



## Ежедневный мониторинг СМИ

21 ФЕВРАЛЯ 2020

ТАСС; 2020.20.02; КАБМИН ОДОБИЛ ПРОГРАММУ РЕМОНТА ВЕТХИХ МОСТОВ .....	4
ТАСС; 2020.20.02; ОБОБЩЕНИЕ: ВСЕМ МОСТАМ ПО ДЕНЬГАМ: ПРАВИТЕЛЬСТВО ВЫЯСНИЛО, ЧТО МЕШАЛО НАЦПРОЕКТАМ В ПЕРВЫЙ ГОД .....	4
ВЕСТИ; 2020.20.02; ГЛАВА МИНТРАНСА НАЗВАЛ ГЛАВНУЮ ПРОБЛЕМУ РЕГИОНАЛЬНЫХ ДОРОГ .....	6
РИА НОВОСТИ; 2020.20.02; ЯРОВАЯ ЗАПРОСИЛА ДАННЫЕ О ДОСТУПНОСТИ ПЕРЕЛЕТОВ В ДФО ВЕСНОЙ И ЛЕТОМ .....	6
КОММЕРСАНТЪ; ОЛЕГ САПОЖКОВ, ЕВГЕНИЯ КРЮЧКОВА; 2020.21.02; БЕЛЫЙ ДОМ ПОШЕЛ ПОД РЕНОВАЦИЮ; ПРАВИТЕЛЬСТВО ОТРЕАГИРУЕТ НА КРИТИКУ КАЧЕСТВА ГОСУПРАВЛЕНИЯ .....	7
ИЗВЕСТИЯ; РОЗА АЛМАКУНОВА; 2020.21.02; ПРЕМЬЕРСКИЙ НАКАЗ: МИШУСТИН ОБЪЯСНИЛ, КАК ПРАВИЛЬНО РАСХОДОВАТЬ БЮДЖЕТ; ГЛАВА ПРАВИТЕЛЬСТВА ПРИЗВАЛ ИЗМЕНИТЬ СИСТЕМУ ЗАКЛЮЧЕНИЯ ГОСКОНТРАКТОВ .....	9
РБК; АННА ГАЛЬЧЕВА; 2020.20.02; КУДРИН УПРЕКНУЛ ЧИНОВНИКОВ ЗА НЕПОТРАЧЕННЫЕ □1,1 ТРЛН .....	10
КОММЕРСАНТЪ; 2020.21.02; СЕГОДНЯ ИСПОЛНЯЕТСЯ 68 ЛЕТ ПОМОЩНИКУ ПРЕЗИДЕНТА РФ ИГОРЮ ЛЕВИТИНУ .....	12
ВЕСТИ; 2020.20.02; ПЛАТА ЗА ВОЗДУХ. МИНТРАНС ПРЕДЛОЖИЛ АВИАКОМПАНИЯМ «СЛАДКУЮ ПИЛЮЛЮ» ОТ КОРОНАВИРУСА .....	13
ПРАЙМ; 2020.20.02; АВИАКОМПАНИИ РФ ЗАПРОСИЛИ БОЛЕЕ 60 ДОПУСКОВ НА ПОЛЕТЫ В КНР, В ТОМ ЧИСЛЕ В УХАНЬ .....	13
ПРАЙМ; 2020.20.02; ЗАММИНИСТРА ТРАНСПОРТА РФ СРАВНИЛ С РЕВОЛЮЦИЕЙ МЕРУ ПО СНИЖЕНИЮ СЕРЫ В СУДОВОМ ТОПЛИВЕ .....	13
ПРАЙМ; 2020.20.02; «РОСМОРПОРТ» РАССКАЗАЛ О ПРЕДЛОЖЕНИЯХ ПО ИЗМЕНЕНИЮ ПОРТОВЫХ СБОРОВ .....	14
НИКА ТВ; 2020.20.02; В КАЛУЖСКОЙ ОБЛАСТИ ПРОЙДЕТ ЭКСПЕРИМЕНТ ПО ОЦИФРОВКЕ ТРАНСПОРТНЫХ НАКЛАДНЫХ И ПУТЕВЫХ ЛИСТОВ .....	15
ВЕРСИЯ САРАТОВ; АННА СКУРАТОВА; 2020.20.02; ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ЧИНОВНИК НА ЭНГЕЛЬССКОМ СОВЕЩАНИИ О РАЗВИТИИ ГОРОДСКОГО ТРАНСПОРТА В СТРАНЕ: «НЕ НАДО СТРОИТЬ ИЛЛЮЗИЙ» .....	15
ПРАЙМ; 2020.20.02; МИНТРАНС ПРОРАБОТАЕТ РАЗВИТИЕ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ У ЛЕДОВОГО ДВОРЦА В НОВОСИБИРСКЕ .....	16
ПРАЙМ; 2020.20.02; ВАЛЕРИЙ КУЛИКОВ НАЗНАЧЕН ЗАМРУКОВОДИТЕЛЯ РОСТРАНСНАДЗОРА .....	16
РИА НОВОСТИ; 2020.20.02; ПУТИН ПРИЗВАЛ ФСБ ОБРАТИТЬ ОСОБОЕ ВНИМАНИЕ НА ЗАЩИТУ НАЦПРОЕКТОВ .....	17
РИА НОВОСТИ; 2020.20.02; ПУТИН ПРИЗВАЛ ФСБ НАЛАДИТЬ КОНТРОЛЬ ЗА СРЕДСТВАМИ ДЛЯ НАЦПРОЕКТОВ .....	17
РИА НОВОСТИ; 2020.20.02; ПУТИН ПРИЗВАЛ ВНЕДРЯТЬ АВТОМАТИЗИРОВАННЫЕ СИСТЕМЫ ПАСПОРТНОГО КОНТРОЛЯ .....	17
ТАСС; 2020.20.02; НАЦПРОЕКТЫ 2.0: КАК ИЗМЕНЯТСЯ ГЛАВНЫЕ ПРОЕКТЫ РАЗВИТИЯ СТРАНЫ .....	17
ТАСС; 2020.20.02; ГОСДУМА ПРИНЯЛА В I ЧТЕНИИ ЗАКОНОПРОЕКТ О НАЛОГОВЫХ ЛЬГОТАХ ДЛЯ ИНВЕСТОРОВ В АРКТИКЕ .....	21

ТАСС; 2020.20.02; ГОСДУМА ОТМЕНИЛА СПЕЦРАЗРЕШЕНИЯ ДЛЯ ПЕРЕВОЗКИ ОПАСНЫХ СЕКРЕТНЫХ ГРУЗОВ.....	22
СТРОИТЕЛЬНАЯ ГАЗЕТА; ВЕРШИНИН СЕРГЕЙ; 2020.20.02; ПЛАН ПО ЗАЯВКАМ .....	23
ИЗВЕСТИЯ; ТАТЬЯНА БОЧКАРЁВА, НАТАЛЬЯ ИЛЬИНА; 2020.21.02; ТОЧКИ НА КАРТЕ: ОПЛАТУ «ПЛАСТИКОМ» ПРОЕЗДА ПО ЗОНАМ ХОТЯТ МАСШТАБИРОВАТЬ; РАСШИРИТЬ НА ВСЮ СТРАНУ ДЕЙСТВИЕ ПИЛОТНОГО ПРОЕКТА ПЛАНИРУЕТ СБЕРБАНК .....	23
КОММЕРСАНТЪ; ОЛЬГА НИКИТИНА, ИВАН БУРАНОВ; 2020.20.02; ТРАНСПОРТНЫЙ НАЛОГ СДЕЛАЮТ ВЫШЕ; ИЛИ ВО ВСЕ ЗАПРЕТЯТ СТАРЫЕ ГРУЗОВИКИ .....	25
РИА НОВОСТИ; 2020.20.02; ФЕДЕРАЦИЯ АВТОВАЛАДЕЛЬЦЕВ ОЦЕНИЛА ИДЕЮ ПОВЫСИТЬ НАЛОГ НА СТАРЫЕ МАШИНЫ.....	26
ТАСС; 2020.20.02; В ОБЩЕСТВЕННОЙ ПАЛАТЕ МОСКВЫ ПРЕДЛОЖИЛИ ВВЕСТИ САМОРЕГУЛИРОВАНИЕ НА РЫНКЕ ТАКСИ .....	27
РИА НОВОСТИ; 2020.20.02; ЭКСПЕРТ НАЗВАЛ ПОЛЬЗУ ШТРАФОВ ДЛЯ ТАКСОПАРКОВ ЗА ПРЕВЫШЕНИЕ СКОРОСТИ.....	28
RNS; 2020.20.02; К ЧЕМУ ПРИВЕДЕТ АРЕСТ АВТОМОБИЛЕЙ НЕПЛАТЕЛЬЩИКОВ ШТРАФОВ .....	28
ИНТЕРФАКС; 2020.20.02; ТАТАРСТАН НАПРАВИЛ В ГОСДУМУ РФ ЗАКОНОПРОЕКТ О БЕСПИЛОТНЫХ АВТОМОБИЛЯХ .....	29
ВЕСТИ; 2020.20.02; МИНТРАНС БУРЯТИИ ПРЕДСТАВИТ МОБИЛЬНОЕ ПРИЛОЖЕНИЕ ДЛЯ ВЫЯВЛЕНИЯ ТАКСИСТОВ-НЕЛЕГАЛОВ.....	30
КОММЕРСАНТЪ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2020.21.02; ВАГОНЧИК НЕ ТРОНЕТСЯ; НА ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ ВСЕ БОЛЬШЕ БРОШЕННЫХ ПОЕЗДОВ...30	
КОММЕРСАНТЪ; ОЛЬГА МОРДЮШЕНКО; 2020.21.02; КОЛЕСНЫЙ СПОР ПОКАТИЛСЯ ПО КРУГУ; СУД ОТМЕНИЛ РЕШЕНИЕ ФАС ПО РОСТУ ЦЕН.....	31
ИНТЕРФАКС; 2020.20.02; РЖД ОБСУЖДАЮТ ИДЕЮ ФИКСИРОВАННЫХ ВЫПЛАТ ПОДРЯДЧИКАМ БЕЗ ПРИВЯЗКИ К ОБЪЕМАМ ВЫПОЛНЕННЫХ РАБОТ.....	32
РИА НОВОСТИ; 2020.20.02; ПРОИЗВОДИТЕЛЬ «ИВОЛГ»: ЗАРЯЖАТЬ ТЕЛЕФОНЫ В ПОЕЗДАХ БЕЗОПАСНО.....	33
ПРАЙМ; 2020.20.02; ПРОИЗВОДИТЕЛЬ «ИВОЛГ» ГОТОВ УВЕЛИЧИТЬ СКОРОСТЬ, ИЗМЕНИТЬ ДВЕРИ, СИДЕНИЯ И ПОДЛОКОТНИКИ.....	33
ПРАЙМ; 2020.20.02; «УРАЛВАГОНЗАВОД» ЗАПУСТИЛ СЕРИЙНОЕ ПРОИЗВОДСТВО НОВОЙ КОНТРЕЙЛЕРНОЙ ПЛАТФОРМЫ ДЛЯ ФГК .....	34
РБК; БУРМИСТРОВА СВЕТЛАНА, ПОДОБЕДОВА ЛЮДМИЛА; 2020.21.02; ПЕРЕВАЛКУ СПИСЫВАЮТ НА БЕРЕГ; МИНПРИРОДЫ ПРЕДЛОЖИЛО ЗАПРЕТИТЬ ПЕРЕВАЛКУ ГРУЗОВ С СУДНА НА СУДНО.....	34
ТАСС; 2020.20.02; ГОСДУМА ОДОБИЛА ВО II ЧТЕНИИ РАСШИРЕНИЕ ПЕРЕЧНЯ СУДОВ ДЛЯ РЕГИСТРАЦИИ И УПЛАТЫ ГОСПОШЛИН .....	36
ПРАЙМ; 2020.20.02; ГОСДУМА ВО II ЧТЕНИИ ОПРЕДЕЛИЛА ГОСПОШЛИНУ ДЛЯ САМОХОДНЫХ СУДОВ С ДВИГАТЕЛЕМ ОТ 55 КВТ .....	37
ИНТЕРФАКС; 2020.20.02; ТАРИФЫ ПО СТРАХОВАНИЮ ПАРКОВ САМОЛЕТОВ В РФ ВЫРОСЛИ КАК МИНИМУМ НА 20% С НАЧАЛА 2020Г - ЭКСПЕРТ .....	37
ИНТЕРФАКС; 2020.20.02; В РФ ФОРМИРУЕТСЯ ПРАКТИКА ВЫПЛАТ АВИАПАССАЖИРАМ ЗА МОРАЛЬНЫЙ УЩЕРБ, ОНИ СОСТАВЛЯЮТ В СРЕДНЕМ 50-100 ТЫС. РУБЛЕЙ - ЭКСПЕРТ .....	38
ПРАЙМ; 2020.20.02; ВЛАСТИ РФ ПРОРАБОТАЮТ МЕРЫ СУБСИДИРОВАНИЯ АВИАПЕРЕВОЗОК НА КАМЧАТКУ С 2023 Г - ФАС.....	39
ТАСС; 2020.20.02; АВИАКОМПАНИЯ «ЮТЭЙР» ЗАПУСТИТ ПРЯМЫЕ РЕЙСЫ ИЗ РОСТОВА-НА-ДОНУ В ВОЛГОГРАД И ВЛАДИКАВКАЗ .....	40
ТАСС; 2020.20.02; РЕЙСЫ МЕЖДУ РОСТОВОМ И СЕВЕРНОЙ ОСЕТИЕЙ ВОЗОБНОВЯТСЯ ПОСЛЕ ПОЧТИ ПОЛУГОДОВОГО ПЕРЕРЫВА .....	40
ПРАЙМ; 2020.20.02; «АЭРОФЛОТ» ВВОДИТ НЕВОЗВРАТНЫЕ ТАРИФЫ ДЛЯ «КОМФОРТА» И «БИЗНЕСА».....	40



**ТАСС; 2020.20.02; КАБМИН ОДОБРИЛ ПРОГРАММУ РЕМОНТА ВЕТХИХ МОСТОВ**

РФ одобрило программу ремонта аварийных и ветхих мостов, представленную на заседании правительства министром транспорта **Евгением Дитрихом**. В нее войдут более 2 тыс. объектов, общее финансирование составит 379,9 млрд рублей.

«**Минтранс** подготовил проект программы (приведения в нормативное состояние искусственных дорожных сооружений - прим. ТАСС) с учетом предложений регионов, МВД и **РЖД**. Программой предусматривается приведение в нормативное состояние более 2 тысяч аварийных мостов протяженностью 115 тысяч погонных метров, работы будут проводиться в период 2020-2024 годов в 81 субъекте РФ, - сообщил **Дитрих**. - В целом на финансовое обеспечение мероприятий программы будут направлены средства в объеме 379,9 млрд рублей».

«Принимается», - резюмировал премьер-министр **Михаил Мишустин**.

Ранее **Дитрих** заявил, что **Минтранс** почти вдвое сократил программу ремонта аварийных и ветхих мостов. В итоге в нее вошли 2 тыс. объектов, вместо запланированных 3,9 тыс.

Предполагается, что программа войдет в состав нового проекта «Мосты и путепроводы» в составе национального проекта «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**». Также программой предусмотрено строительство 170 путепроводов на пересечении автомобильных и железных дорог. «Эти работы будут проводиться в 36 регионах, на мероприятия по строительству таких путепроводов будет направлено бюджетное финансирование в объеме свыше 143 миллиардов рублей (из 379,9 млрд руб. - прим. ТАСС)», - отметил **Дитрих**.

«В качестве источников финансирования программы предусматриваются иные межбюджетные трансферты на финансовое обеспечение дорожной деятельности, которые выделяются из федерального дорожного фонда. Также предлагается использовать для этого дополнительные доходы регионов от акцизов на нефтепродукты в связи с поэтапным доведением норматива зачисления этого акциза в региональные бюджеты до 100%», - отметил **Дитрих**, подчеркнув, что данные средства не являются для бюджета дополнительными.

<https://tass.ru/ekonomika/7804191>

На ту же тему:

<https://www.vesti.ru/videos/show/vid/827788/>

**ТАСС; 2020.20.02; ОБОБЩЕНИЕ: ВСЕМ МОСТАМ ПО ДЕНЬГАМ: ПРАВИТЕЛЬСТВО ВЫЯСНИЛО, ЧТО МЕШАЛО НАЦПРОЕКТАМ В ПЕРВЫЙ ГОД**

Правительство на заседании в четверг наводило мосты. И в прямом, и в переносном смысле: сначала с подачи премьер-министра **Михаила Мишустина** изучало, как совершить переход от проблем прошлого к рывку в будущем. А затем слушало доклад министра транспорта, как падают мосты и сколько нужно денег, чтоб не падали. Корреспонденты портала «Будущее России. Национальные проекты» собрали самые интересные моменты заседания и обнаружили двух спасителей и одну революцию.

Что мешает нацпроектам

Открывая заседание кабмина, **Мишустин** повторил озвученную им ранее цифру - 149 млрд рублей неосвоенных денег по нацпроектам. И вновь повторил, что задача правительства - обеспечить исполнение послания президента и нацпроекты. Но с «нынешней тенденцией это будет сделать непросто». Бюджет за прошлый год не исполнен примерно на 1,1 трлн рублей, на нацпроекты с начала года потрачено не более 12,2% средств - такие данные Счетной палаты привел премьер. И похоже, это был первый случай, когда глава правительства ставил публично на вид подчиненным неутешительные (чаще всего) данные ведомства **Алексея Кудрина**.

«Необходимо провести работу с федеральными органами исполнительной власти и понять, что им мешает», - подчеркнул премьер.

Что же мешало изящно исполнять все фигуры танца (то есть цели и задачи) нацпроектов в первый год их реализации? Как оказалось - сложная и запутанная процедура госзакупок. Соответствующий закон, принятый в 2013 году, с тех пор неоднократно корректировался. Основная задача 44-го Федерального закона и его «младшего брата», 223-го Федерального закона (о процедуре закупок компаний с госучастием) - унификация закупок товаров и услуг и борьба с коррупцией. Однако от правки к правке закон не переставал быть громоздким и почти неподъемным в исполнении. «Многие отмечают, что сейчас соблюдение процедуры закупки, несмотря на все попытки этот закон изменить, фактически важнее достигнутого результата», - отметил Мишустин.

Действительно, весь прошлый год Федеральная антимонопольная служба фиксировала нарушения в госзакупках в рамках нацпроектов. Например, в Татарстане из 320 проверенных контрактов нарушения нашли в 169. Но в регионах настаивают на неумышленности нарушений: причина - в сложности самой системы, утверждают участники процесса (и даже порой сотрудники прокуратуры, которые отмечали эти нарушения).

В итоге в прошлом году бывший премьер-министр Дмитрий Медведев назвал эту систему «мешающей работать» в рамках нацпроектов и анонсировал ее упрощение. Например, заказчикам разрешили в случае форс-мажоров менять условия контракта или однократно продлевать срок его исполнения. Мишустин поблагодарил Госдуму и правительство за эту работу, но считает, что на достигнутом не следует останавливаться. Контракты на строительство и госзакупки тоже должны проводиться быстрее: в начале года, а не в четвертом квартале, также подчеркнул глава правительства.

Спасать ситуацию (то есть «разобраться и оперативно подготовить соответствующие поправки к закону») поручено главе Минфина Антону Силуанову. Доклада от него премьер ждет к 20 марта (кстати, 20 февраля истек срок, до которого министры должны были представить свои поправки в паспорта нацпроектов).

А вице-премьеру Марату Хуснуллину поручено и вовсе спасать нацпроекты регулярно - он возглавит комиссию по региональному развитию, куда войдут «все участники нацпроектов, включая губернаторов». Эта комиссия, как отметил премьер, должна будет «еженедельно снимать все проблемы», которые возникают в ходе исполнения нацпроектов.

Кроме этого, Хуснуллину поручили подготовить предложения, как максимально ускорить и упростить процедуры подготовки к строительству, которые сейчас могут занимать все два года. И это очевидно напрямую влияет на то, насколько вовремя будут сдаваться объекты строительства в рамках нацпроектов.

