 и 9, также в тексте приложения 1 к приказу №36, на которое постоянно ссылаются «Правила использования тахографов» и которое содержит «требования к тахографу».

Гид: Бытует мнение, что ФЗ «О техническом регулировании», а также Технический регламент Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств» разрешили любые тахографы.

Г. М.: Эти документы занимают свое важное место в нормативной базе. Все обязательные требования этих нормативных документов дополняют, а не замещают и не отменяют другие, не менее обязательные, требования, из другой области законодательного регулирования, которая никоим образом не пересекается с областью технического регулирования. Иными словами, если бы мы вели диалог о безопасности конструкции транспортного средства, то тогда мы говорили бы о техническом регламенте.

Но мы ведем речь о правоотношениях в области безопасности дорожного движения, поэтому рассматриваем нормативные акты, регулирующие данную область. С точки зрения технического регламента, и дословно транслируя его требования, конструкция транспортного средства должна обеспечивать установку и подключение тахографа. В ФЗ «О техническом регулировании» и Техническом регламенте Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств» нет и не может быть «по определению» требований по безопасности дорожного движения, обеспечение которых выполняется через контроль соблюдения режимов труда и отдыха.

Т. К.: Похожая ситуация и с весовыми ограничениями. Техрегламент регулирует, например, осевые ограничения с точки зрения конструкции транспортного средства, а постановление правительства №272 в приложении №2 с точки зрения воздействия автомобиля на дорожное полотно.

Гид: Почему тема тахографии и РТО так важна для автотранспортной отрасли?

Т. К.: Исторически сложилось ситуация, когда тему нашего большого диалога можно назвать «о режиме труда и отдыха». Видимо, этому способствовало влияние преамбулы ЕСТР, где «необходимость повышения безопасности дорожного движения» прописано на первом месте. Однако в ЕС Директива 561/2006, которая регулирует процесс вождения и отдыха, называется «О гармонизации некоторых социальных законов, касающихся автомобильного транспорта».

То есть речь идет о множестве параметров, позволяющих сделать рынок равным для конкуренции перевозчиков из любой страны Евросоюза. В преамбуле директивы написано: «Целью правил является гармонизация условий конкуренции между компаниями наземного транспорта, в частности в сфере автомобильного транспорта, а также улучшение условий труда и безопасности дорожного движения». Привычный нашему уху и глазу ответ «для безопасности дорожного движения» записан только в третьем пункте. Но об этом мы еще поговорим отдельно.

Г. М.: На любой конкретный вопрос перевозчика будет дан профессиональный и юридически значимый ответ департаментом тахографии НАПТА.

Кто хочет обмануть самого себя - тому трудно оценить реальность, кто хочет платить только за свои ошибки, а не за чужие заблуждения - тот будет разбираться в вопросе досконально.

<http://truckandroad.ru/politics/tahografy-kogo-iz-perevozchikov-i-za-chto-budut-shtrafovat-s-1-nojabrja.html>

ТАСС; 2019.10.23; ТРАССУ «ТАВРИДА» В КРЫМУ ОБЕСПЕЧАТ МОБИЛЬНОЙ СВЯЗЬЮ В НАЧАЛЕ 2020 ГОДА

Трассу «Таврида», которая станет основной транспортной магистралью Крыма, намерены обеспечить устойчивой мобильной связью в начале 2020 года, введя в эксплуатацию восемь базовых станций. Об этом сообщил в среду глава региона Сергей Аксенов, выступая с докладом о плане работы правительства на пятилетний период.

«Для покрытия мобильной связью трассы «Таврида» до конца первого квартала 2020 года будет введено в эксплуатацию восемь базовых станций», - сказал Аксенов.

Он отметил, что в Крыму сейчас работает около 2,9 тыс. базовых станций мобильной связи, за пять лет будет установлено еще 100. «В текущем году проведены работы по дооборудованию 183 станций до уровня 4G. В процессе строительства находятся пять станций в городе Симферополе. Также в 2020 году запланировано дооборудование 216 станций до уровня 4G», - рассказал Аксенов.

Сейчас работы по обеспечению устойчивой мобильной связи, добавил глава Крыма, идут на трассе Симферополь - Ялта - Севастополь, станции начнут работать в декабре. До конца 2020 года планируется ввести в эксплуатацию еще девять базовых станций для обеспечения связью пассажиров железной дороги на участке Керчь - Симферополь.

Крупные российские мобильные операторы не работают в Крыму, опасаясь попасть под западные санкции. На полуострове услуги связи предоставляют компании «К-Телеком» (бренд Win-mobile), «КТК-Телеком» («Волна мобайл»), «Крымтелеком» и «Севтелеком». При этом сами жители Крыма часто пользуются сим-картами МТС, прикрепленными к Краснодарскому краю.

<https://tass.ru/v-strane/7036048>

РИА НОВОСТИ; 2019.10.23; МВД НЕ ПОЛУЧИЛО РАСПОРЯЖЕНИЯ О ПОДГОТОВКЕ ПОПРАВОК В ПДД О БЕСПИЛОТНИКАХ

МВД России пока не получило распоряжения о подготовке поправок в ПДД относительно беспилотных автомобилей, сообщил журналистам заместитель начальника главного управления по обеспечению безопасности дорожного движения, генерал-майор полиции Владимир Кузин.

Ранее премьер-министр России Дмитрий Медведев заявил на форуме "Открытые инновации", что в России нужно ускорять вывод современных технологий на рынок, в том числе, беспилотных автомобилей. Также Медведев отметил, что из-за сложностей сертифицирования на дорогах России пока что тестируется всего 55 подобных машин.

