

## **Минтранс РФ**

### **Завершен первый пусковой комплекс строительства Оренбургской кольцевой автодороги**

27 сентября в Оренбурге состоялась церемония открытия движения по 12-километровой дороге в обход областного центра.

Работы первого пускового комплекса (на участке от автодороги Оренбург – Беляева до трассы Оренбург – Илек – гр. Республики Казахстан) стартовали в 2015 году. За это время дорожники построили современную четырехполосную трассу первой технической категории с долговечным асфальтобетонным покрытием. В составе новой дороги возвели несколько искусственных сооружений: две транспортных развязки, путепровод и скотопрогон. Для обеспечения безопасности автомобилистов установили 30 км барьерного ограждения, около 10 км линий электроосвещения, а в целях соблюдения экологических норм - шумозащитные экраны общей протяженностью более 3,5 км. Финансирование проекта, объем которого составил 3,5 млрд рублей, осуществлялось из средств федерального бюджета.

Обход Оренбурга – один из важнейших инфраструктурных проектов, успешно реализованных в последнее время за счет государства. Новая дорога позволит разгрузить трафик внутри региональной столицы и обеспечит более удобное и быстрое сообщение с соседними регионами, а также с Республикой Казахстан. Кроме того, обход Оренбурга даст новый импульс для развития туристического и транзитно-логистического потенциала региона.

В ближайшем будущем планируется приступить к реализации второго пускового комплекса, предполагающего строительство еще одного участка дороги протяженностью 8,8 км. Объект позволит соединить участки федеральной трассы Р-239 в границах региона и замкнуть транспортное кольцо вокруг столицы Оренбуржья.

## **Минтранс РФ**

### **Евгений Дитрих принял участие во встрече глав правительств России и Финляндии**

26 сентября в Хельсинки прошли переговоры председателя Правительства Российской Федерации Дмитрия Медведева с премьер-министром Финляндской Республики Юхой Сипиля.

Во время встречи министр транспорта РФ Евгений Дитрих рассказал о состоянии и перспективах взаимодействия в области транспорта между Россией и Финляндией. Отмечено динамичное развитие сотрудничества в этой сфере.

Глава Минтранса также провел встречу со своим финским коллегой Анне Бернер. Министры подвели основные итоги работы, проделанной за последнее время и обсудили перспективы двустороннего сотрудничества.

Особое внимание стороны обратили на проекты в области интеллектуального транспорта.

## ТАСС

### **МИНТРАНС РФ ПРЕДЛОЖИЛ ВЫДЕЛИТЬ СЕВЕРНОМУ КАВКАЗУ 29 МЛРД РУБЛЕЙ НА УЛУЧШЕНИЕ ДОРОГ**

Министерство транспорта РФ предложило выделить порядка 29 млрд рублей субъектам Северо-Кавказского федерального округа (СКФО) в рамках национального проекта «Безопасные и качественные автодороги», сообщил в среду первый замминистра транспорта РФ Иннокентий Алафинов на заседании совета по развитию транспортной инфраструктуры при полпреде СКФО в Магасе.

«Нами предложено предоставить средства всем регионам СКФО на улучшение состояния региональной дорожной сети <...> Общий объем средств на шестилетний период (с 2019 по 2024 год - прим. ТАСС), согласно предложениям, по всем регионам округа составляет порядка 9 млрд рублей», - сказал он. Дополнительные средства планируется выделить и на модернизацию дорожной сети городских агломераций. «На эти цели запланированы в шестилетний период дополнительные поступления в бюджеты регионов округа порядка 20 млрд рублей», - добавил замминистра.

По данным министерства, протяженность дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения на территории округа составляет 21 тыс. 540 км, из них в нормативном состоянии находится практически 58% - 12,5 тыс. км.

При этом более половины дорог в Чеченской Республике и Карачаево-Черкесии не соответствуют нормам. «Доля дорог в нормативном состоянии меньше 50% - в Чеченской Республике и Карачаево-Черкесской Республике. Естественно, тем регионам, где нормативное состояние меньше 50%, средств будет предоставляться несколько больше <...> На сегодняшний день паспорт национального проекта согласован и направлен в правительство РФ», - отметил Алафинов.

