



**МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА  
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ  
(МИНТРАНС РОССИИ)**

Рождественка ул., д.1, стр.1, Москва, 109012  
Тел.: (499) 495-00-00, факс: (499) 495-00-10  
E-mail: info@mintrans.ru, <http://www.mintrans.ru>  
20.11.2020 № Д2/28109-ИС

На № \_\_\_\_\_ от \_\_\_\_\_

Председателю  
Общероссийского профсоюза  
работников автомобильного транспорта  
и дорожного хозяйства

В.В. Ломакину

Уважаемый Владимир Владимирович!

Во исполнение пункта 3 протокола встречи заместителя Министра транспорта Российской Федерации А.К. Семёнова с представителями Общероссийского профессионального союза работников автомобильного транспорта и дорожного хозяйства (далее – Профсоюз) от 19 октября 2020 г. № АС-87 Департамент государственной политики в области дорожного хозяйства Министерства транспорта Российской Федерации в части своей компетенции направляет информацию по перечню вопросов, предложенных Профсоюзом для обсуждения на указанной встрече.

Приложение: на 7 л. в 1 экз.

С уважением,

Директор Департамента  
государственной политики в  
области дорожного хозяйства



Г.А. Волков

**Информация по перечню вопросов, предложенных Общероссийским  
профсоюзом работников автомобильного транспорта  
и дорожного хозяйства для обсуждения на встрече с заместителем  
Министра транспорта Российской Федерации А.К. Семеновым**

***По вопросу сохранения унитарных предприятий в дорожном хозяйстве***

Вопрос ликвидации и реорганизации унитарных предприятий регулируется Федеральным законом от 14 ноября 2002 г. № 161-ФЗ «О государственных и муниципальных унитарных предприятиях», а также Федеральным законом от 26 июля 2006 г. № 135-ФЗ «О защите конкуренции» (далее – Федеральный закон № 135-ФЗ).

За последние несколько лет ФАС России были выявлены многочисленные факты ухода заказчиков от применения норм Федерального закона от 5 апреля 2013 г. № 44-ФЗ «О контрактной системе в сфере закупок для обеспечения государственных и муниципальных нужд» путем передачи бюджетных средств в форме субсидий подведомственным унитарным предприятиям для закупки ими товаров, работ, услуг для нужд заказчика, в том числе и на конкурентных рынках (например, работы по строительству).

Участие унитарных предприятий в хозяйственной деятельности оказывает наиболее негативное влияние на конкуренцию на локальных рынках и влечет их монополизацию. Особенности организационно-правовой формы и закрепления имущества обуславливают неэффективность унитарных предприятий, в том числе по причине отсутствия эффективного корпоративного контроля, а «гарантированный» спрос на продукцию не способствует повышению производительности труда и инновационному развитию таких предприятий.

В связи с чем был подготовлен и принят Федеральный закон от 27 декабря 2019 г. № 485-ФЗ «О внесении изменений в Федеральный закон «О государственных и муниципальных унитарных предприятиях» (далее – Федеральный закон № 485-ФЗ), в соответствии с которым государственные и муниципальные унитарные предприятия, которые созданы до дня вступления в силу Федерального закона № 485-ФЗ и осуществляют деятельность на товарных рынках в Российской Федерации, находящихся в условиях конкуренции, за исключением случаев, предусмотренных Федеральным законом № 135-ФЗ, подлежат ликвидации или реорганизации по решению учредителя до 1 января 2025 года, а в случае непринятия либо неисполнения такого решения – ликвидации в судебном порядке по иску антимонопольного органа.

В соответствии с пунктом 1 статьи 31.5 Федерального закона № 135-ФЗ создание унитарных предприятий, а также изменение видов их деятельности, допускается в случаях:

– предусмотренных федеральными законами, актами Президента Российской Федерации или Правительства Российской Федерации;

