**17 ОКТЯБРЯ 2016**

**Вернуться в оглавление**

|  |
| --- |
| **Публикации** |

### ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 16.10.2016; ПОЧЕМУ «АЭРОФЛОТУ» НУЖНО ПРОДАТЬ АВИАКОМПАНИЮ «РОССИЯ»

Продажа контрольного пакета авиакомпании «Россия» может способствовать развитию конкуренции, создать условия для развития региональных аэропортов и хаба в аэропорту «Пулково», говорится в письме **министра транспорта** Максима **Соколов**а вице-премьеру Аркадию **Дворкович**у («Ведомости» ознакомились с документом). **Дворкович** давал **Минтрансу** поручение до 10 октября оценить целесообразность продажи «России». Представитель **Минтранса** от комментариев отказался. Представитель «Аэрофлота» тоже.

В этом году «Аэрофлот» завершил присоединение к «России» других «дочек» – «Оренбургских авиалиний» и «Донавиа». Получившаяся авиакомпания стала третьей по пассажиропотоку (5,8 млн пассажиров за восемь месяцев) после самого «Аэрофлота» и «Сибири». В парке трех авиакомпаний на конец 2015 г. было 59 самолетов. Долгосрочная программа развития «Аэрофлота» рассматривает «Россию» как региональную авиакомпанию на рынке Санкт-Петербурга, Северо-Западного федерального округа, но в целях группы до 2025 г. приоритетом названо развитие на рынке Москвы, указывает министр. «Россия» все больше концентрирует перевозки через «Внуково» и продолжает сокращать маршрутные сети из «Пулково» и аэропорта Ростова-на-Дону, что беспокоит их владельцев и региональные власти. Логика продажи «России» в том, чтобы новый инвестор развивал перевозки через «Пулково», говорит федеральный чиновник. Появление неинтегрированного игрока повысит доступность полетов, считает ФАС, приводит позицию службы **Соколов**.

Объединяя трех «дочек», «Аэрофлот» планировал создать вторую в России авиакомпанию. Но пока «Россия» терпит убытки. «Финансовое состояние «России» не позволяет сделать вывод об эффективном управлении <...> и ставит вопрос о целесообразности дальнейшего нахождения в группе «Аэрофлот», – цитирует **Соколов** позицию Минэкономразвития. Операционная деятельность «России» невозможна без дополнительного финансирования, а для выхода в плюс нужны масштабные инвестиции и структурные преобразования, приводит представитель Минэкономразвития данные «Аэрофлота».

«Аэрофлот» считает, что вопрос продажи «России» надо ставить не ранее 2019 г., после выхода на запланированные масштабы деятельности (какие – не уточняется). Вопрос, скорее всего, будет вынесен на комиссию по транспорту, которую возглавляет **Дворкович**, говорят два федеральных чиновника.

Но вот кто может купить контрольный пакет в «России» и за сколько – не ясно. «Профильных инвесторов «Россия» не привлечет, но ее мог бы купить бизнес, имеющий другие интересы в Санкт-Петербурге и готовый развивать ее в партнерстве с правительством города», – рассуждает гендиректор Infomost Борис Рыбак. Представитель администрации Санкт-Петербурга на вопросы не ответил.

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ТАТЬЯНА ШАДРИНА; 16.10.2016; НЕБО ОТКРЫВАЕТСЯ

Монополизация рынка авиаперевозок между Россией и Казахстаном привела к росту цен на авиабилеты в среднем на 50 процентов, что негативно сказалось на доступности перевозок, констатировали в **Минтрансе** России.

Россия предложила ввести на маршрут еще одного перевозчика. С казахстанскими авиавластями договорились не откладывать введение одного из режимов «открытого неба», который подразумевает снятие существующих ограничений на количество полетов авиакомпаниями и на выведение на рынок еще одного перевозчика с каждой стороны.

Переговоры ведутся и с Арменией – еще одним членом Евразийского экономического союза (ЕАЭС). В конце прошлой недели глава **минтранса** Максим **Соколов** отметил, что идет конструктивное взаимодействие авиавластей России и Армении по вопросу либерализации авиасообщения. Но пока в рамках ЕАЭС отношения на авиарынке строятся на основе двусторонних соглашений.