По предварительным оценкам, за шесть лет реализации проекта в СКФО в нормативное состояние должно быть приведено около 600 км дорог, в два раза должно сократиться количество мест концентрации ДТП.

## ТАСС

### **Власти Петербурга выбрали подрядчика по планированию первого участка кольцевой линии метро**

Власти Санкт-Петербурга определили подрядчика на разработку документации для строительства первого участка кольцевой линии метро. За 39,5 млн рублей работы выполнит «Институт Стройпроект», сообщается на сайте госзакупок.

«Акционерное общество «Институт Стройпроект» - победитель [конкурса]», - говорится в документации на сайте госзакупок.

На сайте отмечается, что подрядчик должен будет подготовить документацию на планировку территории от станции метро «Лесная-2» до «Большого проспекта».

«Институт Стройпроект» также занимается планировкой территории под первый участок внутригородской платной дороги «Восточный скоростной диаметр». В конкурсе на планировку участка кольцевой линии также приняла участие компания «Геокад», которая сейчас разрабатывает проектную документацию по созданию линии скоростного трамвая от станции метро «Южная» до города Колпино, однако она предложила большую стоимость работ.

Как сообщалось ранее, длина кольцевой линии составит примерно 40 км. Она будет включать в себя 20 станций, из них 14 - пересадочных. Сейчас в подземке города работают пять линий, 69 станций с семью пересадочными узлами. До конца года планируется открыть еще три новых станции метрополитена - «Шушары», «Проспект Славы» и «Дунайская».

## ТАСС

### **Власти Подмосковья рассмотрят возможность запуска в регионе электрических маршруток**

Власти Московской области рассмотрят предложение частной компании запустить на маршрутах общественного транспорта региона электроавтомобили. Об этом журналистам сообщил министр инвестиций и инноваций Подмосковья Вадим Хромов.

В среду в Доме правительства Московской области прошла встреча первого вице-губернатора Подмосковья Ильдара Габдрахманова с представителями бизнеса. В ходе этой встречи представитель компании «Спецавтоинжиниринг» Борис Любецкий рассказал о созданном прототипе грузопассажирского электромобиля на базе «Газели» и спросил, будет ли внедряться такой транспорта в Подмосковье.

«Обратилась компания, которая производит электроавтомобили на базе «Газель». Минэнерго поручено проработать вопрос возможности использования таких автомобилей на внутригородских маршрутах и обеспечить инфраструктуру», - сказал журналистам после встречи Хромов.

В пресс-службе Министерства энергетики Московской области ТАСС сообщили, что готовы «обеспечить инфраструктурой любые проекты, связанные с электротранспортом».

## КОММЕРСАНТ

### Магистральный план завязался в узел; московскому транспорту не хватает 800 млрд рублей

Москве, ОАО РЖД и Минтрансу придется решить вопрос о дополнительном финансировании развития Московского транспортного узла (МТУ). Как стало известно “Ъ”, МТУ вошел в комплексный план развития магистральной инфраструктуры в РФ, но дефицит средств – 771,6 млрд руб. Мэр Москвы Сергей Собянин просит вице-преьера Максима Акимова обеспечить выделение на строительство московских центральных диаметров (МЦД) по 154,3 млрд руб. ежегодно до 2023 года. Решение пока не принято, зато другую новую просьбу Москвы и центральных регионов – выделять ОАО РЖД по 50 млрд руб. на внутригородскую железнодорожную инфраструктуру – правительство уже готово одобрить.

Развитие МТУ включили в комплексный план развития магистральной инфраструктуры, сообщили “Ъ” в аппарате профильного вице-преьера Максима Акимова. Вопрос возник в связи с отсутствием МТУ в имеющейся у “Ъ” версии плана, а также в контексте материалов ОАО РЖД (есть у “Ъ”), где говорится, что развитие узла закреплено в плане с объемом финансирования 145,9 млрд руб. в 2019–2022 годах, но существует потребность в дополнительных 197,6 млрд руб. с пиком инвестиций в 2023–2024 годах. Как пояснили “Ъ” в аппарате господина Акимова, по объему финансирования продолжится работа совместно с правительством Москвы, ОАО РЖД, Минфином и Минтрансом. В Минфине “Ъ” перенаправили в Минтранс, где комментарии не дали.