Как спасут мосты

«У кого из нас мост не падал?», - вопрошал герой фильма «День выборов-2». Если следовать информации, которую привел на заседании кабмина министр транспорта РФ Евгений Дитрих, мосты падали у многих.

Вверенный Дитриху нацпроект «**Безопасные и качественные автодороги**» задачи прошлого года выполнил. Но обнаружилась проблема: 7% из 135 тысяч мостов в стране находятся в аварийном или ветхом состоянии. **Министр** напомнил, как в 2018 году обрушился пролет моста в Краснодарском крае, что привело к ограничению движения на трассе, соединяющей курортный центр с поселком Джубга. Обвалился мост в Омской области, что отрезало восемь поселков от «большой земли». В прошлом году под весом самосвала провалился пролет путепровода над железнодорожными путями в Амурской области - чудом обошлось без человеческих жертв. И под колонной самосвалов рухнул мост в Оренбурге.

«Последствия их разрушений или просто ограничения движения вызывают существенные потери для экономики и значительные неудобства для населения», - продолжал министр. Заодно он вспомнил, как автомобилисты ждут открытия шлагбаума на железнодорожных переездах, иногда часами: «Если железная дорога проходит через город, то проблема усугубляется с учетом высокого трафика, длительного ожидания и риска дорожно-транспортных происшествий».

Но в конце тоннеля есть свет: **Минтранс** совместно с МВД России и РЖД разработал программу ремонта более 2 тысяч аварийных мостов и строительства 170 новых на пересечениях автомобильных и железных дорог до конца 2024 года. Всего на это надо 379,9 млрд рублей, подсчитали в министерстве. Механизм их выделения уже согласован с первым вице-премьером Андреем Белоусовым. А чтобы регионы уже сейчас могли начать работу и применили современный проектный подход, саму программу предложено включить в «дорожный» нацпроект. Замечаний к этому у участников заседания правительства не возникло. «Принимаем», - резюмировал Мишустин.

Программа, о которой рассказал **Дитрих**, была разработана **Минтрансом** еще в конце прошлого года. До 2035 года в министерстве на нее просили 1,12 трлн рублей, ее одобрял проектный комитет БКАД и правительственная комиссия по транспорту. **Минтранс** уже тогда говорил о внесении программы в нацпроект «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**» в виде федерального проекта «Мосты и путепроводы». Но в феврале идеи расширения нацпроекта не поддержал вице-премьер Марат Хуснуллин - он предложил отодвинуть вопрос, пока не найдутся дополнительные источники финансирования.

Так что сегодняшнее решение, несмотря на сокращение сроков реализации на 10 лет и уменьшение суммы более чем 740 млрд рублей, можно считать революционным.

Выгода от конкурентоспособности

Пожалуй, только с образованием на заседании (по крайней мере, в его публичной части) все прошло довольно гладко. «Российские вузы должны занимать достойные позиции в мировых рейтингах университетов, а диплом российского вуза - быть свидетельством современного и качественного образования. От этого зависит, насколько успешными станут наши выпускники и в конечном счете - развитие всей нашей страны в целом», - констатировал Мишустин.

Поэтому на повышение конкурентоспособности вузов (проект «5-100») правительством будет направлено чуть более 10 млрд рублей - «господдержку получит 21 российский университет».

Выбирать, на что тратить эти деньги, университеты смогут самостоятельно: ведь чтобы достойно выглядеть на мировом образовательном рынке, каждый ведущий российский вуз, напомнил Мишустин, реализует собственные программы развития, а для этого «где-то нужно привлечь специалистов, в том числе и международного уровня, для работы со студентами; где-то - организовать соответствующую стажировку для преподавателей, причем как внутри страны, так и за ее пределами, или открыть новую лабораторию, запустить новый инновационный научный проект».

О том, будет ли проект «5-100» расширен в этом году, Мишустин не упомянул. Увеличить число входящих в проект университетов с 21 до 30 еще осенью прошлого года на заседании по повышению конкурентоспособности ведущих вузов предложил предшественник нынешнего премьера Дмитрий Медведев. А затем вице-премьер РФ Татьяна Голикова уточнила, что проект ждет не просто расширение, а перезагрузка, и добавила, что в 2021 году его финансирование вырастет на 5 млрд рублей.

<https://futureussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/vsem-mostam-po-dengam-pravitelstvo-vyasnilo-cto-mesalo-nacproektam-v-pervyj-god>

## **ВЕСТИ; 2020.20.02; ГЛАВА МИНТРАНСА НАЗВАЛ ГЛАВНУЮ ПРОБЛЕМУ РЕГИОНАЛЬНЫХ ДОРОГ**

О реализации национального проекта «Безопасные и качественные дороги» правительству доложил глава **Минтранса Евгений Дитрих**. Он рассказал о расходовании средств на модернизацию транспортной инфраструктуры и сделал акцент на главной проблеме регионов.

<https://www.vesti.ru/videos/show/vid/827766/>

На ту же тему:

<https://www.vesti.ru/videos/show/vid/827765/#>

<https://www.vesti.ru/videos/show/vid/827846/>

## РИА НОВОСТИ; 2020.20.02; ЯРОВАЯ ЗАПРОСИЛА ДАННЫЕ О ДОСТУПНОСТИ ПЕРЕЛЕТОВ В ДФО ВЕСНОЙ И ЛЕТОМ

Вице-спикер Госдумы Ирина Яровая обратилась к министру транспорта Евгению Дитриху, министру по развитию Дальнего Востока Александру Козлову и генеральному директору "Аэрофлота" Виталию Савельеву по вопросу организации перелетов жителей Дальнего Востока в весенне-летний период в рамках программ субсидирования и "плоских" тарифов, сообщает пресс-служба парламентария.

"Программы применения "плоских" тарифов и субсидирования авиаперевозок, реализуемые в соответствии с поручениями президента РФ, имеют важное социальное значение. И в адрес руководства "Аэрофлота", и в адрес профильных министров мною неоднократно направлялись обращения по вопросу сохранения программы "плоских тарифов" и реализации программы субсидирования авиаперелетов для жителей Дальнего Востока", - приводятся слова Яровой в сообщении.

Она отметила, что для дальневосточников весна и лето - период наиболее активных перелетов в центральную Россию: это и отпуска, и детские каникулы, и майские праздники.

"Естественно, спрос на авиабилеты в этот период кратно возрастает. Поэтому для возможности своевременного принятия организационных мер и решений в интересах дальневосточников мною направлены запросы в профильные министерства и авиакомпанию с тем, чтобы обеспечить максимальную доступность перелетов", - сообщила вице-спикер Госдумы.

Ранее Козлов заявлял РИА Новости, что если сделать программу субсидируемых перелетов долгосрочной, то это устранил дефицит субсидируемых билетов на Дальний Восток.

<https://ria.ru/20200221/1565042146.html>

На ту же тему:

[http://kamchat.info/novosti/yarovaya\\_prosit\\_aeroflot\\_i\\_mintrans\\_utochnit\\_ob\\_em\\_l\\_gotnyh\\_avi\\_biletov\\_na\\_leto\\_dlya\\_kamchatcev/](http://kamchat.info/novosti/yarovaya_prosit_aeroflot_i_mintrans_utochnit_ob_em_l_gotnyh_avi_biletov_na_leto_dlya_kamchatcev/)

## КОММЕРСАНТЬ; ОЛЕГ САПОЖКОВ, ЕВГЕНИЯ КРЮЧКОВА; 2020.21.02; БЕЛЫЙ ДОМ ПОШЕЛ ПОД РЕНОВАЦИЮ; ПРАВИТЕЛЬСТВО ОТРЕАГИРУЕТ НА КРИТИКУ КАЧЕСТВА ГОСУПРАВЛЕНИЯ

Белый дом услышал критику Счетной палаты (СП) и намерен оптимизировать свою работу: на заседании правительства его глава **Михаил Мишустин** назвал «недопустимым» объем неиспользованных министерствами и ведомствами бюджетных средств и поручил Минфину и Минстрою вновь оптимизировать систему госзакупок. По данным же "Ъ", в Белом доме обсуждаются и более старые и ранее ожидавшие политического решения проблемы оптимизации госуправления. Так, в повестку вернулся вопрос о запрете передачи госфункций на аутсорсинг — по данным "Ъ", Минфин намерен решить его за счет создания реестра функций и полномочий ведомств, при этом реестр позволит не только запрещать, но и разрешать ведомствам нанимать внешних исполнителей своих функций там, где это будет оправданно.

Активная критика Счетной палатой недостатков российского госуправления привлекла внимание исполнительной власти. Хотя формально претензии СП относятся ко времени работы кабинета Дмитрия Медведева, открывая заседание правительства, новый глава Белого дома **Михаил Мишустин** признал, что объявленный госаудиторами объем неиспользованных бюджетных средств 2019 года — 1,1 трлн руб.— это «недопустимо много». СП, напомним, выпустила с начала 2020 года несколько масштабных докладов по проблемам исполнения **нацпроектов**, несогласованности стратегических и ведомственных планов и недостаточной эффективности расходования бюджетных средств (см. "Ъ" от 13 января, 6 и 20 февраля).

**Михаил Мишустин** напомнил подчиненным, что в 2020 году на госконтракты предусмотрено около 4,6 трлн руб., при этом, по данным на февраль, потрачено всего 10%, а в рамках **нацпроектов** — 12,2% ассигнований.

С учетом того, что к 1 января правительство приняло почти все необходимые нормативные акты, а Минфин вовремя довел бюджетные лимиты до получателей, проблема остается системной, признают в Белом доме,— в частности, это касается распространенной практики заключения контрактов во второй половине года или вовсе в декабре. Для борьбы с неисполнением бюджетных ассигнований премьер предложил вновь оптимизировать закон о госзакупках — до 20 марта он поручил главе Минфина Антону Силуанову подготовить новые поправки, упрощающие их процедуры, а вице-премьеру Марату Хуснуллину — предложения по сокращению сроков при планировании, проектировании и строительстве объектов. Объясняется это тем, что «от принятого решения до выхода на стройку может пройти более двух лет».

Впрочем, Минфин занимался оптимизацией закона ФЗ-44 весь 2019 год — так, первый пакет поправок, предполагающий сокращение сроков проведения закупок, был принят летом, а разработку второго Минфин завершил буквально на днях (см. «Ъ-Онлайн» от 17 февраля) — он должен избавить контрактную систему от избыточного разнообразия конкурентных закупок и унифицировать процедуры. Сама Счетная палата в своих материалах также указывала на то, что проблемы неисполнения бюджетных назначений во многом связаны не столько с устройством контрактной системы, сколько с общим несовершенством планирования, взаимодействия и работы органов госвласти.

Внутриправительственная переписка подтверждает: дискуссии в Белом доме идут не только о закупках, но и о прочих недостатках госуправления, выявленных СП.

Так, по данным “Ъ”, в конце января возобновилось ведомственное обсуждение довольно принципиального вопроса госуправления — введения запрета госорганам закупать работы и услуги, выполнение которых «непосредственно отнесено» к их функциям и задачам.

Минфин за подписью курирующего в том числе вопросы закупок замглавы ведомства Алексея Лаврова разослал в Минэкономики и ФАС проект доклада президенту о выполнении его поручения по этому вопросу.

Тема обсуждается в Белом доме четвертый год — поручение президента требовало его выполнения к 1 октября 2016 года, срок был пропущен, позже «исчерпывающих результатов» работы над введением запрета на аутсорсинг госфункций добивался тогда первый вице-премьер Игорь Шувалов (со сроком уже 16 апреля 2018 года), но и тогда серия совещаний у замглавы Минфина Алексея Лаврова с участием Минэкономики, ФАС, казначейства и Счетной палаты закончилась фиксацией принципиального противоречия. Аудиторы констатировали, что потери бюджета от «аутсорсинга» госфункций исчисляются миллиардами рублей в год, которые бюджет дважды платит за одно и то же. Минэкономики предлагало закрепить запреты на госзакупки «профильных» работ ведомств в положениях о них (в основном речь шла о заказе научно-исследовательских работ, в рамках которых разрабатывались нормативные документы, которые должны были готовить сами органы власти). Минфин же настаивал на том, что у госорганов и так нет права передавать свои полномочия на аутсорсинг, поэтому необходимость такого запрета отсутствует (см. “Ъ” от 10 апреля 2018 года). Решение вопроса было заблокировано — ведомства не готовы были брать на себя выбор между позициями «все, что не разрешено,— запрещено» и «все, что не запрещено,— разрешено», предполагая, что это должна делать политическая власть. Однако процесс «вертикализации» ее структуры ради управляемости конструкции сформировал слишком обширный пул «философских» вопросов, годами остававшихся без политического решения.

Теперь же в связи с претензиями Счетной палаты к организации госуправления тема вновь вернулась в повестку и обсуждается в треугольнике Минфин—ФАС—Минэкономики, при этом у Минфина появился и вариант решения проблемы.

По данным январского проекта доклада Минфина (в ведомстве подтвердили его рассылку, но ответов от коллег еще не получили), к соображениям ведомства добавилось еще одно: «отсутствие структурированных данных о функциях органов госвласти и основаниях их возникновения не позволяет... сделать вывод о возможности или невозможности их аутсорсинга». Однако анализ функций федеральных ведомств чиновникам теперь провести придется — в рамках поручения Михаила Мишустина от 13 февраля, требующего внесения до 1 апреля предложений об оптимизации структуры исполнительной власти. Минфин же в своем проекте доклада президенту говорит о



создании реестра госфункций (проект постановления об этом планируется к принятию правительством уже в первом квартале) и предлагает использовать его для реализации запрета аутсорсинга госорганами. Более того, за счет реестра предлагается выделить и госполномочия, передавать которые на аутсорсинг будет разрешено. Пока, напомним, примером такого подхода можно считать передачу в Федеральное казначейство бухгалтерского обслуживания нескольких министерств с одновременным упразднением их бухгалтерий. В дальнейшем после анализа результатов практику формирования реестров и принятия решений об аутсорсинге отдельных госфункций предполагается внедрить и на региональном и муниципальном уровне.

<https://www.kommersant.ru/doc/4261552>

На ту же тему:

<https://www.vesti.ru/videos/show/vid/827866/>

<https://www.1tv.ru/news/issue/2020-02-20/18:00#8>

<https://www.ntv.ru/novosti/2295043/>

<https://rg.ru/2020/02/20/mishustin-poruchil-sdelat-prozrachnoj-i-effektivnoj-sistemu-goszakupok.html>

<https://ria.ru/20200220/1565001914.html>

<https://tass.ru/ekonomika/7803359>

## **ИЗВЕСТИЯ; РОЗА АЛМАКУНОВА; 2020.21.02; ПРЕМЬЕРСКИЙ НАКАЗ: МИШУСТИН ОБЪЯСНИЛ, КАК ПРАВИЛЬНО РАСХОДОВАТЬ БЮДЖЕТ; ГЛАВА ПРАВИТЕЛЬСТВА ПРИЗВАЛ ИЗМЕНИТЬ СИСТЕМУ ЗАКЛЮЧЕНИЯ ГОСКОНТРАКТОВ**

Нельзя допускать, чтобы на счетах зависало настолько много бюджетных средств. Так премьер **Михаил Мишустин**, выступая на заседании правительства, раскритиковал освоение госрасходов в 2019 году. Для улучшения ситуации он призвал в оперативные сроки усовершенствовать процедуру госзакупок. Накануне Счетная палата выпустила обзор, где сообщила о том, что ведомства не использовали 1,1 трлн рублей, заложенных на инвестирование в экономику, — это стало антирекордом последних 11 лет. По мнению опрошенных «Известиями» экспертов, для повышения эффективности системы госвложений необходимо вводить комплексную ответственность ведомств и исполнителей за результат.

Недопустимо много

1,1 трлн рублей неизрасходованных государственных средств за прошлый год — «недопустимо много», подчеркнул 20 февраля на заседании правительства премьер-министр **Михаил Мишустин**. Такое заявление глава кабмина сделал на фоне публикации Счетной палатой аналитической записки об исполнении федерального бюджета за 2019 год. Он ознаменован рекордно низким уровнем исполнения госрасходов за последние 11 лет, писали «Известия» со ссылкой на отчет контрольного органа.

Повышение качества госуправления и снижение административных барьеров — основные пути выхода из сложившейся ситуации с неэффективностью освоения бюджетных средств, отмечает завкафедрой госрегулирования экономики РАНХиГС Владимир Климанов. По его словам, необходима новая модель управления, где будут прописаны ключевые показатели, а бюрократические препоны нивелированы.

Центральному звену власти следует прислушаться и к голосу непосредственных исполнителей расходов, добавил эксперт. Ускорить процесс реализации **нацпроектов** и других государственных задач не получится исключительно директивными методами управления. Долгое время сохранявшийся принцип использования административных рычагов дал сбой как раз на реализации национальных программ, резюмировал Владимир Климанов.

По мнению главного аналитика «БКС Премьер» Антона Покатовича, понятие комплексной ответственности должно стать главенствующим при реализации бюджетного процесса. В нынешних условиях преобладает индивидуальная, что приводит к межведомственным конфликтам и не позволяет госаппарату сосредоточиться на достижении основной цели: на «перезапуске» роста всей экономики страны, уверен он.

По мнению Антона Покатовича, неизрасходованные средства частично могут быть потрачены на меры социально-демографической поддержки, анонсированные в ходе послания президента. Но сейчас главной темой в повестке остаются **нацпроекты**, и в перспективе ближайших лет их финансирование и повышение уровня эффективности этих инвестиций будет оставаться приоритетной задачей, отмечает он.

**Ставка на результативность**

По данным СП, сумма неиспользованных ресурсов в 2019 году составила 1,1 трлн рублей, что в 1,4 раза больше, чем в 2018-м. Больше всего денег недосчитались такие направления, как «Национальная экономика», «Национальная оборона» и «Общегосударственные вопросы»: в общей сложности 723 млрд рублей. Как отметили аудиторы, не в полном объеме исполнены расходы и по основным мероприятиям госпрограмм. Речь идет о развитии космической деятельности, системы образования, транспортной инфраструктуры и ряда других направлений. Не получили деньги в нужном объеме и проекты в рамках ФАИП, по которым СП также констатировала самые низкие показатели, но уже за последние 16 лет.

В 2020-м на реализацию госконтрактов в бюджете предусмотрено около 4,6 трлн рублей. На сегодня из этих средств использовано всего 10%, а по **нацпроектам** — 12,2%. С прошлого года переходящие остатки только по национальным проектам составили 149 млрд рублей, тогда как 362 млрд — остатки по остальным госконтрактам, подчеркнул **Михаил Мишустин**.

Премьер напомнил, что задача правительства — своевременно обеспечить выполнение поручений главы государства по итогам послания и реализацию **нацпроектов**. Но «с такой тенденцией это будет непросто сделать», добавил он.

Одной из причин, которая привела к сложившейся ситуации с расходной частью бюджета, **Михаил Мишустин** назвал сложности с законом о госзакупках. По итогам заседания глава правительства поручил вице-преьерам в короткие сроки подготовить проекты федеральных актов об изменении этих процедур. Также **Михаил Мишустин** затронул вопрос о заключении контрактов в рамках **нацпроектов** и поручил Минфину подготовить доклад о сложившейся ситуации до 20 марта.

Премьер отметил, что многие чиновники, а также представители бизнеса и экспертного сообщества считают 44-й закон о закупках сложным и громоздким, а систему закупок — долгой и запутанной.

— Многие отмечают, что сейчас соблюдение процедуры закупки, несмотря на все попытки этот закон изменить, фактически важнее достигнутого результата. А должно быть наоборот, — добавил глава правительства.

Ключевая проблема закона о госзакупках в том, что он фактически обходит вниманием конечный результат, излишне конкретизируя процедурные нюансы и их соблюдение, полагает эксперт по закупкам Экспертного совета при правительстве Георгий Сухадольский. В результате заказчикам непросто разобраться в законодательстве и отследить все изменения. Тем не менее усовершенствование закона в области закупок необходимо, но при разработке и внедрении изменений важно не создать коллапс в этой сфере, считает эксперт.

