



Ежедневный мониторинг СМИ

17 ИЮНЯ 2020

СОДЕРЖАНИЕ

Ключевые новости	3
ИЗВЕСТИЯ; АЛЕКСАНДР ВОЛОБУЕВ; 2020.17.06; ПРИЕЗЖАЙТЕ В ГОСТЫ: В РОССИИ УСТАНОВЯТ ТРИ УРОВНЯ РЕМОНТА ДОРОГ; НОВЫЙ СТАНДАРТ ВПЕРВЫЕ ОПИСАЛ ВСЕ НЮАНСЫ ЛЕТНЕГО СОДЕРЖАНИЯ ТРАСС	3
РБК; МАРИЯ КОКОРЕВА; 2020.17.06; МИРОВЫЕ АВИАПЕРЕВОЗКИ ВОССТАНОВИЛИСЬ ДО 65% ОТ ДОКРИЗИСНОГО УРОВНЯ.....	5
ИЗВЕСТИЯ; ЕКАТЕРИНА ВИНОГРАДОВА; 2020.17.06; РАЗБОР ПРОСЧЕТОВ: МИНЭК НАЗВАЛ САМЫЕ НЕЭФФЕКТИВНЫЕ ГОСПРОГРАММЫ; ОНИ УЖЕ ДАВНО ИСЧЕРПАЛИ СВОЙ ПОТЕНЦИАЛ, УВЕРЕНЫ ЭКСПЕРТЫ	6
ИЗВЕСТИЯ; 2020.16.06; СРОКИ УСТАНОВКИ ТАХОГРАФОВ В АВТОБУСЫ ПЕРЕНЕСЛИ ИЗ-ЗА КОРОНАВИРУСА	8
РБК; ЕВГЕНИЯ ЧЕРНЫШОВА; 2020.17.06; ВЛАСТИ ВЫВЕДУТ ТРАНСПОРТНЫЕ КАРТЫ ИЗ-ПОД ЗАПРЕТА НА ПОПОЛНЕНИЕ НАЛИЧНЫМИ.....	8
РБК; 2020.16.06; ЧЕРЕЗ ГРАНИЦУ АЗЕРБАЙДЖАНА ПОСЛЕ ВОЛНЕНИЙ В ДАГЕСТАНЕ ПЕРЕШЛИ 155 ЧЕЛОВЕК	10
КОММЕРСАНТЬ; ИВАН БУРАНОВ; 2020.17.06; КОДЕКС С ДИСКОНТОМ; ПРОЕКТ ПРОЦЕССУАЛЬНОГО КОАП ПРЕДСТАВЛЕН МИНЮСТОМ.....	10
КОММЕРСАНТЬ; ЕВГЕНИЯ КРЮЧКОВА, ДИАНА ГАЛИЕВА; 2020.17.06; ГОСКОНТРОЛЬ С ПЕРВОГО РАЗА НЕ ИСПРАВИТЬ; МИНЭКОНОМИКИ СНОВА ПЕРЕРАБОТАЛО ЗАКОНОПРОЕКТ О НЕМ	12
КОММЕРСАНТЬ; ТАТЬЯНА ГРИШИНА; 2020.17.06; БАЗУ ОСАГО ГОТОВЯТ К ПЕРЕЕЗДУ; РЕГУЛЯТОР ВОЗЬМЕТ BIG DATA ПОД КОНТРОЛЬ И СДЕЛАЕТ ЕЕ ПУБЛИЧНОЙ	13
ТЕЛЕКАНАЛ 360; АНДРЕЙ ФИШЕР, АННА СТАРИЦКАЯ, ВАСИЛИСА АНДРЕЕВА; 2020.16.06; ПЕРЕВОД АВТО НА ГАЗ БУДЕТ СТОИТЬ 10% ОТ ОБЩЕЙ ЦЕНЫ В РОССИИ. ЗАМАНЧИВО, НО В СМЕНЕ ТОПЛИВА ЕСТЬ И МИНУСЫ.....	14
ТАСС; 2020.16.06; СТРУКТУРА РОСМОРРЕЧФЛОТА ЗАКЛЮЧИЛА КОНТРАКТЫ НА МОДЕРНИЗАЦИЮ ВОЛГО-ДОНСКОГО КАНАЛА	15
ТАСС; 2020.16.06; «НОРНИКЕЛЬ» ПЛАНИРУЕТ ПРИВЛЕЧЬ ПОДРЯДЧИКОВ «ГАЗПРОМ НЕФТИ» ДЛЯ ЛИКВИДАЦИИ РАЗЛИВА ГСМ.....	16
РИА НОВОСТИ; 2020.17.06; ИЗ НЬЮ-ЙОРКА НА РОДИНУ ВЫЛЕТЕЛИ БОЛЕЕ 340 РОССИЯН	16
Новости отрасли	17
<i>Железнодорожный транспорт</i>	17
ТАСС; 2020.16.06; ДВИЖЕНИЕ ПОЕЗДОВ ДАЛЬНЕГО СЛЕДОВАНИЯ ЧЕРЕЗ ВОЛГОДОНСК ВОССТАНОВЛЕНО СПУСТЯ 23 ГОДА	17
РИА НОВОСТИ; 2020.17.06; РЖД БУДУТ ПОЭТАПНО ВОЗВРАЩАТЬ РАБОТНИКОВ С «УДАЛЕНКИ».....	17
<i>Морской транспорт</i>	18
РИА НОВОСТИ; 2020.17.06; БОЛЬШЕ СТА РОССИЙСКИХ МОРЯКОВ ВЕРНУЛИСЬ В КАЛИНИНГРАД ИЗ-ЗА ГРАНИЦЫ	18
<i>Воздушный транспорт</i>	18

Министерство транспорта РФ

РИА НОВОСТИ; 2020.17.06; ЛЕТЧИК РАССКАЗАЛ ОБ ИСПЫТАНИЯХ САМОЛЕТА МС-21	18
РИА НОВОСТИ; 2020.17.06; МС-21 ПРОВЕРИЛИ В ПОЛЕТЕ С ОДНИМ ВЫКЛЮЧЕННЫМ ДВИГАТЕЛЕМ.....	19
RNS; 2020.17.06; ПЕКИН ОГРАНИЧИВАЕТ АВИАСООБЩЕНИЕ ИЗ-ЗА УГРОЗЫ КОРОНАВИРУСА.....	19
РИА НОВОСТИ; 2020.17.06; ТУРКМЕНИЯ ПРОДЛИЛА ОТМЕНУ ВСЕХ МЕЖДУНАРОДНЫХ АВИАРЕЙСОВ ИЗ-ЗА COVID-19	19
РИА НОВОСТИ; 2020.16.06; СК ВОЗБУДИЛ ДЕЛО ПОСЛЕ СТОЛКНОВЕНИЯ САМОЛЕТОВ В ПУЛКОВО	20
Происшествия	20
РИА НОВОСТИ; 2020.16.06; В СОЧИ ГРУЗОВИК ОПРОКИНУЛСЯ НА АВТОБУС	20
РИА НОВОСТИ; 2020.17.06; В ТАТАРСТАНЕ ЛЕГКОМОТОРНЫЙ САМОЛЕТ СЕЛ НА ДОРОГУ ИЗ-ЗА ОТКАЗА ДВИГАТЕЛЯ.....	20
ТАСС; 2020.17.06; НОСОВ СООБЩИЛ, ЧТО СЛЕДОВ РАЗЛИВА НЕФТЕПРОДУКТОВ В БУХТЕ НАГАЕВА В МАГАДАНЕ НЕ ОБНАРУЖИЛИ	21

ПУБЛИКАЦИИ

Ключевые новости

ИЗВЕСТИЯ; АЛЕКСАНДР ВОЛОБУЕВ; 2020.17.06; ПРИЕЗЖАЙТЕ В ГОСТЫ: В РОССИИ УСТАНОВЯТ ТРИ УРОВНЯ РЕМОНТА ДОРОГ; НОВЫЙ СТАНДАРТ ВПЕРВЫЕ ОПИСАЛ ВСЕ НЮАНСЫ ЛЕТНЕГО СОДЕРЖАНИЯ ТРАСС

В России определяют три уровня летнего ремонта дорог: высокий, средний и допустимый. Это позволит эксплуатантам трасс выбрать режим обслуживания в зависимости от финансирования, которого в регионах, как правило, не хватает. Соответствующие положения содержатся в новом национальном стандарте, который планируется утвердить в январе 2021 года, выяснили «Известия». После закрепления положений ГОСТа в нормативных документах за его несоблюдение владельцам дорог будут грозить штрафы.

Трассы на уровне

В России разработали национальный стандарт по летнему содержанию автодорог, рассказали «Известиям» в Росстандарте. В июне проходит его общественное обсуждение, до конца года проект будет дорабатываться. Утвердить его планируют в январе 2021 года. «Известия» ознакомились с первой редакцией документа.

Новый ГОСТ впервые объединил и подробно описал все нюансы летнего содержания дорог, пояснил «Известиям» председатель профильного технического комитета при Росстандарте Николай Быстров. По его словам, документ также четко установил три уровня обслуживания трасс: высокий, средний и допустимый.

Требуемый уровень содержания для дороги в целом или для каждого ее участка назначается владельцем трассы, сказано в документе.