<https://ria.ru/20191023/1560098754.html>

КОММЕРСАНТЪ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2019.10.23; ВАГОНЫ ГОТОВЫ БЕЖАТЬ ИЗ РОССИИ; ОПЕРАТОРЫ ГРОЗЯТ УЙТИ В ДРУГИЕ СТРАНЫ ИЗ-ЗА ПЕРЕХОДА НА КАССЕТНЫЕ ПОДШИПНИКИ

Операторы и грузовладельцы, управляющие половиной вагонов в РФ, пригрозили правительству тем, что уйдут в сопредельные страны, если решение об обязательном переходе на кассетные подшипники не будет отменено. В других странах ЕАЭС дорогостоящая замена подшипников необязательна. Операторы оценивают потери бюджета от снижения налога на имущество в таком сценарии в десятки миллиардов рублей. По мнению экспертов, угроза реальна: операторы не будут, конечно, перерегистрировать весь парк, а уведут из России лишь те вагоны, для которых подойдет срок замены колес.

Главы 14 крупнейших операторских компаний (за исключением самой крупной — Федеральной грузовой, входящей в ОАО РЖД), управляющих более чем 600 тыс. вагонов, просят отменить решение о переводе всех вагонов РФ на кассетные подшипники с 2021 года. Об этом стало известно из открытого письма первому вице-премьеру Антону Силуанову и вице-преьерам Максиму Акимову и Дмитрию Козаку, которое будет опубликовано в ведущих деловых СМИ в номерах от 24 октября.

Решение о форсированном переходе на кассетные подшипники было принято на комиссиях по вагонному хозяйству и по безопасности движения Совета по железнодорожному транспорту СНГ, объединяющего железнодорожные администрации с «российской» шириной колеи 1520 мм (см. «Ъ» от 13 сентября), а 16 октября утверждено советом (см. «Ъ-Онлайн» от 16 октября). В результате на 90% российского парка придется менять роликовые подшипники на кассетные, что, по подсчетам владельцев вагонов, обойдется в 200–300 млрд руб.

Решение поддерживали ОАО РЖД и Минтранс, говоря о большей надежности кассетных подшипников относительно роликовых и необходимости импортозамещения роликовых, так как основные мощности по их выпуску находятся на территории Казахстана и Украины. Другим аргументом было то, что переход будет осуществляться поэтапно за десять лет и позволит повысить скорость движения. Резко против выступали собственники вагонов и производители роликовых подшипников, указывая на отсутствие необходимости такого перехода и достаточных мощностей, высокие затраты на него. Отдельно подчеркивалось, что все три производителя кассетных подшипников — компании из США и Швеции — несут крупные санкционные риски, особенно с учетом того, что под санкциями — владельцы 20% парка РФ.

Минтранс, в свою очередь, от лица производителей обещал стопроцентную локализацию кассетных подшипников и обеспечение всех потребностей отрасли в срок. Из российских ведомств против перехода выступили ФАС и Минэкономики. Министерство, по данным «Ъ», считает, что переход на кассетные подшипники должен происходить при отсутствии их дефицита и достаточном уровне локализации производства на территории РФ, и предлагает поставить вступление решения в силу в зависимость от подтверждения Минпромторгом наличия нужных объемов выпуска и степени локализации, обеспечивающей экономическую безопасность России.

В своем нынешнем письме операторы говорят о систематическом игнорировании Минтрансом их позиции и напоминают, что против решения о переходе (даже при том, что оно касается только России) голосовали страны—крупнейшие владельцы подвижного состава: Казахстан, Украина, Узбекистан и Грузия.

В случае введения решения приказом Минтранса России мы будем вынуждены рассматривать в том числе варианты перерегистрации компаний и подвижного состава в другие страны ЕАЭС, где отсутствуют обязательства по переоборудованию вагонов», — пишут операторы.

Они предупреждают, что это приведет к потерям десятков миллиардов рублей налоговых отчислений в бюджеты разных уровней, сокращению рабочих мест и росту социальной напряженности. Они просят обязать Минтранс не вводить решение и инициировать его отмену на следующем заседании совета. В Минтрансе и ОАО РЖД от комментариев отказались.

По мнению главы «Infoline-Аналитики» Михаила Бурмистрова, перерегистрация, например, в Казахстан или Белоруссию — вполне реалистичный вариант для российских операторов. Вряд ли, полагает господин Бурмистров, они будут перерегистрировать весь парк. Однако ничто не мешает им к моменту, когда у вагона подойдет срок капитального ремонта с заменой колес (в этот момент по новым нормативам должен устанавливаться кассетный подшипник), перерегистрировать его в другую страну, ведь потом по России он будет курсировать без ограничений.

Михаил Бурмистров подчеркивает, что для России это плохо: во-первых, из-за потенциальной потери налога на имущество, а во-вторых, поскольку создает угрозу существованию российской вагоноремонтной отрасли, ведь перерегистрированные вагоны и ремонтироваться, скорее всего, будут в другой стране. По его мнению, решение о переводе на кассетные подшипники, которое подробно не обсудили с отраслью, подчеркивает отсутствие реально работающего механизма общения регуляторов с бизнесом. В итоге собственникам вагонов приходится писать в том числе непрофильным вице-преьерам, за чем могут последовать обращения к премьеру и президенту, тогда как решить эту проблему можно было на уровне профильных ведомств, считает он.

<https://www.kommersant.ru/doc/4134871>

КОММЕРСАНТЪ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2019.10.24; ТАРИФ ИНДИВИДУАЛЬНЫЙ; ОАО РЖД РАЗРАБОТАЛО НОВУЮ СХЕМУ ОПЛАТЫ ГРУЗОПЕРЕВОЗОК

“Ъ” стали известны первые детали того, как может выглядеть тарифная модель железных дорог за горизонтом 2025 года. ОАО РЖД прорабатывает переход на индивидуальные тарифы для конкретных маршрутов и клиентов вместо сегодняшнего ориентирования на среднесетевую себестоимость. Также планируется ввести приоритетный пропуск грузов и инвестиционные тарифы, а сам тариф привязать не столько к типу груза в вагоне, сколько к техническим параметрам вагона как такового. Эксперты пока считают идею индивидуальных тарифов крайне дискуссионной.