В ОАО РЖД подтвердили, что финансирование МТУ обсуждается. В проекте долгосрочной программы развития ОАО РЖД до 2025 года на развитие МТУ в 2019–2025 годах предусмотрено 306 млрд руб. (вдвое больше, чем указано в документах ОАО РЖД, касающихся магистрального плана), на организацию диаметрального внутригородского движения в МТУ (создание МЦД) – еще 110 млрд руб., на улучшение облика пассажирских обустройств МТУ – 18,4 млрд руб. Средства Москвы указаны в объеме 57,9 млрд руб.

В ОАО РЖД пояснили, что развитие МТУ включает множество проектов. «В частности, для увеличения скорости и объемов перевозки контейнерных грузов с Дальнего Востока в направлении портов Северо-Запада и западной границы требуется усиление инфраструктуры большого Московского окружного кольца и подходов к нему. Развитие внутригородских и пригородных перевозок требует усиления инфраструктуры Московского центрального кольца (для организации движения поездов с интервалом 4 мин.), Савеловского, Смоленского, Рижского и Курского направлений (проекты МЦД-1 Одинцово–Лобня и

МЦД-2 Нахабино–Подольск), других радиальных направлений и соединительных линий, развития конечных станций оборота электропоездов. Запланировано развитие и реконструкция пассажирской инфраструктуры», – сообщили в компании.

Как рассказал “Ъ” источник, знакомый с ситуацией вокруг проекта, по оценкам властей Москвы, развитие МТУ обеспечено средствами лишь на 17%. По его словам, 17 сентября мэр Москвы Сергей Собянин обратился к Максиму Акимову с письмом, в котором сообщил, что из 931 млрд руб., необходимых на МЦД, финансированием обеспечены лишь 159,5 млрд руб.: 53,1 млрд руб. предусмотрены в бюджете РФ на 2019–2021 годы, 65,1 млрд руб. – в бюджете Москвы и 41,3 млрд руб. выделяет ОАО РЖД. Потребность в финансировании составляет 771,6 млрд руб. до 2023 года, или 154,3 млрд руб. ежегодно, пояснил собеседник “Ъ”. Сергей Собянин попросил вице-премьера поддержать предложение Москвы о дальнейшей реализации проекта МТУ в полном объеме и поручить предусмотреть выделение финансирования.

В мэрии Москвы от комментариев отказались. Еще один источник “Ъ” знаком с другим письмом в адрес господина Акимова, которое направляли несколько глав регионов Центрального федерального округа, включая Сергея Собянина. В нем речь шла о том, чтобы выделять ОАО РЖД ежегодно около 50 млрд руб. напрямую на развитие железнодорожной инфраструктуры регионов. Речь идет не только о проекте МЦД в Московской области, уточняет собеседник “Ъ”, но и о других проектах. Предложение, говорит он, уже поддержал премьер Дмитрий Медведев (комментариев в его аппарате получить не удалось).

Замгендиректора ИПЕМа Владимир Савчук поясняет, что во всем мире пассажирские перевозки не считаются доходной сферой деятельности, чтобы можно было привлечь коммерческие средства в достаточном объеме. Без поддержки федерального бюджета, говорит эксперт, такой проект, как развитие МТУ, осуществить нельзя. Часть средств может предоставить Москва, часть – ОАО РЖД, но существенные инвестиции из федерального бюджета необходимы.

## ТАСС

**Машины такси без спецполиса ОСАГО планируется отключать от системы онлайн-заказов в Москве**

Департамент транспорта Москвы совместно со столичным Управлением ГИБДД и Российским союзом автостраховщиков приступили к созданию единой онлайн-системы по контролю за наличием у городских такси специальных полисов ОСАГО. Автомобили нарушителей будут рекомендовать отключать от системы онлайн-заказов, прорабатывается вопрос введения административной ответственности, сообщил в среду ТАСС

заместитель руководителя столичного департамента транспорта Дмитрий Пронин.