К допустимому относят дороги, соответствующие минимальным требованиям, указанным в межгосударственном стандарте от 2014 года и российском стандарте о безопасности движения от 2017-го, следует из проекта ГОСТа. Для среднего и высокого установлены более жесткие требования. Высокий уровень обслуживания трасс не допускает снижения скорости движения машин относительно значений, разрешенных ПДД. При среднем и допустимом это возможно, но эксплуатант дороги не может вводить временные ограничения или полностью прекращать движение. Это разрешается делать только для ремонта, в случае ДТП или ЧС.

– Для дорожников разделение очень важно, поскольку не всё зависит только от них. Зачастую причиной плохого содержания является недостаточное финансирование. Установлены критерии, позволяющие гибко регулировать этот момент, – пояснил Николай Быстров.

К примеру, колейность на 1 тыс. кв. м покрытия может составлять от 10 мм до 30 мм при разном уровне содержания, а открытые трещины – от 15 мм до 50 мм в длину. Впрочем, для дорог высшей категории, к которой относятся автомагистрали, такие дефекты в принципе не допускаются. Таким образом, допустимый уровень для дорог разных категорий также будет различаться.

По словам Николая Быстрова, сегодня нет вопросов по финансированию федеральных трасс. Но на обслуживание региональных и местных дорог выделяется лишь около 23% от норматива, а еще три года назад этот показатель едва достигал 16%. При этом федеральных автотрасс в стране около 50 тыс. км, а региональных – более 700 тыс. км, отметил он.

Новый стандарт, по его мнению, позволит эксплуатантам выбрать режим обслуживания в зависимости от реальных объемов финансирования. А автомобилисты будут уверены, что любая дорога будет пусть не идеального, но приемлемого качества.

При этом в новом стандарте есть требования для всех конструктивных элементов автодорог: дорожному покрытию, обочинам, тротуарам, водоотводам, очистным сооружениям.

Самые жесткие требования по ремонту установлены для автомагистралей и скоростных трасс, а также дорог с четырьмя и более полосами движения. Их должны чинить быстрее остальных: на устранение нарушений дается в среднем от одного до семи дней. По другим категориям дорог на это отводится до двух недель.

Так, на устранение последствий обвалов, оползней и паводков дают сутки для четырехполосных трасс и 2–3 дня – на других дорогах. На проезжей части не должна застаиваться вода, устранить дефект нужно за трое суток. Также стандарт требует в течение семи дней убрать траву и кустарники выше 15 см на обочинах многополосных трасс, на других дорогах на это отводится 10–14 дней.

На обочинах дорог любых категорий не должно быть рекламных конструкций, массивных предметов и т.п. Они должны быть удалены в течение трех суток с момента обнаружения. Столько же времени дается для того, чтобы убрать растительность, ухудшающую видимость в зоне железнодорожных переездов. Некоторые дефекты стандарт предписывает устранять максимально быстро: например, починить вышедший из строя светофор должны за сутки, а заменить поврежденный люк в системе водоотвода дороги – за три часа.

Стандарт также устанавливает требования к содержанию дорожных знаков, светофоров, разметки, остановок общественного транспорта и автомобилей. Так, по знакам большинство описанных дефектов (загрязнение, повреждение изображения, наклон более 15 градусов и другие) должны исправить за 1–7 суток, по разметке – 3–30 суток, остановкам – 5–20 суток, за исключением случаев, когда нужно убрать крупногабаритные предметы (на это дается два часа).

По всем дорогам

Новый стандарт станет обязательным, как только на него появятся ссылки в контрактной документации с подрядчиками, пояснил Николай Быстров. Тогда наказывать за невыполнение условий смогут не только заказчики, но и надзорные органы.

Контролируют качество содержания дорог сегодня ГИБДД и **Ространснадзор**. На региональном уровне местные власти также могут назначить свою надзорную структуру. В 2017 году штрафы для чиновников за несвоевременное и некачественное содержание автодорог увеличили в несколько раз. Сегодня для должностных лиц они составляют 20–30 тыс. рублей, для юрлиц – до 300 тыс. рублей. Если было доказано, что дефект на дороге стал причиной ДТП, то максимальный штраф вырастает до 500 тыс. рублей.

В **Ространснадзоре** сообщили «Известиям», что в 2019 году вынесено 1186 постановлений о штрафах за такие нарушения на 72,8 млн рублей, за пять месяцев 2020-го – 491 постановление на 26,2 млн рублей. «Известия» также направили запрос в МВД.

По словам юристов, автомобилисты могут жаловаться на ямы и выбоины на дорогах в ГИБДД, прокуратуру либо местным властям. Им же можно направлять претензии по поводу знаков, разметки, отсутствия пешеходных переходов.

– В случае повреждения автомобиля из-за дефекта дороги нужно вызвать сотрудника ГИБДД, зафиксировать данный факт, а также самостоятельно произвести фотовидеофиксацию ямы на дороге, повреждения автомобиля и другие обстоятельства происшествия, – сказал партнер коллегии адвокатов «Де-юре» Антон Пуляев.

Ответчиком, по словам юриста фирмы «Интеллектуальный капитал» Виктории Велюги, в данном случае будет выступать федеральное или региональное ведомство, ответственное за содержание дороги.

По данным **Росавтодора**, по итогам прошлого года доля трасс федерального значения, соответствующих нормативу, составила 84,7%, оставшиеся 15% – объем ежегодного ремонта.

– Таким образом, выполнена задача по приведению федеральных трасс к нормативному состоянию. Вскоре приоритетом станет лишь дальнейшее поддержание и обеспечение сохранности сети, – заявили «Известиям» в **Росавтодоре**.

В этом году планируется ввести в эксплуатацию 233,1 км новых трасс федерального значения и провести ремонт, включая капитальный, еще 7050 км. Также нужно улучшить ситуацию на региональных и местных дорогах – здесь нормативу в прошлом году соответствовали лишь 44,5% и 52% соответственно, говорят в **Росавтодоре**. В нынешнем году в рамках **нацпроекта «Безопасные и качественные автодороги»** в нормативное состояние приведут 13,7 тыс. км дорог. Сегодня в проекте участвуют 83 субъекта и 104 городских агломерации. Приоритет будет отдаваться дорогам к медучреждениям, школам, детсадам, досуговому детским учреждениям.

<https://iz.ru/1024215/aleksandr-volobuev/priezzhaite-v-gosty-v-rossii-ustanoviat-tri-urovnia-remonta-dorog>

РБК; МАРИЯ КОКОРЕВА; 2020.17.06; МИРОВЫЕ АВИАПЕРЕВОЗКИ ВОССТАНОВИЛИСЬ ДО 65% ОТ ДОКРИЗИСНОГО УРОВНЯ

Мировые авиаперевозки восстановились на 65% от докризисного уровня – по всему миру компании выполняют 118 тыс. из 181 тыс. рейсов в сутки. Впрочем, эксперты предупреждают, что в отрасли возможен новый спад

Мировая отрасль авиационных перевозок начинает восстанавливаться после спада, вызванного приостановкой полетов из-за пандемии коронавируса. Если до введенных из-за COVID-19 ограничений по всему миру выполнялось до 181 тыс. рейсов в сутки, то сейчас они восстановились примерно на 65%, до 118 тыс. в сутки. Об этом РБК сообщил представитель российского Минэнерго.

Минимум в 64 тыс. рейсов в сутки наблюдался в апреле, в мае мировая авиация, начав восстановление, достигла показателя 93 тыс. В середине июня, по данным Flightradar, было осуществлено 118,9 тыс. полетов в сутки (18 января – 161 тыс.), в том числе коммерческих (то есть без учета правительственных, военных и гуманитарных) – 46,4 тыс. Это в два раза больше, чем в середине апреля, когда число коммерческих полетов было минимальным – 23 тыс. в сутки. Докризисный уровень – 102 тыс. коммерческих полетов (данные на 18 января).

Как сообщает **Росавиация**, в мае на территории России было осуществлено около 69,1 тыс. полетов, это на 55% меньше, чем годом ранее. Число внутренних полетов – 48 тыс. (-39,2%). В апреле число рейсов было еще ниже: всего по территории страны – 53,3 тыс., из них 38,4 тыс. – внутренних.

По данным Минэнерго, мировая авиация потребляла 8–9 млн барр. нефтепродуктов в сутки, или 10% от общего потребления. По данным штаба Минэнерго по мониторингу производства и потребления нефтепродуктов, в апреле 2020 года было реализовано только через биржу более 156 тыс. т авиакеросина, в мае – уже 183,8 тыс. т. Через биржу проходит до 50–60% от всех поставок керосина, общие объемы поставок керосина на рынок в апреле могли достигать 0,4–0,5 млн т, говорит источник РБК в одном из регуляторов рынка.

Говорить, что мировая авиация начала возвращение к показателям докризисного уровня, пока рано, сказал РБК главный редактор отраслевого портала Avia.ru Роман Гусаров. «Это может оказаться временным явлением. Более того, возможна вторая волна пандемии, рынок может не успеть прийти в себя», – полагает эксперт. Но, по словам Гусарова, такого падения, как в апреле и мае, уже не будет, поскольку изменяются масштабы распространения COVID-19.