Концепцию новой тарифной модели, которую ОАО РЖД сегодня обсуждает с регулятором, представил глава департамента методологии тарифообразования монополии Владимир Варгунин на состоявшихся 22 октября «Крейнинских чтениях» в Высшей школе экономики (ВШЭ). В общих чертах ее анонсировал в интервью “Ъ” глава монополии Олег Белозеров: она будет работать по принципу калькулятора, автоматически рассчитывающего тариф на перевозку конкретного груза по конкретному маршруту с учетом дополнительных потребностей клиента (см. “Ъ” от 1 октября).

Основные составляющие новой системы: индивидуальные тарифные решения для конкретного клиента и маршрута, формирование тарифов на основании технических характеристик вагона, а не груза в нем, единая потонно-повагонная тарификация (сейчас — 120 тарифных схем с потонной, повагонной и потонно-повагонной моделью, а будет всего 43), полная унификация тарифа на порожний пробег (сейчас он унифицирован только на полувагоны и платформы, а будет и на крытые вагоны).

Предполагается, что новая модель заработает не раньше 2026 года.

В ОАО РЖД дополнительных комментариев не дали.

«Революционным в этих предложениях является отказ от принципа построения тарифа на основе среднесетевой себестоимости,— полагает эксперт Института проблем ценообразования и регулирования естественных монополий НИУ ВШЭ к. э. н. Фарид Хусаинов.— Именно на этом принципе базировались тарифы как в СССР, так и в современной России. Вместо этого предлагается учет поучастковой себестоимости». С одной стороны, это позволит лучше учитывать разнообразие местных условий, ведь на ряде дорог себестоимость на 40% выше среднесетевой, на других — на 25% ниже. Но подобный подход несет риски для грузоотправителей, полагает эксперт, им неизвестна поучастковая себестоимость, и у ОАО РЖД будут сильные стимулы к тому, чтобы предложить повышение тарифов там, где эта себестоимость выше среднесетевой, но при этом не предлагать понижения тарифов там, где она ниже.

Инвестиционный тариф, когда грузоотправитель выступает заказчиком развития участка инфраструктуры и дополнительно платит за гарантию провоза, тоже означает, что тариф становится крайне индивидуальным, отмечает источник “Ъ”.

Остается открытым вопрос, как при такой индивидуализации тарифов и наличия у грузоотправителя и монополии возможности договориться будет обеспечиваться публичность перевозки.

Кроме того, поучастковый расчет себестоимости маршрута может повлечь за собой отказ от расчета по кратчайшему расстоянию, тогда у ОАО РЖД исчезает стимул расширять узкие места. «Все эти факторы приводят к дерегулированию тарифа монополии — по размеру тарифа, по срокам доставки и по гарантированности (срокам очередности),— говорит собеседник “Ъ”.— Для отправителей массовых грузов (например, в полувагонах) фактически наступает полная зависимость от доброй или не очень доброй воли ОАО РЖД».

«Думаю, много вопросов у антимонопольных органов вызовет идея индивидуализации тарифа, поскольку в этом случае возникает проблема контроля за недискриминационностью тарифообразования,— говорит Фарид Хусаинов.— Это предложение, скорее всего, будет неоднозначно встречено как рынком, так и научным сообществом».

По словам главы экспертного совета Института исследования проблем железнодорожного транспорта Павла Иванкина, первая новелла модели, вызвавшая дискуссии,— это возможность устанавливать тариф для конкретных грузоотправителей: непонятно, позволяет ли это существующее законодательство. Вторая — возможность расчета себестоимости по конкретному маршруту, что может привести к дискриминации одних регионов относительно других. Третья — это принцип сближения классов грузов, что фактически означает, что базовым будет второй класс, а для тех грузов, которым понадобится скидка, ее должно предоставлять не ОАО РЖД, а государство, как уже было сделано с зерном. Тем самым монополия снимает с себя функцию регулятора, субсидирующего одни грузы за счет других, и перекладывает ее на государство, отмечает господин Иванкин.

<https://www.kommersant.ru/doc/4134892>

РИА НОВОСТИ; 2019.10.23; СТРОИТЕЛИ НАЧАЛИ ИСПЫТЫВАТЬ НАГРУЗКОЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНУЮ ЧАСТЬ КРЫМСКОГО МОСТА

Строители приступили к испытаниям железнодорожной части моста через Керченский пролив при помощи тяжелых железнодорожных составов, сообщает инфоцентр "Крымский мост".

Сейчас проходят динамические и статические испытания несущих элементов железнодорожной части. Специалисты проверяют опоры и пролетные строения, на которых идет монтаж поездной автоматики, на соответствие проектным параметрам.

"Это многоэтапный процесс, предваряющий приемочные испытания моста: они пройдут в конце года перед запуском движения поездов", — говорится в сообщении.

На мосту работают тяжелые технические железнодорожные составы. Каждый состоит из локомотива и 23 вагонов-хопперов с щебнем суммарным весом 2,4 тысячи тонн.

"Они перемещаются по разным схемам-сценариям, а приборы и датчики — тензометры, инклинометры и акселерометры — фиксируют состояние опор и пролетных строений", — отмечают в инфоцентре.

Значения снимают, когда составы трогаются с места, разгоняются, резко или плавно тормозят или же неподвижно стоят в течение 15 минут. Затем информация передается в автоматизированную систему сбора, обработки и хранения данных.

"Испытания позволят проверить фактические прочностные характеристики всех конструкций при расчетных предельных нагрузках, сравнить их с проектными данными", — подчеркнули в инфоцентре.

