

## **RUSSIANRT**

### **Минтранс поддержал предложение по установке тахографов в такси**

Министр транспорта России Евгений Дитрих поддержал предложение депутата Госдумы Ивана Сухарева об оснащении такси тахографами или их аналогами (копия письма есть в распоряжении RT). Отмечается, что в настоящее время данный вопрос прорабатывается различными ведомствами.

«Для достижения указанных целей (обеспечения соблюдения требований трудового законодательства. – RT) считаем возможным использование цифровых тахографов, оснащённых модулем дистанционной передачи информации о режимах труда и отдыха в центр обработки данных, обеспечивающих идентификацию водителей, в том числе с использованием водительских удостоверений с цифровым чипом», – говорится в письме.

В конце июня депутат Иван Сухарев подготовил запрос в Минтранс с предложением обязать таксистов оборудовать автомобиль специальными приборами – тахографами, позволяющими контролировать время в пути и отдых. По мнению парламентария, установка тахографов позволит избежать переутомления на дорогах, а значит, снизить риск ДТП.

## **Ведомости**

### **Моста на Сахалин скорее всего не будет; в правительстве считают, что грузов для него недостаточно**

В среду на Восточном экономическом форуме от Владимира Путина ждали финального решения: строить или нет мост на Сахалин. Но он снова поручил подсчитать, достаточно ли будет грузов, чтобы это было экономически окупаемо, и предложил подключить к подсчетам регионы.

Как выяснили «Ведомости», грузов недостаточно: в основном это был бы уголь, но пока ни один из грузовладельцев не выразил заинтересованности в перевалке угля через Сахалин, знает федеральный чиновник. Это подтвердили другой чиновник и топ-менеджеры трех угольных компаний.

Гендиректор РЖД Олег Белозеров в августе написал министру транспорта Евгению Дитриху (подлинность документа подтвердили человек, близкий к РЖД, и чиновник), что грузовая база для моста на Сахалин сейчас оценена в 8,5 млн т, а с планируемым строительством нового глубоководного порта – в 46,9 млн.

В финансовую модель проекта заложен некорректный грузопоток, отмечает руководитель департамента исследований железнодорожного транспорта ИПЕМ Владимир Савчук. Из-за сомнений в корректности оценки грузопотока и стоимости строительство моста считает нецелесообразным вице-премьер Максим Акимов, говорят три чиновника. Сомневается в том,

что мост необходим, и помощник президента Андрей Белоусов, сказали топ-менеджер угольной компании и чиновник. Неверно подсчитана инвестиционная привлекательность проекта, высок риск, что проект станет коммерчески неэффективным, сетует человек, ознакомившийся с правительственными документами. Окупаемость не достигается без денег федерального бюджета, говорится в одном из них, продолжает он, а в другом написано, что, если их выделить, возникает риск необоснованной траты средств.

Грузопоток с угольных месторождений, которые могут быть разработаны до 2025 г., учтен в Долгосрочной программе развития РЖД, говорят топ-менеджеры двух угольных компаний. По оценкам одного из них, дополнительный уголь может быть только из Кузбасса. Во имя моста РЖД предполагала везти грузы из Монголии и Казахстана, сказано в ее материалах.

По словам представителя РЖД, железная дорога от Селихина в Хабаровском крае до Ныша на Сахалине с мостом увязана с проектом Восточного полигона сети железных дорог: к 2025 г. можно перенаправить на Сахалин 30 млн из 195 млн т грузов, назначенных для дальневосточных портов. Подходы к материковым портам даже при выполнении всех нынешних планов будут переполнены, считают в РЖД. Инвестиции РЖД в мост на Сахалин могут окупиться за 26 лет, говорит представитель РЖД. Савчук полагает, что использование ветки Селихин – Ныш увеличит транспортные расходы: до угольного порта на Сахалине будет заметно дальше, чем до уже работающих портов.

Новый угольный порт на Сахалине, продолжает он, потребует значительных инвестиций, их возмещение увеличит стоимость перевалки. Существующей перевалочной базы угольщикам хватает, нет вагонов, чтобы вывезти уголь, рассказывает топ-менеджер угольной компании. У правительства нет понимания, насколько целесообразно вывозить уголь через Сахалин, подтверждает федеральный чиновник.

«Сама по себе идея развития Сахалина, может, и хорошая, но специально навязывать угольщикам Сахалин – экономической целесообразности в этом нет», – говорит один из угольщиков.