Суверенитет государства в воздушном пространстве продолжает быть в приоритете во всем мире. И никто еще не решился пересмотреть Чикагскую конвенцию 1944 года, в которой определен этот приоритет и прописаны восемь уровней «свободы неба» («открытого неба»), напоминают эксперты, объясняя, как государства защищают свой рынок перевозок. Существуют еще отдельные соглашения по первой и второй «свободе воздуха». Государства, которые подписались под первой свободой, дают право полетов над своей территорией без особых условий. Те, кто пошел на вторую свободу, разрешили техническую посадку для дозаправки у себя в аэропортах, пояснил главный редактор журнала «Авиатранспортное обозрение» Алексей Синицкий.

С третьей свободы неба начинаются коммерческие права авиакомпаний на полеты, то есть страна в рамках межправсоглашений может позволить авиаперевозчикам другого государства забирать пассажиров со своей территории, вывозить в третью страну. При этом первое государство вправе требовать ответных «льгот» для своих авиакомпаний. Третья свобода работает в ряде стран, а вот каботаж практически запрещен, отметил Синицкий. Страны не допускают перевозчиков на внутренние рейсы.

Но другое дело Европейский союз. Это наднациональная структура, которая возникла после издания Чикагской конвенции. И в рамках этого экономического союза было введено многостороннее соглашение между его членами по полетам гражданских самолетов. И появилось понятие «домашней авиационной зоны» и европейского перевозчика, отмечает эксперт.

Там авиакомпании могут летать в другие страны ЕС без оглядки на межправсоглашения с европейскими соседями. Но с государствами, не входящими в ЕС, каждая из стран этого союза заключает свои двусторонние соглашения по полетам, как и прописано в Чикагской конвенции. И дело доходит до небольших деталей. Уточняются не только число авиакомпаний и частота полетов, но даже количество кресел в самолетах, которые ставят на рейс.

Идет постепенный и неравномерный процесс либерализации авиарынка. Он неизбежен, отмечает Синицкий. Но в большей степени он идет там, где есть достойные друг другу конкуренты авиакомпании. Не исключено, что и Евразийский экономический союз (ЕАЭС) придет к своей домашней авиационной зоне. И в ее рамках будут единые тарифы на пролет, аэронавигацию. А пока в рамках межправсоглашений страны делают первые шаги к либерализации рынка.

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ТАТЬЯНА ШАДРИНА; 16.10.2016; ЗА ПРОПУСК ДЕНЕГ НЕ БЕРУТ

В **Минтрансе** прорабатывают возможность разрешить бизнесу открывать на границе с другими государствами логистические сервисы, аптечные пункты, устанавливать банкоматы и капсульные гостиницы. Это должно привлечь внебюджетные инвестиций для развития пунктов пропуска.

А вот вопрос взимания платы за пересечение границы изучается и не является вопросом ближайшей перспективы. В любом случае не предполагается взимание платы с физических лиц. Так прокомментировал глава **минтранса** Максим **Соколов** информацию о том, что на границе будут брать плату за проезд.

Пока вопрос реформирования системы содержания и развития пунктов пропуска прорабатывается по итогам августовского заседания Государственной пограничной комиссии, пояснили «Российской газете» в **министерстве транспорта**.

В любом случае сначала проведут экспертную, правовую и экономическую оценку, общественное обсуждение инициативы по сбору платы на границы. И полученные результаты рассмотрят в правительстве.

Взимание платы не главное. В первую очередь **минтранс** нацелен на создание условий для уменьшения времени прохождения госконтроля, ликвидации очередей и сокращения времени простоя автомобилей и грузов на границе, в том числе за счет введения электронной очереди, а также создания максимально комфортных условий прохождения госграницы, отметили в **министерстве транспорта**.

### ИНТЕРФАКС; 14.10.2016; ЕГИПЕТСКИЕ ВЛАСТИ К ЗИМЕ ОБЕЩАЮТ УСТРАНИТЬ НЕДОЧЕТЫ В БЕЗОПАСНОСТИ АЭРОПОРТОВ – ИСТОЧНИК

Египетским правоохранительным органам предстоит в оперативном порядке устранить бреши, выявленные российскими экспертами в системах безопасности местных аэропортов, чтобы авиасообщение между двумя странами возобновилось зимой, сообщил «Интерфаксу» источник, знакомый с ситуацией.