По словам директора НИИ диагностики Светланы Бохановой, специалисты наблюдают, как чувствуют себя конструкции снаружи и внутри под влиянием внешних факторов —

атмосферного давления, температуры и влажности воздуха, под ветровыми, волновыми и другими нагрузками. Кроме этого, проверяется реакция опор и пролетов на моделируемые нагрузки в режиме реального времени.

"Фактически испытываем растягивающие и сжимающие напряжения, которые будут возникать во время эксплуатации железнодорожной части моста. Аналогичная работа проводилась во время строительства автодорожной части", — добавила Боханова.

<https://ria.ru/20191023/1560100640.html>

ТАСС; 2019.10.23; ПРЕМЬЕРЫ СТРАН ШОС ПЛАНИРУЮТ ПОДПИСАТЬ ПРОГРАММУ СОТРУДНИЧЕСТВА В Ж/Д ПЕРЕВОЗКАХ

Главы правительств стран-членов Шанхайской организации сотрудничества (ШОС) в ходе встречи в Ташкенте 1-2 ноября планируют утвердить Концепцию взаимодействия железнодорожных администраций государств-членов ШОС в сфере железнодорожного транспорта. Об этом в среду на специальном брифинге в Пекине заявил генеральный секретарь ШОС Владимир Норов.

"Другим немаловажным документом заседания является утверждаемая Концепция взаимодействия железнодорожных администраций государств-членов ШОС в сфере железнодорожного транспорта. Документ направлен на более полное раскрытие огромного транспортного потенциала региона и продвижение совместных проектов в сфере железнодорожного транспорта между странами ШОС", - указал он.

Как отметил генеральный секретарь, в последние годы наблюдается тенденция последовательного роста железнодорожных перевозок из Китая в Казахстан, Россию и далее в Европу, страны Центральной Азии и Персидского залива. По словам Норова, это объясняется тем, что кратчайшие транспортные маршруты из Китая в Европу и на Ближний Восток ведут через Россию и Центральную Азию.

"По сравнению с 2010 годом нынешние контейнерные перевозки из Китая в Европу увеличились более чем в 40 раз. В тоже время ежегодно по направлениям Китай, Юго-Восточная Азия и Европа следует более 23 млн контейнеров. Однако только 1% из них перевозится по железнодорожным линиям, остальные 99% - по морским путям. Это демонстрирует, насколько большой потенциал имеется в развитии железнодорожных перевозок между странами ШОС", - резюмировал Норов.

<https://tass.ru/ekonomika/7034082>

ТАСС; 2019.10.23; РЖД И ТМХ ПРИМУТ УЧАСТИЕ В ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПРОЕКТАХ АНГОЛЫ

Российские железные дороги, «ТМХ Интернэшнл», ангольская компания «Аэнерджи С.А.» и «Российское агентство по страхованию экспортных кредитов и инвестиций» на полях саммита Россия - Африка заключили меморандум о взаимопонимании, говорится в сообщении **РЖД**.

Стороны договорились объединить усилия для продвижения, совместной разработки и реализации железнодорожных проектов в Анголе, которые позволят добиться конкурентоспособности региона.

В частности, речь идет о развитии железнодорожной инфраструктуры - о модернизации и строительстве ремонтных мастерских, грузовых железнодорожных станций и специализированных железнодорожных терминалов, внедрении цифровых систем обслуживания, сигнализации, телекоммуникаций и диспетчеризации на базе IT, интеграции специализированного тягового и нетягового подвижного состава, железнодорожного оборудования.

«Документом также предусмотрено сотрудничество в области структурирования проектного финансирования на основе российских грантов. Кроме того, меморандум предполагает готовность сторон взаимодействовать в сфере обучения и повышения

квалификации персонала. Согласно меморандуму, стороны создадут рабочую группу, которая оценит состояние железнодорожного сектора Анголы, определит приоритеты, отвечающие стратегии правительства страны в отношении железнодорожного сектора, и разработает план действий по поддержке реализации потенциальных пилотных проектов», - отмечается в пресс-релизе холдинга.

В Сочи 23 и 24 октября под председательством президентов России и Египта Владимира **Путина** и Абдель Фаттаха ас-Сиси проходит саммит Россия - Африка. На него приглашены руководители всех 54 государств континента, более 40 из них подтвердили свое участие. Также в мероприятии задействованы восемь крупных африканских интеграционных объединений и организаций. Параллельно с саммитом состоится экономический форум, в котором примут участие главы государств, представители бизнеса и госструктур. ТАСС выступает официальным фотохост-агентством саммита и экономического форума.

<https://tass.ru/ekonomika/7036392>

ИНТЕРФАКС; 2019.10.23; РЖД ИЗУЧАТ ВОЗМОЖНОСТЬ УЧАСТИЯ В МОДЕРНИЗАЦИИ И СТРОИТЕЛЬСТВЕ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ В ДР КОНГО

ОАО «Российские железные дороги» изучит возможность участия в модернизации и строительстве железных дорог в Демократической Республике Конго, следует из сообщения монополии.

В рамках экономического форума «Россия-Африка» первый заместитель генерального директора ОАО «РЖД» Александр Мишарин и **министр транспорта** и коммуникаций ДР Конго Дидье Мазенгу Муканзу подписали меморандум о сотрудничестве, говорится в сообщении.

«Согласно документу, стороны намерены предметно изучить возможности сотрудничества по таким направлениям, как реализация проектов восстановления, модернизации и строительства железнодорожных линий на территории Конго, перспективных проектов в сфере развития железнодорожной логистики, грузовых и пассажирских перевозок, а также обучение и повышение квалификации железнодорожников ДРК на базе российских профильных вузов», - сообщили РЖД.

Стороны также договорились создать совместную рабочую группу.