#### Везти дороже

Пропускных способностей Восточного полигона на подходах к ветке Селихин – Ныш недостаточно, чтобы переваливать уголь через Сахалин, приводит еще один аргумент Савчук, расширение планируется к 2023 г. – это вторая очередь БАМа.

С нею и подходами проект моста через Сахалин оценивается более чем в 1,1 трлн руб., указывают чиновники, без этого – в 543 млрд (без НДС): 252,8 млрд – сам мост, остальное – подходы к нему, писал Белозеров.

Но если для загрузки Сахалинского моста будут разрабатываться новые угольные месторождения, даже 1,2 трлн руб. не будет достаточно, придется расширять возможности всей дальневосточной железной дороги, предупреждают топ-менеджеры двух угольных компаний и федеральный чиновник. В технико-экономическом обосновании Восточного полигона сказано, что мост на Сахалин не вызовет перераспределения грузопотоков, объясняет их слова Савчук.

В том числе и для того, чтобы привезти уголь на Сахалин, нужна вторая очередь Северомуйского тоннеля, но в расчетах Сахалинского моста этих расходов нет, говорят топ-менеджер угольной компании и федеральный чиновник. Это еще сотни миллиардов рублей, оценивает топ-менеджер угольной компании.

«Полная стоимость моста на Сахалин будет намного дороже, чем сейчас заявляется, но сколько именно, никто пока не подсчитал», – вздыхает чиновник.

Глядеть дальше

Решить проблему загрузки моста на Сахалин мог бы еще один мост – с Сахалина на Хоккайдо. Путин сказал, что Япония могла бы совместно с Россией профинансировать строительство транспортного перехода до Хоккайдо.

Но пока переговоры с Японией идут с трудом, говорят человек, который знает это от члена Совета Федерации, участник правительственных совещаний, два федеральных чиновника, а также человек, знакомый с содержанием переговоров. «Для Японии это вопрос, мыслит ли она себя континентальным государством», – указывает один из чиновников. На Восточном экономическом форуме премьер-министр Японии Синдзо Абэ не исключил строительство перехода до Хоккайдо, если эксперты посчитают его рентабельным.

По словам собеседника «Ведомостей», близкого к правительству одной из стран Северо-Восточной Азии, серьезного обсуждения соединения Хоккайдо и Сахалина стороны не вели, его экономическая целесообразность в настоящее время отсутствует.

Представители угольных компаний отказались от комментариев, в Минфине заявили, что не видели подсчетов, а представители Минтранса, Минэкономразвития и Акимова на вопросы не ответили.

Портов на Сахалине нет, железная дорога там с японской колеей, недоумевает топ-менеджер угольной компании. «За деньги, которые будет стоить мост, можно построить 10 крупных терминалов по 30–40 млн т грузов, это 400 млн т, в 2 раза больше грузооборота всей Транссибирской магистрали. Теоретически мост был бы нужен, если бы японцы были заинтересованы возить по железной дороге грузы с Хоккайдо в Европу и Китай, если бы были дороги. Но это уже область ненаучной фантастики, –

иронизирует он. – С учетом высокой сейсмичности, ветров и штормов строительство и эксплуатация моста могут быть сильно проблемными, а грузов не будет. Морем дешевле. В пустынях такие мосты не строят. Обычно их возводят между крупными городами с устойчивыми потоками: Макао – Гонконг, мост Эресунн из Копенгагена в Мальме. Даже Эресунн шесть лет стоял пустой, срок его окупаемости – 36 лет. А это не Сахалин, а густонаселенная Европа». «Мы имеем глобальный проект, масштабнее БАМа, основанный исключительно на технологиях РОЗ – распил – откат – занос», – заключает он.

### **РИА НОВОСТИ ПРАЙМ**

**Стоимость нацпроекта «Безопасные дороги» оценивается в 2,5 трлн руб**

Стоимость нацпроекта «Безопасные и качественные автодороги» оценивается в 2,5 триллиона рублей, заявил в интервью РИА Новости на Восточном экономическом форуме вице-премьер РФ Максим Акимов.

«На весь нацпроект нужно 2,5 триллиона рублей», – сказал он.

В июле министр транспорта РФ Евгений Дитрих сообщал, что нацпроект «Безопасные и качественные автодороги» охватит 78 городских агломераций РФ, где живет более половины населения страны. В рамках реализации проекта в нормативное состояние должна быть приведена улично-дорожная сеть этих городов и пригородов, а также ликвидированы точки аварийности в дорожной сети этих агломераций. Также, согласно проекту, должны быть приведены в нормативное состояние региональные автомобильные дороги, связывающие эти агломерации.