«В аэропортах Каира, Шарм-эль-Шейха и Хургады до сих пор не устранен ряд серьезных недочетов в части авиабезопасности. В основном претензии российских проверяющих касаются обеспечения доступа лиц в контролируемые зоны. Однако египетские правоохранители приняли к сведению пожелания российских специалистов и намерены уже к зиме устранить недочеты», – сказал источник.

Кроме того, российская сторона неоднократно выражала беспокойство в связи с недостаточным обеспечением безопасной доставки туристов из аэропортов в отели.

Источник сообщил, что российские эксперты могут вновь посетить Египет в ближайшие месяцы. «Если предпринимаемые египетской стороной меры покажутся российским экспертам достаточными, то возобновление авиасообщения можно ожидать уже зимой», – сказал он.

По его словам, пока не определено, в какой последовательности египетские аэропорты смогут принять первые рейсы из России. «Скорее всего, сначала может быть возобновлено регулярное сообщение с Каиром, затем будет обсуждаться возобновление чартеров на популярные среди россиян курорты Хургада и Шарм-эль-Шейх», – сказал он.

«Интерфакс» пока не располагает подтверждением этой информации из официальных источников.

В ноябре 2015 года авиасообщение между РФ и Египтом было прервано. Такое решение РФ приняла после крушения над Синаем самолета российской авиакомпании «Когалымавиа», летевшего из Шарм-эль-Шейха в Санкт-Петербург. На его борту находились 217 пассажиров и семь членов экипажа, все погибли. ФСБ впоследствии признала случившееся терактом.

Для возобновления рейсов авиавласти двух стран в конце прошлого года начали взаимодействовать по обеспечению дополнительной безопасности в египетских аэропортах. Для их проверки РФ неоднократно направляла в Египет своих специалистов. В конце августа **министр транспорта** Максим **Соколов** сообщал, что первым принять российских туристов, скорее всего, сможет аэропорт Каира, где планируется открытие нового терминала.

### ИНТЕРФАКС; 15.10.2016; В ТБИЛИСИ ПРИВЕТСТВУЮТ ВОЗМОЖНОСТЬ РАСШИРЕНИЯ КПП «ВЕРХНИЙ ЛАРС» НА РОССИЙСКО-ГРУЗИНСКОЙ ГРАНИЦЕ

В Минфине Грузии заявляют, что из-за ограниченных возможностей контрольно-пропускного пункта «Верхний Ларс» на российско-грузинской границе с неполной нагрузкой приходится работать КПП «Казбеги».

«Казбеги» – один из лучших КПП. В течение дня он может свободно пропустить до 11 тыс. пешеходов, 5 тыс. легковых автомобилей и примерно 800 грузовых машин, но на сегодня пропускает лишь половину этого», – сказала в субботу журналистам начальник аппарата Службы доходов Минфина Грузии Хатия Моисцрапишвили, комментируя информацию в СМИ о том, что рассматривается возможность расширения КПП «Верхний Ларс».

По ее словам, это исходит из того, какие возможности у соседней страны, КПП которой не успевает пропускать аналогичное количество пешеходов и транспорта.

При этом она отметила, что «в условиях форс-мажора КПП «Казбеги» может пропустить и значительно больше, что опять-таки ограничивается возможностями принимающей стороны».

Накануне **министр транспорта РФ** Максим **Соколов** заявил, что Россия рассматривает возможность расширения КПП «Верхний Ларс» на российско-грузинской границе.

«Мы проводим мероприятия, направленные на дальнейшее упрощение автомобильных грузоперевозок для предприятий Евразийского экономического союза. Рассматривается вопрос о расширении пределов данного КПП», – сказал М.**Соколов** на Пятом армяно-российском межрегиональном форуме евразийского партнерства в Ереване.

Через контрольно-пропускной пункт «Казбеги – Верхний Ларс» в настоящее время пролегает единственная сухопутная дорога между Грузией и Россией, которой активно пользуются и граждане соседних стран – Армении, Азербайджана, Украины и других.