<https://iz.ru/978655/roza-almakunova/premerskii-nakaz-mishustin-obiasnil-kak-pravilno-raskhodovat-biudzhet>

## **РБК; АННА ГАЛЬЧЕВА; 2020.20.02; КУДРИН УПРЕКНУЛ ЧИНОВНИКОВ ЗА НЕПОТРАЧЕННЫЕ □1,1 ТРЛН**

Непотраченные расходы федерального бюджета в 2019 году превысили 1,1 трлн руб., отчиталась Счетная палата. Исполнение оказалось самым низким за 11 лет. Еще один антирекорд — перекос в тратах: на IV квартал пришлась треть расходов

Низкая дисциплина чиновников и проблемы в системе госуправления привели к тому, что непотраченные расходы федерального бюджета по итогам 2019 года достигли 1,122 трлн руб., заявил журналистам председатель Счетной палаты Алексей Кудрин. Разумная сумма неизрасходованных средств для переноса на следующий год не должна превышать 200–300 млрд руб., считает он.

Счетная палата представила в четверг, 20 февраля, отчет об исполнении бюджета за прошлый год, РБК ознакомился с документом. В целом за 2019 год бюджетные расходы были исполнены на рекордно низком уровне за последние 11 лет.

«Мы сегодня должны констатировать низкую дисциплину исполнения федерального бюджета. Нужно очень серьезно и глубоко разбираться в причинах», — сказал Кудрин. Из-за того что правительство не может преодолеть свои же административные процедуры, экономика может недополучить 1 трлн руб., предупреждал он в ноябре прошлого года. В то же время глава Счетной палаты не считает необходимым законодательно ограничивать возможный объем неизрасходованных бюджетных средств, поскольку «у всех министерств и ведомств очень разная структура расходов».

## Пробуксовка на старте **нацпроектов**

Одна из причин низкого уровня исполнения бюджета, по словам Кудрина, — проблемы в финансировании национальных проектов, стартовавших в 2019 году: их поздняя подготовка и утверждение, внесение изменений в их паспорта в течение года. «Все процедуры оказываются очень забюрокраченны», — подчеркнул он.

Счетная палата в своем отчете указывает на недостатки, связанные с неисполнением или низким уровнем освоения средств на реализацию национальных и федеральных проектов, нарушением сроков и недостижением результатов, большим количеством запросов на изменение их паспортов, предусматривающих корректировку целевых показателей и перераспределение финансового обеспечения. Ряд результатов федеральных проектов вообще не оказывает влияния на достижение какого-либо целевого показателя национальных проектов, отмечают аудиторы.

На реализацию **нацпроектов** в 2019 году из федерального бюджета было выделено 1,75 трлн руб. Они были освоены на 91%, на 2020 год перенесли непотраченные 150 млрд руб. Хуже всего были освоены средства на **нацпроект** «Экология» (66%), например по входящему в него федеральному проекту «Внедрение наилучших доступных технологий» расходы вообще не осуществлялись. Наибольшие объемы бюджетных средств не освоили Минпросвещения, **Росавтодор**, Минкомсвязь, Минстрой и Минэкономразвития. Подробно об исполнении бюджета на **нацпроекты** РБК писал в январе.

Кудрин отметил, что премьер-министр **Михаил Мишустин** дал поручение разобраться в причинах неполного исполнения бюджета и «даже назвать виновников». За месяц, который прошел с формирования нового правительства, провести работу над ошибками было невозможно, подчеркнул глава Счетной палаты. «Для этого потребуется месяц-два. Думаю, решения будут приняты к середине апреля, к моменту отчета правительства в Госдуме. К этому моменту правительство уже разберется в причинах и виновных», — рассчитывает он.

Пока смена правительства освоение бюджетных средств «несколько подтормаживает», признал Кудрин. Однако, по его мнению, это серьезно не скажется на графике исполнения федерального бюджета, он будет близок к обычному и лучше, чем в прошлом году.

Кто освоил бюджет хуже всех

Более чем на 100% исполнил расходы только один главный распорядитель бюджетных средств — ФСИН России (почти 110%), следует из отчета Счетной палаты. 13 ведомств полностью освоили выделенные средства, у большинства — 61 ведомство — освоение было на уровне 91–100%. Еще 18 — израсходовали бюджетные деньги на 60–89% от запланированного.

Хуже всего обстояло дело с исполнением расходов в:

Минприроды (освоено 60%);

Федеральном агентстве по делам национальностей (76%);

Минкомсвязи, Росавиации и Росархиве (по 77%);

**Росморречфлоте** (78,5%).

По категориям бюджетных расходов больше всего средств остались не потраченными в разделе «Национальная экономика» (254 млрд руб.). По словам Кудрина, это главным образом расходы на субсидии предприятиям, инвестиции. Кроме того, большие объемы неисполненных бюджетных назначений аудиторы зафиксировали по разделам «Национальная оборона» (236 млрд руб.) и «Общегосударственные вопросы» (233 млрд руб.).

Исполнение расходов на госпрограммы. Счетная палата также считает слишком низким (94%, что на 1,5 п.п. хуже, чем годом ранее). Не в полном объеме исполнены расходы по 41 из 42 госпрограмм. Общий объем неосвоенных средств составил около 700 млрд руб. (или 5,9%). Это в 1,7 раза больше, чем не было освоено в рамках госпрограмм в 2018 году.

Лидеры среди госпрограмм по неизрасходованным средствам:

«Космическая деятельность» (не освоено 29%);

«Социально-экономическое развитие Республики Крым и Севастополя» (28%);

«Управление государственными финансами и регулирование финансовых рынков» (17%).

Деньги тратили неравномерно

Еще один «антирекорд» — неравномерное использование бюджетных средств в течение прошлого года. В последнем квартале было освоено 32% всех расходов, то есть почти треть. При этом на декабрь пришлось 18% всех трат, или 3,3 трлн руб.

Тенденция по наращиванию расходов к концу года носит ежегодный характер, но в минувшем году этот тренд усилился. В 2018 году в четвертом квартале было освоено 30,5% бюджета, в 2017 году — 30,7%.

«Эта неравномерность беспокоит. Это связано не только с введением инвестиционных объектов, которые, как правило, оплачиваются в конце года. Это и **нацпроекты** многие, текущие расходы, закупки оборудования», — прокомментировал проблему Кудрин. По его словам, в 2019 году была «долгая раскочка по **нацпроектам** и очень сложные процедуры». «Если чуть-чуть проспал в начале года, процедуры по закупкам растягиваются до конца года», — заметил глава Счетной палаты.

Резкое увеличение бюджетных расходов в конце года — многолетняя практика, говорит руководитель направления фискальной политики Экономической экспертной группы Александра Суслина. «Какие-то расходы на национальную экономику, расходы, связанные с реальным сектором, строительством, инфраструктурой, в принципе не могут быть равномерными», — поясняет она.

Суслина в целом считает, что оценка Счетной палаты неисполнения расходов выглядит несколько формальной, поскольку не дает ответ на вопрос, насколько эффективно были потрачены средства. Она согласна, что проблема низкой дисциплины чиновников есть. «Но то, что деньги не выделяют без должного обоснования, на мой взгляд, характеризует больше ответственность чиновников, чем их безалаберность. Деньги не выделяются, потому что за ними должным образом не пришли, нет обоснований», — отмечает Суслина.

По многим инфраструктурным проектам в рамках **нацпроектов** предполагалось осуществлять финансирование в рамках государственно-частного партнерства, продолжает главный экономист БКС Владимир Тихомиров: «Со стороны частного сектора запланированных средств не было, поэтому Минфин не выделял средства из бюджета». Итоговая, столь крупная сумма бюджетных средств, не поступивших в экономику, — логическое продолжение жесткой бюджетной политики, которую проводит Минфин в плане контроля над тратами, заключает он.

<https://www.rbc.ru/economics/20/02/2020/5e4bf90a9a7947c2b3d1074f?from=center>

## **КОММЕРСАНТЪ; 2020.21.02; СЕГОДНЯ ИСПОЛНЯЕТСЯ 68 ЛЕТ ПОМОЩНИКУ ПРЕЗИДЕНТА РФ ИГОРЮ ЛЕВИТИНУ**

Его поздравляет первый министр транспорта РФ, первый зампред комитета Госдумы по транспорту и строительству Виталий Ефимов:

- Уважаемый Игорь Евгеньевич! От имени президиума Союза транспортников России и от себя лично поздравляю Вас с днем рождения! Все этапы Вашего трудового пути неразрывно связаны с транспортной отраслью России. Глубокие знания, опыт современного управления крупными системами и целеустремленная энергия позволили Вам сформировать **министерство транспорта** России нового типа, такого, которого по своим функциям не было ни в СССР, ни в новой России. Мне, как никому, хорошо известно, насколько тяжела и ответственна доля министра транспорта страны, особенно когда речь идет о переломных периодах в развитии важнейшей отрасли народного хозяйства. Находясь на высокой должности помощника президента РФ, секретаря

Государственного совета, Вы продолжаете уделять большое внимание совершенствованию и сбалансированному развитию транспортного комплекса. От всей души желаем Вам доброго здоровья, долгих лет активной плодотворной жизни на благо нашей Родины!

Поздравление передает президент Международной федерации хоккея на льду, член исполкома МОК Рене Фазель:

- Игорь Евгеньевича **Левитина** знаю уже более 20 лет. Этот влюбленный в спорт человек обладает высочайшими дипломатическими способностями. Я считаю его своим другом и желаю ему крепкого здоровья, удачи и успехов. С наилучшими пожеланиями, Рене!

Рубрику ведет группа «Прямая речь»

## **ВЕСТИ; 2020.20.02; ПЛАТА ЗА ВОЗДУХ. МИНТРАНС ПРЕДЛОЖИЛ АВИАКОМПАНИЯМ «СЛАДКУЮ ПИЛЮЛЮ» ОТ КОРОНАВИРУСА**

Российским авиакомпаниям возместят убытки за приостановку полетов в Китай. В Министерстве транспорта заявили, что согласовали с Минфином объем выплат. На какую сумму могут рассчитывать перевозчики и как будут распределять деньги?

<https://www.vesti.ru/videos/show/vid/827751>

## **ПРАЙМ; 2020.20.02; АВИАКОМПАНИИ РФ ЗАПРОСИЛИ БОЛЕЕ 60 ДОПУСКОВ НА ПОЛЕТЫ В КНР, В ТОМ ЧИСЛЕ В УХАНЬ**

Российские авиакомпании запросили более 60 допусков на полеты в Китай, в том числе в Ухань, следует из материалов межведомственной комиссии по допуску авиакомпаний к воздушным перевозкам к заседанию 21 февраля, опубликованных Росавиацией.

Большую часть допусков запросила авиакомпания Red Wings. Также допуски на полеты в Китай запросили «Уральские авиалинии», «Ираэро», Azur Air, Royal Flight, iFly.

Red Wings в том числе запросила допуски из Москвы, Санкт Петербурга и Жуковского в Ухань.

Россия в связи с распространением коронавируса с 1 февраля закрыла все регулярные рейсы российских авиакомпаний в Китай, кроме рейсов «Аэрофлота» в Пекин, Шанхай, Гуанчжоу и Гонконг. По соглашению с КНР в Москву летают еще четыре китайские авиакомпании. С 14 февраля также приостановлены чартерные рейсы российских авиакомпаний.

## **ПРАЙМ; 2020.20.02; ЗАММИНИСТРА ТРАНСПОРТА РФ СРАВНИЛ С РЕВОЛЮЦИЕЙ МЕРУ ПО СНИЖЕНИЮ СЕРЫ В СУДОВОМ ТОПЛИВЕ**

Замминистра транспорта РФ **Юрий Цветков** сравнил с революцией вступившие в силу с начала 2020 года требования Международной морской организации (ИМО) по снижению серы в судовом топливе, сообщила пресс-служба **Росморречфлота**.

Вице-премьер Юрий Борисов, открывая в среду в Москве Морскую коллегию, заявил, что РФ не в достаточной мере исполняет взятые на себя международные обязательства по переходу на низкосернистое топливо, что снижает конкуренцию национального флота на мировом рынке перевозки товаров. С 1 января 2020 года в мире вступил в силу новый стандарт ИМО о снижении содержания серы в судовом топливе с 3,5% до 0,5%. Морской транспорт дает 13% мировых выбросов диоксида серы из-за сжигания дешевого мазута. ИМО рассчитывает, что уже в 2020 году выбросы диоксида серы уменьшатся на 80%. Российская Федерация присоединилась к документу в 2011 году.

«В этой связи **Цветков** сравнил содержащееся в поправке к Конвенции МАРПОЛ введение с 1 января 2020 года нового требования о предельном содержании серы в судовом топливе не более 0,5% вместо ранее установленных 3,5% с революцией по степени воздействия на морской сектор», - сообщает пресс-служба **Росморречфлота**.

Борисов на коллегии также отметил, что президент РФ поручил правительству разработать меры по увеличению доли участия российского торгового флота в экспорте и импорте товаров. **Росморречфлот** со ссылкой на **Цветкова** отмечает, что реализация требований по низкосернистому топливу и прочих связанных с этим обязательств РФ напрямую влияет на обеспечение конкурентоспособности нафлота. «При этом

транспортное ведомство в соответствии с документами стратегического планирования проводит большую работу по обеспечению увеличения доли участия российского торгового флота в экспорте и импорте товаров», - добавляется в сообщении.

По данным **Росморречфлота**, на сегодняшний день доля перевезенных грузов судами под госфлагом РФ от всего объема торговых перевозок морским транспортом остается стабильно невысокой - около 2%.

«**Минтранс** в этой связи полагает, что наиболее эффективно индикатор увеличения доли российского флота может быть достигнут в процессе реализации ожидающейся к принятию стратегии развития Арктической зоны России. ... Для того, чтобы обеспечить достижение поставленной государством цели в **Минтрансе** считают целесообразным ... зафиксировать в стратегических документах развития отраслей экономики ... положений о закреплении соответствующей грузовой базы за судами под российским флагом», - говорится в сообщении **Росморречфлота**.

## **ПРАЙМ; 2020.20.02; «РОСМОРПОРТ» РАССКАЗАЛ О ПРЕДЛОЖЕНИЯХ ПО ИЗМЕНЕНИЮ ПОРТОВЫХ СБОРОВ**

ФГУП «Росморпорт» предлагает установить новый предельный уровень ставок портовых сборов, исходя из максимального размера действующих ставок по бассейнам с применением суммарного коэффициента инфляции, при этом ежегодная индексация портовых сборов будет ниже инфляции, сообщили РИА Новости в пресс-службе предприятия.

Газета «Коммерсант» в четверг со ссылкой на источники сообщила, что ФГУП «Росморпорт» по предложению ФАС подготовило проект единых максимальных ставок портовых сборов на 2020-2022 годы, которые в ряде случаев превышают действующие в 154-177 раз.

«Предлагаемый предельный уровень ставок портовых сборов определен исходя из максимального размера действующих ставок по бассейнам с применением суммарного коэффициента инфляции, определенного Минэкономразвития России на период 2020-2022 гг. и рассчитан на долгосрочный период. При этом ежегодная индексация портовых сборов будет производиться ФГУП «Росморпорт» на уровень ниже инфляции», - сообщили в пресс-службе «Росморпорта».

Собеседник агентства указал, что ставки портовых сборов в морских портах не индексировались с 2016 года. «Росморпорт» отмечает, что за указанный период недополучил порядка 4,8 миллиарда рублей портовых сборов, что «уменьшило на 1,9 миллиарда рублей поступления в бюджет РФ в виде налогов и обязательных отчислений, а также снизило инвестиционные возможности ФГУП «Росморпорт» и создало условия для возникновения рисков недофинансирования капиталовложений в объекты общепортовой инфраструктуры».

«При этом расходы предприятия на содержание имущественного комплекса, обеспечивающего безопасность мореплавания в морских портах, за последние годы увеличились в связи с необходимостью обновления флота, в том числе ледокольного и дноуглубительного, индексации заработной платы производственного персонала, а также существенного, порядка 40%, роста рыночной стоимости бункерного топлива», - добавили в пресс-службе.

Проект единых максимальных ставок портовых сборов представляет собой новый формат ставок, предложенный ФАС России при утверждении ставок сбора транспортной безопасности акватории морского порта. В данном случае установление регулятором максимальных ставок не привело к резкому росту нагрузки на судовладельцев, поскольку «Росморпорт» своим приказом установил ставки сбора транспортной безопасности ниже предельного уровня, проиндексировав их действующий размер на 3,9%, отмечают в «Росморпорте». Сейчас проект обсуждается с федеральными органами исполнительной власти и участниками рынка морских перевозок.

В **пресс-службе Минтранса** России РИА Новости сообщили, что ведомство поддерживает установление единых предельных максимальных ставок портовых сборов, соответствующая позиция направлена в ФАС.

## **НИКА ТВ; 2020.20.02; В КАЛУЖСКОЙ ОБЛАСТИ ПРОЙДЕТ ЭКСПЕРИМЕНТ ПО ЦИФРОВКЕ ТРАНСПОРТНЫХ НАКЛАДНЫХ И ПУТЕВЫХ ЛИСТОВ**

Проект, который запустит **Минтранс** в шести регионах, направлен на повышение безопасности дорожного движения за счет цифровизации предрейсового контроля технического состояния транспортного средства и медосмотра водителя, сообщает пресс-служба ведомства.

До 30 октября этого года эксперимент для внедрения электронной транспортной накладной (ЭТрН) и электронного путевого листа (ЭПЛ) при пассажирских и грузовых автоперевозках проведут на территории Москвы, Татарстана, Московской, Калужской, Рязанской областей и Краснодарского края.

До 28 февраля создадут межведомственную рабочую группу, в которую войдут представители разных ведомств, в том числе **Ространснадзора** и Росавтотранса.

Цифровизация избавит перевозчиков почти от трех трех миллиардов первичных документов, сократит издержки бизнеса и упростит прохождение контрольно-надзорных процедур.

Пока в проекте будут участвовать перевозчики, сотрудничающие с такими крупными ритейлерами, как Магнит, Пятерочка, Мираторг и другими.

«Яндекс.Такси» собирается предоставить свои разработки для дистанционных предрейсовых осмотров водителей.

Медицинский предрейсовый осмотр водителя и технический осмотр автомобиля проводятся в удобной для водителя точке, после чего доступ к базе данных ЭПЛ могут получить все заинтересованные органы. Система позволяет в 4 раза сократить затраты перевозчиков на организацию выпуска транспорта на линию,

— рассказал директор по развитию бизнеса Яндекс.Такси в России Алексей Федотов.

Для нас принципиально важно отточить все процедуры совместно с бизнесом, сделать открытую госплатформу для всех коммерческих сервисов. Далее мы будем подключать другие виды транспорта. Это обеспечит реальную мультимодальность и цифровую трансформацию целого сектора экономики страны»,

— отметил **заместитель министра транспорта России Алексей Семенов**, руководящий реализацией проекта.

По итогам эксперимента внесут предложения об изменении нормативных правовых актов и сформируют дорожную карту для внедрения ЭПЛ и ЭТрН на территории Российской Федерации.

<https://nikatv.ru/news/obshestvo/vkaluzhskoy-oblasti-proydet-eksperiment-pocifrovke-transportnyh-nakladnyh-iputevyh-listov>

## **ВЕРСИЯ САРАТОВ; АННА СКУРАТОВА; 2020.20.02; ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ЧИНОВНИК НА ЭНГЕЛЬССКОМ СОВЕЩАНИИ О РАЗВИТИИ ГОРОДСКОГО ТРАНСПОРТА В СТРАНЕ: «НЕ НАДО СТРОИТЬ ИЛЛЮЗИЙ»**

Сегодня в Энгельсе состоялось совещание, посвященное теме развития городского электротранспорта в России. В нем приняли участие чиновники федерального правительства, депутаты Госдумы РФ, мэры российских городов и представители лизинговых компаний.

Председатель комитета по транспорту и строительству Госдумы РФ Евгений Москвичев заявил о необходимости появления государственной программы, которая бы позволяла оказывать помощь регионам в развитии электрического наземного транспорта.

«В ближайшем будущем мы должны добиться, чтобы каждый год обновлялось минимум 7% подвижного состава. И чтобы этот норматив дошел до 12%», — сообщил он.

С докладом выступил губернатор Саратовской области Валерий Радаев. Он отметил, что в обновлении парка наземного электрического транспорта нуждается не только Саратов, но и все регионы страны. По его словам, запросы населения на комфорт, безопасность, экологичность с каждым годом растут, и представленный сегодня образец троллейбуса отвечает всем этим требованиям (сегодня на площадке завода «Тролза» был представлен троллейбус «Адмирал» — прим. ред.).