РИА НОВОСТИ; 2019.10.23; РЖД И ЕГИПЕТ ПОДПИСАЛИ ПРОТОКОЛ О ПОТЕНЦИАЛЬНОМ СОТРУДНИЧЕСТВЕ

РЖД рассмотрят возможность участия в строительстве ряда железнодорожных линий в Египте, установке систем сигнализации и создании единого диспетчерского центра, говорится в сообщении российской компании со ссылкой на подписанный документ.

Протокол о намерениях в среду в Сочи в рамках экономического форума «Россия - Африка» подписали генеральный директор **РЖД** Олег Белозеров и председатель правления Египетских национальных железных дорог Ашраф Раслан.

«Согласно документу, стороны намерены предметно изучить возможности сотрудничества по таким потенциальным совместным проектам, как строительство новой линии Манаши - 6 Октября, второго пути на участках Калиуп - Менуф - Танта, Имбаба - Манаши - Итад - Александрия и Танта - Зефта - Загазиг, а также установка современных систем сигнализации, централизации и блокировки на этих участках. Кроме того, стороны рассмотрят возможность сотрудничества в создании единого диспетчерского центра для нужд Египетских национальных железных дорог», - говорится в сообщении **РЖД**.

Еще одним перспективным направлением сотрудничества станет обучение и повышение квалификации сотрудников Египетских национальных железных дорог с привлечением российских высших железнодорожных учебных заведений.

Первый замгендиректора **РЖД** Александр Мишарин весной 2018 года сообщал в интервью РИА Новости, что компания интересуется участием в модернизации железных дорог Египта. По его словам, вопрос о необходимости модернизации инфраструктуры арабской республики возник вместе с поставкой пассажирского подвижного состава, в которой участвует российский «Трансмашхолдинг».

В интервью на ПМЭФ 2019 года Мишарин говорил, что **РЖД** в ближайшее время надеются выйти на новый уровень в переговорах с Египтом об участии в модернизации железных дорог этой страны стоимостью более 1 миллиарда долларов. Осенью текущего года Мишарин сообщал журналистам, что **РЖД** изучают возможность участия в двух инфраструктурных проектах Египта и рассчитывают подписать предварительное соглашение в октябре 2019 года в рамках форума в Сочи «Россия - Африка».

<https://ria.ru/20191023/1560111031.html>

РИА НОВОСТИ; 2019.10.23; РЖД ПЛАНИРУЮТ ПРИНЯТЬ УЧАСТИЕ В СТРОИТЕЛЬСТВЕ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ В НИГЕРИИ

РЖД планируют поучаствовать в строительстве железных дорог в Нигерии и в определении направлений развития железнодорожной инфраструктуры этой страны, говорится в сообщении компании с ссылкой на меморандум.

Меморандум о взаимопонимании подписали в среду в Сочи в рамках форума «Россия-Африка» гендиректор **РЖД** Олег Белозеров и министр транспорта Нигерии Чибуйе Ротими Амаечи. Согласно документу, стороны выражают согласие на долгосрочное сотрудничество. В частности, там отмечено, что правительство Нигерии заинтересовано в восстановлении существующих путей и подвижного состава, расширении сети железных дорог путем строительства новых линий.

«Документом также зафиксировано, что стороны будут стремиться расширять сотрудничество для целей развития железнодорожной промышленности и совершенствования железнодорожной техники Федеративной Республики Нигерии. Как следует из меморандума, **ОАО «РЖД»** определит объем своего участия в предложенных проектах в Нигерии, в частности, в проекте Coastal Line (участок Лагос - Калабар) и проекте железной дороги порт Харкорт - Майдугури, с учетом своего технического и кадрового резерва», - говорится в сообщении **РЖД** к подписанию.

«Кроме того, **ОАО «РЖД»** определит направления развития железнодорожных транспортных систем посредством проектирования, строительства, управления и обслуживания железнодорожной инфраструктуры в Нигерии и внедрения других решений по модернизации, которые могут быть предложены правительству Нигерии», - добавляется в сообщении.

Подписанный документ также позволяет сторонам по взаимному согласию инициировать и другие направления сотрудничества.

Первый заместитель гендиректора компании Александр Мишарин ранее сообщал журналистам, что **РЖД** изучают возможность участия в ряде проектов в Африке, в том числе в Египте, Гане, Нигерии и Эфиопии. В целом об интересе к участию в проектах в Африке он говорил в интервью РИА Новости в рамках ПМЭФ в июне 2019 года.

<https://ria.ru/20191023/1560115230.html>

ТАСС; 2019.10.23; ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ КОМПАНИИ ИНДИИ ПРОЯВЛЯЮТ ИНТЕРЕС К СОТРУДНИЧЕСТВУ С РОССИЕЙ

Индийские компании проявляют серьезную заинтересованность в развитии сотрудничества с Россией в области железнодорожного транспорта. Об этом сообщил в среду ТАСС заместитель генерального директора «РЖД Интернешнл» по развитию Сергей Столяров.

«Индийская сторона проявляет к нашим предложениям достаточно серьезный интерес, причем этот интерес демонстрируют и государственные «Индийские железные дороги», и частные компании - строящие инфраструктуру, работающие в сфере производства железнодорожной сигнализации, а также в других областях», - рассказал Столяров по итогам круглого стола с участием российских компаний, представляющих «Российскую инициативу в области железнодорожного транспорта для Индии», который прошел в среду в Нью-Дели в рамках выставки International Railway Equipment Exhibition (IREE 2019).

Свидетельством такого внимания стало обращение с приветственным словом к участникам круглого стола госминистра железных дорог Индии Суреша Ангади Чаннабасаппы, отметил он.

«Это первая такая скоординированная работа российских компаний, которые официально и системно заявили о своей заинтересованности и готовности выйти единой командой на индийский рынок. Мы готовы предложить здесь максимально интересные разработки и современные технологии, позволяющие повысить качество и эффективность работы железнодорожного транспорта, уровень безопасности, а также снизить количество происшествий», - добавил собеседник агентства.