### ИНТЕРФАКС; 14.10.2016; УРОВЕНЬ БЕЗОПАСНОСТИ МЕЖДУНАРОДНЫХ ПАССАЖИРОПЕРЕВОЗОК НЕОБХОДИМО ПОВЫСИТЬ – СОКОЛОВ

В сфере международных пассажироперевозок должны быть осуществлены действия по обеспечению безопасности, заявил **министр транспорта** России Максим **Соколов**.

На встрече в Ереване с министром транспорта, связи и информационных технологий Армении Вааном Мартиросяном М.**Соколов** заявил, что произошедшее в Северной Осетии ДТП с участием автобуса Москва-Ереван «является серьезным сигналом и должны быть предприняты соответствующие меры по повышению уровня безопасности международных пассажирских перевозок», сообщает пресс-служба министерства.

### ИНТЕРФАКС; 14.10.2016; АРМЯНСКИЙ ПРЕЗИДЕНТ РАСПОРЯДИЛСЯ ПОМОЧЬ ПОСТРАДАВШИМ В ДТП В РФ С УЧАСТИЕМ АВТОБУСА МОСКВА-ЕРЕВАН

Президент Армении Серж Саргсян поручил правительству республики и посольству в РФ предпринять срочные меры по оказанию необходимой помощи пострадавшим в ДТП с участием автобуса Москва-Ереван в Северной Осетии.

Как сообщает пресс-служба президента Армении, С.Саргсян поручил также оказать необходимое содействие семьям погибших и пострадавших.

«Правомочным органам Армении поручено в кратчайшие сроки совместно с правоохранителями России выяснить обстоятельства и причины ДТП, предоставить соответствующую информацию», – отметили в пресс-службе.

С.Саргсян также выразил соболезнования семьям погибших и пожелал скорейшего выздоровления раненным.

В свою очередь премьер-министр Армении Карен Карапетян поблагодарил российскую сторону за оперативное реагирование на ДТП с участием автобуса Москва-Ереван.

Как сообщает пресс-служба правительства, на встрече с министром транспорта России Максимом **Соколов**ым К.Карапетян отметил, что уже даны соответствующие поручения по оценке ситуации на месте и поблагодарил Россию за оказанное содействие пострадавшим.

М.**Соколов** заявил, что российская сторона предпринимает все необходимые меры по оказанию медицинской и психологической помощи пострадавшим. «Для выяснения обстоятельств инцидента на место выехал зам**министра транспорта** России», – сказал он.

В 4:30 мск на 8 км ФАД «Кавказ» пассажирский автобус «Мерседес», следовавший по маршруту «Москва – Ереван», столкнулся с автовозом «Скания». В автобусе находилось 45 человек, пятеро из них погибли.

Как сообщил министр здравоохранения Северной Осетии Михаил Ратманов на экстренном совещании в пятницу, девять человек с различными травмами доставлены на лечение в медучреждениях республики.

«В настоящее время пять взрослых проходят лечение в клинической больнице скорой помощи и республиканской больнице скорой помощи, а также четверо детей находятся в детской республиканской больнице», – сказал М.Ратманов.

По его словам, все пострадавшие, кроме детей, являются гражданами Армении.

«Четверо детей из Ростовской области направлялись в Ереван на спортивные соревнования. Все пятеро погибших – одна женщина и четверо мужчин – граждане Армении», – сказал министр.

По его словам, всем остальным попавшим в ДТП оказана медицинская помощь, в настоящее время они размещены в пункте временного размещения в Беслане.

Ранее пресс-секретарь Минздрава Северной Осетии Юлия Самойлик сообщила, что, по уточненным данным, госпитализированы в различные медучреждения региона 25 человек, пятеро из которых дети.

### RNS; 14.10.2016; МИНЭКОНОМРАЗВИТИЯ НАЧАЛО ОТБОР ИНВЕСТКОНСУЛЬТАНТОВ ДЛЯ ПРИВАТИЗАЦИИ НМТП

Минэкономразвития начало отбор инвестконсультантов для приватизации Новороссийского морского торгового порта (НМТП), говорится в сообщении ведомства.