«Мы прорабатываем систему с Российским союзом автостраховщиков, чтобы они предоставили нам доступ к базам данных страховых компаний. Тогда мы сможем отслеживать наличие нужного полиса у такси и передавать его в диспетчерские агрегаторов. Водителям, у которых нет нужного полиса, будут отправлять предупреждения оформить документы. При систематическом нарушении мы рекомендуем агрегаторам отключать такие автомобили от системы доступа к заказам, а параллельно будем прорабатывать вопрос введения административной ответственности», - сказал он.

Пронин пояснил, что в отличие от обычного полиса ОСАГО для такси стоит дороже, в связи с чем таксисты в целях экономии зачастую приобретают обычный полис для владельцев личного транспорта. При ДТП компенсация водителю такси без полиса ОСАГО не полагается.

«Вместе с тем машина такси используется чаще, чем обычное транспортное средство, и у таксистов в разы возрастает риск нарушить правила дорожного движения, в результате чего попасть в ДТП. Мы хотим, чтобы в городе занимались перевозкой только те компании, которые получают полисы для работы в режиме такси, поэтому этот вопрос будет контролироваться. Это повысит качество услуги и безопасность пассажиров и защищенность других участников дорожного движения, если они попадут в ДТП с такси», - отметил Пронин.

По мнению замруководителя столичного департамента транспорта, чем больше перевозчиков начнут приобретать спецполис для такси, тем дешевле будет ОСАГО для всех участников рынка, в связи с этим «страховые компании также должны быть заинтересованы в налаживании эффективной системы контроля».

Планируется, что система контроля за наличием полиса ОСАГО будет создана в Москве на базе Центра организации дорожного движения до конца текущего года. На данный момент в Москве работают более 70 тыс. таксистов, которые получили разрешение в Москве и Московской области.

## ТАСС

### **Новгородская область дополнительно направит на ремонт дорог около 350 млн рублей**

Депутаты Новгородской областной думы в среду приняли поправки к проекту регионального закона об изменениях в бюджет. В соответствии с документом, в 2018-2019 годах на дорожную деятельность будет дополнительно выделено около 350 млн рублей.

«На 2018 год увеличены поступления из федерального бюджета в общей сумме порядка 193 млн рублей, а именно <...> межбюджетные

трансферты на финансовое обеспечение дорожной деятельности в сумме 181 млн рублей. За счет неиспользованных остатков средств на 1 января 2018 года увеличены расходы дорожного фонда Новгородской области в сумме 125 млн рублей», - сказал на заседании облдумы заместитель губернатора Новгородской области Александр Дронов.

Он добавил, что еще 38 млн рублей перераспределено на дорожные работы в регионе в 2019 году.

По словам вице-губернатора, часть средств направят на предоставление субсидий бюджетам муниципальных районов на софинансирование расходов по проектированию, строительству и ремонту дорог местного значения. Дополнительные деньги на эти цели будут переведены Любытинскому, Новгородскому, Окуловскому и Холмскому районам.

### **Российская газета**

#### **Корреспондент «РГ» проверил, как в Нефтекамске собирают московские электробусы**

Первого сентября в Москве начали ходить электробусы, абсолютно новый транспорт не только для столицы, но и для всей России. Первые машины вызвали активную критику: ненадежные. То зарядиться сразу не может, то до конца маршрута зарядки не хватает... Между тем, электробусы перевезли уже больше 50 тысяч пассажиров, и на 73-й маршрут, где ходят новые машины, вышел уже 8-й электробус «Камаз», неделю назад собранный на заводе в башкирском Нефтекамске. Как создаётся инновационная техника, своими глазами увидел корреспондент «РГ».