### **РБК**

**Госдума поддержала законопроект о штрафах за увольнение предпенсионеров**

Госдума приняла в первом чтении законопроект о штрафах за необоснованное увольнение предпенсионеров. Предпенсионный возраст — период до пяти лет до выхода на пенсию

Депутаты проголосовали за законопроект об уголовной ответственности за отказ в приеме на работу или увольнение лиц предпенсионного возраста. Об этом говорится в Системе обеспечения законодательной деятельности Госдумы.

Такие поправки в Уголовный кодекс в сентябре предложил внести президент Владимир Путин. Предполагается, что за необоснованный отказ в приеме на работу или необоснованное увольнение предпенсионеров нарушитель будет оштрафован на сумму до 200 тыс. руб., или в размере заработной платы, или иного дохода осужденного за период до 18 месяцев, или отправлен на обязательные работы на срок до 360 часов.

Под предпенсионным возрастом в законопроекте предлагается понимать возрастной период продолжительностью «до пяти лет, предшествующий назначению лицу страховой пенсии по старости в соответствии с пенсионным законодательством». В УК РФ в случае окончательного принятия документа будет добавлена ст. 144.

Кликните на видео для перехода на сайт рекламодателя Из-за изменения пенсионного возраста в России «возникает опасность необоснованного отказа в приеме на работу или необоснованного увольнения лиц, достигших предпенсионного возраста», говорится в пояснительной записке. Предложенные меры защитят пенсионеров и помогут им добиться «искоренения стереотипов и предвзятого отношения», заявляли в Минтруде.

Законопроект о повышении пенсионного возраста был принят Госдумой в первом чтении в июле 2018 года. Изначально предлагалось повысить пенсионный возраст до 63 лет для женщин и до 65 лет у мужчин, однако в августе Путин предложил смягчить реформу и увеличить возраст выхода на пенсию для женщин на пять лет, а не на восемь.

## **РБК**

### **Досрочная помощь: как Минэнерго хочет субсидировать цены на бензин**

Ведомство предлагает предоставить субсидии нефтяникам на три месяца раньше — с октября 2018 года. Из-за дорогой нефти и слабого рубля компании все больше теряют на внутреннем рынке, эта мера позволит им вернуть 100 млрд руб.

#### **Досрочная поддержка**

Минэнерго предложило правительству начать субсидировать цены на бензин не с января 2019 года, а уже с октября 2018 года. Об этом РБК рассказали два источника, близких к правительству и одному из профильных министерств, и подтвердил федеральный чиновник.

Речь идет о введении так называемой демпфирующей надбавки, она позволит нефтяникам получить из бюджета половину дополнительной выручки, которую они могли бы заработать, экспортируя бензин, а не поставляя его российским потребителям по более низким ценам. Сейчас по договоренности с правительством они вынуждены удерживать цены на уровне конца мая 2018 года.

За три месяца суммарные потери нефтяников от поддержания заниженных цен при текущей конъюнктуре составят 165 млрд руб., подсчитал главный экономист Vygon Consulting Сергей Ежов. Но если правительство введет субсидию с 1 октября и компенсирует им 60% этой недополученной выручки (такой уровень компенсации предполагался с 2019 года, впоследствии — 50%), они смогут вернуть около 100 млрд руб., добавил он. При текущих ценах на нефть субсидия в 2019 году для



нефтяников может составить 400 млрд руб., говорил в интервью Reuters 4 сентября руководитель налогового департамента Минфина Алексей Сазанов.

#### Пересчет чиновников

Весной правительство планировало, что субсидия в виде демпфера появится только с 2019 года и позволит сдержать рост цен на бензин, который мог бы произойти из-за увеличения акцизов и НДС. Но с тех пор макроусловия серьезно изменились, чиновники все пересчитали и поняли, что принимать меры нужно раньше, объясняет один из собеседников РБК. Демпфер считался исходя из \$60 за баррель нефти марки Brent и 58,5 руб. за доллар: думали, что цены на нефть к концу года упадут, рассказывает федеральный чиновник.

Однако цены на нефть не только не упали, но и продолжили расти: с августа, когда был подписан закон о налоговом маневре в нефтяной сфере (включает субсидии для нефтяников), Brent подорожала почти на 10%, до \$80 за баррель, напоминает аналитик Raiffeisenbank Андрей Полищук. Главный фактор давления — слабеющий рубль, добавляет Ежов. С августа рубль подешевел на 11%, до 69,97 руб. за доллар.