«Для подготовки предложений в Правительство РФ по реализации 20% доли участия РФ в уставном капитале ПАО «Новороссийский морской торговый порт» Минэкономразвития России, по поручению председателя правительства РФ Дмитрия Медведева и в соответствии с положительным заключением **Минтранса** России, организована работа по отбору юридических лиц для организации от имени РФ продажи находящихся в федеральной собственности акций ПАО «НМТП»«, – говорится в сообщении ведомства.

Предложения заинтересованным банкам будут разосланы в соответствии со списком, который был утвержден правительством ранее, подчеркивает ведомство.

«До 28 октября включительно они должны будут прислать уведомления о своей заинтересованности или незаинтересованности в участии продажи акций компаний и осуществлении функций продавца», – говорится в сообщении.

«Отобранным инвестконсультантом будут проработаны вопросы по структуре, способу и параметрам сделки, а также по конкретным срокам ее реализации», – приводятся в сообщении слова директора департамента корпоративного управления Минэкономразвития Оксаны Тарасенко.

В ответных письмах банки представят свой опыт работы по ряду критериев. В итоге будет отобран один банк, предложивший минимальное агентское вознаграждение. После этого предложение по банку-инвестконсультанту будет направлено в правительство для подготовки соответствующего распоряжения.

«Минэкономразвития проводит только процедуру отбора инвестконсультанта, решение об утверждении принимается правительством РФ. После этого будет выпущено соответствующее распоряжение», – пояснила Оксана Тарасенко.

Ранее в интервью RNS **министр транспорта** России Максим **Соколов** назвал возможную приватизацию 20% акций НМТП как одну из самых вероятных в транспортной отрасли.

«И мы, и частные инвесторы активно развиваем другие проекты в Азово-Черноморском бассейне, и поэтому здесь особых рисков и необходимости государства владеть именно контрольным или каким-либо пакетом акций (НМТП. – RNS) нет. Поэтому мы согласились с предложением о возможной приватизации этого пакета, но решение за правительством, а технологии – за Росимуществом и Минэкономразвития», – сказал министр.

Вопрос о приватизации НМТП обсуждается с 2012 года. В 2013 году министр экономического развития РФ Алексей Улюкаев говорил, что государство готово к продаже 20%-ного пакета акций НМТП и Минэкономразвития поддерживает приватизацию в ходе публичного размещения, однако и не выступает против продажи стратегическому инвестору.

«Роснефть» тогда попросила государство продать ей 20% акций НМТП. Руководство «Роснефти» поясняло эту необходимость тем, что НМТП является наиболее подходящей площадкой, отвечающей техническим требованиям к современной базе обеспечения шельфовых проектов, которые НК планирует реализовать в Черном море.

В середине февраля Улюкаев заявил, что государство рассчитывает получить в этом году 800 млрд рублей от приватизации госактивов, но возможную приватизацию НМТП и РЖД комментировать не стал, но отметил, что менять закон для приватизации РЖД «не самое сложное». В настоящее время на повестке дня выход «Транснефти» из состава акционеров НМТП. **Минтранс** до конца октября намерен представить свои предложения по этому вопросу, сообщал ранее СМИ зам**министра транспорта** РФ Виктор **Олерский**.

Группа НМТП является крупнейшим российским портовым оператором по объему грузооборота. Группа «Сумма» Зиявудина Магомедова и «Транснефть» на паритетных началах владеют 50,1% акций НМТП через Novoport Holding Ltd. «Транснефть» также самостоятельно контролирует 10,5% акций НМТП. Росимуществу принадлежит 20% акций, которые планируется приватизировать, структурам РЖД – 5,3%. Остальные акции в свободном обращении.

### ИНТЕРФАКС; 14.10.2016; ПУТИН ДАЛ РЯД ПОРУЧЕНИЙ ПРАВИТЕЛЬСТВУ И РЕГИОНАМ ПО ТРАНСПОРТНОМУ СЕКТОРУ КРЫМА И ЮГА РФ

Президент РФ Владимир Путин дал правительству ряд поручений по итогам заседания президиума Госсовета по вопросам развития транспортной системы Юга России, говорится в сообщении на сайте Кремля.