На заводе НЕФАЗ (подразделение КАМАЗа, где делают автобусы) в экспериментальном цехе - ряд одинаковых с виду черных кузовов. И не поймешь сразу - обычные автобусные они или наши, электробусные? Между тем различить, оказывается, легко: в задней части электробусов нет характерной стойки под двигатель, которая занимает добрый квадратный метр будущего салона. Электробусу она не нужна. Двигатели спрятаны в электропортальные мосты с рекуперацией - часть энергии от торможения возвращается электробусу. Теперь понятно: два крайних кузова - будущие электробусы.

Бригада рабочих, человек пятнадцать, обступают кузов, и когда они отходят через несколько часов, у электробуса уже есть колеса, радиатор, мосты, рулевое управление... Четыре плоские панели аккумуляторов подняли с помощью кран-балки и установили на крыше. Весят около тонны, конструкция электробуса рассчитана на такой вес. И Андрею Кузнецову, инженеру-электрику, остается доделать систему обогрева-охлаждения на крыше. Он быстро закручивает гайки, иногда сверяясь с лежащим рядом чертежом.

«Климат-контроль» для аккумуляторов - специально для тех, кто боится, что зимой электробус на морозе будет выключаться, как айфон. Известно же, что на холоде любой аккумулятор садится быстрее. «Батареи можем согреть или охладить в зависимости от погоды, никакие морозы не страшны», - рассказывает главный специалист отдела главных конструкторов Олег Коробов.

Тем временем на нашем электробусе уже настраивают пневмоподвеску, с помощью которой он сможет наклоняться к тротуару на остановках. Стоит и маленький двигатель внутреннего сгорания. Он будет запускаться автоматически, когда на улице похолодает. Смонтируют пантограф, с помощью которого будет идти зарядка на ультрабыстрых станциях, и климат-контроль для пассажиров.

В первом цехе будущий электробус проводит день, полностью его собирают за пять дней. На обычный автобус времени уходит почти вдвое меньше - три дня. Далее электробус отправляется в соседний цех - здесь его покрасят в фирменный синий цвет московского транспорта, вставят окна, красивые светодиодные фары и габаритные огни, установят сиденья и облицуют красивыми пластиковыми панелями, словом, создадут уже знакомый москвичам уютный серо-голубой интерьер. Кстати, дизайн - родной, нефтекамский. Никаких иностранных дизайн-бюро. И пластик отечественный - делают в этом же городе. Импортные - аккумуляторы, электропортальные мосты.

Итак, уже есть окна, зеркала, сиденья, и электробус перемещается дальше -настраивать двери, интернет, системы навигации, освещения, зарядки для телефонов. Еще несколько часов на зарядке от розетки, и машина своим ходом выезжает на улицу, на первую обкатку. Надо пройти не меньше 50 километров. Потом электробус погрузят на трал, и он отправится в Москву, в электробусный парк. Доехал бы и своим ходом, но между Нефтекамском и столицей еще не построили зарядных станций. Сборку от сварки кузова до последних наладок постоянно контролируют специалисты Мосгортранса, которые приезжают сюда «вахтой» на неделю. Смотрят все - от первого закрученного шурупа до последнего скрученного жгута проводов. Но замечаний очень мало.

«Мы привыкли к другому, - рассказывает Эдуард Покровский, чья очередь сейчас быть на заводе. - Обычно мы приходим к производителю и говорим: поправьте то или это. Здесь все наоборот. Когда собрали первую машину, они сами пришли к нам со словами: «Вы знаете свой рынок. Скажите, что мы можем улучшить? Но замечаний очень мало».

«Пока электробусы для нас - это мелкосерийное производство, - говорит директор завода Сергей Зуйков. - До конца 2018 года мы должны поставить в Москву 50 электробусов, но если понадобится, будем подстраиваться. Максимальная мощность нашего завода - 1000 автобусов в



месяц. Мы точно будем и впредь участвовать в конкурсах Москвы на электробусы».

Напомню, Москва планирует ежегодно покупать по 300 электробусов до 2021 года, а затем совсем откажется от закупок дизельных автобусов.