Несмотря на рост нетбэка (экспортная цена за вычетом транспортных расходов и пошлины), нефтяники продолжают сдерживать рост цен на нефтепродукты в рознице, рассказал в интервью телеканалу РБК предправления «Газпром нефти» Александр Дюков. С 1 июня до 7 сентября розничные цены на АИ-92 в Центральном федеральном округе даже снизились на 56 коп., до 41,35 руб. за литр, а экспортная альтернатива для Московского региона, наоборот, выросла на 7%, до 61,86 тыс. руб. за тонну (45,5 руб. за литр. — РБК), подтверждает аналитик Reuters Максим Назаров. «Рентабельности на АЗС практически нет, экономика около нуля. Это нездоровая ситуация, в долгосрочной перспективе это может привести к возникновению определенного дефицита на нефтепродукты», — предупредил Дюков.

Правительство договорилось с нефтяниками о том, что как раз осенью позволит им потихоньку отпускать цены на бензин: вечно их держать невозможно, объясняет источник, близкий к правительству. Введение субсидий в октябре позволит избежать слишком резкого роста цен на заправках, объясняет он позицию Минэнерго.

С 1 октября применение демпфирующей компоненты невозможно, эти расходы не заложены в законе о бюджете, сказал РБК представитель Минфина. Затраты на решение общественной задачи по поддержанию цен на внутреннем рынке на социально приемлемом уровне должны быть разделены государством с нефтяными компаниями, особенно в условиях аномально высоких показателей их доходности в 2018 году, добавляет он.

Ранее Алексей Сазанов говорил, что субсидия финансируется за счет дополнительных нефтегазовых доходов, которые сейчас направляются на

покупку валюты и зачисляются в ФНБ. Поэтому на расходные обязательства бюджета эта мера никак не влияет, указывал чиновник.

Пока решения о досрочном введении демпфирующей надбавки не принято, заявил РБК представитель вице-преьера Дмитрия Козака (курирует ТЭК) Илья Джус. Но правительство постоянно мониторит ситуацию и обладает арсеналом всех необходимых инструментов для стабилизации розничных цен, если ситуация начнет драматически меняться, подчеркивает он.

Представители Минэнерго, «Роснефти», ЛУКОЙЛа, «Газпром нефти», «Сургутнефтегаза» и «Татнефти» пока не ответили на запросы РБК.

### **Доринфо**

#### **Стартовало голосование за ремонт дорог в 2019 году на портале Добродел в Подмосковь**

На портале «Добродел» началось голосование за ремонт дорог в Московской области в 2019 году. Согласно информации, размещенной на портале, отдать свой голос за объект можно до 2 ноября текущего года.

На голосование после опроса и проведенного обследования трасс вынесены более 1,9 тыс. автомобильных дорог Подмосковья, в том числе региональные и муниципальные объекты. Например, 55 дорог представлены на выбор в Дмитровском районе, 77 дорог - в г.о. Павловский Посад, 75 дорог - в г.о. Шатура, 23 дороги - в Волоколамском районе и т.д. «Скажите, какие дороги ремонтировать! Вместе сделаем дороги Подмосковья лучше!», - говорится в сообщении на портале.

Чтобы проголосовать за тот или иной объект, нужно в специальном разделе, посвященном голосованию за ремонт дорог в 2019 году, на карте выбрать свой муниципалитет, найти нужный объект и отдать за него свой голос. Принимать участие в выборе объектов могут зарегистрированные пользователи через портал госуслуг или прошедшие упрощенную форму регистрации.

Отметим, ранее на этом же портале появился специальный раздел, посвященный дорожным объектам строительства и реконструкции в Подмосковье. Также напомним, что уже не первый год в регионе выбирают дороги для ремонта с помощью голосования среди жителей.

### **Доринфо**

#### **Японские инвесторы проявляют интерес к российским дорожным концессиям**

Развитие российско-японского бизнес-диалога обсудили накануне, 12 сентября, в рамках Восточного экономического форума (ВЭФ-2018), который проходит во Владивостоке. По информации ГК «Автодор», Госкомпания намерена развивать с японцами три направления.

Первое направление - это совместное участие России и Японии в формировании паневразийских транспортных коридоров, второе - разработка, внедрение и реализация новых схем и механизмов ГЧП. Также страны намерены кооперировать усилия в области развития интеллектуальных транспортных систем, в том числе для организации движения беспилотников.