– обеспечения деятельности федеральных органов исполнительной власти, осуществляющих функции по выработке и реализации государственной политики, нормативно-правовому регулированию в области обороны, в области разведывательной деятельности, в области мобилизационной подготовки и мобилизации в Российской Федерации, в области транспортной безопасности, в сфере международных отношений Российской Федерации, в сфере государственной охраны, в сфере внутренних дел, в области гражданской обороны, защиты населения и территорий от чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера, обеспечения пожарной безопасности и безопасности людей на водных объектах, в сфере деятельности войск национальной гвардии Российской Федерации, федерального органа исполнительной власти, осуществляющего государственное управление в области обеспечения безопасности Российской Федерации, федерального органа исполнительной власти, осуществляющего материально-техническое и финансовое обеспечение деятельности высших органов государственной власти Российской Федерации;

– осуществления деятельности в сферах естественных монополий;

– обеспечения жизнедеятельности населения в районах Крайнего Севера и приравненных к ним местностях;

– осуществления деятельности в сфере культуры, искусства, кинематографии и сохранения культурных ценностей;

– осуществления деятельности за пределами территории Российской Федерации;

– осуществления деятельности в области обращения с радиоактивными отходами, включая захоронение радиоактивных отходов, деятельности по использованию объектов инфраструктуры морского порта, находящихся исключительно в федеральной собственности, присвоения унитарным предприятиям статуса федеральной ядерной организации.

Дополнительно необходимо отметить, что в соответствии с нормативными правовыми актами Российской Федерации полномочиями по регулированию деятельности унитарных предприятий на конкурентных рынках, а также выдаче заключений о соответствии антимонопольному законодательству создания унитарного предприятия либо изменения их видов деятельности наделен ФАС России.

В связи с чем вопрос создания, ликвидации и реорганизации унитарных предприятий регулируется антимонопольным законодательством и не относится к компетенции Минтранса России.

*По вопросу о снижении цен на торгах и аукционах для нужд дорожного хозяйства*

В целях совершенствования контрактной системы в сфере закупок Минтранс России осуществляется комплексная работа по созданию новой модели определения подрядных организаций в дорожном хозяйстве.

Анализ правоприменительной практики исполнения контрактов по выполнению дорожных работ, заключенных по результатам определения подрядных организаций в рамках действующей законодательной базы в сфере закупок, позволяет сделать вывод о несовершенстве механизма выбора организаций, участвующих в конкурентных процедурах, в соответствии с потребностями как государственных заказчиков, так и подрядных организаций.

По результатам обобщения и анализа данных по реализации контрактов в дорожной отрасли выявлена тенденция к недобросовестному исполнению договорных обязательств (преимущественно нарушение сроков) исполнителями государственных контрактов, при отсутствии встречного неисполнения обязательств заказчиками, что свидетельствует о необходимости реформирования системы их выбора.

В качестве одного из ключевых направлений совершенствования правовых механизмов выбора исполнителей предполагается внедрение отраслевого рейтинга подрядных организаций, исполняющих контракты на объектах дорожной отрасли, который предусматривает установление системы объективных показателей, позволяющих ранжировать участников закупок, и осуществлять их допуск к выполнению работ определенной сложности в зависимости от опыта и добросовестности.

Предлагаемая система рейтингования основывается на введении дифференцированных требований к участникам закупок, в том числе учитывающих сложность выполнения работ, наличие деловой репутации и опыта выполнения работ.

Также предполагается принять антидемпинговую меру – ограничение падения цены на величину более 3% от стоимости проекта, которая предотвратит снижение цены ниже порога качественного выполнения проекта.

Внедрение новой модели определения подрядных организаций как в дорожном хозяйстве, так и в других отраслях строительного комплекса позволит квалификационные требования к подрядным организациям устанавливать в зависимости от вида и масштабности заказываемых работ, формировать пулы подрядчиков в соответствии с их определенными компетенциями, а также защитить дорожную отрасль от недобросовестных участников закупок, использующих демпингование при осуществлении закупок как инструмент достижения победы без учета влияния снижения цены контракта на качество исполняемых по контрактам работ.

***По вопросу неточного расчета стоимости используемых материалов***

Приказом Минстроя России от 4 августа 2020 г. № 421/пр утверждена «Методика определения сметной стоимости строительства, реконструкции, капитального ремонта, сноса объектов капитального строительства, работ по сохранению объектов культурного наследия (памятников истории и культуры) народов Российской Федерации на территории Российской Федерации» (далее – Методика).