## ИЗВЕСТИЯ

**Трассам изменят бюджет: дорожный фонд недополучит 340 млрд от акцизов; с 2021 года в ФДФ будут направлять только 36% поступлений от налоговых сборов за бензин и масла**

Объем бюджетных средств, направляемых от акцизов на бензин и масла в Федеральный дорожный фонд (ФДФ), с 2021 года предлагают сократить более, чем в два раза. С соответствующим законопроектом Минфина ознакомились «Известия». Если документ примут, через три года ФДФ может недополучить 340 млрд рублей. Сэкономленные деньги ведомство намерено направлять на другие, в том числе, социальные нужды. В Минтрансе не видят рисков в сокращении трансфертов в дорожный фонд, однако эксперты опасаются, что экономия на ремонте автотрасс может привести к резкому ухудшению их качества.

ФДФ создан для ремонта и содержания автотрасс государственного значения. С 2021 года Минфин предлагает перечислять в него 36% от поступивших в бюджет акцизов на автомобильное топливо и масла. Сейчас, согласно Бюджетному кодексу, в ФДФ должно поступать 83% от таких платежей. Однако с 2017 года это правило было приостановлено. До конца 2020 года из бюджета в ФДФ будет перечисляться меньше денег: в 2018 году – 54%, в 2019 – 37%, в 2020 – 36%. Таким образом, Минфин предлагает закрепить законопроектом показатель в 36% на постоянной основе.

В документе говорится, что средства, сэкономленные на транспортной инфраструктуре, могут быть направлены на другие расходы федерального бюджета. В том числе и социальные. Если предлагаемые изменения вступят в силу, в 2021 году ФДФ не досчитается 340 млрд рублей. 83% поступлений от акцизов, согласно проекту бюджета на 2021 год, составят около 600 млрд рублей, а 36% – почти 260 млрд, пояснил «Известиям» источник в министерстве финансов.

Официально Минфин не ответил оперативно на вопросы «Известий» о том, чем обоснованы предлагаемые поправки и каким будет эффект от их введения для дорожной инфраструктуры.

Минтранс, которому подчиняется «Росавтодор», отвечающий за федеральные трассы, в сокращении отчислений в ФДФ не видит угрозу для качества дорог. Свою позицию в ведомстве «Известиям» объяснили переходом с 2014 года на стопроцентное финансирование федеральных трасс по установленным на их содержание и ремонт нормативам. Объем ФДФ будет также корректироваться с учетом дополнительного финансирования

дорожной деятельности, предусмотренной майским указом президента, добавил представитель Минтранса.

Акцизы на автомобильное топливо и масла всегда были источником финансирования только дорожной инфраструктуры. Поэтому будет довольно странно, если эти деньги направят на какие-то другие цели, считает завкафедрой проектирования дорог Московского автомобильно-дорожного государственного технического университета (МАДИ) Павел Поспелов. По его словам, финансирование этой отрасли через отдельные фонды – международная практика. Однако в развитых странах ими управляет не правительство, а профильные общественные организации, формирующие стратегию развития транспортной инфраструктуры в соответствии с потребностями населения. Это практически исключает возможности использования средств фондов на любые нужды, кроме дорожных, отметил специалист.

Состояние федеральных трасс в данный момент близко к нормативному, и если ФДФ хотят сократить в пользу региональных дорог, то российская инфраструктура от поправок только выиграет. Если же речь идет о чистой экономии, то отрасль может столкнуться с негативными последствиями, полагает гендиректор института «Стройпроект» Алексей Журбин. Так, рост численности автомобилей приведет к ускорению износа дорожного покрытия. Без пропорционального увеличения затрат на ремонт трассы быстро придут в негодность, уверен дорожный строитель.

В то же время рентабельность бизнеса в отрасли оставляет желать лучшего, о чем свидетельствуют постоянные банкротства дорожно-строительных компаний. Финансовое состояние предприятий может сильно пошатнуться, если правительство выделит на дороги меньше денег, добавил Алексей Журбин.