Прирост перевозок сейчас происходит по миру за счет внутренних рейсов, подчеркивает эксперт. «Евросоюз очень аккуратно возобновляет сообщение. Китай внутри страны восстановился на 60–70%», – сказал он.

РБК направил запрос в **Минтранс**, **Росавиацию**, а также крупнейшие авиакомпании – «**Аэрофлот**», **S7**, «**Уральские авиалинии**». В пресс-службе авиаперевозчика **Utair** ответили, что наблюдают сейчас рост продаж.

В июне ряд стран стал возобновлять международное авиасообщение. С 15 июня полеты за границу открыли Украина и Египет. Еврокомиссия рекомендовала странам Евросоюза открыть свои границы для поездок граждан союза с 15 июня, а с 1 июля планируется возобновлять сообщение и с третьими странами (Россия в их список не вошла). С этой даты Еврокомиссия рекомендовала снять ограничения на авиасообщение с аэропортами Албании, Боснии и Герцеговины, Косово, Черногории, Северной Македонии и Сербии, так как там «эпидемическая ситуация аналогична или лучше, чем в ЕС». Несмотря на постепенное возобновление сообщения по Европе, глава Международной ассоциации воздушного транспорта (IATA) Александр де Жюньяк предупредил, что межконтинентальные перелеты для обычных пассажиров вряд ли возобновятся до конца года.

Эксперты Ассоциации туроператоров России подчеркивали, что количество новых случаев заболеваний коронавирусной инфекцией в России по-прежнему велико, поэтому европейские страны пока не готовы принимать россиян.

https://www.rbc.ru/society/17/06/2020/5ed8fcd49a7947a0e453d9dd?from=from_main

ИЗВЕСТИЯ; ЕКАТЕРИНА ВИНОГРАДОВА; 2020.17.06; РАЗБОР ПРОСЧЕТОВ: МИНЭК НАЗВАЛ САМЫЕ НЕЭФФЕКТИВНЫЕ ГОСПРОГРАММЫ; ОНИ УЖЕ ДАВНО ИСЧЕРПАЛИ СВОЙ ПОТЕНЦИАЛ, УВЕРЕНЫ ЭКСПЕРТЫ

По итогам 2019 года наименьшую эффективность показали госпрограммы по научно-техническому прогрессу, внешнеэкономической деятельности, сельскому хозяйству, а также по развитию Крыма и Севастополя. Такие данные содержатся в докладе Минэкономразвития, ответственного за их реализацию («Известия» ознакомились с выдержками из документа). Кроме того, ведомство отметило неэффективность исполнителей и крайне скромный уровень софинансирования госпрограмм региональными бюджетами. Низкий КПД мероприятий связан с отсутствием привязки целевых показателей к конкретным мерам их достижения, а в кризис подобные инструменты и вовсе теряют смысл, заявили эксперты.

Регионы поспешили

Минэкономразвития подготовило годовой доклад о ходе реализации и оценке эффективности государственных программ по итогам 2019-го. Согласно документу, совокупное кассовое исполнение мероприятий оказалось неплохим: освоение средств за счет всех источников достигло 18,5 трлн рублей или 97% от запланированного показателя. При этом объем денег федерального бюджета превысил целевую величину на 2,4% и составил 11,2 трлн рублей.

Уровень софинансирования за счет регионов, напротив, оказался далеким от целевого показателя – он насчитал лишь 67% от плана в 2,1 трлн. В частности, наиболее низкий уровень привлечения региональных средств показали госпрограммы «Содействие занятости населения» (на нее субъекты не потратили ни рубля), «Охрана окружающей среды» (только 2,5% от предусмотренного объема) и «Развитие транспортной системы» (13,9%). В Минфине не разъяснили причины этого по запросу «Известий».

В федеральном бюджете заложены 42 госпрограммы, на которые приходится 70% всех расходов – порядка 10 трлн рублей. Крупнейшие – программа по обеспечению обороноспособности страны (1,4 трлн рублей), социальной поддержке граждан (1,4 трлн рублей), управлению государственными финансами (1,2 трлн рублей)

Ниже среднего

При этом, по данным Минэка, эффективность выполнения мероприятий госпрограмм далека от идеала. Наименее результативными ведомство признало следующие программы:

- «Социально-экономическое развитие Республики Крым и г. Севастополя» (Минэкономразвития);
- «Развитие Северо-Кавказского федерального округа» (Минэкономразвития);
- «Социально-экономическое развитие Калининградской области» (Минэкономразвития);
- «Научно-технологическое развитие РФ» (Минобрнауки);
- «Развитие сельского хозяйства и регулирования рынков сельскохозяйственной продукции, сырья и продовольствия» (Минсельхоз);
- «Развитие оборонно-промышленного комплекса» (Минпромторг);
- «Развитие внешнеэкономической деятельности» (Минэкономразвития).

Уровень выполнения мероприятий по ним был ниже среднего и составил менее 80%, зафиксировал Минэк. В ведомстве выразили неудовлетворенность и ответственными исполнителями: по данным министерства, эффективность их деятельности по половине госпрограмм не превышает 70%.

В пресс-службе Минэка на вопрос «Известий», с чем связана недостаточная эффективность всех госпрограмм в 2019 году, пояснили результаты только одной из них, посвященной внешнеэкономической деятельности.

– Объективно на реализацию госпрограммы «Развитие ВЭД» повлияло замедление темпов роста мировой экономики и торговли, снижение в стоимостном выражении поставок нефтепродуктов в результате падения средних контрактных цен, сокращение объемов экспорта черных металлов и удобрений, пшеницы, – сообщили там.

В пресс-службе главы Крыма «Известиям» сообщили, что госпрограмма социально-экономического развития полуострова не находится в ведении Республики Крым, ее исполнителем выступает Министерство экономического развития.

В Минобрнауки в ответ на аналогичный запрос не объяснили причины неэффективности госпрограммы «Научно-технологическое развитие РФ» в 2019 году, но рассказали, что кассовое исполнение в I квартале 2020-го достигло 23%.

Минпромторг и Минсельхоз не прокомментировали итоги профильных программ в 2019 году.

Ранее институт госпрограмм неоднократно подвергался критике. Например, экс-министр экономического развития, помощник президента Максим Орешкин называл их болотом, которое необходимо реформировать.

– Госпрограммы так и не стали реальным управленческим инструментом в отличие от национальных проектов, которые впервые в системе управления получили полномочия, в том числе и бюджетного характера, – заявлял он в сентябре 2019 года.

Тогда по поручению правительства министерство подготовило реформу системы управления, которая должна была объединить госпрограммы и **нацпроекты**. Ее планировалось провести в течение 2020 года.

Громоздкие и бессмысленные

Госпрограммы как инструмент развития во многом исчерпали свой потенциал: их используют в России более 10 лет, но существенного прироста экономике это не дает, полагает аналитик «Фридом Финанс» Валерий Емельянов. Они представляют собой громоздкий комплекс мер, исполнение которых требует координации между ведомствами, компаниями, региональными и местными уровнями власти. Это порождает бюрократию и допускает коррупцию, уверен эксперт.

Кроме того, госпрограмм слишком много – по несколько штук на каждое министерство, поэтому выполнять их качественно и в срок не представляется возможным, уверен Валерий Емельянов. А в условиях кризиса существование госпрограмм и вовсе лишается смысла, категоричен он.

– Зачастую крупные государственные проекты набирают обороты по несколько лет, поэтому во время пандемии они бесполезны. Прежде чем произойдет согласование бюджетов, экономика успеет восстановиться сама, но цена этого восстановления окажется

выше, чем если бы власти действовали более оперативно и целевым образом, – пояснил Валерий Емельянов.

Он добавил, что часть госпрограмм в этом году, скорее всего, переформируют или объединят друг с другом, чтобы они меньше пересекались с антикризисными мерами правительства.

Госпрограммы могли бы стать полезным инструментом разгона экономики в условиях экономического кризиса, возразил управляющий директор группы рейтингов органов власти агентства НКР Андрей Пискунов. Однако представленный правительством план по стимулированию экономики показывает, что массивного наращивания расходов по ним ожидать не стоит.

Неэффективность госпрограмм, по мнению эксперта, связана с отсутствием привязки целевых показателей к конкретным мерам их достижения. Кроме того, есть проблемы с межведомственной координацией и квалификацией кадров. Эти факторы стали причиной невыполнения госпрограмм не только в 2019, но и в 2018 году, резюмировал эксперт.

<https://iz.ru/1022390/ekaterina-vinogradova/razbor-proschetov-minek-nazval-samye-neeffectivnye-gosprogrammy>

ИЗВЕСТИЯ; 2020.16.06; СРОКИ УСТАНОВКИ ТАХОГРАФОВ В АВТОБУСЫ ПЕРЕНЕСЛИ ИЗ-ЗА КОРОНАВИРУСА

Сроки обязательной установки тахографов – устройств для контроля скорости, режима труда и отдыха водителей – в пассажирские автобусы перенесли из-за пандемии коронавируса. Об этом во вторник, 16 июня, сообщил заместитель начальника отдела технического надзора ГИБДД России Сергей Чипурин в интервью радиостанции «Комсомольская правда».

«Сроки обязательного снабжения автобусов тахографами – они пока переносятся», – сказал Чипурин.