В соответствии с пунктом 91 Методики сметная стоимость материальных ресурсов определяется в том числе с учетом транспортных затрат, которые, в свою очередь, определяются на основании расчета с учетом данных о расстоянии перевозки, классе груза, типе транспорта и прочих условий транспортировки, а также информации о ценах услуг на перевозку грузов для строительства различными видами транспорта, при их наличии в Федеральной государственной информационной системе ценообразования в строительстве (далее - ФГИС ЦС) в соответствии со сметными нормативами по формированию затрат на транспортировку грузов для строительства, сведения о которых включены в Федеральный реестр сметных нормативов.

При отсутствии во ФГИС ЦС указанной информации, транспортные затраты могут определяться по результатам конъюнктурного анализа на основании данных о текущей стоимости таких услуг.

Одновременно сообщаем, что Планом совершенствования системы ценообразования в строительстве, утвержденным Правительством Российской Федерации от 22 октября 2019 г. № 9580п-П9, предусмотрен переход к ресурсной модели определения сметной стоимости с 2022 г.

Дополнительно необходимо отметить, что в соответствии с нормативными правовыми актами Российской Федерации полномочиями по осуществлению государственной политики в области ценообразования, сметного нормирования и градостроительной деятельности наделен Минстрой России.

***Предлагается при реализации национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» (далее – БКАД) уделить внимание обеспечению условий оплаты и охраны труда работников. Работодатели должны быть заинтересованы в создании здоровых и безопасных условий труда, исключающих несчастные случаи на производстве. Считаем, что госконтракты на работы в рамках БКАД должны предоставляться предприятиям, соблюдающим Федеральное отраслевое соглашение по дорожному хозяйству. Стоимость контрактов должна рассчитываться с учетом норм отраслевых соглашений и расходов на охрану труда. Следует установить контроль за реализацией расчетных нормативов по оплате труда, установленных при определении цены контракта.***

Трудовые отношения, возникающие между работником и работодателем, регулируются Трудовым кодексом Российской Федерации. В соответствии с ним

обязанности по оплате труда работников и обеспечению безопасных условий и охраны труда работников возлагаются на работодателя.

Работодатель обязан обеспечить безопасность работников при эксплуатации зданий, сооружений, оборудования, осуществлении технологических процессов, а также применяемых в производстве инструментов, сырья и материалов.

При этом нарушение трудового законодательства и иных нормативных правовых актов, содержащих нормы трудового права, регулируется Кодексом Российской Федерации об административных правонарушениях.

Одновременно необходимо отметить, что в дорожной отрасли имеется дефицит квалифицированных кадров, в первую очередь инженеров производств и операторов дорожных машин, а также инженерно-технических работников на стороне заказчика.

Для решения данной проблемы в рамках БКАД создана система повышения квалификации для работников дорожного хозяйства, ориентированная на обучение применению новых и наилучших технологий, материалов и технологических решений повторного применения.

В ходе создания данной системы разработаны программы повышения квалификации, в 2019 г. проведено обучение 1440 работников дорожного хозяйства, проведены семинары и вебинары для ознакомления с инновационными технологиями и материалами в дорожном хозяйстве, повышения уровня информационного обеспечения в области накопленного опыта внедрения прогрессивных технологий.

С целью долгосрочного и среднесрочного планирования работ субъектам Российской Федерации рекомендовано заключение долгосрочных контрактов не менее 3 лет и горизонтом планирования до 6 лет. Это позволяет подрядчику проработать вопрос ресурсного обеспечения дорожного хозяйства, в том числе достаточность техники, строительных материалов, трудовых и иных ресурсов, а также принятия мер в целях недопущения дефицита и роста цен.

***Предлагается рассмотреть возможность включения в состав ремонтных работ улично-дорожной сети в рамках БКАД – ремонт трамвайных путей.***

В Минтранс России поступил на рассмотрение проект федерального закона «О внесении изменений в статью 179.4 Бюджетного кодекса Российской Федерации» о возможности направления с 1 января 2024 года бюджетных ассигнований дорожных фондов субъектов Российской Федерации и муниципальных дорожных фондов на капитальный ремонт, реконструкцию и строительство трамвайных путей, представленный письмом Минфина России от 18 октября 2020 г. № 19-02-05/7/90793.