Впрочем, вряд ли в планы правительства входит экономия на дорогах ради финансирования остальной экономики, считает вице-президент «Опоры России», председатель комитета по организации по транспорту Глеб Киндер. Скорее всего, в ФДФ будут перечислять меньше акцизов, одновременно наращивая финансирование региональных дорожных фондов. Что касается перспектив недофинансирования федеральных трасс, то «Росавтодор» и Минтранс должны понимать связанные с этим риски. Поэтому какие-то трансферты из федерального бюджета на решение этих задач должны быть предусмотрены, уверен эксперт.

В 2017 году ФДФ израсходовал 657 млрд рублей, следует из материалов Минтранса. На ремонт и содержание федеральных дорог было направлено 263 млрд рублей, на их строительство и реконструкцию – 255 млрд. Еще 109 млрд было предоставлено бюджетам субъектов на муниципальные и региональные дороги, остальные средства пошли на менее существенные нужды. Как ранее заявлял министр транспорта Евгений

Дитрих, регионы в течение шести лет направят на финансирование нацпроекта «Безопасные и качественные автодороги» 3,1 трлн рублей. При этом еще почти 1,5 трлн будет выделено из федерального бюджета.

### **Российская газета**

#### **Москвичам посоветовали пересесть на общественный транспорт**

Центра организации дорожного движения призвал москвичей отказаться от автомобилей и пересесть на общественный транспорт в вечерний час пик.

"Непогода и ограничение видимости могут негативно отразиться на дорожной ситуации и привести к увеличению количества мелких ДТП", - сообщается на сайте ведомства.

При этом вечерний час пик будет значительно растянут по времени, так как в Москве до конца дня будет идти дождь.

Ранее стало известно, что в ночь на 27 сентября в столице выпала пятая часть месячной нормы осадков.

### **Российская газета**

#### **Улетный фонд**

Авиаперевозки предложили субсидировать сверхдоходами от нефти

С начала лета цены на моторное топливо почти не изменились, но подорожавший авиакеросин все еще беспокоит перевозчиков. Некоторые из них для экономии заправляются за рубежом, рассказал вице-спикер Совета Федерации Евгений Бушмин. Спикера верхней палаты парламента Валентину Матвиенко это удивило, и о причинах этого явления сенаторы расспросили министра энергетики Александра Новака.

Причина подорожания керосина весной, как и других нефтепродуктов, кроется в сочетании дорогой нефти на мировом рынке и слабого курса рубля, пояснил министр на "открытом диалоге" с сенаторами. На бензин и дизель также оказывало влияние повышение ставок акцизов (этим летом даже было решено их снизить), но для керосина акциз не рос вслед за моторным топливом.

Рост цен на авиатопливо был одной из тем совещания у курирующего ТЭК вице-премьера Дмитрия Козака. По словам Новака, в обсуждении принимали участие минтранс и Федеральная антимонопольная служба. При этом был проведен анализ, из которого следует, что рост цен на авиакеросин нивелируется другими факторами. Если же, например, говорить о маршрутах на Дальний Восток, то это направление авиаперевозок субсидируется отдельно, напомнил Новак. Валентина Матвиенко в свою очередь заметила, что все равно нельзя доводить до того, чтобы российские авиакомпании заправлялись за рубежом.

Система налогообложения предполагает, что львиную долю нефтегазовых доходов получает федеральный бюджет, напомнил Новак. "Если мы хотим сохранять какие-то цены на нефтепродукты - на керосин, - стоимость билетов и так далее, нам нужно адекватно принимать решение о том, чтобы создавать какой-то фонд, в который идут сверхдоходы от реализации нефти, и, соответственно, из этого фонда частично субсидировать эти расходы", - предложил Новак. Дополнительные расходы компаний из-за дорогого керосина минтранс уже предлагал субсидировать за счет бюджета, но пока решение не принято.

### **Интерфакс**

#### **Силуанов и Борисов уступили место министрам в набсовете "Ростеха"**

Президент Владимир Путин своим указом от 27 сентября обновил состав наблюдательного совета госкорпорации "Ростех".

Из состава набсовета вышли первый вице-премьер Антон Силуанов и вице-премьер Юрий Борисов, а вошли в него министр природных ресурсов Дмитрий Кобылкин и глава Минздрава Валентина Скворцова.