**Заместитель министра транспорта РФ Алексей Семенов** рассказал о ситуации в России с общественным транспортом. «Ни для кого не секрет, что городской пассажирский транспорт эффективно без поддержки государства, региона функционировать не может. Не надо строить иллюзий, что, объявляя конкурсы за маленькие деньги (вероятно, речь идет о конкурсах перевозчиков. Например, в Саратовской области конкурсы периодически проваливаются или находятся под угрозой срыва — прим. ред.), мы получим качественную услугу», — начал он.

**Семенов** отметил, что развитием наземного электрического транспорта должны заниматься региональные власти. При этом должны учитываться возможности бюджета. По его словам, в настоящее время федеральное ведомство разрабатывает комплекс мер, чтобы поддержать в этом вопросе субъекты РФ.

Выступающий отметил, что в 2019 троллейбусный транспорт функционировал в 85 городах 64 субъектов РФ, а трамвайный — в 60 городах 40 субъектов РФ. По его данным, в прошлом году этим транспортом было перевезено более 2,3 млрд пассажиров, что составляет 16% от общего объема перевозок. Он также сообщил, что за последние 5 лет объем перевозок снизился.

На поддержку наземного электротранспорта в регионах в рамках национального проекта «Безопасные и качественные дороги» с 2020 до 2024 года заложено 20 млрд рублей, пояснил федеральный чиновник. «Получается 8 млрд рублей в год. Конечно, это цифра не покрывает даже 1/10 потребностей наших регионов», — констатировал он.

Напомним, парк электротранспорта в Саратове, Энгельсе и Балаково планируют пополнить за счет московских троллейбусов. Решение принято после переговоров спикера Госдумы Вячеслава Володина с мэром Москвы Сергеем Собяниным. Старую технику отдают в регионы в связи с тем, что Москва переходит на электробусы.

<https://nversia.ru/news/federalnyy-chinovnik-na-engelsskom-soveshanii-o-razvitiielektrotransporta-v-strane-ne-nado-stroit-illyuziy/>

На ту же тему:

<https://rg.ru/2020/02/20/reg-pfo/v-engelse-budut-vypuskat-trolleibus-novogo-pokoleniia.html>

## **ПРАЙМ; 2020.20.02; МИНТРАНС ПРОРАБОТАЕТ РАЗВИТИЕ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ У ЛЕДОВОГО ДВОРЦА В НОВОСИБИРСКЕ**

Вице-премьер России **Марат Хуснуллин** попросит **Минтранс** проработать вопрос развития транспортной инфраструктуры вокруг ледового дворца в Новосибирске, который в 2023 году примет матчи молодежного чемпионата мира по хоккею, об этом Хуснуллин написал на своей странице в Instagram по итогам встречи с губернатором Новосибирской области **Андреем Травниковым**.

Также на встрече с вице-премьером Травников попросил Хуснуллина помочь во взаимодействии с Федеральным фондом дольщиков. Хуснуллин сообщил, что даст «Дом.рф» поручение ускорить подписание соглашения с областью.

Кроме того, Хуснуллин и Травников обсудили реализацию **нацпроекта «Жилье»** в регионе. К 2024 году в области должны построить 13 миллионов квадратных метров жилья. Вице-премьер добавил, что региону требуется поддержка в развитии инфраструктуры, и пообещал вести работу в этом направлении.

## **ПРАЙМ; 2020.20.02; ВАЛЕРИЙ КУЛИКОВ НАЗНАЧЕН ЗАМРУКОВОДИТЕЛЯ РОСТРАНСНАДЗОРА**

Премьер-министр России **Михаил Мишустин** назначил **Валерия Куликова** заместителем руководителя Федеральной службы по надзору в сфере транспорта (**Ространснадзор**), соответствующее распоряжение опубликовано на официальном интернет-портале правовой информации.

«Назначить Куликова Валерия Вячеславовича заместителем руководителя Федеральной службы по надзору в сфере транспорта», - говорится в документе.

Ранее Куликов занимал должность руководителя Центрального межрегионального управления государственного автодорожного надзора Федеральной службы по надзору в сфере транспорта.



## **РИА НОВОСТИ; 2020.20.02; ПУТИН ПРИЗВАЛ ФСБ ОБРАТИТЬ ОСОБОЕ ВНИМАНИЕ НА ЗАЩИТУ НАЦПРОЕКТОВ**

Президент России **Владимир Путин** попросил ФСБ обратить особое внимание на антикоррупционную защиту национальных проектов, где концентрируются огромные финансовые потоки.

«Более активной должна стать и антикоррупционная работа, которую вам следует вести во взаимодействии с коллегами из Генеральной прокуратуры, МВД, Счетной палаты, Росфинмониторинга и других структур, также опираясь на поддержку общества и граждан. В первую очередь, это касается антикоррупционной защиты наших национальных проектов. Прошу вас, уважаемые коллеги, обратить на это особое внимание», - сказал президент на коллегии ФСБ.

**Путин** еще раз обратил внимание, что государство концентрирует огромные ресурсы для достижения целей национального развития. Он призвал «наладить жесткий контроль за прохождением этих огромных финансовых потоков», но так, чтобы «не мешать работе соответствующих государственных и коммерческих структур».

<https://ria.ru/20200220/1565005538.html>

## **РИА НОВОСТИ; 2020.20.02; ПУТИН ПРИЗВАЛ ФСБ НАЛАДИТЬ КОНТРОЛЬ ЗА СРЕДСТВАМИ ДЛЯ НАЦПРОЕКТОВ**

Президент России **Владимир Путин** призвал сотрудников ФСБ наладить жесткий контроль за средствами, выделяемыми на реализацию национальных проектов, не мешая при этом работе соответствующих госорганов и коммерческих структур.

«Мы концентрируем огромные ресурсы для достижения целей национального развития, и это должна быть работа, нацеленная на конечный результат. От вас тоже очень многое здесь зависит, нужно наладить жесткий контроль за прохождением этих огромных финансовых потоков, но при этом - хочу на это тоже обратить внимание - не мешать работе соответствующих государственных и коммерческих структур», - заявил **Путин** на коллегии ФСБ в четверг.

<https://ria.ru/20200220/1565004524.html>

## **РИА НОВОСТИ; 2020.20.02; ПУТИН ПРИЗВАЛ ВНЕДРЯТЬ АВТОМАТИЗИРОВАННЫЕ СИСТЕМЫ ПАСПОРТНОГО КОНТРОЛЯ**

Президент РФ **Владимир Путин** призвал активнее внедрять автоматизированные системы паспортного контроля, которые делают более удобным и необременительным пограничные формальности для законопослушных граждан и зарубежных гостей.

«Следует и дальше наращивать работу по обустройству и дооснащению пограничной инфраструктуры, активнее внедрять автоматизированные системы паспортного контроля, которые заметно повышают эффективность пограничных органов и при этом делают более удобным и необременительным пограничные формальности для законопослушных граждан и наших зарубежных гостей», - сказал **Путин** на коллегии ФСБ.

Президент отметил, что «по итогам 2019 года протяженность участков границы с усовершенствованной инфраструктурой доведена почти до 70%, техническая оснащенность погранорганов возросла до 80%, а доля современных образцов вооружения увеличилась до более чем 63%».

«Безусловно, это хороший результат. Напомню, что в 2003 году данный показатель составлял всего 10%», - уточнил он.

<https://ria.ru/20200220/1565004827.html>

## **ТАСС; 2020.20.02; НАЦПРОЕКТЫ 2.0: КАК ИЗМЕНЯТСЯ ГЛАВНЫЕ ПРОЕКТЫ РАЗВИТИЯ СТРАНЫ**

Срок, в который премьер-министр **Михаил Мишустин** поручил представить в правительство предложения по корректировке национальных проектов и программ, истекает в четверг. К этой дате портал «Будущее России. Национальные проекты», оператором которого выступает ТАСС, выяснил, какие изменения ждут паспорта

проектов, и пришел к выводу, что львиную долю обновлений составят новые социальные программы, анонсированные президентом Путиным в послании Федеральному собранию.

## Как оплатят нацпроекты

Послание президента Федеральному собранию в 2020 году можно назвать максимально социальным: Путин по его итогам поручил правительству обеспечить льготами семьи уже при рождении первенца, продолжать поддерживать семьи до семилетия ребенка включительно, обеспечить учеников начальной школы горячим питанием, предоставить необходимое количество школьных мест и увеличивать количество мест в вузах, решать жилищные и другие проблемы врачей, а также внедрять новую систему оплаты их труда. Все это обойдется в 1,8 трлн рублей на ближайшую трехлетку и еще около 190 млрд рублей придется изыскать регионам, подсчитал Минфин.

В прошлом году, когда верстался бюджет, эти затраты не учитывались. Темпы экономического роста, согласно законопроекту, вырастут в этом году с 1,7% до 1,9%, что приведет к росту нефтегазовых доходов - на 162 млрд рублей в текущем году и почти на 1,3 трлн рублей на трехлетку. Оставшиеся средства на реализацию послания будут перераспределены между расходными статьями.

Одним из источников финансирования социальных расходов послания в 2021 и 2022 годах будут средства, полученные от Банка России в связи с продажей Сбербанка России. По закону, деньги Фонда национального благосостояния (ФНБ) можно вложить только в иностранные валюты, активы или проекты с экономической возвратностью, то есть напрямую деньги ФНБ на соцпроекты потратить невозможно. Однако правительство договорилось выкупить у Центрального банка 50% плюс одну акцию «Сбербанка» - и это именно проект с возвратной прибылью. За акции из ФНБ уйдет к ЦБ около 2,5 трлн рублей, плата за актив растянется на несколько лет. Часть денег (0,7 трлн рублей) останется у Банка России, а остальные банк постепенно будет переводить в казну - и в денежном эквиваленте, и правами востребования долга со Сбербанка и корпорации ВЭБ.РФ. Эта сделка стала частью подготовленных Минфином поправок к бюджету.

«Центральный банк получает прибыль от этой сделки. И эту прибыль мы используем в бюджете для финансирования мероприятий, которые предусмотрены в послании президента. Мы за счет прибыли, которая образуется у Центрального банка, получаем доходы в бюджет в течение нескольких лет и направляем их на финансирование мероприятий по реализации послания», - объяснял план правительства глава Минфина Антон Силуанов.

Как итог, Минфин получает возможность пополнить бюджет, используя эти деньги для выполнения социальных поручений президента, а также ежегодно получать в казну дивиденды от Сбербанка. Одновременно с этим новый бюджет будет способен финансировать все мероприятия нацпроектов, включая и новый социальный блок.

На что пойдут деньги?

Не все министерства и аппараты курирующих вице-премьеров, опрошенные порталом «Будущее России. Национальные проекты», смогли сформулировать, какие конкретные поправки они готовят к 20 февраля.

Тем не менее, в Минтруде порталу подтвердили, что в паспорт проекта «Демография» войдут все перечисленные президентом инициативы по поддержке семей с детьми. Это потребует корректировок документов и увеличения объемов финансирования программы материнского капитала внутри нацпроекта на 111,9 млрд. рублей в 2020 году, на 193,1 млрд. рублей - в 2021 году, на 250,1 млрд. рублей - в 2022 году.

«Инициатива по введению маткапитала на первого ребенка и пролонгация его выплат на второго ребенка до 2026 года безусловно потребуют внесения поправок в паспорт проекта. Это нужно сделать и для финансового планирования, и для изменения контрольных цифр по участникам проекта. Кроме того, важно понимать, в отношении каких категорий граждан государство должно развивать проактивные сервисы госуслуг, чтобы они чувствовали свою включенность в социальную политику», - сказал порталу профессор Финансового университета при правительстве России, экс-замглавы Минздрава Александр Сафонов.

Очевидные изменения коснутся и нацпроекта «Образование». В послании Путин поручил проанализировать потребность в увеличении числа мест в школах и внести

соответствующие изменения в его паспорт. Текущая версия документа предусматривает создание к 2024 году не менее 230 тыс. новых мест. А вице-премьер Татьяна Голикова говорила о необходимости 413 тыс. мест в школах. Затраты на их создание могут составить до 2023 г 246 млрд рублей.

Должно вырасти и число бюджетных мест в вузах, говорил президент, ведь в ближайшие годы число выпускников школ будет увеличиваться, а в государстве «важно сохранить равную, справедливую доступность бесплатного очного высшего образования». В Минобрнауки порталу сказали, что работают над корректировкой документов. Так, с 2021 года усилят контакт между ведущими вузами и региональными. Речь идет о программе, которая была запущена министерством в 2019 году: по ней три вуза (ИТМО, МФТИ, НГТУ) разработали для 10 региональных университетов программы развития, ориентированные на внедрение в них новых образовательных методик и цифровой среды. Не исключено также, что в образовательный **нацпроект** могут включить задачу по обеспечению учеников начальных классов горячим питанием, на что, по словам Голиковой, в 2020-2022 годах будет направлено порядка 109 млрд рублей, сказал порталу руководитель института образования НИУ ВШЭ Исак Фрумин.

За рамками **нацпроекта**

**Путин** в послании сделал акцент на запуске с 1 июля программы модернизации первичного звена здравоохранения, а также на подготовке кадров в медицине. По словам главы Национального медицинского исследовательского центра (НМИЦ) детской гематологии, онкологии и иммунологии имени Дмитрия Рогачева Галины Новичковой, в паспорт **нацпроекта** «Здравоохранение» стоило бы внести задачи по борьбе с онкологическими заболеваниями у детей.

Она привела в пример ситуацию в одном из регионов, в котором потребовалось купить аппарат МРТ для детской областной больницы. Но так как аппарат был необходим для детей, а федеральный проект «Борьба с онкологическими заболеваниями» (входит в **нацпроект**) предусматривает лечение взрослых, деньги на этот аппарат в рамках **нацпроекта** выделить не могли. По словам эксперта, в России на данный момент есть десять субъектов, в которых нет возможности лечить детский рак. Еще ряд проблем связан с оснащением региональных больниц и дефицитом кадров.

«Получилось, что детская онкология и гематология ни в какой **нацпроект** не попала. Нам кажется это несправедливым, поскольку это социально значимая тема, и включение детской онкологии в приоритетные национальные проекты позволило бы решить многие накопившиеся в регионах проблемы», - считает эксперт.

Новый федпроект и 30 поправок от бизнеса

Готовы к изменениям Минэкономразвития (в части **нацпроекта** «Малое и среднее предпринимательство») и Минкомсвязь. В пресс-службе Минэкономразвития сказали порталу, что готовят новые меры поддержки бизнеса, а их публикация предварительно планируется в марте. «Мы сформировали список [из 30] наиболее приоритетных предложений, предприниматели за них проголосовали и дали дополнения по каждой группе вопросов. Они были проранжированы рабочей группой. Сегодня по каждому блоку сформированы необходимые мероприятия для их реализации», - отметил представитель министерства.

Ранее Минэкономразвития РФ представило более 200 предложений от бизнеса по расширению мер поддержки. Самыми популярными из них были предложения по снижению налоговой нагрузки и запуску так называемых кредитных каникул, досудебное урегулирование споров с госорганами для микробизнеса и упрощение работы с отчетностями для налоговой службы.

В Минкомсвязи готовы к не менее значительным переменам. Как рассказал порталу **директор департамента** координации и реализации проектов по цифровой экономике Михаил Насибулин, министерство готовит новый, седьмой федеральный проект, новый крупный блок внутри **нацпроекта**, и в ближайший месяц отправит его на согласование в правительство. Он будет касаться проектов в области искусственного интеллекта. Сейчас за развитие искусственного интеллекта в России отвечает стратегия развития до 2030 года, но она затрагивает только общие направления и технологии. А внутри **нацпроекта** это

направление получит конкретные мероприятия, ответственных, сроки и деньги, говорят в Минкомсвязи.

В министерстве рассчитывают подготовить также точечные и поэтапные изменения цифрового **нацпроекта**, говорил порталу «Будущее России. Национальные проекты» глава министерства Максуд Шатаев. Замглавы Минкомсвязи Людмила Бокова добавила, что изменения будут, но это вопрос, скорее, «аналитики и расстановки приоритетов». «У нас эта работа идет, в том числе по реформированию подходов к принятию законопроектов: какие нецелесообразные, какие нужны, какие в приоритете», - сказала **замминистра** порталу.

В своем выступлении перед думским комитетом по связи 5 февраля Шатаев обрисовал свое видение того, как должна происходить цифровизация в России. Акцент был сделан на улучшение предоставления электронных госуслуг и автоматизацию этих процессов: он поставил задачу к 2024 году сделать оказание 70% госуслуг в электронном виде, а «государство сделать [в этом вопросе] менее заметным».

Гендиректор АНО «Цифровые платформы» Арсений Щельцин считает, что нацпрограмме как раз следует усилить социальные аспекты, в том числе те, о которых в послании говорил президент. А также повысить качество и скорость финансирования подпроектов «Цифровой экономики».

Клуб консерваторов

Несколько министерств отказались от серьезной корректировки профильных **нацпроектов**, но допускают незначительные перемены в их паспортах. Так, вносить серьезные изменения в национальный проект «Жилье и городская среда», преждевременным считает вице-премьер Марат Хуснуллин. «Не надо торопиться делать изменения. Надо начать работать по тому, что есть», - сказал он, напомнив, что выделенных на проект денег хватит, чтобы «контрактоваться на три года вперед». В Минстрое России порталу также сообщили, что «параметры **нацпроекта** меняться не будут».

Эта консервативная позиция не совпадает с видением экспертов. Заместитель главы Общественного совета при Минстрое России Светлана Разворотнева считает, что в документе можно предусмотреть систему мер по снижению стоимости 1 кв. м жилья на первичном рынке. «Иначе получается искажение - мы снижаем процент по ипотеке, а плановая цена квадратного метра в паспорте **нацпроекта** при этом растет», - подчеркивает она. Также эксперт считает, что в **нацпроекте** стоит предусмотреть расходы на модернизацию коммунальной инфраструктуры с износом более 60%. Это позволит строить больше качественного жилья, тогда как сейчас новые дома зачастую подключают к старым водопроводам, канализации и работающим на пределе очистным сооружениям. Еще одно предложение эксперта - увеличить финансирование программы по расселению аварийного жилья и добавить в проект по формированию комфортной городской среды средства на капитальный ремонт домов-объектов культурного наследия.

Другой эксперт, руководитель комитета по строительству «Опоры России» Дмитрий Котровский предлагает уточнить, какие именно виды жилья должны быть построены для россиян в рамках **нацпроекта**. Сейчас в паспорте обозначен только итоговый показатель - ввод к 2024 году 120 млн кв. метров жилья. Стоит указать, сколько при этом будет построено многоквартирных домов, частных, доходных домов, арендного жилья, и так далее.

Глава кабмина **Михаил Мишустин** говорил и о необходимости создавать дополнительные стимулы для развития жилищного строительства: повышать эффективность использования земли, обеспечивать своевременную инженерную подготовку территории и активнее использовать пустующие земельные участки, «в том числе из федеральной собственности», для жилищного строительства. По его словам, «такой земли у нас достаточно много».

Вице-премьер Хуснуллин уверен, что рано вносить изменения и в паспорта транспортных **нацпроектов**, которые он также курирует - «Безопасные и качественные автомобильные дороги» (БКАД), а также **Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры**. В Минтрансе РФ не прокомментировали возможные изменения **нацпроектов**. Но прежде **министр**

транспорта РФ Евгений Дитрих отмечал, что и дорожный **нацпроект**, и **комплексный план** полностью советуют национальным целям развития.

Впрочем, все может измениться. В прошлом году, например, **Минтранс** разработал программу ремонта и строительства мостов и путепроводов на сумму в 1,12 трлн рублей до 2035 года. Она была одобрена проектным комитетом **БКАД** и правительственной комиссией по транспорту, предполагалось ее внесение в дорожный **нацпроект**. Но уже в этом году планы поменялись.

Ждут перемен

В Министерстве культуры РФ portalу «Будущее России. Национальные проекты» сообщили, что изменения, которые они лоббируют, касаются перевода неиспользованных средств с прошлого года на этот - речь идет о 138 млн рублей.