Сообщаем, что в рамках подготовки новой редакции паспорта национального проекта БКАД для обеспечения национальных целей в соответствии с Указом Президента Российской Федерации от 21 июля 2020 г. № 474 «О национальных целях развития Российской Федерации на период до 2030 года» предложено

включение в БКАД малых городских агломераций, образуемых административными центрами субъектов Российской Федерации, и городов с населением от 100 до 200 тыс. чел.

В случае принятия Правительством Российской Федерации решения о выделении дополнительного финансирования паспортом БКАД будет предусмотрена реализация мероприятий по приведению в нормативное состояние дорожной сети указанных территорий, которая потребует значительного увеличения финансирования национального проекта (ориентировочно 120 млрд рублей).

Вместе с тем следует отметить, что в настоящее время в рамках структурирования национальных целей и стратегических задач развития Российской Федерации на период до 2030 года прорабатывается вопрос корректировки БКАД, в том числе в части реализации в его составе мероприятий по приведению в нормативное состояние находящихся в аварийном и предаварийном состоянии искусственных сооружений и строительству путепроводов через железнодорожные пути на автомобильных дорогах регионального или межмуниципального и местного значения.

Финансирование данных мероприятий предполагается обеспечить в основном за счет дополнительных доходов региональных бюджетов, планируемых в связи с поэтапным повышением в период до 2024 года норматива зачисления в бюджеты субъектов Российской Федерации акцизов на автомобильный бензин, прямогонный бензин, дизельное топливо, моторные масла для дизельных и (или) карбюраторных (инжекторных) двигателей, производимые на территории Российской Федерации, что потребует привлечения средств в размере 899 млрд рублей. Результатом станет приведение в нормативное состояние 5 673 искусственных сооружений, общей протяженностью 338 тыс. пог. м, и строительство 441 автодорожных путепровода.

Особенно важной реализация указанных мероприятий на автомобильных дорогах регионального или межмуниципального и местного значения представляется с учетом того, что согласно данным Российской Ассоциации территориальных органов управления автомобильными дорогами «Радор» на 2018 год несоответствие осуществляемых затрат на капитальный ремонт, ремонт и содержание таких дорог потребности по утвержденным нормативам составляет 81 % (304 млрд рублей против 1 607 млрд рублей).

Кроме того, с 2019 года Минтрансом России разрабатываются предложения по формированию опорной сети автомобильных дорог. Для реализации этих предложений и равномерного развития транспортной инфраструктуры с учетом плановой работы подрядных организаций в каждом регионе, по экспертным оценкам, потребуется более 11 трлн рублей.

Учитывая вышеизложенное, Минтранс России считает преждевременным решение о расширении области использования бюджетных ассигнований дорожных фондов субъектов Российской Федерации и муниципальных дорожных фондов в части их направления на капитальный ремонт, реконструкцию и строительство трамвайных путей.

Необходимо отметить, что позиция Минтранса России по данному вопросу официально направлена в Минфин России письмом от 30 октября 2020 г. № АК-Д2-22/21935.

Лист согласования к документу № Д2/28109-ИС от 20.11.2020. В ответ на № АС-87 (19.10.2020)  
Инициатор согласования: Ткачева А.В. Ведущий специалист-эксперт  
Согласование инициировано: 02.11.2020 15:11

В соответствии с комментарием Моревой Е.С.

Согласование Амалицкой Е.Н., Платуновой А.А., Лаптева Д.И., Зеленова Н.В., Проходцева А.В.,  
Ступникова О.В. в версии 1, Моревой Е.С. и Киселевой Д.А. в версии 3

| ЛИСТ СОГЛАСОВАНИЯ                  |               |                   |                                     | Тип согласования: смешанное |
|------------------------------------|---------------|-------------------|-------------------------------------|-----------------------------|
| N°                                 | ФИО           | Срок согласования | Результат согласования              | Замечания/Комментарии       |
| Тип согласования: последовательное |               |                   |                                     |                             |
| 1                                  | Ильясова И.Н. |                   | Согласовано<br>19.11.2020 18:03     | -                           |
| Тип согласования: последовательное |               |                   |                                     |                             |
| 2                                  | Волков Г.А.   |                   | ЭП<br>Подписано<br>20.11.2020 00:53 | -                           |