В набсовет "Ростеха" также входят Сергей Чемезов, Сергей Иванов, Денис Мантуров, Лариса Брычева, Владимир Островенко, Игорь Левитин и Дмитрий Шугаев.

### **Интерфакс**

#### **Госдума приняла закон о пенсионной реформе**

Госдума в четверг приняла в третьем, заключительном чтении закон о пенсионной реформе, предусматривающий поэтапное повышение пенсионного возраста на пять лет - до 65 для мужчин и 60 для женщин.

Согласно закону, стаж, который дает право на досрочный выход на пенсию, для мужчин составит 42 года, для женщин - 37 лет. Накопительная пенсия будет выплачиваться, как и в нынешнем пенсионном возрасте, с 55 лет для женщин и с 60 для мужчин.

Норма об индексации пенсий неработающим пенсионерам защищает их интересы и направлена на то, чтобы люди, которые прекращают работу, получали полную индексацию пенсии за прошедший период.

Предусмотрено увеличение пособия по безработице для лиц предпенсионного возраста. Вводится льготный режим выхода на пенсию многодетных матерей - в 50-57 лет. Для пенсионеров сохраняются налоговые льготы на землю и недвижимость.

Закон направляется на рассмотрение в Совет Федерации. Источник сообщил, верхняя палата рассмотрит документ 3 октября. В случае одобрения его сенаторами документ поступит президенту РФ, который вправе его подписать или отклонить.

В середине июня 2018 года российское правительство одобрило постепенное повышение пенсионного возраста для женщин до 63 лет и для мужчин до 65 лет. Реформу пенсионной системы планируется начать с 2019 года, полностью завершить - к 2034-му.

### **Интерфакс**

#### **Госдума дала работникам право на один оплачиваемый отгул раз в 3 года для диспансеризации**

Пенсионерам и предпенсионерам можно будет раз в год использовать для диспансеризации два рабочих дня

Госдума приняла в третьем окончательном чтении поправки в Трудовой кодекс РФ, предусматривающие предоставление работникам времени для прохождения диспансеризации.

Принятый закон закрепляет в Трудовом кодексе РФ право работника пенсионного и предпенсионного возраста на освобождение от работы на два рабочих дня один раз в год при прохождении диспансеризации с сохранением за ним места работы, должности и среднего заработка. Кроме того, законопроект закрепляет в Трудовом кодексе РФ право других работников на освобождение от работы на один рабочий день раз в три года при прохождении диспансеризации в порядке, предусмотренном законодательством в сфере охраны здоровья, с сохранением за работниками места работы, должности и среднего заработка. Определяется, что работник освобождается от работы для прохождения диспансеризации на основании его письменного заявления, при этом дни освобождения от работы согласовываются с работодателем.

В тексте закона определена дата его вступления в силу - с 1 января 2019 года. Для этого требуется еще одобрение закона в Совете Федерации, подписание президентом и опубликование.

Ранее спикер Госдумы Вячеслав Володин отметил, что по действующему законодательству только работники отдельных категорий, например, сферы торговли или те, чья трудовая деятельность связана с источниками повышенной опасности, обязаны проходить регулярные медосмотры. "Для большинства же работающих россиян возможность своевременно и регулярно проходить диспансеризацию существенно ограничена. Работодатели часто не идут навстречу, граждане вынуждены брать выходной за свой счет, а чаще всего - просто отказываться от планового осмотра", - сказал Володин.

"Президент Владимир Путин в "майском" указе дал поручение - сделать все необходимое для снижения смертности трудоспособного населения, в том числе от сердечно-сосудистых и онкологических заболеваний. А именно своевременная диагностика позволяет выявлять эти заболевания на ранних стадиях и успешно их лечить. Принимая данный

---

законопроект, Государственная Дума реализует поручения главы государства", - подчеркнул спикер нижней палаты. Кроме того, в послании Федеральному собранию президент определил задачу по увеличению продолжительности жизни россиян. "Это напрямую связано со своевременностью медицинской помощи, в первую очередь, пожилым людям", - добавил Володин.