Что касается **нацпроекта** «Экология», то мнению главы организации «Зеленый патруль», члена общественного совета Росприроднадзора Андрея Нагибина, самые большие сложности прошлого года были связаны с неосвоением средств, выделенных на ликвидацию старых свалок и опасных объектов по федпроекту «Чистая страна». По его мнению, необходимо создать рабочую группу для «ликбеза» региональных чиновников, чтобы те могли выбрать качественных подрядчиков и готовить грамотную проектную документацию по ликвидации свалок. Кроме того, необходимо поощрять переработчиков вторсырья, сказал эксперт portalу.

В Минпромторге отказались от комментариев относительно корректировок в **нацпроекте** «**Международная кооперация и экспорт**». Тем не менее, еще в конце 2019 года **Путин** призвал сделать более эффективными меры стимулирования экспорта. Следом Российский экспортный центр, который выступает консолидатором всех мер господдержки экспортеров, рассказал portalу, что подготовил и считает необходимым принять ряд мер по адресному сопровождению несырьевых экспортных проектов. О конкретных мерах в РЭЦ тогда говорить не стали. С тех пор у центра сменился руководитель (место Андрея Слепнева на этом посту заняла экс-министр ЕЭК по торговле Вероника Никишина) и вопрос о том, будут ли внесены эти меры в паспорт **нацпроекта**, остается открытым.

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/nacproekty-20-kak-izmenatsa-glavnye-proekty-razvitiya-strany>

## **ТАСС; 2020.20.02; ГОСДУМА ПРИНЯЛА В I ЧТЕНИИ ЗАКОНОПРОЕКТ О НАЛОГОВЫХ ЛЬГОТАХ ДЛЯ ИНВЕСТОРОВ В АРКТИКЕ**

Госдума приняла в первом чтении поправки в Налоговый кодекс, предусматривающие льготы для инвесторов, которые планируют реализовать на арктических территориях новые проекты. Документ внесен правительством РФ в пакете законопроектов, направленных на льготы по инвесторам в Арктике.

Поправки в Налоговый кодекс предусматривают оптимизацию обложения налогом на добычу полезных ископаемых (НДПИ) для организаций, добывающих углеводородное сырье на новых морских месторождениях, расположенных, в частности, в северной части Охотского моря (на 55 градусе северной широты или севернее этой широты), южной части Баренцева моря (южнее 72 градуса северной широты), Печорском и Белом морях, дата начала промышленной добычи углеводородного сырья на которых приходится на период после 1 января 2020 г., а также в Японском море.

Как сообщил замглавы Минфина РФ Алексей Сазанов, для этих месторождений предполагается установление ставки НДПИ на уровне 5% от выручки на 15 лет.

Законопроект устанавливает нулевую ставку НДПИ при добыче газового конденсата совместно с горючим природным газом, добываемого и используемого исключительно для производства сжиженного природного газа или для производства нефтехимической продукции, на новых производственных мощностях до достижения объема добычи 250 млрд кубических метров. Ставка будет применяться при условии, что срок разработки запасов участка недр не превышает 12 лет с даты реализации продукции нефтехимии, на участках недр, полностью расположенных севернее Северного полярного круга: в

границах Архангельской области, Республики Коми, Ямало-Ненецкого автономного округа, Красноярского края, Республики Саха (Якутия), Чукотского автономного округа. Кроме того, законопроектом предусматривается распространение налога на дополнительный доход от добычи углеводородного сырья (НДД) и льготной налоговой ставки по НДС на участки недр, расположенные полностью или частично севернее 70 градуса северной широты полностью в границах Красноярского края, Республики Саха (Якутия), Чукотского автономного округа, с распространением на пользователей недр таких участков права перейти на НДД.

Предусматривается предоставление налогового вычета по НДС при добыче нефти на участках недр, расположенных полностью в границах Красноярского края полностью или частично севернее 67 градуса северной широты и южнее 69 градуса северной широты, лицензия на право пользования которыми предоставлена до 1 января 2019 г., в размере фактических расходов на приобретение, сооружение, изготовление, доставку объектов инфраструктуры для освоения недр.

Налоговый вычет по НДС не может быть больше разницы между фактической суммой НДС и суммой НДС, полученной с применением базовой цены нефти, определенной в предусмотренном Бюджетным кодексом порядке.

Касаясь предоставления налогового вычета на участках недр Ванкорского нефтяного кластера, Сазанов подчеркнул, что «вычет по НДС будет равен расходам компаний на создание новой инфраструктуры, необходимой для развития новой нефтегазовой провинции».

Положительный эффект превысит выпадающие доходы

Сумма предоставляемого налогового вычета по НДС при добыче нефти на территории Красноярского края в размере фактических расходов на объекты инфраструктуры для освоения участков недр составит около 200 млрд рублей в год, указано в финансово-экономическом обосновании к документу.

«Выпадающие доходы федерального бюджета с учетом получения дополнительных налогов в виде поступлений по налогу на прибыль организаций составят около 100 млрд рублей в год. При этом суммарный положительный эффект для бюджетов бюджетной системы РФ от предоставления налогового вычета по НДС на период реализации проектов по разработке месторождений углеводородного сырья в Арктической зоне составит 1,9 трлн рублей», - говорится в документе.

В случае принятия законопроект вступит в силу по истечении одного месяца со дня его официального опубликования, но не ранее 1-го числа очередного налогового периода по налогу на прибыль организаций.

«Цель законопроекта - создание ресурсной базы, обеспечивающей увеличение грузовых перевозок по Северному морскому пути в объеме не менее 50 млн тонн к 2030 году с потенциалом роста до 100 млн тонн к 2050 году», - отметил Сазанов.

## **ТАСС; 2020.20.02; ГОСДУМА ОТМЕНИЛА СПЕЦРАЗРЕШЕНИЯ ДЛЯ ПЕРЕВОЗКИ ОПАСНЫХ СЕКРЕТНЫХ ГРУЗОВ**

Госдума в четверг приняла в третьем чтении законопроект об отмене необходимости получения спецразрешений для перевозки опасных грузов, имеющих отношение к особо важным государственным и оборонным нуждам.

Согласно установленным нормам, после получения заявки на перевозку опасного груза **Ространснадзор** согласовывает маршрут движения с владельцами автомобильных дорог федерального, регионального, межмуниципального и местного значения, а также с владельцами частных автодорог. Однако владельцы дорог не имеют доступа к гостайне, в связи с чем профильное ведомство не имеет права согласовывать с ними перевозку секретных спецгрузов.

В связи с этим закон об автомобильных дорогах предлагается дополнить нормой, согласно которой не будет требоваться согласование и специальное разрешение для перевозки опасных грузов, необходимых «для удовлетворения особо важных государственных и оборонных нужд страны», а также для «обеспечения безопасности государства». На данный момент такое исключение предусмотрено для военного транспорта и техники.

Как пояснил ТАСС член профильного комитета по транспорту и строительству Владимир Сияговский, к данной категории «относятся и военные грузы, в том числе самоходная техника». «Нельзя эти грузы и технику приравнивать к обычным транспортным средствам. Здесь нужен особый подход. Бывают ситуации, когда фактор времени играет первоочередную роль», - заметил он.

По его словам, организация движения теперь будет поручена федеральным государственным органам, в которых предусмотрена военная служба, при взаимодействии с **Минтрансом РФ** и Госавтоинспекцией. «Порядок указанного взаимодействия должен устанавливаться правительством РФ», - резюмировал депутат.

<https://tass.ru/obschestvo/7804999>

## **СТРОИТЕЛЬНАЯ ГАЗЕТА; ВЕРШИНIN СЕРГЕЙ; 2020.20.02; ПЛАН ПО ЗАЯВКАМ**

В рамках реализации **нацпроекта** «Жилье и городская среда» Минстрой России планирует актуализировать и разработать более 130 сводов правил, национальных и межгосударственных стандартов. «В 2020 году для решения задачи по совершенствованию системы технического регулирования Минстрой России запланировал актуализацию 81 стандарта и СП, принятие 51 нового нормативно-технического документа, - сообщил министр строительства и ЖКХ Владимир Якушев. - Эта работа направлена на внедрение передовых технологий и установление ограничений на использование устаревших технологий в проектировании и строительстве, в том числе и в жилищном».

Формированию плана по разработке нормативно-технических документов (НТД) на 2020 год предшествовало широкое обсуждение: через средства массовой информации и адресную рассылку был объявлен сбор предложений от профессионального сообщества. «За один месяц было получено более 400 откликов по разработке СП и более 200 по ГОСТам, - рассказал министр. - С полной уверенностью можно сказать, что план сформирован по запросам национальных объединений саморегулируемых организаций, отраслевых и профессиональных объединений, органов местного самоуправления субъектов, госкомпаний, федеральных органов власти».

В частности, по предложениям **Минтранса России** и **РЖД** вносятся корректировки и дополнения сразу в семь сводов правил, среди которых инженерные изыскания для строительства, положение об авторском надзоре и проектирование железнодорожных вокзалов. По заявкам Росавиации в план включена разработка пяти сводов правил по проектированию, строительству и эксплуатации аэродромов.

По состоянию на начало 2020 года фонд нормативнотехнических документов Минстроя России составлял 370 сводов правил и 1100 стандартов. С 2015 года в нормативно-техническую базу строительства вошло 70 принципиально новых для отрасли документов. Это своды правил и стандарты, касающиеся эксплуатации зданий и сооружений, технологии информационного моделирования, высотного и сейсмостойкого строительства, градостроительного проектирования и благоустройства территорий.

Достоверность новых норм и параметров определяется национальным экспертным органом в строительстве - Техническим комитетом 465 «Строительство».

**Росавтодор** совместно с **Минтрансом России** инициировал пересмотр свода правил по автомобильным дорогам.

Заявки на изменение шести сводов правил поступили от ФАУ «Главгосэкспертиза России», это поправки в правила проектирования зданий и помещений медицинских организаций, многофункциональных комплексов, инженерно-технических мероприятий по гражданской обороне, а также пересмотр свода правил «СНиП 41-012003 Отопление, вентиляция и кондиционирование воздуха».

Департамент градостроительной политики города Москвы предложил внести изменения в три свода правил: по проектированию геронтологических центров, домов сестринского ухода и хосписов, а также мостов и труб, железнодорожных и автодорожных тоннелей.

Ассоциация развития стального строительства считает необходимым внести дополнения в свод правил по несущим и ограждающим конструкциям.

## ИЗВЕСТИЯ; ТАТЬЯНА БОЧКАРЁВА, НАТАЛЬЯ ИЛЬИНА; 2020.21.02; ТОЧКИ НА КАРТЕ: ОПЛАТУ «ПЛАСТИКОМ» ПРОЕЗДА ПО ЗОНАМ ХОТЯТ МАСШТАБИРОВАТЬ; РАСШИРИТЬ НА ВСЮ СТРАНУ ДЕЙСТВИЕ ПИЛОТНОГО ПРОЕКТА ПЛАНИРУЕТ СБЕРБАНК

Стоимость проезда в общественном транспорте при оплате картой планируют привязать к расстоянию и районам. Такой проект Сбербанк в феврале запустил в Твери, а в перспективе его хотят распространить на всю страну, рассказали «Известиям» в кредитной организации. Так называемый зональный тариф будет рассчитываться в том числе исходя из координат старта и окончания поездки. Технология позволит сэкономить до 25% стоимости билета, полагают в Сбербанке. В **Минтрансе** заявили, что эта система законодательству не противоречит, а выбор конкретных билетных решений остается за регионами. По мнению опрошенных «Известиями» экспертов, технология в целом хороша, но на данный момент не отработана: нередкие сбои в геолокации чреваты неверной тарификацией.

Приложить дважды

Жители Твери начали оплачивать поездки на автобусе в пригород по зональному тарифу с помощью банковской карты, рассказали «Известиям» в Сбербанке, который организовал этот проект. Там уточнили, что пока это пилотный режим, но в будущем он будет распространен на всю Россию.

Пассажирам, которые едут по маршруту «город–пригород», нужно приложить карту к валидатору дважды — при входе в транспорт и при выходе из него. При этом стоимость проезда рассчитывается автоматически на основании данных о GPS-координатах, рассказали в Сбере. Ранее безналичным способом можно было заплатить только по фиксированному тарифу. Если пользоваться банковской или транспортной картой постоянно, возможна экономия до 25%, добавили в финансовой организации.

В правительстве области «Известиям» рассказали, что сейчас новая модель пассажирских перевозок доступна на 85 маршрутах Твери и Калининского района, где работает 470 автобусов.

Выбор модели расчета тарифа за перевозки в целом находится в компетенции российских субъектов, заявил «Известиям» представитель **Минтранса**. В ведомстве не ответили на просьбу оценить привлекательность проекта Сбербанка, но уточнили, что эта система законодательству не противоречит.

Неточность наводки

Предложение Сбербанка может быть полезным не только для тверичан, но и для жителей других крупных городов и густонаселенных регионов, полагает аналитик «Финама» Алексей Корнев. Возможность платить за фактически пройденный путь с использованием спутниковых координат позволит не только сэкономить, но также не сталкиваться с необходимостью покупки разового билета при передвижении вне привычного маршрута, объяснил он.

У такого сервиса могут быть погрешности в определении геолокации, которые не зависят от работы банка, предупредил директор по работе с клиентами «БКС Премьер» Николай Соколов. Он добавил, что с неточностью определения местоположения сталкивается почти каждый пользователь смартфона, и если сервис по оплате будет ориентироваться только на координаты по гаджету, это может приводить к ошибкам в тарификации.

Сумму, потраченную на развитие продукта по оплате проезда в тверских автобусах, Сбербанк назвать отказался. Но, по словам экспертов, она не очень велика, поскольку геолокация уже давно используется в банковских приложениях. У этой новации хорошие возможности для масштабирования и синергии со смежными сервисами, и к тому же она дает возможность кредитной организации увеличивать предложение различных опций, что повышает лояльность клиентов, добавили аналитики.

Транспортная доступность

В целом многие банки уже предоставляют своим клиентам возможность оплаты проезда в транспорте с помощью карты. Самый простой вариант — это использование пластика для приобретения билета, объяснил начальник управления транзакционного бизнеса банка «Открытие» Дмитрий Бочеров.



Однако у ряда банков дополнительно в карту «защиты» и специальные транспортные приложения, например «Тройка» или «Стрелка».

Картой ВТБ можно оплатить проезд на всех видах городского транспорта Москвы: в метро, на МЦК, монорельсе, в трамваях и автобусах. У банка есть технология по записи билетов на карту «Тройка» непосредственно с мобильных устройств с использованием NFC-модуля.

На единую карту петербуржца можно записать и банковское приложение, и транспортное, рассказал руководитель бизнеса банковских карт Банка «Санкт-Петербург» Сергей Мишанин. Если проходить в метро через первый или последний турникеты каждой станции, деньги спишутся с банковского приложения, если через любой другой турникет — то с транспортного.

Карты Новикомбанка с приложением «Тройка» позволяют оплачивать проезд в общественном транспорте Москвы, поездах «Аэроэкспресс», записывать билеты или абонементы на проезд в пригородных электропоездах, рассказал директор его департамента процессинга и платежных систем Евгений Березовский. По его словам, банк разрабатывает аналогичный проект для внедрения в других городах.

«Ак Барс» оборудовал автобусы Казани устройствами для приема банковских карт, прокомментировал руководитель направления эквайринга и электронной коммерции банка Ильназ Ситдинов. К оплате принимаются карты всех банков платежных систем VISA, MasterCard и «Мир» с технологией бесконтактных платежей.

<https://iz.ru/977732/tatiana-bochkareva-natalia-ilina/tochki-na-karte-oplatu-plastikom-proezda-po-zonam-khotiat-masshtabirovat>

## **КОММЕРСАНТЪ; ОЛЬГА НИКИТИНА, ИВАН БУРАНОВ; 2020.20.02; ТРАНСПОРТНЫЙ НАЛОГ СДЕЛАЮТ ВЫШЕ; ИЛИ ВО ВСЕ ЗАПРЕТЯТ СТАРЫЕ ГРУЗОВИКИ**

Минпромторг хочет с 2021 года увеличить базовую ставку транспортного налога на автомобили экологического класса Евро-3 и ниже. В министерстве уточняют, что инициатива касается только коммерческого транспорта. Сейчас на федеральном уровне такие ставки установлены только исходя из мощности двигателя, но регионы могут дифференцировать ставки по году выпуска или классу. При этом депутаты предлагают вовсе запретить эксплуатацию коммерческого транспорта ниже классов Евро-0 и Евро-1. Таких, по данным ГИБДД, как минимум 468,2 тыс. машин по всей России, без учета автомобилей, по которым нет данных об экологическом классе (2,6 млн штук грузовиков). Минпромторг в ближайшее время отправит **Минтрансу** предложение резко увеличить с 2021 года базовую ставку транспортного налога для автомобилей Евро-3 и ниже, сообщил замглавы министерства Александр Морозов в ходе совещания по развитию городского электрического пассажирского транспорта. В **Минтрансе** воздерживаются от комментариев.

В Минпромторге “Ъ” уточнили, что в соответствии с имеющимися поручениями правительства министерство совместно с федеральными органами исполнительной власти готовит предложения по увеличению ставок транспортного налога в отношении коммерческой техники экологического класса 3 и ниже.

Ее количество, по оценке Минпромторга, превышает 3 млн штук. Такая техника ежедневно наносит непоправимый ущерб экологии и здоровью граждан РФ, считают там, а предлагаемая мера позволит повысить привлекательность новых и более экологичных транспортных средств, что в свою очередь окажет позитивное воздействие на окружающую среду.

Этот налог — региональный. Сейчас базовые ставки транспортного налога устанавливаются на федеральном уровне исходя из мощности двигателя. Также НК РФ разрешает регионам устанавливать дифференцированные ставки в отношении каждой категории транспортных средств, а «также с учетом количества лет, прошедших с года выпуска транспортных средств, и (или) их экологического класса».

Глава комитета по транспорту и строительству Госдумы Евгений Москвичев выступил с более радикальным предложением — запретить коммерческие автомобили с классом Евро-0 и Евро-1.

«Давайте скажем «нет» через два года автомобилям, которые работают на коммерческой основе, (с экологическим классом) Евро-0 и Евро-1, давайте мы их в историю сдадим, им по 35–37 лет, а мы покупаем, покупаем запчасти», — сказал он (цитата по ТАСС).

По данным ГИБДД на конец 2018 года (последние актуальные данные), в РФ зарегистрировано почти 60,6 млн транспортных средств. Из них легковых автомобилей (всего 47,4 млн машин) класса Евро-0 — 2,1 млн штук, первого — 651,5 тыс. машин, второго — 2,6 млн машин, Евро-3 — 4,8 млн машин. При этом экологический класс не установлен у 14,3 млн автомобилей. Грузовиков в РФ зарегистрировано 6,5 млн штук. Из них для 2,6 млн машин не установлен экологический класс. К Евро-0 относятся 397,2 тыс. автомобилей, Евро-1 — почти 89 тыс. машин, Евро-2 — 576,8 тыс. штук, Евро-3 — 1 млн машин.

В КамАЗе “Ъ” сказали, что концерн против какого-либо запрета на эксплуатацию автомобилей низкого экологического класса. «Мы за экономические меры стимулирования вывода из эксплуатации таких грузовиков и создания условий безболезненного перехода эксплуатантов техники на более высокий экологический класс, — поясняют там, — а что это будет — вопрос обсуждения экспертного сообщества и заинтересованных ведомств». В КамАЗе добавляют, что поддерживают инициативу Минпромторга. В группе ГАЗ говорят, что правительство не может не реагировать на факт стремительного устаревания парка и решает проблему безопасности пассажирских перевозок и перевозок опасных грузов.

«Соллерс» также поддерживает инициативу повышения ставки транспортного налога на коммерческие автомобили класса Евро-3 и ниже, говорят в компании. Сейчас процент выбытия старого автопарка в коммерческом сегменте очень низкий — 3% в год, тогда как нормальный уровень выбытия составляет не менее 7%, поясняют там. В результате доля машин старше 10 лет в парке коммерческого транспорта превышает 70% от общего объема и остается критически высокой, что представляет собой и экологическую (объем загрязняющих выбросов), и экономическую (эксплуатация автопарка в серой зоне) проблему, отмечают в «Соллерсе». Кроме того, при использовании в частных перевозках устаревший автопарк ещё и представляет собой потенциальную угрозу безопасности для пассажиров, заключают в концерне.