Так, правительству поручено утвердить схему организации ближних и дальних автомобильных и железнодорожных подходов к мосту через Керченский пролив, а также решить вопросы о формировании маршрута автомобильная дорога М-4 «Дон» (Краснодар) – Славянск-на-Кубани – Темрюк – Белый – автомобильная дорога А-290 (Новороссийск – Керченский пролив) – транспортный переход через Керченский пролив, рассмотрев при необходимости вопрос о передаче участков автомобильных дорог регионального значения на указанном маршруте в федеральную собственность.

Также поручено синхронизировать планы открытия пограничных пунктов пропуска с планами введения в эксплуатацию объектов транспортной инфраструктуры, создать дополнительную энергетическую инфраструктуру с учётом планируемой электрификации железных дорог на территории Крымского полуострова.

Кроме того, поручено решить вопрос организации регулярного морского сообщения, круизов и воздушного сообщения между Сочи и городами на территории Крыма начиная с курортного сезона 2017 года и рассмотреть вопрос об увеличении срока временного ввоза на территорию РФ водных судов, предназначенных для личного пользования.

Помимо этого, поручено предусмотреть с учётом ранее данных поручений выделение бюджетных средств федерального бюджета на инвестпроект «Комплексная реконструкция участка им. М.Горького – Котельниково – Тихорецкая – Крымская с обходом Краснодарского железнодорожного узла» в объёме, предусмотренном федеральной целевой программой «Развитие транспортной системы России (2010-2020 годы)» и необходимом для реализации этого проекта. Также правительство должно будет рассмотреть вопрос об обновлении до 2020 года парка пассажирского и тягового подвижных составов крымской железной дороги в объёме, необходимом для организации перевозок пассажиров в поездах пригородного сообщения, а также в поездах дальнего следования в летний период.

Доклад по этим поручениям – до 1 марта 2017 года

Кроме этого, поручено представить предложения по внесению в законодательство изменений для регулирования погрузочно-разгрузочной деятельности, осуществляемой в исключительной экономической зоне РФ, а также безвозмездной передачи в собственность РФ созданных объектов инфраструктуры морских портов и иных объектов транспортной инфраструктуры. Срок доклада – 1 июля 2017 года.

Также в целях повышения конкурентоспособности российских портов и российских экспортеров правительству поручено направить в Евразийскую экономическую комиссию обращение о разрешении смешивания сжиженных углеводородных газов и других наливных грузов на водных судах и принять меры по скорейшему решению данного вопроса до вступления в силу Таможенного кодекса Евразийского экономического союза. Срок доклада – 1 ноября 2016 года.

Ответственным по этим поручениям является премьер-министр РФ Дмитрий Медведев.

Правительству совместно с органами исполнительной власти субъектов РФ поручено представить предложения о поддержке регионов для обновления парка городского пассажирского транспорта общего пользования, в том числе работающего на газомоторном топливе и продлении программы субсидирования региональных воздушных перевозок пассажиров. Также поручено принять дополнительные меры по повышению экономической эффективности и развитию сети регулярных региональных воздушных перевозок пассажиров. Срок доклада – 1 июля 2017 года, ответственные – Д.Медведев и руководители субъектов РФ.

Правительству РФ совместно с советом министров Крыма и правительством Севастополя к 1 марта 2017 года поручено рассмотреть предоставление в пользование исполнителям работ по строительству моста через Керченский пролив и подходов к нему, а также автомобильной дороги Р-260 «Таврида» участков недр для добычи «общераспространенных полезных ископаемых в объёме, необходимом для строительства указанных объектов». Кроме того, эти должны будут представить предложения о гражданском развитии района Балаклавской бухты Севастополя «в качестве международного центра туризма, предусмотрев строительство яхтенной марины, благоустройство набережных и прилегающих территорий». Ответственные: Д.Медведев, глава Крыма Сергей Аксёнов, врио губернатора Севастополя Дмитрий Овсянников.

Правительству РФ совместно с правительством Ростовской области к 1 февраля 2017 года поручено представить предложения по строительству обхода города Аксая на участке автомобильной дороги М-4 «Дон», а также по реконструкции южного подъезда к Ростову-на-Дону.