Он также напомнил пассажирам о правилах безопасности во время движения транспортного средства и призвал не отвлекаться на гаджеты и держаться за поручни.

По его словам, во время движения необходимо как можно меньше перемещаться по салону автобуса, так как это может привести к травмам, которые можно получить не только при ДТП, но и при торможении.

5 июня сообщалось, что **Минтранс России** подготовил законопроект об онлайн-тахографах, который планируется внести в правительство осенью нынешнего года. Предполагается, что в Москве и Подмосковье он вступит в силу через год после принятия, и через два – в остальных регионах. Согласно проекту, инспектор будет получать от системы сведения, свидетельствующие о нарушениях со стороны водителя, после чего он будет принимать решение о назначении наказания.

Для обработки данных была разработана автоматизированная информационная система «Тахографический контроль» (АИС ТК). В 2017 году тендер на ее создание выиграло петербургское ООО «Интек».

<https://iz.ru/1024423/2020-06-16/sroki-ustanovki-takhografov-v-avtobusy-perenesli-iz-za-koronavirusa>

РБК; ЕВГЕНИЯ ЧЕРНЫШОВА; 2020.17.06; ВЛАСТИ ВЫВЕДУТ ТРАНСПОРТНЫЕ КАРТЫ ИЗ-ПОД ЗАПРЕТА НА ПОПОЛНЕНИЕ НАЛИЧНЫМИ

ЦБ и Росфинмониторинг поддержали предложение банков вывести транспортные и школьные карты из-под законодательного запрета на пополнение наличными. Он должен вступить в силу с начала августа для всех анонимных электронных кошельков

Ассоциация банков «Россия» подготовила поправки в закон 161-ФЗ «О национальной платежной системе», которые разрешают пополнять наличными средствами транспортные карты и карты школьников, выпущенные по модели электронных кошельков. ЦБ и

Росфинмониторинг поддержали это предложение, рассказал РБК вице-президент АБР Алексей Войлуков, представители ЦБ и Росфинмониторинга это подтвердили. Обсуждение вопроса состоялось на площадке АБР 16 июня.

Угроза для транспортных карт

В начале августа 2020 года в силу вступят изменения в законодательство, которые запретят пополнять наличными денежными средствами неперсонифицированные электронные кошельки. Под запрет попали в том числе транспортные и школьные карты. Участники рынка уже не раз обращали внимание на эту проблему. Поправки о запрете были внесены по просьбе Росфинмониторинга, так как анонимные электронные кошельки могут использоваться для финансирования терроризма и распространения наркотиков, пояснил РБК глава комитета Госдумы по финансовому рынку Анатолий Аксаков.

В начале июня АБР обратилась к главе ЦБ Эльвире Набиуллиной с просьбой отложить на полгода вступление в силу соответствующих поправок. Банки указывали на сложности и риски реализации этого запрета из-за пандемии коронавируса, которые могут возникнуть как у кредитных организаций, так и у пользователей транспортных карт. Тогда ЦБ не поддержал перенос срока. Войлуков добавлял, что ассоциация также планирует обсудить с Банком России выведение из-под действия запрета карт социальной направленности.

«Мы принципиально не возражаем, если существует технологическая возможность отделить одни НЭСПы (неперсонифицированные электронные средства платежа. – РБК) от других, которые могут быть использованы для платежей по закрытому перечню», – сказал представитель ЦБ.

«Росфинмониторинг поддерживает выведение из-под данного запрета транспортных и школьных карт, которые выпущены по модели электронных кошельков и используются для оплаты соответствующих услуг», – отметил представитель ведомства, добавив, что запрет на пополнение наличными анонимных электронных средств платежа, введенный в августе 2019 года, касался в первую очередь электронных кошельков и предоплаченных карт.

«Клиент – физическое лицо может предоставлять наличные денежные средства оператору электронных денежных средств для пополнения неперсонифицированных электронных средств платежа, эмитированных в целях переводов денежных средств в оплату транспортных услуг и услуг образовательных учреждений», – говорится в поправках АБР (есть у РБК). Ассоциация намерена их отправить в ЦБ, Росфинмониторинг и профильный комитет Госдумы на этой неделе, добавил Войлуков.

Еще год назад участники рынка говорили о том, что власти создали трудности для держателей около 30 млн транспортных карт, которые действуют более чем в 60 российских городах, в том числе подмосковной «Стрелки». На московскую «Тройку» и петербургский «Подорожник» запрет на пополнение наличными не распространяется, потому что деньги поступают на карту не напрямую.

«Расчетные решения» («дочка» Сбербанка, оператор подмосковной «Стрелки») поддерживает инициативу о выводе карт социальной направленности из-под запрета, сказал РБК представитель компании: «Единая транспортная карта Подмосковья «Стрелка» выпускается по схеме электронного кошелька, которую с учетом большого количества перевозчиков в Московской области и требований законодательства изменить затруднительно, поэтому запрет коснется многих пользователей «Стрелки», которые привычно пополняют карту по дороге на работу или домой наличными на небольшие суммы». Доказать, что конкретные электронные кошельки созданы и используются только в рамках проекта «Стрелка», не представит сложности, добавил он.

https://www.rbc.ru/finances/17/06/2020/5ee8dcf29a7947a6f330e369?from=from_main

РБК; 2020.16.06; ЧЕРЕЗ ГРАНИЦУ АЗЕРБАЙДЖАНА ПОСЛЕ ВОЛНЕНИЙ В ДАГЕСТАНЕ ПЕРЕШЛИ 155 ЧЕЛОВЕК

В Азербайджан через границу с Россией перешли 155 человек, которых включили в списки граждан, допущенных к пересечению границы, до волнений во временном лагере для граждан этой страны в Дагестане. Об этом сообщили РБК в пресс-службе администрации Дербентского района.

«Задержанных пока не отпустили. А 155 человек – до вчерашнего бунта еще списки были составлены – они проехали. Российско-азербайджанскую границу они перешли», – сообщили в администрации.

По словам собеседника РБК, глава Дагестана накануне встретился с делегацией из Азербайджана. «По вчерашнему бунту, конкретно что там происходило – сказать пока не можем, ждем ответа», – сказали в пресс-службе.

РБК обратился за комментарием в пограничное управление ФСБ России по Республике Дагестан и направил официальный запрос в МИД Республики Азербайджан.

Ранее исполняющий обязанности главы Дербентского района Фуад Шихиев сообщил о волнениях во временном лагере в Дагестане, где живут граждане Азербайджана, которые не смогли вернуться на родину из-за закрытых в связи с эпидемией COVID-19 границ.

По словам Шихиева, волнения начались после того, как живущие в пункте временного размещения получили списки тех, кто в ближайшие дни должен вернуться на родину через спецкоридор. Эти списки формируются азербайджанской стороной. В них попали не все желающие, что и послужило поводом к протестам.

По данным Следственного комитета, около 400 азербайджанцев потребовали открыть границы между странами, а затем попробовали перекрыть федеральную трассу «Кавказ». В результате столкновений пострадали семеро полицейских.

Как сообщил РБК старший помощник руководителя следственного управления СК по региону Расул Темирбеков, правоохранители доставили в отделы полиции 90 граждан Азербайджана.

<https://www.rbc.ru/rbcfreenews/5ee8cdaf9a79479ec8c11516?from=newsfeed>

КОММЕРСАНТЪ; ИВАН БУРАНОВ; 2020.17.06; КОДЕКС С ДИСКОНТОМ; ПРОЕКТ ПРОЦЕССУАЛЬНОГО КОАП ПРЕДСТАВЛЕН МИНЮСТОМ

Скидка при быстрой оплате всех видов штрафов, электронное обжалование административных постановлений, право на бесплатную юридическую помощь в суде и компенсацию морального вреда при отмене незаконного штрафа – все эти нововведения обещает проект нового Процессуального кодекса об административных правонарушениях, разработанный Минюстом и представленный на обсуждение публики. Опрошенные “Ъ” эксперты призывают документ доработать.

Минюст опубликовал на regulation.gov.ru проект Процессуального кодекса об административных правонарушениях (Процессуальный КоАП). Первая версия документа была представлена публике в январе 2020 года и с тех пор дорабатывалась. Процессуальные нормы при рассмотрении административных дел, напомним, сегодня находятся в теле КоАП и в результате инициированной правительством административной реформы будут выделены в отдельный закон по аналогии с Уголовно-процессуальным кодексом.

Процессуальный КоАП много внимания уделяет категориям граждан, чаще других привлекаемым к ответственности, – водителям и автовладельцам (в 2019 году в отношении водителей было возбуждено 19 млн административных дел, в отношении автовладельцев (с помощью камер) – 122 млн). Так, для них вводится возможность электронного обжалования постановлений через портал госуслуг: можно направлять заявления, ходатайства, жалобы в суд, ГИБДД или любой другой орган, которые ведут производство. Извещения и уведомления участникам производства (например, о принятом решении)

также будут доступны в электронном виде. Сейчас, напомним, для обжалования штрафа ГИБДД нужно приехать в отделение и написать заявление.

Еще одним безусловно позитивным нововведением станет предусмотренная документом 50-процентная скидка при оплате всех административных штрафов в течение двадцати дней с момента вынесения постановления.