Он рассказал, что «РЖД Интернешнл» предлагает индийской стороне комплексный подход к реализации инфраструктурных проектов. «Мы предлагаем инновационные технологические решения в области создания железнодорожной инфраструктуры и подвижного состава, современные технологии в области управления железнодорожными перевозками, системы сигнализации и повышения безопасности железнодорожных перевозок. Этот комплекс предложений включает продукцию различных российских компаний, многие из которых являются частью холдинга «РЖД», а также участниками Российской инициативы», - указал Столяров.

<https://tass.ru/ekonomika/7035611>

ТАСС; 2019.10.23; РЖД ЗАПЛАНИРОВАЛО ПРОЛОЖИТЬ 10 ТЫСЯЧ КИЛОМЕТРОВ КВАНТОВЫХ СЕТЕЙ

РЖД планирует проложить свыше 10 тысяч километров квантовых оптоволоконных сетей. Первая линия связи, по планам компании, должна соединить Москву и Санкт-Петербург в ближайшие годы, сообщил заместитель начальника департамента информатизации РЖД Герман Суконников на Международном форуме «Открытые инновации» в «Сколково».

«В наших планах стоит задача построить более 10 тысяч километров магистральных квантовых сетей, которые будут протянуты от западных до восточных границ России. Они станут частью крупных транспортных коридоров, которые сейчас создаются с участием Китая. Мы понимаем, что возможность надежной и абсолютно защищенной передачи информации будет критически важна для их развития», - сказал Суконников.

В июле правительство заключило соглашения о намерениях с несколькими крупными госкомпаниями по развитию квантовых технологий. В частности, РЖД будет отвечать за развитие квантовых коммуникаций, «Росатом» - за квантовые вычисления, а «Ростех» - за развитие квантовых сенсоров. Эти компании также участвуют в разработке трех дорожных

карт по развитию квантовых технологий в России, которые будут подготовлены и представлены ориентировочно в декабре этого года.

Частью этих проектов, как отметил Суконников, станет создание абсолютно защищенных сетей, которые будут создаваться на базе российских систем квантовой криптографии и коммуникации. Подобные линии связи, в соответствии с планами РЖД, свяжут крупнейшие города России в ближайшие несколько лет.

«Нашим первым, относительно небольшим, шагом станет создание канала, который свяжет Москву и Санкт-Петербург. Следующий этап - создание аналогичной линии связи между Москвой и Нижним Новгородом. Дальше пойдет все по нарастающей - мы не просто будем строить квантовые каналы, но и соединять их с городскими оптоволоконными сетями. Тогда ими смогут пользоваться конечные потребители, в том числе банки и нефтегазовые компании», - подчеркнул представитель РЖД.

Соорганизаторы форума - Министерство экономического развития РФ, правительство Москвы, фонд «Сколково», Российская венчурная компания, Фонд инфраструктурных и образовательных программ, Фонд содействия инновациям, государственная корпорация развития «ВЭБ.РФ». ТАСС является генеральным информационным партнером VIII Международного форума «Открытые инновации».

<https://tass.ru/nauka/7035204>

ТАСС; 2019.10.23; «ТРАНСКОНТЕЙНЕР» ОТКРЫЛ ТРЕТИЙ ФИЛИАЛ В КИТАЕ

«Трансконтейнер» открыл филиал в городе Циндао провинции Шаньдун в Китае, он является третьим по счету на территории страны, говорится в сообщении компании.

Наряду с уже действующими офисами в городах Шанхай и Шэнчжэнь, новый филиал будет предлагать клиентам услуги «Трансконтейнера», исполнять заказы по перевозкам в сообщении с Китаем через сухопутные и морские погранпереходы, а также осуществлять контроль за оборудованием в близлежащих регионах и взаимодействовать с локальными перевозчиками.

«Основные усилия нового офиса будут сосредоточены на работе с клиентами и партнерами, которые осуществляют деятельность в северных провинциях КНР: Шаньдун, Шаньси, Хэбэй, Тяньзинь, Ляонин, автономном регионе Внутренняя Монголия и других. Эти регионы генерируют 18% товарооборота между Китаем, Россией и странами Европы. На севере Китая сосредоточены производства электроники, оборудования, которое применяется в машиностроении, фармакологии, химической и других индустриях, автомобильной промышленности, а также строительных материалов, экспортируемых в Россию, СНГ и Евросоюз», - отмечается в пресс-релизе компании. <https://tass.ru/ekonomika/7035644>

ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2019.10.24; ПОСТАВКИ САМОЛЕТОВ SSJ100 В ЭТОМ ГОДУ УПАДУТ ДО МИНИМАЛЬНЫХ ЗА СЕМЬ ЛЕТ; В 2020 ГОДУ БЕЗ НОВЫХ КОНТРАКТОВ РОСТА НЕ БУДЕТ

Компания «Гражданские самолеты Сухого» (ГСС) в 2019 г. должна поставить 15 новых Sukhoi SuperJet 100 (SSJ100), рассказали два человека, близких к Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК), которая владеет ГСС. 10 судов в лизинг должен получить «Аэрофлот», пять – региональные авиакомпании, клиенты Государственной транспортной лизинговой компании (ГТЛК), уточнили собеседники «Ведомостей».

Это будет означать снижение поставок на 30% по сравнению с 2018 г. и до минимальных значений за последние семь лет. Поставки российского регионального самолета стартовали в 2011 г., только в первый год и в 2012 г. они были ниже, чем ожидается в этом году.