Отмечается, что встреча ГК «Автодор» и японской организации Marubeni стала уже третьей за последние полгода. Японские инвесторы проявляют серьезный интерес к финансированию российских дорожных концессий, отмечают в Госкомпании. Напомним, ранее сообщалось, что японских инвесторов ждут в пяти платных дорожных проектах России.

### **Доринфо**

#### **Глава Приморья проинспектировал дороги во Владивостоке и ужаснулся**

По обращению местных жителей врио губернатора Приморского края Андрей Тарасенко проинспектировал улицу Борисенко во Владивостоке. Глава региона ужаснулся состоянием покрытия на ней и других улицах в городе. Об этом сообщает пресс-служба краевой администрации 13 сентября.

По словам горожан, улица Борисенко не справляется с сегодняшним транспортным потоком. Ситуацию усугубляет состояние дорожной одежды: автомобили вынуждены двигаться по одной полосе, так как ямы и выбоины не позволяют автомобилям двигаться в два ряда. Помимо этого, местные жители отмечают небезопасность пешеходного перехода на этой улице. Машины, объезжая препятствия в виде ям на дороге, заезжают на обочину, где пешеходы ожидают зеленый сигнал светофора.

«Посмотрите, что с дорогами творится! Неужели нельзя было раньше в порядок привести? Вы же не первый год работаете. По улице Вилкова сейчас проехал - ужас! Там что мешало раньше сделать ремонт? В других городах все нормально, бюджеты одни у всех, просто распоряжаться ими нужно грамотно. Так же нельзя. Ездить невозможно. Город убитый!», - заявил Тарасенко.

По итогам проверки глава края поручил чиновникам подготовить решение по этой дороге и другим, где ситуация с полотном находится в схожем состоянии.

### **Доринфо**

#### **В Правительстве рассмотрят возможность строительства платных дорог на Крайнем Севере без бесплатной альтернативы**

Правительство РФ в четверг, 13 сентября, в ходе заседания рассмотрит несколько законопроектов, в том числе документ с поправками, предполагающими закрепить возможность строительства платных дорог и



мостов на Крайнем Севере без обязательного наличия бесплатной альтернативы. Анонс к заседанию опубликован на сайте Кабинета министров.

Проект ФЗ, предполагающий внесение изменений в ст. 37 ФЗ «Об автомобильных дорогах ...» был рассмотрен и одобрен правительственной комиссией по законопроектной деятельности 10 сентября. Документом предполагается установить для районов Крайнего Севера и приравненных к ним местностей исключения из общего правила по части строительства платных дорог и мостов.

Дело в том, что сейчас действующее законодательство предусматривает обязательное наличие бесплатной альтернативы, что, по мнению разработчиков законопроекта, сдерживает привлечение инвестиций в развитие транспортной инфраструктуры Крайнего Севера. При этом большая часть населения Крайнего Севера проживает в отдаленных территориях и не имеет доступа к сети трасс общего пользования. При этом строительство и эксплуатация дорожных объектов в данной местности стоят дорого, и наиболее перспективной формой реализации проектов может быть государственно-частное партнерство (ГЧП).

В связи с этим предлагается для регионов Крайнего Севера сделать исключение и убрать для таких территорий обязательное требование бесплатной альтернативы, но при этом предусмотреть бесплатный проезд по новым платным дорогам (участкам) для легковушек и рейсовых автобусов при отсутствии бесплатной альтернативы.

«Цель предлагаемой законопроектом отмены обязательного обеспечения возможности альтернативного проезда в районах Крайнего Севера - решить проблему привлечения частных инвестиций для обеспечения ускоренного развития транспортной инфраструктуры таких районов», - говорится в пояснении к законопроекту.

Отметим, ранее специалисты неоднократно заявляли, что требование обязательной бесплатной альтернативы сдерживает дорожное строительство в рамках ГЧП на территориях Крайнего Севера, особенно проекты по возведению мостов.

### **Коммерсант**

#### **Министр транспорта Крыма ушел в отставку**

Министр транспорта Крыма Юрий Овсянников подал в отставку. Он подтвердил, что написал заявление об уходе с поста, но раскрыть причины своего решения отказался. «Да, подал заявление», — сообщил он агентству «Крыминформ». Юрий Овсянников стал шестым министром с 2014 года, который покинул этот пост.

Господин Овсянников возглавил министерство четыре месяца назад, когда в отставку ушел Игорь Захаров. Глава республики Сергей Аксенов,

---

комментируя увольнение господина Захарова, заявил, что ни один министр транспорта не сумел должным образом организовать работу ведомства.

До прихода в министерство Юрий Овсянников занимал должность главы Московской административной дорожной инспекции.