Правительству РФ совместно с администрацией Волгоградской области к 1 февраля 2017 года поручено представить предложения по строительству автомобильного обхода Волгограда.

Наконец, правительству РФ совместно с администрацией Краснодарского края и при участии ЗАО «Таманьнефтегаз» поручено обеспечить реализацию концессионного соглашения о создании инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования на территории Таманского полуострова. Доклад – до 1 ноября 2016 года, далее – один раз в полгода.

### ИЗВЕСТИЯ; ИВАН ЧЕБЕРКО; 17.10.2016; ЗАПУСК СПУТНИКОВОЙ СИСТЕМЫ «АРКТИКА» ПЕРЕНЕСЕН НА 2018 ГОД

«Роскосмос» перенес старт первого аппарата многофункциональной системы «Арктика» на 2018 год из-за неготовности бортового оборудования. Запуск спутника откладывается не в первый раз – изначально его планировали вывести на орбиту в 2015 году.

О переносе старта первого космического аппарата «Арктика» с 2017 года на более поздний срок «Известиям» рассказал информированный источник в Минприроды (ведомство выступает созаказчиком системы).

– «Роскосмос» нас проинформировал, что в 2017 году первый аппарат «Арктики» не будет выведен на орбиту, так как не готово бортовое оборудование, – сообщил собеседник «Известий» в Минприроды. – Нас заверили, что в 2018 году старт осуществить удастся, на что мы, признаюсь, очень надеемся.

В госкорпорации «Роскосмос» от комментариев отказались. Также поступили в НПО имени Лавочкина (НПОЛ), где делают спутники для «Арктики». Не смогли прояснить ситуацию и в компании «Российские космические системы» (РКС), где изготавливают бортовую аппаратуру для космических аппаратов системы «Арктика».

В октябре 2012 года «Роскосмос» по итогам открытого конкурса заключил с НПОЛ контракт на изготовление первой очереди многоцелевой космической системы «Арктика», которая обеспечит связь и постоянное наблюдение в полярных областях и акватории Северного Ледовитого океана. За 5,3 млрд руб­лей НПОЛ обязалось провести опытно-конструкторские работы, создать первый космический аппарат группировки гидрометеорологического и климатического мониторинга «Арктика-М» и провести его летные испытания. Срок выполнения работ по контракту – 25 ноября 2015 года, то есть к этой дате спутник должен уже быть на орбите. Но затем в Федеральной космической программе на 2016–2025 годы появились новые даты запуска первого аппарата «Арктика» – 2017 год (второй спутник – в 2019 году, третий – в 2020-м, четвертый – в 2021-м).

Глава НПОЛ Сергей Лемешевский ранее объяснил «Известиям» перенос сроков сложностями с закупкой комплектующих – этот процесс начался тогда, когда США уже наложили на российские предприятия технологические санкции, и поэтому всё, что планировали, купить не удалось. После чего решили перепроектировать аппарат, это тоже требует времени, причем времени большего, чем планировали изначально.

«Арктика» – не единственная космическая система, которую конструкторы решили перепроектировать, когда выяснилось, что доступ к ранее использовавшейся импортной электронно-компонентной базе перекрыт. По той же причине в начале прошлого года было решено проектировать заново навигационный спутник нового поколения «Глонасс-К». Хотя первые аппараты «Глонасс К», сделанные в основном на импортных комплектующих, к тому времени уже были изготовлены и испытывались на орбите.

– Перенос сроков готовности «Арктики» вряд ли скажется на чем-либо. Эта система во многом дублирует уже имеющийся функционал российской спутниковой группировки, – говорит научный руководитель Института космической политики Иван Моисеев. – В 2010 году «Роскосмос» на волне разговоров про освоение шельфа выдвинул идею построить такую систему, и во многом по политическим мотивам она получила поддержку. Хотя если вникнуть в суть вопроса, то выяснится, что арктические районы попадают в поле зрения всех наших спутников, осуществляющих наблюдения за земной поверхностью.