С точки зрения безопасности подобные инициативы, направленные на то, чтобы так или иначе ограничить эксплуатацию «старых» автомобилей, верные, считает директор по маркетингу автодилера «Авилон» Андрей Каменский. Но он отмечает, что государству необходимо поддержать собственника, на которого ложится дополнительная нагрузка. Подобную идею непросто реализовать без специальных стимулирующих программ, которые бы помогли способствовать обновлению автопарка, поясняет господин Каменский: это может быть возобновление ранее доказавших свою эффективность госпрограмм по обновлению автомобильного парка, в рамках которых автовладельцы при сдаче старой машины получали бы скидку на новую.

Источник “Ъ” в одном из концернов поддерживает необходимость возобновления господдержки обновления парков.

«У Минпромторга всегда была позиция, что обновления парка нужно добиваться стимулирующими мерами, но вместе с тем министерство само же похоронило наиболее эффективную меру — программу обновления парка, а без неё с этой задачей они никогда не справятся», — добавляет он.

<https://www.kommersant.ru/doc/4261561>

На ту же тему:

<https://rg.ru/2020/02/20/minpromtorg-nazval-chislo-neekologichnyh-avtomobilej-v-rossii.html>

<https://www.pnp.ru/economics/minpromtorg-predlagaet-rezko-povysit-transportnyy-nalog-na-avto-evro-3-i-nizhe.html>

[https://1prime.ru/state\\_regulation/20200220/830969088.html](https://1prime.ru/state_regulation/20200220/830969088.html)

<https://tass.ru/ekonomika/7810475>

<https://ria.ru/20200221/1565036023.html>

## **РИА НОВОСТИ; 2020.20.02; ФЕДЕРАЦИЯ АВТОВЛАДЕЛЬЦЕВ ОЦЕНИЛА ИДЕЮ ПОВЫСИТЬ НАЛОГ НА СТАРЫЕ МАШИНЫ**

Россияне негативно воспримут инициативу Минпромторга по увеличению налога на транспорт экологического класса «Евро-3» и ниже, считает вице-президент Федерации автовладельцев (ФАР) Дмитрий Клевцов.

По его словам, в стране огромное количество транспортных средств без пометки «Евро», а средний возраст машин составляет 13,5 лет. Он добавил, что учет таких автомобилей в России раньше вообще не велся.

С точки зрения Клевцова, предложение Минпромторга де-факто станет «введением экологического налога».

«Но у нас транспортный налог уже включен в стоимость топлива, к тому же мы платим его ежегодно. Сейчас же Минпромторг предлагает реформировать и переделать транспортный налог в экологический. Но администрировать эту систему совершенно невозможно», — сказал он РТ.

Клевцов подчеркнул, что экологическая ситуация в стране улучшится, когда у потребителей появятся экономические стимулы для покупки новых автомобилей.

«На старых же они ездят не потому, что так хотят портить природу», — указал он.

<https://ria.ru/20200220/1565034582.html>

## **ТАСС; 2020.20.02; В ОБЩЕСТВЕННОЙ ПАЛАТЕ МОСКВЫ ПРЕДЛОЖИЛИ ВВЕСТИ САМОРЕГУЛИРОВАНИЕ НА РЫНКЕ ТАКСИ**

Общественная палата Москвы считает необходимым ввести институт саморегулирования на рынке таксомоторных перевозок, в том числе для контроля за состоянием здоровья водителей и повышения качества и безопасности вождения. Об этом в четверг сообщил председатель Комиссии по транспорту столичной Общественной палаты Максим Буре на заседании, посвященном обсуждению проекта федерального закона о такси.

«У нас есть предложение: нужно разрешить в этом законе возможность создания СРО - саморегулируемых организаций. Как только люди начнут «голосовать рублем», в этот момент найдется возможность регулировать все процессы [в сфере таксомоторных перевозок]», - сказал он.

Ранее в Центре организации дорожного движения сообщили, что количество ДТП с участием такси по итогам 2019 года выросло на 80%. Самый частый вид ДТП - 64% - это столкновение двух или более машин, 22% - наезд на пешеходов. Как прокомментировали в столичном департаменте транспорта, значительная часть аварий происходит из-за переработок и отсутствия контроля со стороны таксомоторных компаний и агрегаторов за соблюдением водителями режима отдыха и прохождения медицинского осмотра. В столице неоднократно поднимался вопрос о необходимости законодательного регулирования и вопросы проработки механизма контроля за соблюдением режима сна и отдыха.

Центр квалификации водителей

Идею главы Комиссии поддержал председатель правления саморегулируемой организации в сфере проектирования и негосударственной экспертизы Вячеслав Капитонов. Он напомнил, что более десяти лет назад в РФ был принят 315-ФЗ «О саморегулируемых организациях», который успешно регулирует несколько отраслей России, в том числе рынок аудита, проектирования и строительства.

«Закон работает. Мы предполагали несколько инициатив в части рынка автоперевозок для контроля за водителями. Так, например, объединения саморегулируемых организаций могут осуществлять контроль за прохождением медицинского осмотра, решать конфликты между пассажиром, агрегатором и водителем. На базе СРО возможно создание электронной цифровой площадки, которая позволит контролировать, сколько водитель был занят на работе у первого и второго агрегатора», - пояснил эксперт.

По его словам, на базе СРО в сфере такси необходимо создание центра оценки квалификации водителей, который будет учитывать опыт, стаж и историю вождения сотрудника. При этом раз в пять лет должна проходить переаттестация на знание правил дорожного движения и соответствие требованиям рынка. Также эксперт предлагает

наделить объединения СРО полномочием контролировать вопросы, связанные со страхованием жизни здоровья пассажиров и транспортных средств, которые выходят на линию.

В настоящее время «Яндекс.Такси», «Ситимобил» и «Везет» тестируют системы обмена данными о количестве часов, которые проработали водители. Система направлена на недопущение переработок, при этом отключение водителей будет происходить независимо от того, в каком из трех сервисов и в какое время суток они принимали заказы. Поводом к созданию системы стали участвовавшие случаи ДТП с участием такси. Так, например, летом 2018 года, во время чемпионата мира по футболу, таксист в центре Москвы сбил нескольких пешеходов. По словам виновника ДТП, во время работы он уснул, так как накануне работал всю ночь.

Саморегулируемыми организациями признаются некоммерческие предприятия, объединяющие не менее 25 субъектов предпринимательской деятельности одной отрасли производства либо не менее 100 субъектов профессиональной деятельности одного вида. Компенсационные фонды саморегулируемой организации создаются в соответствии с законодательством РФ в области саморегулирования и являются обязательным элементом функционирования системы СРО.

<https://tass.ru/moskva/7807627>

## **РИА НОВОСТИ; 2020.20.02; ЭКСПЕРТ НАЗВАЛ ПОЛЬЗУ ШТРАФОВ ДЛЯ ТАКСОПАРКОВ ЗА ПРЕВЫШЕНИЕ СКОРОСТИ**

Введение штрафов для таксопарков и транспортных компаний за нарушение водителями скоростного режима поможет снизить смертность в ДТП, сказал РИА Новости ведущий мировой эксперт по безопасности движения профессор Клас Тингвал (Claes Tingvall).

Тингвал возглавляет Экспертный совет, созданный шведским Транспортным агентством. В совет входят 13 ученых, представляющих ведущие мировые университеты и организации, а также ВОЗ. Рекомендации Совета легли в основу Стокгольмской декларации, разработанной под эгидой ООН и включающей меры, призванные радикально снизить смертность в ДТП к 2030 году. Снижение минимальной разрешенной скорости в черте города до 30 км/ч является одной из ключевых рекомендаций.

«Скорость - это фундамент, потому что скорость - это кинетическая энергия, это то, что убивает нас. Помимо этого, при высокой скорости автотранспорта увеличивается потребление энергии, выброс вредных частиц, шумовое загрязнение. Скорость движения транспорта имеет критическое значение для качества жизни», - отмечает Тингвал.

Эксперт полагает, что для того, чтобы убедить водителей соблюдать скоростной режим, необходимо направить внимание на представителей бизнеса и организаций. «За скорость во многом отвечает бизнес и организации. Когда мы говорим об ограничении скорости, мы направляем эти рекомендации не обычным водителям, мы направляем их организациям, правительствам, транспортным службам. Их автомобили обычно задают скорость транспортного потока. Оштрафовать одного водителя такси за превышение скорости - не самая лучшая идея. Но попробуйте оштрафовать владельца таксопарка. Это может действительно изменить ситуацию», - отметил он.

«Не стоит думать о людях как об индивидуальностях. Мы все копируем поведение других. Правительства и бизнес должны задавать нормы поведения на дороге», - заключает эксперт.

В Стокгольме 19-20 февраля прошла Третья международная министерская конференция по безопасности дорожного движения. Первая конференция прошла в Москве в 2009 году и положила начало 10-летней программе ООН по сокращению смертности на дорогах. Согласно данным ВОЗ, ежегодно в мире в результате ДТП погибает более 1,35 миллиона человек. ДТП являются основной причиной смертности среди детей и молодежи в возрастной группе от 5 до 29 лет.

<https://ria.ru/20200221/1565036441.html>

**RNS; 2020.20.02; К ЧЕМУ ПРИВЕДЕТ АРЕСТ АВТОМОБИЛЕЙ НЕПЛАТЕЛЬЩИКОВ ШТРАФОВ**

Александр Климнов  
ЭКСПЕРТ «АВТОСТАТ-ИНФО»

Сотрудники Федеральной службы судебных приставов и ГИБДД начали совместно выявлять злостных неплательщиков штрафов за нарушения ПДД. Теперь водителей, за которыми числится более 1 тыс. неоплаченных штрафов, будут выявлять при помощи камер. Далее их будут останавливать инспекторы, а судебные приставы будут накладывать арест на автомобиль, пишет «Коммерсант».

Подобные действия являются частью борьбы за снижение аварийности и смертности на российских дорогах — это часть задач, которые, согласно поручению президента, следует выполнить к 2024 году. Надо понимать, что этот небольшой процент водителей со столь большими задолженностями по штрафам за нарушения ПДД несет ответственность за солидный процент аварий на наших дорогах.

Поэтому я думаю, что это разумная мера, которая будет действительно способствовать снижению аварийности. Другой вопрос, насколько грамотно все это будет выполнено: не будет ли ошибок, в результате которых пострадают водители, которые не являются злостными нарушителями.

В целом штрафы сейчас выписывает электроника, и при нарушении правил надо осознать свою ответственность и оплатить штраф, а нигилизм не приведет ни к чему хорошему. Так что я считаю, что уровень безопасности на дорогах при «устранении» наиболее злостных нарушителей только вырастет.

При этом у нас еще остаются проблемы. Например, некоторые ездят с иностранными номерами, благодаря чему они получают возможность нарушать и не платить штрафы, даже гражданам Белоруссии не приходят штрафы за нарушения ПДД в России. Некоторые даже водят машины с поддельными номерами, с этим тоже надо бороться.

<https://rns.online/opinions/K-chemu-privedet-arest-avtomobilei-neplatelshikov-shtrafov-2020-02-20/>

**ИНТЕРФАКС; 2020.20.02; ТАТАРСТАН НАПРАВИЛ В ГОСДУМУ РФ ЗАКОНОПРОЕКТ О БЕСПИЛОТНЫХ АВТОМОБИЛЯХ**

Государственный совет Татарстана направил в Государственную думу РФ разработанный им проект федерального закона «Об инновационных транспортных средствах», регламентирующий эксплуатацию беспилотных автомобилей, в том числе на автодорогах общего пользования.

Депутаты парламента республики приняли соответствующее решение на заседании в четверг, передал корреспондент «Интерфакса» с заседания.

Проект закона о беспилотных автомобилях разработан по просьбе спикера Госдумы РФ Вячеслава Володина, говорил ранее агентству член комитета парламента республики по экономике, инвестициям и предпринимательству Марат Галеев.

По словам Галеева, законопроект носит рамочный характер.

Так, законопроект устанавливает полномочия органов власти в области эксплуатации инновационных транспортных средств, в том числе высокоавтоматизированных и беспилотных, требования к этим транспортным средствам и к организации их движения по автодорогам общего пользования, а также порядок их техосмотра.

Кроме того, документ устанавливает обязанности собственников и операторов беспилотных автомобилей при их эксплуатации.

Согласно законопроекту, инновационным транспортным средством является автомобиль, в котором применены «новые конструктивные решения, качественно повышающие его эксплуатационные показатели, связанные с экологической безопасностью и безопасностью участников дорожного движения».

В пояснительной записке к законопроекту отмечается, что речь в нем идет о транспортных средствах 4-го и 5-го уровня автоматизации по классификации Society of Automotive Engineers International (SAE International): высокоавтоматизированных

транспортных средствах, позволяющих осуществлять движение без участия водителя, либо о полностью автономных (беспилотных) транспортных средствах.

Эксперимент по опытной эксплуатации высокоавтоматизированных транспортных средств на автодорогах общего пользования проводится в Москве и Татарстане с 1 декабря 2018 года по 1 марта 2022 года. По данным авторов законопроекта, сейчас по дорогам Москвы и Татарстана в экспериментальном режиме курсирует 91 беспилотный автомобиль.

На ту же тему:

<https://tass.ru/ekonomika/7806489>

## **ВЕСТИ; 2020.20.02; МИНТРАНС БУРЯТИИ ПРЕДСТАВИТ МОБИЛЬНОЕ ПРИЛОЖЕНИЕ ДЛЯ ВЫЯВЛЕНИЯ ТАКСИСТОВ-НЕЛЕГАЛОВ**

Министерство транспорта Бурятии представит мобильное приложение для проверки наличия разрешения на извоз у таксистов. Кроме этого, оно получит функцию обратной связи, которая поможет выявить факт нелегальных перевозок, а также передачу таких заказов агрегаторами, сообщает ГТРК «Бурятия».

В настоящий момент ведется подготовка к открытому конкурсу на разработку, внедрение и техническое сопровождение приложения для информационной системы «Реестр разрешений на перевозку пассажиров и багажа легковым такси на территории Бурятии». По предварительным данным, тендер будет объявлен в марте 2020 года. Реализовать проект планируют к июлю 2020 года.

<https://www.vesti.ru/doc.html?id=3241629>

## **КОММЕРСАНТЪ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2020.21.02; ВАГОНЧИК НЕ ТРОНЕТСЯ; НА ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ ВСЕ БОЛЬШЕ БРОШЕННЫХ ПОЕЗДОВ**

Рост производства вагонов, неблагоприятная конъюнктура на экспортных рынках и загруженность Восточного полигона привели к рекордному количеству брошенных поездов. Число составов, временно оставленных диспетчерами ОАО РЖД без движения, достигло исторического максимума в 1800 поездов в сутки. Это уже сказывается на движении: срок оборота вагона вырос более чем на пять суток. Между тем выпуск вагонов продолжает расти, хотя уже в 2019 году размер парка приблизился к критическому. Производство вагонов упадет, говорят эксперты, лишь если государство не будет стимулировать их закупку.

В 2019 году количество брошенных (временно оставленных диспетчерами без движения) поездов на сети ОАО РЖД достигло исторического максимума, следует из статистики монополии (есть у «Ъ»). Если в 2014–2018 годах количество брошенных поездов в среднем по году не превышало 666 в сутки (2015 год), то в 2019-м оно увеличилось вдвое — до 1246. Только в одном месяце года — в октябре — оно опустилось ниже 1 тыс.

Ситуация ухудшается: по информации собеседника «Ъ» в отрасли, сейчас речь идет о среднесуточном простое около 1800 поездов: даже в 2019 году максимум составлял 1685.

ОАО РЖД с конца 2019 года фиксирует рост количества незадействованного подвижного состава на сети железных дорог, признают в монополии. «Число таких вагонов превышает 100 тыс. единиц, — отмечают в ОАО РЖД. — Прежде всего, это полувагоны, которые направляются под погрузку угля, но остаются невостребованными грузоотправителями из-за ухудшения конъюнктуры на товарных рынках. Для предотвращения скопления незадействованных вагонов диспетчеры принимают решение о приостановлении продвижения на тех станциях, где они не будут оказывать негативного влияния на перевозочный процесс. Грузовые поезда отставляются от движения в случае неприема груза грузополучателями — например, морскими портами или погранпереходами». Меры позволяют обеспечить более эффективное использование инфраструктуры общего пользования, заверяют в монополии.

В то же время парк вагонов, не задействованных в перевозках, превысил в январе более 290 тыс., что привело к замедлению оборота вагона на 5,2 суток относительно января 2019 года, отмечают в ОАО РЖД.

Оборот вагона вырос на 11,8%, до 17,97 суток, тогда как без учета незадействованных вагонов он сократился на 2%, до 12,8 суток.

Обстановка на сети сложная, и это результат разбалансировки технологических процессов внутри холдинга, продолжающейся не первый год, говорит источник “Ъ” в отрасли.

«При этом производство излишних вагонов бьет рекорды — за счет привлечения государственных денег,— говорит он.— Все это происходит при невыполнении принятой год назад долгосрочной программы развития ОАО РЖД, срыве сроков модернизации БАМа и Транссиба и на фоне неблагоприятной мировой конъюнктуры цен на генеральные грузы железных дорог». Председатель экспертного совета Института исследования проблем железнодорожного транспорта Павел Иванкин отмечает, что проблема брошенных поездов связана в первую очередь с дисбалансом парка полувагонов. «Порожние полувагоны стремятся на Кузбасс,— объясняет он.— Погрузка там сегодня ограничена в том числе ввиду логконтролей (отграничение погрузки на Восточный полигон). А дальше получается замкнутый круг. То отгрузить не могут, то принять порожний вагон некуда». Спад спроса на продукцию также серьезно ухудшает ситуацию, добавляет он.

При этом количество вагонов на сети растет: на январь, следует из статистики ОАО РЖД, оно составило 1,173 млн единиц, что на 5,1% больше, чем годом ранее, когда размер парка уже казался тревожным с учетом продолжающегося падения ставок на рынке оперирования (см. “Ъ” от 16 января 2019 года). По данным ИПЕМ, в 2019 году вагоностроительные предприятия выпустили 79,6 тыс. вагонов, что на 15,5% больше, чем в 2018 году. Это может быть связано с тем, что вагоны изготавливались по годовым контрактам и на стадии заказа некоторые клиенты еще не имели пессимистичных ожиданий по динамике ставки оперирования, говорит замгендиректора ИПЕМ Владимир Савчук. Полной статистики по январю пока нет, рассказывает эксперт: данные по регистрациям вагонов показывают снижение, однако они могут не полностью коррелировать с динамикой производства. По расчетам ИПЕМ, в 2020 году будет выпущено порядка 65 тыс. вагонов. Однако спад производства произойдет только в том случае, если правительство не будет отдельно стимулировать закупку, подчеркивает господин Савчук, отмечая, что, согласно поправкам к бюджету, Минпромторг в 2020 году предлагает выдать субсидию в 950 млн руб. на закупку подвижного состава.

<https://www.kommersant.ru/doc/4261537>

## **КОММЕРСАНТЪ; ОЛЬГА МОРДЮШЕНКО; 2020.21.02; КОЛЕСНЫЙ СПОР ПОКАТИЛСЯ ПО КРУГУ; СУД ОТМЕНИЛ РЕШЕНИЕ ФАС ПО РОСТУ ЦЕН**

Транспортная структура «Уралхима» «Уралхим-Транс» добилась в суде отмены решения Федеральной антимонопольной службы (ФАС), которая не нашла вины единственных в РФ производителей цельнокатаных колес ВМЗ и Evraz в резком росте цен в 2017–2018 годах. ФАС собирается подать апелляцию. По мнению юристов, служба будет биться до конца, но даже если все инстанции встанут на сторону «Уралхим-Транса», это не сможет повлиять на дальнейшие решения ведомства по аналогичному делу, которое сейчас рассматривается.