В 2016–2018 гг. основным покупателем SSJ100 была ГТЛК, которую докапитализировал бюджет на половину стоимости каждого самолета. Это позволяло ГТЛК устанавливать льготную лизинговую ставку, она законтрактовала у производителя 44 SSJ100, 39 из которых были поставлены в предыдущие годы. В этом году завершаются поставки этой партии. «Российские авиакомпании, которые могли обновить или пополнить парк «Суперджетом», уже взяли этот самолет, в нынешних условиях крупные поставки возможны только «Аэрофлоту», – объясняет падение поставок человек, близкий к ОАК.

Ранее ГСС экспортировала свои суда: 22 были поставлены мексиканской Interjet, семь – ирландской Cityjet. Однако зарубежные поставки закончились в 2017 г., мексиканцы отказались получать оставшиеся от заказа восемь лайнеров и хотят продать имеющиеся, ирландский перевозчик заказывал 15 судов, но в этом году отказался даже от первых семи из-за низкого налета.

Пять лайнеров ГТЛК должны быть распределены следующим образом: три возьмет базирующаяся в Ростове-на-Дону и Краснодаре авиакомпания «Азимут» (два уже получены, один планируется передать в конце ноября), один в ближайшее время получит череповецкая «Северсталь» (принадлежит одноименному металлургическому холдингу), получатель еще одного самолета пока не определен, рассказали три топ-менеджера этих авиакомпаний и человек, близкий к Минтрансу.

Передача пятого лайнера планируется до конца года, говорит представитель ГТЛК, не называя авиакомпанию. Поставки «Аэрофлоту» в этом году еще не начались, но национальному перевозчику должны успеть поставить все 10 самолетов до конца года, говорят два человека, близких к ОАК. Лайнеры для «Аэрофлота» уже изготовлены и находятся в Комсомольске-на-Амуре (завод-изготовитель), Ульяновске (входящий в ОАК завод «Авиастар-СП» занимается интерьером SSJ100) и Жуковском (в Летном исследовательском институте им. Громова проходят испытания перед передачей заказчику), они могут быть поставлены очень быстро, рассказывает один из собеседников «Ведомостей».

«Северсталь» готовится получить «Суперджет», подтвердил ее представитель. Его коллеги в «Аэрофлоте» и «Азимуте» не ответили на запросы «Ведомостей». «Аэрофлот» в 2018 г. в дополнение к 50 уже имеющимся SSJ100 заказал еще 100 таких самолетов, точные сроки их поставки пока не определены.

Перспективы поставок на 2020 г. тоже пока не самые радужные. Сейчас в портфеле ГСС остался только заказ «Аэрофлота», признает человек, близкий к ОАК. «Аэрофлот» получает SSJ100 с 2011 г. и ранее в течение года принимал максимум 13 «Суперджетов».

Чтобы ГТЛК продолжила закупки лайнера, ей нужны деньги из бюджета. «Мы подали заявки в правительство. Мы хотели бы продолжать покупать по 4–6 SSJ100 в год», – говорил в интервью «Ведомостям» в начале сентября гендиректор ГТЛК Сергей Храмагин. В бюджете на плановый период 2020–2021 гг. докапитализация ГТЛК в 2020 г. для закупки SSJ100 не предусмотрена, сказал представитель Минтранса. Возможно, средства на закупку нескольких лайнеров все же будут выделены, говорит человек, близкий к Минтрансу.

Это не позволит увеличить поставки SSJ100 до 30 шт. в год (лучший результат, показанный в 2017 г.) – и тем более до 40 шт., что обеспечило бы ГСС безубыточную работу. Представитель ГСС на вопрос о поставках говорит только, что заказы на лайнер есть, но компания не объявляет о них заранее, а сообщает о поставках только по факту передачи самолетов.

Требуется серьезная техническая модернизация самолета для устранения недостатков и повышения его эффективности, отмечает гендиректор Infomost Борис Рыбак: «Без этого у лайнера мало коммерческих перспектив». «Для роста поставок в России лайнеру нужны новые меры поддержки», – считает человек, близкий к ОАК.

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2019/10/23/814555-postavki-samoletov>

ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; БАГРИНЦЕВА МАРИЯ; 2019.10.23; НОВЫЕ АЭРОПОРТЫ ПОСТРОЯТ С РАЗРЕШЕНИЯ РОСАВИАЦИИ

С 23 октября 2019 года кабинет министров расширил полномочия **Федерального агентства воздушного транспорта (Росавиация)**, наделив его правом выдавать разрешения на строительство и ввод в эксплуатацию аэропортов.

Вступило в силу соответствующее постановление правительства РФ от 11 октября 2019 года № 1312 «О внесении изменения в подпункт 5.4.53 Положения о Федеральном агентстве воздушного транспорта».

Обращаться в **Росавиацию** за разрешением также необходимо для возведения и ввода в эксплуатацию любых элементов инфраструктуры воздушного транспорта, являющихся объектами капитального строительства.

Также читайте о том, какие законы вступают в силу в октябре .

Новые аэропорты построят с разрешения **Росавиации**

<https://www.pnp.ru/economics/novye-aerorty-postroyat-s-razresheniya-rosaviacii.html>

ТАСС; 2019.10.23; ТИНАО МОЖЕТ ПОТЕРЯТЬ 14 МЛН КВ. М ЖИЛЬЯ ИЗ-ЗА НОВЫХ ТРЕБОВАНИЙ РОСАВИАЦИИ

Власти Троицкого и Новомосковского административных округов (ТиНАО) могут оказаться от планов по строительству 14 млн кв. м жилья из-за требований **Росавиации** и **Минтранса** РФ по строительству на приаэродромных территориях, сообщил в среду журналистам руководитель департамента развития новых территорий Москвы Владимир Жидкин.

«Те решения, которые сегодня предлагает **Росавиация**, если принять их такими какие они есть, по семи подзонам, это может существенно повлиять на градразвитие новых территорий. Мы посчитали, что, приняв за основу их действия по четвертой (высота) и седьмой (шум) подзонам, у нас из планируемого объема в 50 млн кв. м 14 млн может быть не построено - это гигантские объемы. Также у нас могут быть проблемы по строительству социальных объектов - их запланировано почти 90», - сказал он.