Сегодня, напомним, дисконт распространяется только на нарушения в области ПДД. Скидкой не смогут воспользоваться лишь грубые нарушители (например, речь идет о неповиновении законному распоряжению или требованию сотрудника полиции, обороте оружия и т. д.). Впервые вводится и так называемый институт состязательности: при рассмотрении дела об административном правонарушении в суде сможет участвовать должностное лицо. Речь идет о новом процессуальном статусе. Сегодня суды могут вызывать для разбора спорной ситуации на дороге, к примеру, инспектора ГИБДД. При этом правоохранитель дает показания в качестве свидетеля.

Должностное лицо же будет обязано доказывать вину водителя, если судья сочтет это необходимым. Минюст настаивает, что в результате введения принципа состязательности у участников процесса будут равные права. К примеру, у инспектора появятся дополнительные возможности по реагированию на решения суда: он сможет, например, оспорить определение о возврате дела на доработку.

По аналогии с УПК документ предлагает установить механизм восстановления прав граждан, незаконно привлеченных к ответственности либо в отношении которых были применены меры обеспечения (например, эвакуация автомобиля). Пострадавший сможет заявить компенсацию имущественного, морального вреда (если речь идет о физлице), а также вреда деловой репутации, который был нанесен компании. Впервые появляется право на бесплатную юридическую помощь (адвоката) в случаях, когда гражданину грозит арест (например, по статьям «Побои» или «Получение доходов от занятий проституцией»).

Опрошенные «Ъ» эксперты высказали разные мнения по поводу проекта. Срок действия скидки на оплату штрафа должен действовать не с момента вынесения постановления, а с момента получения постановления гражданином, считает, например, эксперт по системам фиксации нарушений ПДД Григорий Шухман. «Пока «письмо счастья» дойдет до адресата, предусмотренный срок скидки может закончиться, таких случаев очень много», – говорит он. Юрист юридической группы «Яковлев и партнеры» Владимир Соловьев поддержал введение права на получение бесплатной юрпомощи. «Участие защитника необходимо обеспечить с момента возбуждения дела, поскольку нередко граждане, не обладая должными юридическими познаниями, подписывают протоколы и постановления, как говорится, не глядя, что в дальнейшем затрудняет обжалование таких постановлений в вышестоящих инстанциях и суде», – поясняет он. – Особенно это касается иностранных граждан. Их нужно обеспечить бесплатным переводчиком».

Институт состязательности закреплен в проекте «декларативно», считает старший юрист арбитражной практики юридической фирмы Vegas Lex Станислав Матюшов. «На практике чаша весов нередко перевешивает в сторону административного органа, поскольку, во-первых, их сотрудники в глазах суда представляют собой лиц, обладающих специальными познаниями, а во-вторых, представляющих интересы государства», – поясняет он. – Поэтому для гражданина, привлекаемого к ответственности, предмет доказывания искусственно завышен. В обоснование своей позиции необходимо представить экспертные заключения, вызывать независимых специалистов, готовить иные убедительные доказательства правовой позиции». Об этом говорит и юрист движения «Свобода выбора» Сергей Радько: смена статуса полицейского в суде, по сути, ничего не изменит, у судей, как и сегодня, «не будет оснований не доверять инспектору».

Перспективы принятия Процессуального КоАП зависят от «политической обстановки», отметил первый зампред комитета Госдумы по госстроительству Вячеслав Лысаков.

«Процессуальный кодекс нужен, но вероятность принятия этого документа стремится к нулю в этом созыве», – говорит он. Впрочем, часть заложенных в кодексе нововведений может появиться и раньше. В марте 2020 года, напомним, Госдума приняла в первом чтении законопроект, позволяющий автовладельцам обжаловать через госуслуги штрафы с камер: автор поправок Рафаэль Марданшин считает, что документ надо принимать в ближайшее время, не дожидаясь нового кодекса.

<https://www.kommersant.ru/doc/4379905>

КОММЕРСАНТЪ; ЕВГЕНИЯ КРЮЧКОВА, ДИАНА ГАЛИЕВА; 2020.17.06; ГОСКОНТРОЛЬ С ПЕРВОГО РАЗА НЕ ИСПРАВИТЬ; МИНЭКОНОМИКИ С НОВА ПЕРЕРАБОТАЛО ЗАКОНОПРОЕКТ О НЕМ

Дорабатывая законопроект о госконтроле ко второму чтению, Минэкономики практически переписало его. Среди самых существенных изменений – отказ от идеи контрольно-надзорного производства, а также ужесточение подхода к негосударственным формам контроля. Так, теперь исключается возможность освобождения от контрольно-надзорных мероприятий при страховании рисков причинения вреда, как этого просили депутаты, причем, на этот раз возражения поступают уже от бизнеса.

Минэкономики доработало ко второму чтению законопроект о госконтроле (последняя версия есть у “Ъ”), практически полностью переписав его и сократив. Напомним, проект задуман как один из ключевых документов реформы контрольно-надзорной деятельности (КНД) – он должен стать своеобразным процессуальным кодексом. Этот документ в паре с проектом об обязательных требованиях («материальная» часть реформы) в апреле прошел первое чтение (см. “Ъ” от 20 апреля).

Основная идея проекта осталась прежней – переход от карательного к профилактическому и риск-ориентированному подходам.

Наиболее радикальное изменение коснулось скорее понимания процесса КНД – изначально проект устанавливал, что все мероприятия (за исключением экстренных) могут проводиться только после открытия контрольно-надзорного производства, описанного в отдельной главе. Теперь эта глава исключается, регулирование в основном затрагивает именно мероприятия. Изменен и перечень профилактических мер, из него вычеркнуты выдача рекомендаций и выпуск руководств по соблюдению требований, а также профилактическое сопровождение, перечень стал закрытым: информирование, обобщение практики, меры стимулирования добросовестности, предостережения, консультирование, самообследование, профилактический визит.

Ужесточен подход к негосударственным формам контроля.

Ранее предполагалось, что законом могут быть предусмотрены случаи замены госконтроля контролем саморегулируемых организаций в отношении своих членов – теперь для этого им необходимо заключать с госконтролерами соглашения.

Наконец, из проекта исключена возможность освобождения от контроля компаний, у которых застрахованы риски причинения вреда – теперь это лишь свидетельство их добросовестности. Изначально это положение критиковалось депутатами (см. “Ъ” от 17 января), а с исключением этой нормы не согласен уже бизнес. «Во многих случаях точно можно заменить контрольно-надзорные мероприятия на страхование рисков», – сообщил “Ъ” вице-президент «Опоры России» Владислав Корочкин. В пример он приводит кейс «Норникеля», которого могло не быть в случае страхования рисков. «Страховщики не заинтересованы в убытках и тщательно проверяют объекты», – отмечает господин Корочкин.

За последний месяц это уже вторая версия поправок к основному закону реформы КНД. Первая столкнулась с критикой аппарата правительства 8 июня, в частности, из-за неучтенных замечаний Минюста и бизнес-объединений, после чего проект был снова доработан. Так, Минюст указывал, что не учтены требования к разграничению

полномочий контролеров, было неясно, распространяется ли действие проекта на контроль за органами власти и должностными лицами. Одновременно проект по-разному регулировал порядок контрольных мероприятий без контролируемого лица, а нормы о взыскании убытков с контрольных органов в случае неправомерных действий требовали уточнения взаимосвязи убытков и нарушений контролеров. Вчера в Минюсте “Ъ” пояснили, что эти замечания учтены.

<https://www.kommersant.ru/doc/4379880>

КОММЕРСАНТЪ; ТАТЬЯНА ГРИШИНА; 2020.17.06; БАЗУ ОСАГО ГОТОВЯТ К ПЕРЕЕЗДУ; РЕГУЛЯТОР ВОЗЬМЕТ BIG DATA ПОД КОНТРОЛЬ И СДЕЛАЕТ ЕЕ ПУБЛИЧНОЙ

Банк России намерен лишить страховое профсообщество контроля над автоматизированной информационной системой (АИС) ОСАГО, взяв его на себя или передав организации при нем. ЦБ планирует значительно обновить АИС и сделать ее публичной: госорганы смогут контролировать наличие полисов у водителей, потребители – запрашивать информацию о себе, а в перспективе – заключать договоры и получать возмещение. Сам ЦБ рассчитывает найти в базе big data для расчета тарифов. Страховщики, которые уже вложили в IT-систему 2 млрд руб., передавать ее ЦБ не хотят. Как сообщил “Ъ” зампред Банка России Владимир Чистюхин, функционал АИС ОСАГО требует существенной переработки. «Задачи по цифровизации страховой отрасли и обеспечению потребности в едином универсальном источнике данных в области страхования далеко выходят за рамки функционала РСА, – говорит он. –

Мы считаем целесообразным передать столь важную общественную функцию госоргану или иному специализированному субъекту. Варианты будут обсуждаться».

Речь идет о базе данных ОСАГО, которую РСА создал в 2013 году.