Арбитражный суд города Москвы по требованию «Уралхим-Транса» (входит в «Уралхим» Дмитрия Мазепина) признал незаконным решение ФАС о невиновности Выксунского метзавода (ВМЗ) ОМК и Нижнетагильского меткомбината Evraz («Евраз НТМК») в завышении цен на цельнокатаные колеса (ЦКК). Соответствующее дело по заявлению одной из структур РЖД регулятор возбудил в октябре 2018 года. При этом производителей химудобрений (владеют более 24 тыс. вагонов), которые жаловались на резкий рост стоимости колес с апреля 2017 года по конец 2018 года, не включили в процесс. По итогам рассмотрения ФАС решила, что «Евраз НТМК» не занимает доминирующего положения, а ВМЗ не устанавливал монополично высокие цены на цельнокатаные колеса, рост же их стоимости был вызван увеличившимся спросом. Это решение в суде обжаловал «Уралхим-Транс» (владеющий 8 тыс. вагонов), оно рассматривалось в закрытом режиме из-за наличия в нем сведений, относящихся к коммерческой тайне.

Рост цен на ЦКК начался еще во второй половине 2016 года из-за дефицита, который сохранялся практически до конца 2019 года. Сейчас ситуация стабилизируется после того, как в июле коллегия ЕЭК приостановила заградительные пошлины в 34,33% для украинского «Интерпайпа» до 1 июня 2020 года, а с осени на российский рынок начали поступать колеса из Китая.

Как пояснил «Ъ» заместитель гендиректора—директор по правовым вопросам «Уралхима» Дмитрий Татъянин, «если решение по этому делу вступит в законную силу, ФАС России более детально рассмотрит период 2017–2018 годов и примет законное и обоснованное решение о действиях единственных в России производителей АО ВМЗ и АО «Евраз НТМК»». По его словам, производители минеральных удобрений — особая группа потребителей цельнокатаного колеса: они, в отличие от, например, колесных мастерских или операторов подвижного состава, не могут перекладывать возросшую цену колеса на потребителя следующего уровня — агросектор, так как заранее декларируют предельный уровень цен удобрений для внутреннего рынка.

В ФАС «Ъ» заявили, что намерены обжаловать решение арбитража. В середине 2019 года ФАС возбудила новое дело против поставщиков колес, стоимость которых к тому моменту превысила 100 тыс. руб. Регулятор рассматривал его 14 февраля, при этом участвующий в деле «Уралхим-Транс» 12 февраля подавал жалобу главе ФАС Игорю Артемьеву, указывая, что заседание стоит отложить, так как в деле отсутствует аналитический отчет о состоянии конкуренции на рынке за 2019 год. В регуляторе не стали комментировать итоги рассмотрения, отметив лишь, что «на заседании комиссии ФАС было принято заключение по обстоятельствам дела».

Руководитель антимонопольной практики юрфирмы «Интеллектуальный капитал» Ирина Покатович напоминает, что решение арбитражного суда вступит в законную силу только после апелляции. Она отмечает, что выводы первой инстанции не могут повлиять на аналогичные решения ФАС, по крайней мере пока дело не пройдет все стадии вплоть до Верховного суда. Партнер BGP Litigation Ирина Акимова добавляет, что, исходя из опыта, ФАС всегда судится «до конца». По ее мнению, если решение суда первой инстанции устоит, антимонопольное ведомство сможет ориентироваться на него для минимизации возможных отмен своих решений. Вместе с тем, говорит юрист, ФАС при рассмотрении дел о злоупотреблении доминирующим положением проводит анализ состояния конкуренции в каждом отдельном случае и принимает решение, опираясь исключительно на фактические обстоятельства дела.

<https://www.kommersant.ru/doc/4261542>

## **ИНТЕРФАКС; 2020.20.02; РЖД ОБСУЖДАЮТ ИДЕЮ ФИКСИРОВАННЫХ ВЫПЛАТ ПОДРЯДЧИКАМ БЕЗ ПРИВЯЗКИ К ОБЪЕМАМ ВЫПОЛНЕННЫХ РАБОТ**

Подрядчики ОАО «Российские железные дороги» в 2020 году должны выполнить строительные работы на 399,6 млрд руб., что более чем в полтора раза больше, чем в 2019 году (254,7 млрд руб.).

Как пишет корпоративное издание **РЖД**, эти цифры привел первый замглавы департамента капитального строительства монополии Виктор Шахов на общем собрании членов Союза строителей железных дорог в среду. «Это очень непростая задача. Дополнительных мощностей нам взять неоткуда, поэтому мы должны максимально сконцентрироваться и эффективно задействовать все имеющиеся возможности», - подчеркнул менеджер.

В частности, на развитие подходов к портам Северо-Запада выделено 21,5 млрд руб., их пропускная способность к концу 2020 г. должна достичь 145,6 млн тонн. На азово-черноморское направление выделено 33,7 млрд руб. (под 125,1 млн тонн), на Байкало-Амурскую и Транссибирскую магистрали - 87,6 млрд руб. (под 144 млн тонн). В целом в 2020 г. на сети «Российских железных дорог» планируется ввести 580 км новых главных путей, из них 250 км - на «восточном полигоне». В 2019 г. было построено 500 км.

Также издание напоминает, что ведется проектирование Северного широтного хода, обхода саратовского ж/д узла, направления Пермь-Соликамск, электрификации участка



Ртищево-Кочетовка, линии Селихин-Ныш с переходом через пролив Невельского на Сахалин. В ближайшей перспективе компания планирует начать там строительство.

«Сейчас в РЖД обсуждается ряд новых подходов во взаимоотношениях с подрядчиками. В частности, это может быть «платежный календарь» с зафиксированными размерами и сроками выплат без жесткой привязки к объемам выполненных и сданных работ. Этот инструмент может быть особенно интересен там, где часто приходится менять график (проектов - ИФ). Он дает возможность снизить временные и финансовые издержки, связанные с постоянным пересмотром условий (договора - ИФ) и возможных переоплат со стороны заказчика», - пишет издание.

Кроме того, отмечает оно, «Российским железным дорогам» интересен и такой вариант, когда подрядчик полностью выполняет работы за свои средства, а компания затем, помимо стоимости объектов, компенсирует ему стоимость привлечения денег.

«Перед строительным комплексом на ближайшие 5-10 лет стоят грандиозные планы. Еще 10 лет назад вряд ли кто из строителей мог представить, что они будут биться не за подряды, а за то, чтобы им их не давали. А сейчас планов больше, чем желающих включиться в их реализацию», - отметил заместитель гендиректора РЖД Олег Тони.

### **РИА НОВОСТИ; 2020.20.02; ПРОИЗВОДИТЕЛЬ «ИВОЛГ»: ЗАРЯЖАТЬ ТЕЛЕФОНЫ В ПОЕЗДАХ БЕЗОПАСНО**

Заряжать телефоны в поездах «Иволга», которые в частности курсируют на Московских центральных диаметрах (МЦД), для данных телефона абсолютно безопасно, заявил руководитель технического управления дирекции по развитию пассажирского транспорта «Трансмашхолдинга», который выпускает этот подвижной состав, Михаил Куприянов.

Ведущий круглого стола в газете «Гудок» задал вопрос, касающийся безопасности данных на гаджетах, которые заряжаются в поездах «Иволга». Он привел пример своего сына, который недавно сказал, что никогда не пользуется публичными USB-розетками в поездах, или на станциях, потому что это не просто зарядки: там вся информация с телефона скачивается.

Комфортные, современные, высокотехнологичные. Городские электропоезда «Иволга» от российского производителя стали новым лицом московского транспорта. Составы в рамках проекта Московские центральные диаметры связали подмосковные города - Одинцово и Лобню, Нахабино и Подольск – с центром столицы.

«У вас там нет жучков?» - спросил в шутку ведущий.

«Никаких вирусов ... нет. Для зарядки мобильных устройств мы применили совершенно независимую систему зарядки - это только питающие провода, которые подходят к этому USB-разъему. Эта система отвязана от системы управления электропоездом. В зарядном устройстве, я вас уверяю, полностью реализованы все необходимые меры безопасности, и в том числе, в системе управления электропоездом», - сказал Куприянов.

По его словам, взлезть в систему управления электропоездом с помощью своего мобильного устройства, каким-то образом подключиться или внести какие-то изменения или несанкционированные действия, невозможно.

«Над этим мы поработали изначально, и поэтому уверяю, что заряжать мобильные устройства в электропоезде «Иволга» абсолютно безопасно», - отметил Куприянов.

<https://ria.ru/20200220/1565005713.html>

### **ПРАЙМ; 2020.20.02; ПРОИЗВОДИТЕЛЬ «ИВОЛГ» ГОТОВ УВЕЛИЧИТЬ СКОРОСТЬ, ИЗМЕНИТЬ ДВЕРИ, СИДЕНИЯ И ПОДЛОКОТНИКИ**

«Трансмашхолдинг» (ТМХ) готов увеличить скорость поездов «Иволга» в следующих версиях до 160 километров в час, изменить двери, сидения и сделать подлокотники, сообщил руководитель технического управления дирекции по развитию пассажирского транспорта Михаил Куприянов.

Поезда «Иволга» в настоящее время курсируют по Московским центральным диаметрам (МЦД). По словам Куприянова, при разработке «Иволги» основное внимание было уделено решению для города, и поезд создавался как городской.

«Но при разработке этого электропоезда мы закладываем и платформенный подход. Сейчас у нас запущен проект по дальнейшему развитию «Иволги». Это «Иволга 3.0», которая будет позволять иметь улучшенные характеристики, в первую очередь это, конечно, конструкционная скорость. Мы планируем поднять конструкционную скорость для поезда «Иволга» до 160 километров в час», - сказал Куприянов в четверг в ходе круглого стола в газете «Гудок».

«Мы сейчас активно прорабатываем вопросы изменения конфигурации дверей: либо две двери, либо три двери на сторону вагона, чтобы обеспечить еще больший пассажирооборот между платформой и вагоном, изменить посадку пассажиров, сделать более комфортной многорядной, либо какие-то современные диваны предусмотреть, планировки», - продолжил перечислять он.

По его словам, это все сейчас в развитии. «Если есть такая потребность, будет заказ, мы обязательно выполним», - сказал Куприянов.

Участники круглого стола задали вопрос про подлокотники в «Иволгах». «По поводу подлокотников. Очень много это обсуждали с нашим заказчиком, предлагали различные варианты кресел со складными подлокотниками, с правыми, левыми подлокотниками. Выбрана была такая концепция, которая обеспечивает минимально необходимый уровень комфорта для проезда в пригороде. Поэтому, если будет такая потребность и дополнительная опция, мы готовы ее установить и реализовать», - ответил Куприянов.

## **ПРАЙМ; 2020.20.02; «УРАЛВАГОНЗАВОД» ЗАПУСТИЛ СЕРИЙНОЕ ПРОИЗВОДСТВО НОВОЙ КОНТРЕЙЛЕРНОЙ ПЛАТФОРМЫ ДЛЯ ФГК**

Концерн «Уралвагонзавод» (входит в «Ростех») запустил в серийное производство новый универсальный вагон-платформу для контрейлерных перевозок, созданный по заказу «Федеральной грузовой компании» («дочка» РЖД), сообщила пресс-служба УВЗ.

«Новый универсальный вагон-платформа модели 13-5205, разработанный «Уральским конструкторским бюро вагоностроения» (входит в УВЗ) по заказу ФГК, запущен в серийное производство на мощностях «Уралвагонзавода». УВЗ уже начал процесс передачи новых вагонов Федеральной грузовой компании», - говорится в сообщении. Новая платформа успешно прошла приемочные испытания и получила сертификат соответствия в 2019 году.

Как отметил гендиректор ФГК Виктор Воронович, слова которого приводятся в сообщении, пилотные отправки новой платформы по маршруту Москва - Новосибирск - Москва уже продемонстрировали экономический эффект: время транспортировки фур сократилось на 30%, себестоимость перевозки снизилась на 5%.

«Очевидно, что географию курсирования контрейлерных поездов необходимо расширять. Сейчас мы исследуем другие направления, которые будут соответствовать существующим требованиям в части габарита. Уверен, что востребованность регулярных контрейлерных перевозок обеспечит ритмичную погрузку и выгрузку грузов, а универсальность грузового подвижного состава - его минимальный порожний пробег», - подчеркнул он.

В свою очередь заместитель гендиректора УВЗ Кирилл Томашук отметил, что контрейлерные перевозки становятся все более востребованными в железнодорожной отрасли в связи с увеличением товарооборота между странами и ростом популярности автомобильных грузоперевозок.

Преимущество нового вагона-платформы - заниженный уровень пола, который позволяет размещать на платформе еврофуры в контрейлерном габарите погрузки. Конструкция платформы позволяет свободно заезжать на нее автомобилям. Кроме того, модель 13-5205 может использоваться не только для контрейлерных перевозок грузовых автомобилей и прицепов, но и для транспортировки железнодорожным транспортом колесной техники и тяжеловесной военной техники, крупнотоннажных контейнеров. Грузоподъемность платформы составляет 67,5 тонн.

## **РБК; БУРМИСТРОВА СВЕТЛАНА, ПОДОБЕДОВА ЛЮДМИЛА; 2020.21.02; ПЕРЕВАЛКУ СПИСЫВАЮТ НА БЕРЕГ; МИНПРИРОДЫ ПРЕДЛОЖИЛО ЗАПРЕТИТЬ ПЕРЕВАЛКУ ГРУЗОВ С СУДНА НА СУДНО**

Зачем Минприроды предлагает изменить правила перевозки грузов в российских территориальных водах

Глава Минприроды Дмитрий Кобылкин предложил запретить рейдовую перевалку из соображений экологической безопасности и заручился согласием президента. Экологи за запрет, а бизнес - против: экспорт нефти станет дороже и сложнее.

Министр природных ресурсов Дмитрий Кобылкин предложил запретить рейдовую перевалку грузов, за исключением сельскохозяйственных, в акваториях российских морей для снижения аварийных случаев. Свои предложения он представил президенту России Владимиру Путину в письме от 26 ноября прошлого года, рассказал РБК федеральный чиновник, знакомый с текстом документа. Эту информацию РБК подтвердил представитель Минприроды.

«Да, подтверждаем факт направления такого письма. Кроме сельхозгрузов, не исключаем возможность вывести из-под действия нового закона и СПГ (сжиженный природный газ)», - сообщил он.

Президент поставил на письме визу «согласен». РБК направил запрос пресс-секретарю президента Дмитрию Пескову.

Перевозка грузов в российских территориальных водах сейчас регулируется двумя законами от 1998 года - об исключительной экономической зоне России и о внутренних морских водах. Кобылкин предлагает внести в них поправки, чтобы перевести всю перевалку на специальные береговые комплексы. Там же, где таких комплексов нет, компании смогут осуществлять рейдовую перевалку.

Какие аргументы у Кобылкина

Глава Минприроды обосновал свое предложение о запрете рейдовой перевалки данными о более чем 600 чрезвычайных ситуациях только в акватории Черного моря, включающих в себя разливы нефтепродуктов, гибель биоресурсов или попадание химических веществ в воду (в письме не уточняется, за какой период они произошли).

Особенную опасность глава Минприроды увидел в рейдовой перевалке с крупнотоннажных нефтяных танкеров. «В случае возникновения нештатной ситуации с крупным нефтяным танкером ущерб, причиненный морю и прибрежной зоне, невосполним», - пишет Кобылкин. Предпосылками для аварийных ситуаций, указывает он, является загруженность перегрузочных районов морей судами, участвующими в грузовых операциях, метеоусловия, отсутствие естественных укрытий, удаленность от портов. В случае чрезвычайных ситуаций подход МЧС к таким объектам занимает время.

О письме главы Минприроды знают в профильных ведомствах, в частности в Минэнерго. Вопрос изменения законодательства прорабатывается, подтвердил РБК чиновник Минэнерго. По словам другого федерального чиновника, Минэнерго выступило за исключение СПГ из-под действия нового закона, чтобы изменение правил перевалки не повлияло негативно на грузопоток Севморпути.

В НОВАТЭКе, чьи поставки СПГ составят основную долю грузооборота по Севморпути, заявили, что ждут создания перевалочных комплексов СПГ в Мурманской области и Камчатском крае в соответствии с решениями правительства в местах, где отсутствуют береговые комплексы для подобных грузовых операций. «Проекты реализуются в полном соответствии с нормами действующего законодательства, в том числе в сфере экологии и природопользования. В настоящий момент правительством приняты решения по финансированию строительства федеральных объектов транспортной инфраструктуры, необходимых для этих проектов, что позволяет их реализовать в установленные сроки», - сказал представитель компании.

РБК направил запросы в «Роснефть», «Газпром нефть», а также в Минэнерго. Представитель ЛУКОЙЛа от комментариев отказался.

К чему приведет инициатива Минприроды

Собеседник РБК в крупной нефтяной компании сказал РБК, что проработать целесообразность изменения правил морской перевалки поручено с участием специально

созданной комиссии при Минтрансе, где есть представители бизнеса. По его словам, значительная часть нефтяных компаний выступает за сохранение перевалки на рейде, потому что в стране недостаточно глубоководных портов, способных принять крупнотоннажные танкеры. Их можно построить, но это будет долго и дорого и, скорее всего, за счет бюджета.

Изменение правил перевалки с запретом ее проведения рейдовым способом негативно отразится на логистике экспортных поставок грузов нефти и нефтепродуктов, говорит собеседник РБК в другой нефтяной компании. «Перевалка в портах дороже и опаснее: при хранении в емкостях из-за скопления газов могут происходить взрывы с гибелью людей. Кроме того, заход судна в порт и его простой требует оплаты и большего времени, чем перевалка борт к борту», - утверждает он. В отдельных регионах изменение правил потребует строительства новых портов и перевалок, например в Арктике, что сопряжено с крупными вложениями.

Главный редактор «Порт-Ньюс» Виталий Чернов назвал административный запрет рейдовой перевалки «странной мерой». Чтобы ее убрать, нужно создавать береговую инфраструктуру с соответствующими мощностями, глубинами, что не везде возможно и экономически целесообразно, заметил он. При этом существующие береговые комплексы могут быть загруженными, кэптивными, неудобными, неспециализированными, без достаточной пропускной способности подходных путей. По мнению Чернова, в некоторых случаях рейдовая перевалка даже более экологична, чем береговая. «Например, если сравнивать рейдовую перевалку угля с перевалкой на неспециализированных береговых терминалах, то первая создает меньше проблем для населения, поскольку практически исключает пыление в населенных пунктах. Нефтеналивные грузы также перегружаются на рейде довольно безопасным способом - применяются двухкорпусные конвенционные суда с обязательной обонковкой (изоляция от внешнего рейда, чтобы в случае аварии нефть оказалась в кольце. - РБК)», - говорит эксперт.

Глава консультационного центра «Гекон» Михаил Григорьев пояснил РБК, что рейдовой перевалкой нефти сейчас занимаются два рейдовых перевалочных комплекса в Кольском заливе, которые перегружают сырье «Газпром нефти», ЛУКОЙЛа и «Роснефти» с Новопортовского и Приразломного месторождений, а также с терминала «Варандей». Речь идет о комплексах «ЛК Волга» и «Норд», которые в 2019 году перевалили на экспорт 18,2 млн т нефти. Остановка их работы при таком запрете приведет к разрушению челночных схем перевозок нефти в Арктике, указывает Григорьев.

В отличие от бизнеса экологи поддерживают введение запрета на рейдовую перевалку нефтяных и газовых грузов в морях. Руководитель энергетических программ российского Greenpeace Владимир Чупров назвал запрет обоснованным. «Риск разлива нефти или нефтепродуктов в результате рейдовой перевалки выше, чем при перевалке с терминала на борт. Это связано с тем, что обеспечить устойчивость двух судов в сложных метеоусловиях сложнее, чем одного», - отмечает он, выступая и против исключения СПГ из правил запрета рейдовой перевалки.

## **ТАСС; 2020.20.02; ГОСДУМА ОДОБРИЛА ВО II ЧТЕНИИ РАСШИРЕНИЕ ПЕРЕЧНЯ СУДОВ ДЛЯ РЕГИСТРАЦИИ И УПЛАТЫ ГОСПОШЛИН**

Госдума приняла во втором чтении законопроект, уточняющий объекты налогообложения при регистрации судов в российском международном реестре судов и российском открытом реестре судов. Документ был инициирован правительством РФ.