От отметил, что ранее на совещании у председателя правительства РФ, на котором присутствовал мэр Москвы Сергей Собянин, было дано поручение в 10-дневных срок найти компромиссное решение, сейчас такие предложения уже появились, в течение двух дней оно будет проанализировано.

Госдума в 2017 году приняла закон о правилах строительства в приаэропортовых зонах (ПАТ). Он подразумевает, что каждый аэропорт должен заново разработать проект ПАТ, согласовать его с региональными властями и утвердить в **Росавиации**. Документом предусматривается создание семи подзон, в которых устанавливаются ограничения на использование объектов недвижимости - от полного запрета до разрешения на любое строительство, кроме жилья. Порядок введения этих подзон утверждается кабмином.

В августе 2019 года «Ведомости» сообщили, что **Министерство транспорта** России разработало законопроект, предусматривающий новый порядок установления приаэродромных территорий (ПАТ). Новый документ предполагает устанавливать ПАТ с шестью подзонами, а седьмая может быть выделена дополнительно, но не позднее 2025 года. Эксперты, опрошенные газетой, предположили, что таким образом к 2025 году спорная седьмая зона может быть застроена жильем, что может отразиться на развитии аэропортов и безопасности полетов. Как писала газета, площадь ПАТ у «Шереметьево» и «Внуково» составляет примерно по 200 тыс. га, у «Домодедово» - около 300 тыс. га.

<https://tass.ru/nedvizhimost/7035250>

На ту же тему:

<https://rns.online/consumer-market/Vlasti-predupredili-o-riske-otkaza-ot-stroek-v-Novoi-Moskve-iz-za-Rosaviatsii-2019-10-23/>
<https://realty.ria.ru/20191023/1560111316.html>

ТАСС; 2019.10.23; ВЛАСТИ КРЫМА ПРОСЯТ УВЕЛИЧИТЬ СУБСИДИРОВАНИЕ АВИАРЕЙСОВ В РЕГИОН

Власти Республики Крым обратились к правительству РФ с просьбой увеличить субсидирование авиарейсов в регион, сообщил в среду глава республики Сергей Аксенов, выступая с докладом о плане работы правительства на пять лет.

"Инициирован вопрос увеличения суммы субсидирования для льготных категорий граждан на выполнение полетов в Крым и, соответственно, увеличение числа субсидируемых маршрутов. <...> Предложения по увеличению объемов субсидии внесены в правительство РФ", - сказал Аксенов.

По его данным, в 2019 году на субсидирование авиаперелетов предусмотрено в общей сложности более 3,8 млрд рублей. На Республику Крым было выделено порядка 15% этой суммы - около 572 млн рублей.

В 2018 году в Крыму отдохнуло рекордное за постсоветские годы число туристов - около 6,8 млн человек. Власти Крыма рассчитывают принять в 2019 году порядка 7,5 млн туристов, а в 2020 году турпоток в республику, как ожидается, превысит рекордные советские показатели в 8 млн человек.

<https://tass.ru/obschestvo/7034403>

ТАСС; 2019.10.23; «АЭРОФЛОТ» ПОЧТИ НА ТРИ НЕДЕЛИ ПРИОСТАНОВИТ ПОЛЕТЫ ИЗ МОСКВЫ В ЯКУТСК

Авиакомпания «Аэрофлот» после 26 октября приостановит полеты из Москвы в Якутск. Как сообщили в среду ТАСС в пресс-службе якутского аэропорта, полеты будут прекращены до 16 ноября.

«Авиакомпания «Аэрофлот» приняла решение о приостановке полетов в Якутск: 26 октября они выполнят рейс из Якутска в Москву, после чего приостановят полеты до 16 ноября», - сказали в пресс-службе, отметив, что не знают, с чем связано такое решение перевозчика.

При этом представитель авиаперевозчика сказала, что отмена рейсов не должна серьезно отразиться на пассажирах, так как рейсы между Москвой и Якутском, помимо «Аэрофлота», выполняют еще три авиакомпании. К тому же, как добавили в пресс-службе, сейчас наблюдается «низкий сезон».

Авиакомпания «Аэрофлот» ежедневно выполняет рейсы между Москвой и Якутском на самолете Boeing 737-800.

<https://tass.ru/ekonomika/7033798>

ТАСС; 2019.10.23; «АЭРОФЛОТ» ОТМЕТИЛ 30-ЛЕТИЕ СВОЕГО УЧАСТИЯ В IATA

Крупнейший российский авиаперевозчик — «Аэрофлот» — отметил 30-летие своего участия в Международной ассоциации воздушного транспорта (IATA). С этим юбилеем компанию поздравил гендиректор Ассоциации Александр де Жюньяк, выразивший уверенность в том, что «Аэрофлот», участвуя в проектах IATA, «встанет в авангарде тех изменений, которые диктует технологическая революция». Он напомнил, что российский перевозчик уделяет большое внимание цифровизации бизнес-процессов, занимая по этому показателю четвертое место среди авиаперевозчиков мира. «Данный опыт крайне значим для IATA, цифровизация отрасли — одна из наших приоритетных задач», — заметил он.

В свою очередь, генеральный директор «Аэрофлота» Виталий Савельев подчеркнул, что компания активно участвует в продвижении инновационных решений IATA на отечественном рынке. «К примеру, наша компания совместно с IATA реализует проект по внедрению современного стандарта дистрибуции NDC, «Аэрофлот» в рамках этого стандарта имеет сертификат высокого третьего уровня», — заметил он.

<https://tass.ru/ekonomika/7036989>

[Вернуться в оглавление](#)