Как поясняют в ЦБ, при становлении системы перед АИС ОСАГО стояли сравнительно простые задачи – хранение договоров, фиксация информации о страховых случаях и расчет коэффициента бонус-малус (КБМ), отражающего аварийность конкретного водителя за предыдущие годы. «Последние изменения на рынке ОСАГО требуют существенного изменения подходов к его IT-составляющей. Аналогичные потребности также возникли и в иных видах страхования, – считает Владимир Чистюхин. – Значительно возросли требования к данной системе. Причем они продиктованы не только усложнением страхового законодательства, но и необходимостью реализации общественных функций». Так, одним из применений расширения доступа к базе РСА может стать контроль наличия полисов ОСАГО у водителей с помощью дорожных камер. Впрочем, замыслы Банка России в отношении АИС шире – она должна обеспечивать возможность получения в цифровом формате всего комплекса страховых услуг от заключения договора до получения возмещения и стать источником достоверной информации: для потребителей страховых услуг – в части личной страховой истории, для страховщиков – в целях оценки рисков, связанных с заключением конкретного договора, а для регулятора – для расчета экономически обоснованных тарифов.

В РСА не готовы отдать регулятору контроль над базой.

Как говорит президент союза Игорь Юргенс, АИС ОСАГО должна остаться в РСА. 28 июня запускается ее обновленная версия, которая стоила страховщикам, по его словам, более 2 млрд руб. В рамках базы начнут работу основные модули по договорам и убыткам ОСАГО, расчету КБМ, планируется и добавление новых блоков, и распространение системы на другие виды страхования: в нее интегрирована унифицированная модель данных, на основе которой строятся структуры, специфичные для конкретных страховых продуктов.

Как говорит собеседник “Ъ” на рынке, трения из-за big data между страховщиками и ЦБ возникли давно, и инициатором обновления АИС был ЦБ. «Страховщики не особенно

горели желанием делать эту базу, подозреваю, что из-за размера комиссии по ОСАГО – если виден размер комиссий, аргументы об убыточности вида будут смотреться странно». За хороший портфель по прибыльному клиенту страховщик может заплатить до 25% комиссии. «ОСАГО – инструмент быстрой накачки портфеля, если надо продать компанию, – говорит собеседник “Ъ”. – Компании не хотели излишней прозрачности в этом вопросе». ЦБ же предупреждал рынок, что волокита с базой обернется тем, что регулятор создаст ее сам. Отметим, что в последние годы Банк России реализует в страховом секторе ряд мер, по смыслу напоминающий расчистку банковского – в частности, после отзыва ряда лицензий и принудительной санации крупнейшего страховщика ОСАГО, Росгосстраха, регулятор начал ужесточать требования к активам компаний, чтобы добиться их реальной, а не «бумажной» финансовой устойчивости (см. “Ъ” от 4 марта и 6 июня 2019 года).

При этом «профильные» IT-разработки ЦБ ранее сам отдавал рынку: так, начав разработку мобильного приложения «Помощник ОСАГО» для оформления европротокола, ЦБ в итоге направил ее на доработку в РСА. Теперь же на рынке обсуждают основания и механизм лишения РСА контроля над АИС ОСАГО – «будет ли ЦБ будет ее выкупать или так заберет», говорит собеседник “Ъ”. Регулятор деталей пока не разглашает.

<https://www.kommersant.ru/doc/4379878>

ТЕЛЕКАНАЛ 360; АНДРЕЙ ФИШЕР, АННА СТАРИЦКАЯ, ВАСИЛИСА АНДРЕЕВА; 2020.16.06; ПЕРЕВОД АВТО НА ГАЗ БУДЕТ СТОИТЬ 10% ОТ ОБЩЕЙ ЦЕНЫ В РОССИИ. ЗАМАНЧИВО, НО В СМЕНЕ ТОПЛИВА ЕСТЬ И МИНУСЫ

Министр энергетики Александр Новак предложил оплачивать 60% расходов по переводу автомобилей на газ. Еще 30% затрат возьмет на себя «Газпром». Благодаря этому расходы водителей на заправку сократятся в три раза, что позволит снизить стоимость транспортных услуг грузовых и пассажирских перевозчиков.

Перевод авто на газ будет стоить 10% от общей цены в России. Заманчиво, но в смене топлива есть и минусы

В правительстве поддержали предложение министра энергетики Александра Новака увеличить с 30 до 60% госсубсидию по переводу авто на газомоторное топливо. Антикризисная мера коснется граждан, включая самозанятых, и представителей малого и среднего бизнеса, сообщает РБК. Еще 30% расходов возьмет на себя «Газпром». Таким образом, владельцам останется доплатить лишь 10% от общей стоимости. По оценке министра, запуск программы позволит переоборудовать 10–12 тысяч машин в 2020 году.

По состоянию на 15 июня средняя стоимость кубометра газа на столичных заправках составляет 16,73 рубля, литр АИ-95 – 47,41 рубля, дизеля – 47,69 рубля. Увеличение субсидии снизит затраты водителей на заправку на 60–65%, подчеркнул Новак. В условиях пандемии коронавируса эти расходы стали для многих крайне ощутимыми. Ожидается, что за три года участники программы сэкономят на топливе около четырех-пяти миллиардов рублей, что позволит уменьшить стоимость транспортных услуг перевозчиков.

Сейчас перевод легкового авто на газ обходится примерно в 30–100 тысяч рублей в зависимости от класса и мощности, пояснил замглавы Института национальной энергетики Александр Фролов. Грузового – в 100–500 тысяч, микроавтобуса – в 100–150 тысяч. Если предложение Новака примут, затраты водителей окупятся уже через 10–15 тысяч километров пробега.

Плюсы и минусы

Переход на газ позволит примерно втрое сократить транспортные расходы. Особенно это актуально для пассажирских и грузоперевозок, где затраты на топливо составляют

значительную долю стоимости товаров и услуг, пояснил «360» замгендиректора по газовым проблемам Фонда национальной энергетической безопасности Алексей Гривач. «Газовые двигатели экологичнее бензиновых или дизельных. Это позволит улучшить ситуацию в мегаполисах и на трассах федерального значения. Также это может стать одним из драйверов для развития отечественной промышленности в сфере создания оборудования, обслуживания. Стать двигателем экономики на ближайшую перспективу», – добавил эксперт.

За исключением мартовского падения, нефть всегда стоит гораздо дороже газа. Поэтому ее экспорт – выгоднее для бюджета. Газификация авто поможет высвободить дополнительные объемы черного золота, что положительно повлияет на пополнение российской казны.

Правда, постоянно ездить на одном только газе нельзя. Он «смывает» смазывающую масляную пленку с цилиндров. Периодически, рассказал «360» депутат Вячеслав Лысаков, водителю придется, как раньше, ездить на бензине или дизеле. Но и в этом случае, экономия будет приличной. Тем более уменьшится износ некоторых узлов ТС вроде бензонасоса и так далее.

«Есть риски того, что как только массово и резко возрастет количество автовладельцев, которые перешли на газовое топливо, то цена этого газа начнет расти на заправках. И мы придем к тому, к чему пришли с дизельным топливом. Оно раньше было в два раза дешевле бензина, а сейчас его стоимость сравнялась со стоимостью АИ-95», – добавил парламентарий.

Проблемы газификации

Несмотря на все плюсы, в России газификация автопарка идет довольно медленно. В 2019 году на него перевели около 15 тысяч транспортных средств. Причина кроется в недостаточно развитой инфраструктуре, отметил Гривач. Получается замкнутый круг: для строительства заправок нужны потребители, а потребители хотят, чтобы у них сразу не было проблем с поиском топлива.

Сейчас в России работают более 400 таких АЗС. С 2020 по 2024 год власти выделят 50 миллиардов рублей на развитие отрасли – строительство заправок и субсидий на переоборудование.

«Действия государства (создание программ стимулирования строительства газовых заправок, стимулирования перевода транспорта на газ) – те шаги, которые нужны, чтобы разорвать этот порочный круг. Сейчас это выгодно, но те, кто эксплуатируют такой транспорт, понимают, что есть две-три заправки и это не очень удобно», – сказал эксперт. Еще одна причина медленного перехода – довольно высокая стоимость оборудования. При этом с 30-процентной субсидией окупалось оно за три-четыре года и только при условии интенсивного использования авто, уточнил депутат Лысаков. Но у большинства россиян годовой пробег небольшой – всего 10–12 тысяч километров. Поэтому смысла в установке не было.

<https://360tv.ru/news/tekst/perevod-avto-na-gaz/>

ТАСС; 2020.16.06; СТРУКТУРА РОСМОРРЕЧФЛОТА ЗАКЛЮЧИЛА КОНТРАКТЫ НА МОДЕРНИЗАЦИЮ ВОЛГО-ДОНСКОГО КАНАЛА

Администрация Волго-Донского бассейна внутренних водных путей заключила контракты с подрядчиками на модернизацию гидроузлов Волго-Донского канала. Об этом во вторник сообщается на сайте **Росморречфлота**.

«По итогам конкурсных процедур ФБУ «Администрация Волго-Донского бассейна внутренних водных путей» заключила государственные контракты по реализации комплексного проекта реконструкции ряда объектов и сооружений Волго-Донского судоходного канала (ВДСК). Контракты предусматривают выполнение строительного-

монтажных работ по объектам ВДСК в рамках реализации федерального проекта «Внутренние водные пути» Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года», – говорится в сообщении.