В настоящее время Налоговый кодекс РФ устанавливает размер госпошлины при регистрации судов только в зависимости от валовой вместимости судна: она должна быть от 80 единиц. Документ предлагает скорректировать эту норму и разрешить регистрацию катеров и яхт вместимостью менее 80 единиц.

«Существующая правовая коллизия затрудняет осуществление фактической регистрации судов в российском международном реестре судов, в том числе ряда инновационных самоходных судов, спроектированных отечественными конструкторскими организациями и построенных российскими судостроительными предприятиями, к которым относятся

суда на подводных крыльях и суда на воздушной подушке, используемые для перевозки пассажиров», - говорится в пояснительной записке.

Одновременно законопроект регулирует вопрос регистрации судов в российском открытом реестре судов, созданном в соответствии с законами о спецрайонах на территориях Калининградской области и Приморского края. В российском открытом реестре судов могут регистрироваться суда, в том числе маломерные, используемые в коммерческих целях резидентами спецрайонов, а также маломерные суда, используемые в некоммерческих целях, спортивные парусные и прогулочные суда. Для регистрации в этом реестре и ежегодного подтверждения такой регистрации, так же, как и в российском международном реестре судов, необходимо уплатить государственную пошлину.

Сколько придется платить

Предусматривается, что за регистрацию в российском международном реестре судов и в российском открытом реестре судов самоходного судна с главным двигателем мощностью не менее 55 киловатт и валовой вместимостью до 3 000 единиц включительно или несамоходного судна валовой вместимостью от 80 до 3 000 единиц включительно госпошлина составит 85 тыс. рублей плюс 9,4 рубля за каждую единицу валовой вместимости. За ежегодное подтверждение регистрации самоходного судна с главным двигателем мощностью не менее 55 киловатт и валовой вместимостью до 8 000 единиц включительно или несамоходного судна валовой вместимостью от 80 до 8 000 единиц госпошлина составит 25 тыс. рублей плюс 22,4 рубля за каждую единицу валовой вместимости.

Реализация законопроекта будет способствовать увеличению числа судов, плавающих под государственным флагом РФ, обновлению российского флота, стимулированию судовладельцев к размещению заказов на строительство судов на российских судостроительных предприятиях, указывают в кабмине.

В случае принятия закон вступит в силу по истечении одного месяца со дня его официального опубликования.

## **ПРАЙМ; 2020.20.02; ГОСДУМА ВО II ЧТЕНИИ ОПРЕДЕЛИЛА ГОСПОШЛИНУ ДЛЯ САМОХОДНЫХ СУДОВ С ДВИГАТЕЛЕМ ОТ 55 КВТ**

Госдума приняла во втором чтении законопроект об установлении госпошлины за регистрацию в российских реестрах самоходных судов с двигателем мощностью не менее 55 киловатт и несамоходных судов вместимостью не менее 80 единиц.

Документ, внесенный кабмином РФ, устанавливает госпошлину за регистрацию в Российском международном реестре судов самоходного судна с главным двигателем мощностью не менее 55 киловатт и валовой вместимостью до 3 тысяч единиц включительно или несамоходного судна валовой вместимостью от 80 до 3 тысяч единиц включительно в размере 85 тысяч рублей плюс 9,4 рубля за каждую единицу валовой вместимости. Аналогичная пошлина устанавливается и за регистрацию судна валовой вместимостью до 3 тысяч единиц включительно в Российском открытом реестре судов.

Сейчас, согласно Кодексу торгового мореплавания, в Российском международном реестре судов возможна регистрация самоходных судов с главным двигателем мощностью не менее 55 кВт и несамоходных судов вместимостью не менее чем 80 единиц. При этом одним из условий для ежегодного подтверждения нахождения в реестре считается уплата госпошлины. Однако в Налоговом кодексе размер госпошлины при регистрации судов в этих реестрах установлен только в зависимости от валовой вместимости судна от 80 единиц.

Одновременно законопроектом предлагается урегулировать вопрос регистрации судов в Российском открытом реестре судов, имеющих валовую вместимость менее 80 единиц, поскольку этот реестр предназначен только для регистрации маломерных судов.

Пояснилось, что отсутствие в Налоговом кодексе соответствующих положений затрудняет осуществление фактической регистрации судов в реестрах, в том числе ряда инновационных самоходных судов, спроектированных отечественными конструкторскими организациями и построенных российскими судостроительными

предприятиями, к которым относятся суда на подводных крыльях и суда на воздушной подушке, используемые для перевозки пассажиров.

Принятие такого закона позволит устранить существующую правовую коллизию и повысить конкурентоспособность морских перевозчиков, осуществляющих перевозку и буксировку на судах, плавающих под госфлагом РФ, а также привлечь под него дополнительные суда, пояснял ранее замглавы Минтранса Дмитрий Зверев.

## **ИНТЕРФАКС; 2020.20.02; ТАРИФЫ ПО СТРАХОВАНИЮ ПАРКОВ САМОЛЕТОВ В РФ ВЫРОСЛИ КАК МИНИМУМ НА 20% С НАЧАЛА 2020Г - ЭКСПЕРТ**

Тарифы на страхование авиакаско парков самолетов повысились на 20-25% для безубыточных страховых компаний с начала 2020 года, сообщил заместитель генерального директора компании «АльфаСтрахование» (МОЕХ: ALFS) Илья Кабачник, выступая на международной конференции по авиационному и космическому страхованию в Москве в четверг.

«Для компаний, у которых были убытки в прошлом периоде страхования, естественно, тарифы оказались значительно выше», - пояснил он.

По оценке Кабачника, общие сборы авиастраховщиков в РФ за 2019 год выросли до 15 млрд рублей по сравнению с 13 млрд рублей сборов в 2018 году.

При этом общие сборы мировых авиастраховщиков за тот же период увеличились до \$5,1 млрд - примерно на \$800 млн по сравнению с 2018 годом.

Согласно данным Кабачника, примерно 45% общих сборов авиастраховщиков в РФ обеспечиваются авиакомпаниями, 25-30% - авиационной промышленностью, аэропортами и другим инфраструктурными комплексами.

По оценке Кабачника, 2019 год для авиастрахования в России был не самым тяжелым с точки зрения обеспечения безопасности полетов, большинство убытков пришло по линии авиакаско, в том числе связанных с мелкими и крупными имущественными ущербами.

Тем не менее год оказался убыточным с точки зрения выплат для страховщиков авиакаско, и этот тренд продолжает сохраняться, отметил Кабачник.

«Для авиастраховщиков глобальным остается вопрос о дальнейшем поведении тарифов в условиях резкого роста стоимости ремонта на воздушных судах нового поколения. Цена ремонта, который оплачивают авиастраховщики, в 10 раз выше, если речь идет о современных воздушных судах. Предполагалось, что новые машины будут надежнее и убытков окажется меньше, однако эта гипотеза не подтверждается. Авиастраховщики даже на мелких убытках несут большие потери», - констатировал Кабачник.

Давая оценку емкости международного перестраховочного рынка, представитель «АльфаСтрахования» отметил, что «в 2017 году доступная емкость превышала 200%, она снижалась в 2018-2019 годах. К 2020 году доступная для перестрахования авиационных рисков емкость оценивается в 135%, что позволяет с осторожностью говорить о дефицитном рынке».

Накануне 2019 года авиастраховщики опасались, что на международном рынке после слияния двух крупнейших игроков останется только один страховой брокер, возникнет ситуация монополизации таких услуг, «однако вместо этого в прошлом году мы получили ситуацию появления трех страховых брокеров, здесь ситуация будет меняться», сказал Кабачник.

В РФ в прошлом году наблюдалась консолидация игроков на рынке прямого страхования авиационных рисков из-за слияния компаний «СОГАЗ» (МОЕХ: SOGP) и «ВТБ Страхование», обе компании до слияния занимались авиастрахованием.

## **ИНТЕРФАКС; 2020.20.02; В РФ ФОРМИРУЕТСЯ ПРАКТИКА ВЫПЛАТ АВИАПАССАЖИРАМ ЗА МОРАЛЬНЫЙ УЩЕРБ, ОНИ СОСТАВЛЯЮТ В СРЕДНЕМ 50-100 ТЫС. РУБЛЕЙ - ЭКСПЕРТ**

В России в последние два года начала складываться практика выплат за моральный вред пассажирам после авиационных инцидентов даже в тех случаях, когда они физически не пострадали, сообщила представитель юридической компании «Норина и партнеры»

Анжела Норина в ходе дискуссии на конференции по авиационному и космическому страхованию в четверг в Москве.

По ее словам, авиаперевозчики не всегда воспринимают подобную практику как обеспечивающую положительный эффект, но это ошибка.

«Около 90% возможных претензий со стороны пассажиров, испытавших влияние авиационных инцидентов, как правило, снимается», - сказала юрист. При этом, по ее оценке, средний уровень выплат за моральный вред, осуществленных в досудебном порядке, составляет от 50 тыс. до 100 тыс. рублей согласно уже сложившейся практике.

«Независимо от того, возникли ли осложнения у перевозчика в связи с попаданием в двигатель птиц, с возникновением турбулентности или по другим причинам, авиакомпания должна обратиться к пассажирам и принести им свои извинения. Сделать это желательно в максимально короткий срок», - рекомендовала юрист, опираясь на имеющийся опыт урегулирования таких случаев.

Она также уточнила, что всем пассажирам в подобных ситуациях предлагается написать заявление о выплате и направить его в адрес авиаперевозчика, в заявлении, как правило, указывается, что после выплаты у пассажира не остается никаких претензий по моральному вреду к компании.

«Следует учитывать, что готовность авиаперевозчиков идти навстречу своим клиентам и производить выплаты оказывает позитивную роль в случае дальнейших разбирательств в судах», - продолжила юрист. Она отметила: «Всегда находятся люди, которые недовольны уровнем выплаты и рассчитывают получить больше. Кроме того, находятся юристы, готовые действовать в том же направлении, подавать коллективные иски с требованиями выплат за моральный вред на 2-15 млн рублей. При рассмотрении споров судами учитываются добровольные выплаты авиаперевозчиком пассажирам».

Представитель авиакомпании «ЮТэйр» (MOEX: UTAR) Алексей Солдатов на конференции высказал мнение, что для авиаперевозчика важно в сложившейся ситуации в течение одного дня после инцидента связаться со всеми пассажирами, пережившими авиаинцидент. Он пояснил, что выплаты организуются авиакомпанией совместно со своим авиационным страховщиком.

«При этом возникает дилемма, которая определяется тем, что решение о выплатах желательно согласовать с авиастроховщиком, страховым брокером и международными перестраховочными компаниями. На это уходит время, которое работает не в пользу авиакомпании», - добавил представитель «ЮТэйр».

Солдатов отметил, что «информация о выплатах за моральный вред не пострадавшим физически пассажирам не становится публичной по этическим соображениям, сведения о полученных финансах не должны создавать дополнительные риски получателям».

Со своей стороны, представитель Международного сообщества авиационных страховщиков, комментируя тему, заявил, что «практика быстрых выплат по авиационным рискам распространяется в мире. И это хорошая практика. Что касается западных перестраховщиков по авиационным рискам, то они стараются каждое происшествие и его последствия для пассажиров рассматривать в индивидуальном порядке, поскольку события могут отличаться по степени сложности».

Как сообщалось ранее, в РФ с 2013 года действует закон об обязательном страховании ответственности перевозчиков на всех видах транспорта перед пассажирами (за исключением пассажиров такси). По этому закону установлен предельный размер выплат за вред жизни и здоровью пассажира в 2 млн 25 тыс. рублей. При этом законопроект не предусматривает никаких выплат пассажирам за моральный вред.

## **ПРАЙМ; 2020.20.02; ВЛАСТИ РФ ПРОРАБОТАЮТ МЕРЫ СУБСИДИРОВАНИЯ АВИАПЕРЕВОЗОК НА КАМЧАТКУ С 2023 Г - ФАС**

Власти РФ проработают меры субсидирования авиаперевозок на Камчатку с 2023 года, после введения в эксплуатацию нового авиатерминала в регионе, сообщил РИА Новости замглавы Федеральной антимонопольной службы (ФАС) России Александр Редько.

«С целью сдерживания цен на авиаперелеты после ввода объекта в эксплуатацию в 2023 году ведомствами прорабатываются меры субсидирования, в том числе за счет

перераспределения аэронавигационных платежей в отрасли. Окончательные решения будут приниматься с учетом задачи роста туристического пассажиропотока в авиасообщении региона», - сказал он.

«Решение о строительстве аэропорта в Петропавловске-Камчатском и его параметрах принято правительственной комиссией по транспорту с учетом объективной оценки тарифных последствий. Региону с широкими туристическими перспективами жизненно необходим современный авиатерминал», - также объяснил Редько.

Ранее в среду газета «Ведомости» со ссылкой на письмо **директора департамента гражданской авиации Минтранса Светланы Петровой** в Ассоциацию эксплуатантов воздушного транспорта и «Аэрофлот», содержащее заключение ФАС, сообщила, что авиабилеты из Москвы на Камчатку могут подорожать на 10-12% из-за роста тарифов аэропорта «Елизово», находящегося недалеко от Петропавловска-Камчатского.

По данным газеты, такой рост может быть спровоцирован повышением регулируемых тарифов в аэропорту в 2-2,7 раза на период с 2023 до 2027 года. Это необходимо, чтобы холдинг «Аэропорты регионов», владеющий авиагаванью «Елизово», смог вернуть вложения в новый терминал, которые составят 7 миллиардов рублей.

## **ТАСС; 2020.20.02; АВИАКОМПАНИЯ «ЮТЭЙР» ЗАПУСТИТ ПРЯМЫЕ РЕЙСЫ ИЗ РОСТОВА-НА-ДОНУ В ВОЛГОГРАД И ВЛАДИКАВКАЗ**

Авиакомпания «Ютэйр» в марте открывает прямые рейсы из Ростова-на-Дону в Астрахань, Волгоград и Владикавказ, сообщает пресс-служба перевозчика.

«Рейсы в Астрахань и Волгоград начнут выполняться с 3 марта. Так, в Астрахань полеты будут выполняться по вторникам и пятницам, а в Волгоград - по вторникам, пятницам и воскресеньям», - говорится в сообщении.

С 30 марта полеты начнутся из Ростова-на-Дону во Владикавказ. Рейс будет выполняться по понедельникам и пятницам.

Полеты по этим направлениям будут выполняться на самолетах ATR 72 с максимальной вместимостью в 70 пассажиров.

<https://tass.ru/v-strane/7805341>

## **ТАСС; 2020.20.02; РЕЙСЫ МЕЖДУ РОСТОВОМ И СЕВЕРНОЙ ОСЕТИЕЙ ВОЗОБНОВЯТСЯ ПОСЛЕ ПОЧТИ ПОЛУГОДОВОГО ПЕРЕРЫВА**

Авиакомпания UTair с конца марта начнет выполнять авиарейсы между Ростовом-на-Дону и Владикавказом, сообщила в четверг пресс-служба ростовского аэропорта.

«В международном аэропорту Платов в сезоне весенне-летней навигации 2020 года возобновляются прямые регулярные рейсы из Ростова-на-Дону во Владикавказ. Выполнять перелеты планирует авиакомпания UTair с 30 марта на воздушных судах ATR-72», - говорится в сообщении.

Отмечается, что рейсы будут выполняться два раза в неделю по понедельникам и пятницам.

Как пояснили ТАСС в пресс-службе Платова, в прошлом году рейсы во Владикавказ осуществлял крупнейший авиаперевозчик Юга России «Азимут». «В прошлом году летал «Азимут» в период с 1 мая и до конца летней навигации, то есть до 26 октября, с частотой два раза в неделю», - пояснил собеседник агентства.

<https://tass.ru/ekonomika/7804693>

## **ПРАЙМ; 2020.20.02; «АЭРОФЛОТ» ВВОДИТ НЕВОЗВРАТНЫЕ ТАРИФЫ ДЛЯ «КОМФОРТА» И «БИЗНЕСА»**

«Аэрофлот» с 4 марта вводит невозвратные тарифы для классов «комфорт» и «бизнес», говорится в сообщении компании.

«Группа «Аэрофлот» с 4 марта 2020 года вводит новую тарифную группу «Базовый/Base» для классов «бизнес» и «комфорт». Билеты, приобретенные по новому тарифу, являются невозвратными, но более доступными по цене. Новая тарифная группа «Базовый/Base» распространяется на всю маршрутную сеть группы «Аэрофлот», включая рейсы дочерних компаний «Россия» и «Аврора» (есть исключения)», - указывается в сообщении.



При этом пассажирам класса «бизнес» будут предоставлены традиционные привилегии: предварительный выбор места в салоне, доступ в зал повышенной комфортности в российских и международных аэропортах. Отмечается, что в стоимость билета включен провоз ручной клади и одного места багажа весом не более 32 килограммов.

Пассажиры класса «комфорт» смогут предварительно выбрать место в салоне, провезти ручную кладь и одно место багажа весом не более 23 килограммов. При необходимости пассажир сможет оплатить перевозку дополнительного места, регистрируемого багажа заранее со скидкой при бронировании или после покупки билета на сайте, в мобильном приложении, офисах продаж и у уполномоченных агентов. Скидка на покупку багажа также предоставляется в день вылета, но при условии оплаты услуги через сайт или мобильное приложение «Аэрофлота».

«Мы постоянно анализируем запросы ключевых клиентских групп, а также мировой опыт и тенденции, и регулярно совершенствуем линейку тарифов. Новая тарифная группа дополнит и расширит существующее предложение. Тариф «Базовый/Base» подходит тем, кто склонен точнее планировать будущие полеты и путешествия, ценит комфорт и премиальный сервис, при этом рационально относится к расходам», - заявил заместитель гендиректора «Аэрофлота» Андрей Чиханчин, слова которого приводятся в сообщении.

«Аэрофлот» - крупнейшая российская авиакомпания, располагающая самым молодым самолетным парком в мире среди авиакомпаний с численностью более ста воздушных судов. В 2019 году «Аэрофлот» перевез 37,2 миллиона человек, а с учетом авиакомпаний группы «Аэрофлот» - 60,7 миллиона.

## **РИА НОВОСТИ; 2020.20.02; ЭКСПЕРТ: БЕСПЕРЕБОЙНЫЙ WI-FI В САМОЛЕТАХ ПОЯВИТСЯ ЧЕРЕЗ ПЯТЬ ЛЕТ**

Бесперебойный Wi-Fi в самолетах появится через 5 лет, реализовать это позволит стандарт Seamless Release 1.0, заявил РИА Новости руководитель проекта «МС СИН» Национальной технологической инициативы Никита Медвехкв.

В среду международная организация Seamless Air Alliance сообщила, что около 30 крупных авиакомпаний совместно разработали «мировой стандарт связи в полете». Он, как ожидается, позволит обеспечить бесперебойный Wi-Fi во время перелетов при минимальных затратах со стороны авиакомпаний.

«Стандарт Seamless Release 1.0 позволит обеспечить бесперебойный доступ к интернету для пассажиров самолетов через пять лет, если начать действовать уже сейчас и иметь рычаги влияния. Пользователю станет удобнее пользоваться интернетом на борту, а при задействования широкого круга компаний и поставщиков услуг качество связи будет расти», - считает эксперт.

«Однако никакой принципиально новой технологии введение стандарта не предусматривает, т.к. сигнал, как и раньше, будет идти через спутник, что накладывает значительные ограничения на стоимость и качество услуги. Запуск, содержание и замена спутника - это всегда дорого, а расстояние до спутника - это всегда долго и медленно. От этого нужно уходить», - отметил Медвехкв.

По его мнению, при введении стандарта авиакомпаниям надо будет договариваться со всеми поставщиками услуг связи на территории покрытия сигналом, с владельцами оборудования (спутники, вышки) пройти все необходимые сертификационных процедуры (с авиапроизводителями и с регулирующими органами).

«Это не очень быстро, и бюджет на внедрение стандарта, заявленного Seamless Air Alliance, будет сильно зависеть от количества игроков на рынке (операторов, перевозчиков, владельцев спутников, производителей самолетов, единства регуляторных норм на территории стран) и клиентов - какое качество услуг связи будет на выходе», - подчеркнул Медвехкв.

<https://ria.ru/20200221/1565036377.html>