Подрядчиком по выполнению работ стала компания «Специальные сварные металлоконструкции». Как сообщили в **Росморречфлоте**, в частности, госконтрактом предусмотрена реконструкция комплексов механического, электрического, гидротехнического оборудования и строительной части насосной станции № 33, входящей в состав Водораздельного гидроузла. Строительно-монтажные работы по этому этапу будут осуществляться с 2020 по 2023 годы.

Кроме того, предполагается реконструкция рабочих двустворчатых ворот шлюза № 30 Волгоградского гидроузла, а также другого ответственного оборудования шлюза, работы будут проходить в 2020-2022 годах.

Как подчеркнули в Росморречфлоте, реализация указанных мероприятий направлена на повышение уровня безопасности и конструктивной надежности соответствующих объектов и Волго-Донского судоходного канала в целом.

Волго-Донской судоходный канал имени В. И. Ленина соединяет две реки в месте их максимального сближения на волгодонском перешейке и связывает Каспийское море с Мировым океаном.

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/struktura-rosmorrecflota-zaklucila-kontrakty-na-modernizaciu-volgo-donskogo-kanala>

ТАСС; 2020.16.06; «НОРНИКЕЛЬ» ПЛАНИРУЕТ ПРИВЛЕЧЬ ПОДРЯДЧИКОВ «ГАЗПРОМ НЕФТИ» ДЛЯ ЛИКВИДАЦИИ РАЗЛИВА ГСМ

Компания «Норникель» планирует привлечь подрядчиков и субподрядчиков «Газпром нефти» для продолжения работ по ликвидации разлива топлива под Норильском. Об этом во вторник сказал журналистам первый вице-президент – операционный директор компании «Норникель» Сергей Дяченко.

«Отрабатываем варианты по проверенным подрядчикам, субподрядчикам, которые работают у «Газпром нефти». С теми, которые смогут нам оказать реальную помощь и которым будут даны хорошие рекомендации со стороны «Газпром нефти», мы с ними будем заключать договор <...>. Вахта будет передана от групп текущих (работающих на ликвидации разлива – прим. ТАСС) на подрядчиков и субподряд, чтобы доделать работу», – сказал Дяченко.

Он добавил, что работы на месте разлива топлива будут продолжать специалисты Морской спасательной службы, «Транснефти» и «Газпром нефти».

<https://tass.ru/ekonomika/8739541>

РИА НОВОСТИ; 2020.17.06; ИЗ НЬЮ-ЙОРКА НА РОДИНУ ВЫЛЕТЕЛИ БОЛЕЕ 340 РОССИЯН

Более 340 российских граждан вылетели в РФ очередным рейсом из Нью-Йорка, сообщил посол в Вашингтоне Анатолий Антонов.

«Только что из международного аэропорта им. Джона Кеннеди вылетел очередной, десятый из США, борт ПАО «**Аэрофлот**» с 343 пассажирами, включая одну школьницу и восемь младенцев. Уже совсем скоро их гостеприимно встретит родная земля. Мы же желаем нашим соотечественникам счастливого пути и мягкой посадки», – сообщил Антонов, слова которого приводятся на странице посольства в Facebook.

Он отметил, что работа по оказанию содействия россиянам, «застрававшим» в Америке в разгар пандемии коронавируса, ведется в тесном взаимодействии с коллегами из «**Аэрофлота**» и руководством субъектов РФ, которых на этот раз было 25.

«Уделяем особое внимание гражданам, нуждающимся в скорейшей репатриации по причинам гуманитарного характера (32 человек). Среди них – лица, оказавшиеся в

сложной жизненной ситуации, инвалиды, пожилые люди (восемь человек), студенты (три человека). Кроме того, сегодняшним рейсом в сопровождении тренера вернутся домой три российские гимнастки. В скором времени им предстоит принять участие в соревнованиях, которые будут проводиться на территории уже нашей страны», – сказал Антонов.

<https://ria.ru/20200617/1573037746.html>

Новости отрасли

Железнодорожный транспорт

ТАСС; 2020.16.06; ДВИЖЕНИЕ ПОЕЗДОВ ДАЛЬНЕГО СЛЕДОВАНИЯ ЧЕРЕЗ ВОЛГОДОНСК ВОССТАНОВЛЕНО СПУСТЯ 23 ГОДА

Поезда дальнего следования вновь смогут ходить через Волгодонск, движение через который было приостановлено в 1997 году. Об этом во вторник на своей странице в Instagram написал губернатор Ростовской области Василий Голубев.

«Совместно с Российскими железными дорогами шли к решению этого вопроса. Вначале надо было восстановить железнодорожное движение на участке Морозовск - Волгодонск, которое было приостановлено в 1997 году. Для этого провели восстановительные работы на участке дороги. Затем возобновили движение пригородных поездов. А теперь вновь начинают ходить через Волгодонск и поезда дальнего следования», - написал Голубев.

Он отметил, что первый поезд в Волгодонск прибудет 28 июня в 13:00 мск. Им станет поезд N465 Астрахань - Имеретинский курорт.

Данную информацию подтвердили в пресс-службе Северо-Кавказской железной дороги. Там добавили, что состав будет курсировать через день по нечетным числам. Пассажиры получают возможность добираться этим поездом также в Волгоград и Краснодар.

Маршрут Астрахань - Имеретинский курорт появился в расписании Приволжской железной дороги в мае 2019 года. Ввод маршрута в компании объяснили популярностью данного направления.

<https://tass.ru/obschestvo/8741987>

РИА НОВОСТИ; 2020.17.06; РЖД БУДУТ ПОЭТАПНО ВОЗВРАЩАТЬ РАБОТНИКОВ С «УДАЛЕНКИ»

РЖД готовы к работе в режиме снятия ограничений, введённых ранее из-за коронавируса, и будут поэтапно возвращать работников с удаленной работы, сообщил генеральный директор компании Олег Белозёров.

РЖД, как и большинство российских компаний, из-за ситуации с коронавирусом перевели на удалённую работу часть сотрудников. Общий удаленный режим работы в компании действует до конца июня, но компания разрешила в регионах начать раньше возвращать сотрудников на рабочие места в зависимости от снятия ограничений, сообщили ранее РИА Новости в пресс-службе компании.

«Сегодня, согласно докладам с мест, компания готова к работе в режиме снятия ограничений. Здесь важно отметить, что речь идёт именно о поэтапном возвращении работников, чтобы не допустить повторного распространения инфекции», – сообщил глава РЖД в интервью корпоративной газете компании «Гудок».

По его словам, на первом этапе на стационарные рабочие места вернутся те, чьё присутствие связано с производственной необходимостью, работой с персональными данными, государственной и коммерческой тайной. «При этом рабочие места сотрудников, для которых отменяется удалённый формат работы, должны соответствовать всем требованиям Роспотребнадзора и быть обеспечены средствами индивидуальной защиты», – отметил Белозёров.

На втором этапе, продолжил он, приступить к работе в прежнем – очном – формате должны все остальные сотрудники, в том числе из группы риска (старше 65 лет, беременные женщины и лица, имеющие хронические заболевания).

«Но учитывая, что ситуация в субъектах Федерации складывается по-разному, решения о выводе работников с удалённых рабочих мест и переходе на каждый последующий этап будут приниматься руководителями региональных штабов в соответствии с эпидемиологической обстановкой в конкретном регионе», – подчеркнул глава РЖД.

<https://ria.ru/20200617/1573039066.html>

Морской транспорт

РИА НОВОСТИ; 2020.17.06; БОЛЬШЕ СТА РОССИЙСКИХ МОРЯКОВ ВЕРНУЛИСЬ В КАЛИНИНГРАД ИЗ-ЗА ГРАНИЦЫ

Больше 100 российских моряков, которые не могли вернуться в РФ из-за ограничительных мер, связанных с пандемией коронавируса, прилетели в калининградский аэропорт «Храброво», еще 92 представителя морских экипажей должны вернуться в Калининград в среду вечером, сообщили РИА Новости в оперативном штабе по контролю за новой коронавирусной инфекцией.

«В «Храброво» прилетели 116 человек. Среди них 101 калининградец (прибывшие из Мавритании и испанского Лас-Пальмаса), а также 15 человек из других регионов – из Краснодарского края, Астраханской и Мурманской областей, которые будут отправлены в обсерватор», – рассказали в оперштабе.

Рейс из Лас-Пальмаса приземлился в калининградском аэропорту в 7.28 (8.28 мск). Вечером в 20.00 (21.00 мск) из аэропорта Сорваг на Фарерских островах ожидается борт, который привезет еще 92 представителей морских экипажей – 91 калининградца и одного гражданина Белоруссии с российским видом на жительство. По данным оперштаба, за день в Россию доставят самое большое число моряков с начала периода коронавирусной инфекции.

<https://ria.ru/20200617/1573041598.html>

Воздушный транспорт

РИА НОВОСТИ; 2020.17.06; ЛЕТЧИК РАССКАЗАЛ ОБ ИСПЫТАНИЯХ САМОЛЕТА МС-21

Новейший российский среднемагистральный лайнер МС-21 в ходе испытаний практически вышел на заданные параметры, сообщил в интервью РИА Новости летчик-испытатель корпорации «Иркут» (входит в ОАК Ростеха) Олег Мутовин.

«В целом он (МС-21 – ред.) ведет себя очень хорошо на всех режимах полета, в том числе критических. Как летательный аппарат он проверен уже во всем диапазоне высот и скоростей, в длительных полетах на характерных для этого класса лайнеров дистанциях, во всем диапазоне весов и центровок. Практически вышел на заданные параметры», – сказал Мутовин.

Разумеется, отметил он, в первых полетах возможны различные отказы. «Это часть нашей испытательной работы, мы к этому готовы. Чем больше отказов мы «отловим» в процессе испытаний, тем больше «узких мест» смогут устранить конструкторы и производственники. В результате нашей совместной работы эксплуатация самолета будет безопаснее для пассажиров и эффективней для авиакомпаний», – пояснил Мутовин.

<https://ria.ru/20200617/1573040573.html>

РИА НОВОСТИ; 2020.17.06; МС-21 ПРОВЕРИЛИ В ПОЛЕТЕ С ОДНИМ ВЫКЛЮЧЕННЫМ ДВИГАТЕЛЕМ

Новейший российский среднемагистральный лайнер МС-21 проверили в полете с одним выключенным двигателем, сообщил в интервью РИА Новости летчик-испытатель корпорации «Иркут» (входит в ОАК Ростеха) Олег Мутовин.

«По мере отработки систем самолета, отказов выявляется все меньше и меньше. Начиная с какого-то этапа, мы, согласно программе испытаний, специально сами вводим неисправности для оценки функционирования дублирующих систем и реконфигурации борта при парировании последствий отказа. Например, недавно мы с моим коллегой в очередной раз больше двух часов летали на МС-21 с одним отключенным двигателем для оценки работы систем самолета в такой ситуации», – сказал Мутовин.

Он отметил, что четвертый опытный МС-21-300 в первом полете и при перегоне в Жуковский в марте текущего года показал высокую надежность всех систем. «В последнее время мы увеличиваем интенсивность испытательных полетов. Часто в один день летает две машины, а в начале июня в небе одновременно находились три самолета МС-21-300», – добавил собеседник агентства.

<https://ria.ru/20200617/1573039440.html>

RNS; 2020.17.06; ПЕКИН ОГРАНИЧИВАЕТ АВИАСООБЩЕНИЕ ИЗ-ЗА УГРОЗЫ КОРОНАВИРУСА

Пекин ограничивает авиасообщение для предотвращения угрозы распространения коронавируса, передает Reuters.

«Половина запланированных входящих рейсов и 40% исходящих рейсов из международного аэропорта Пекина, одного из двух крупных аэропортов города, были или будут отменены в среду. Большинство рейсов – внутренние», – говорится в сообщении.

Сотрудники органов здравоохранения 16 июня зарегистрировали 31 новый случай заражения коронавирусом.

<https://rns.online/transport/Pekin-ogranichivaet-aviasoobschenie-iz-za-ugrozi-koronavirusa-2020-06-17/>

РИА НОВОСТИ; 2020.17.06; ТУРКМЕНИЯ ПРОДЛИЛА ОТМЕНУ ВСЕХ МЕЖДУНАРОДНЫХ АВИАРЕЙСОВ ИЗ-ЗА COVID-19

Авиакомпания «Туркменские авиалинии» в связи с пандемией коронавируса продлила отмену всех международных авиарейсов еще на один месяц, до 20 июля, сообщает официальный сайт авиакомпании.

«В связи с пандемией коронавируса COVID-19 продлевается отмена всех международных рейсов авиакомпании до 20 июля 2020 года включительно», – говорится на сайте.

Отменяются рейсы из Ашхабада и обратно – в Стамбул, Москву, Санкт-Петербург, Казань, Минск, Алматы, Франкфурт-на-Майне, Бирмингем, Амритсар, Дели, Дубай, Абу-Даби, Пекин и Бангкок.

В связи с этим авиакомпания предлагает пассажирам с отмененных рейсов «оформить заявление на возврат или дождаться возобновления полетов и перебронировать билеты на ближайшие удобные рейсы».

Ранее «Туркменские авиалинии» отменили все международные рейсы до 20 июня 2020 года.

<https://ria.ru/20200617/1573037851.html>

РИА НОВОСТИ; 2020.16.06; СК ВОЗБУДИЛ ДЕЛО ПОСЛЕ СТОЛКНОВЕНИЯ САМОЛЕТОВ В ПУЛКОВО

Следователи завели уголовное дело по факту инцидента в аэропорту «Пулково», где при рулении один самолет зацепил крылом хвостовую часть другого самолета, сообщает СК РФ.

Согласно данным следствия, 14 июня при подготовке к взлету по маршрутам следования на пересечении рулевой дорожки и взлетно-посадочной полосы в аэропорту «Пулково» произошло столкновение левого крыла воздушного судна Airbus A-20N, следующего рейсом по маршруту «Санкт-Петербург-Иркутск», с хвостовой частью воздушного судна A320 VP-BDL, следующего рейсом по маршруту «Санкт-Петербург-Калининград».

«Следственными органами Северо-Западного следственного управления на транспорте Следственного комитета Российской Федерации возбуждено уголовное дело по признакам преступления, предусмотренного ч. 1 ст. 263 УК РФ (нарушение правил безопасности движения и эксплуатации воздушного транспорта)», – говорится в сообщении.

Как заявили в СК, в результате столкновения причинен крупный ущерб размером свыше одного миллиона рублей.

<https://ria.ru/20200616/1573022065.html>

На ту же тему:

<https://rns.online/transport/SK-vozbudil-delo-posle-stolknoveniya-samoletov-v-Pulkovo--2020-06-16/>

Происшествия

РИА НОВОСТИ; 2020.16.06; В СОЧИ ГРУЗОВИК ОПРОКИНУЛСЯ НА АВТОБУС

Грузовик MAN опрокинулся на автобус в Сочи, водители и пассажиры доставлены в больницу, сообщает ГУ МВД России по Краснодарскому краю.

Сообщение о ДТП с участием автобуса Hyundai и грузового автомобиля MAN поступило в дежурную часть около 16.00. По предварительным данным, в Хостинском районе Сочи на Новороссийском шоссе водитель грузовика на левом закруглении дороги допустил опрокидывание автомобиля на автобус, двигавшийся во встречном направлении.

«В результате ДТП пассажиры автобуса и оба водителя были доставлены в медицинское учреждение. Точное количество участников и пострадавших устанавливается», – говорится в сообщении.

<https://ria.ru/20200616/1573023748.html>

РИА НОВОСТИ; 2020.17.06; В ТАТАРСТАНЕ ЛЕГКОМОТОРНЫЙ САМОЛЕТ СЕЛ НА ДОРОГУ ИЗ-ЗА ОТКАЗА ДВИГАТЕЛЯ

Самолёт Бугурусланского лётного училища Cessna приземлился на дорогу в Татарстане из-за отказа двигателя, никто не пострадал, сообщила в среду РИА Новости старший помощник приволжского транспортного прокурора Майя Иванова.

«Около 06.40 мск 17 июня, по информации Камского транспортного прокурора, легкомоторный самолет Cessna Бугурусланского летного училища в связи с отказом двигателя приземлился на автомобильную дорогу в районе города Бугульма», – сказала Иванова.

По её словам, на месте проводится прокурорская проверка.

«По предварительной информации, в кабине находились два инструктора, пострадавших нет», – добавила она.

<https://ria.ru/20200617/1573040495.html>

ТАСС; 2020.17.06; НОСОВ СООБЩИЛ, ЧТО СЛЕДОВ РАЗЛИВА НЕФТЕПРОДУКТОВ В БУХТЕ НАГАЕВА В МАГАДАНЕ НЕ ОБНАРУЖИЛИ

Власти Магаданской области, природоохранная прокуратура, Роспотребнадзор и Госинспекция по маломерным судам (ГИМС) не нашли следов нефтяного пятна в бухте Нагаева в Магадане. Об этом в среду сообщил в своем Instagram-аккаунте губернатор региона Сергей Носов.

«Сегодня провели второе [заключительное] обследование участка предполагаемого загрязнения в бухте Нагаева и береговой линии. Следов разлива нефтепродуктов не обнаружено и угрозы чрезвычайной ситуации нет», – сообщил Носов и добавил, что вопрос экологии в бухте остается на контроле.

В понедельник в социальных сетях распространились видеозаписи, снятые на камеры телефонов очевидцев. На них видно, что в бухте Нагаева у мыса Чирикова по неизвестным причинам образовалось пятно нефтепродуктов, опасных для морских обитателей и птиц. Сергей Носов поручил региональным властям совместно с Роспотребнадзором провести проверку. Областные власти предположили, что выброс мог произойти либо из затонувших когда-то кораблей, либо из проходивших мимо.

Межрайонная природоохранная прокуратура совместно с представителями ГИМС и Роспотребнадзора провела проверку и обследовала территорию бухты, но следов нефтепродуктов не обнаружила. Было решено провести повторный осмотр.

По информации областных властей, в бухте Нагаева в Магадане затоплено 12 судов, большинство из них не имеют собственника или он неизвестен. В ходе проверок транспортной прокуратуры были установлены владельцы только двух судов. По закону, они должны были принять меры к очистке акватории, этого не было сделано даже после решения суда. В этом году бухту планируется обследовать, чтобы разработать проект по подъему кораблей и ликвидации экологической угрозы.

<https://tass.ru/obschestvo/8742857>

[Вернуться в оглавление](#)