На потенциал системы «Арктика» рассчитывает не только Минприроды, но и **Минтранс** РФ. Летом этого года департамент программ развития **Минтранса** представил концепцию создания единой информационной среды для транспортного комплекса в арктической зоне. Для ее построения планируется задействовать низкоорбитальную спутниковую группировку «Гонец», систему ретрансляции на основе геостационарных аппаратах «Луч», спутники «Инмарсат» и космическую систему «Арктика».

### ИЗВЕСТИЯ; АЛЕКСАНДРА КРАСНОГОРОДСКАЯ; 17.10.2016; РУБЛЕМ ПО БЕЗДОРОЖЬЮ

Накануне отмечавшегося вчера Дня работника дорожного хозяйства первый заместитель **министра транспорта** Евгений **Дитрих** рассказал «Известиям» о новых принципах организации работы дорожного хозяйства, платных дорогах и повышении тарифа системы «Платон».

– Евгений **Иванов**ич, на дороги у нас постоянно не хватает денег. Ну и, судя по качеству региональных дорог, одна из двух главных бед так никуда не делась. Кто-то пытается решить эту проблему?

– Разумеется. Дорожные фонды у нас постоянно пополняются, это происходит в основном за счет транспортного налога, а также части акциза на ГСМ. Если федеральный дорожный фонд стабильно наполняется по определенным федеральным законом правилам и формулам, то в регионах другая схема. У каждого субъекта есть возможность регулировать сроки поступления в свои дорожные фонды денег от акцизов, но главное – нужно уметь ими грамотно распоряжаться. Сейчас мы, к сожалению, наблюдаем картину, когда регионы весь год собирают акцизы, а зачисляют их в дорожные фонды только в начале следующего года. И средства на ремонт дорог сильно задерживаются. Кроме того, из этих средств оплачивается аренда земли, налоги – что не запрещено законом, но до самих дорог эти деньги уже не доходят. Летом был принят закон, по которому средства из всех указанных в нем источников должны поступать именно в дорожный фонд. И наполняемость уже растет.

Хочу привести в пример Нижегородскую область, где еще в апреле начали практиковать ежеквартальное перечисление средств на дорожные работы. И результат не заставил себя ждать. Область сейчас может похвастаться хорошим состоянием трасс. Всем ставлю в пример организацию работы в дорожном хозяйстве этого региона.

По поручению президента создается информационная система, позволяющая контролировать поступление и расходы дорожных фондов, она заработает в 2017 году.

Кроме того, кто бы что ни говорил, а в последнее время мы далеко продвинулись в вопросе строительства и содержания федеральных дорог. От многих слышу, что положительный эффект заметен. Это несмотря на то, что 52 тыс. км федеральных трасс – десятая часть государственных дорог России, а они несут на себе половину трафика. Теперь нужно концентрировать усилия на регионах.

– В чем суть проекта **Минтранса** «Безопасные и качественные дороги»? Чего ждать автомобилистам?

– Проект нацелен на улучшение дорожной ситуации в крупнейших городских агломерациях. Это города и их пригороды в пределах 50–100 км. В ходе реализации проекта уже в 2018 году протяженность дорожной сети в агломерациях, полностью соответствующих нормативам, увеличится до 50%. Сейчас соответствует в среднем 38%, что не означает, что оставшиеся 62% – это бездорожье. Но они точно оставляют желать лучшего. По стандартам на дорожном покрытии не должно быть ям, колейности, дефектов, дорога должна быть обустроена средствами обеспечения безопасности дорожного движения.

– За чей счет будет проводиться ремонт?

– Это средства регионов, городов и федеральная поддержка, объемы которой рассматривались на заседании президиума Совета по стратегическому развитию и приоритетным проектам. Мы ожидаем от участников проекта 50-процентного софинансирования. Новый подход подразумевает создание специальных проектных офисов, которые будут подчиняться региональным властям. Основная их функция – отработка вариантов взаимодействия и сотрудничество на различных уровнях. То есть проектные бюро будут координировать работу между федеральными, региональными и муниципальными участниками проекта. У разных участков дорог в пределах одной агломерации разные собственники.

Следующим шагом будет уже разработка принципов оптимизации дорожного трафика в регионах. Рабочие группы подготовят предложения о том, как эффективно организовать дорожное движение, разводить потоки личного транспорта с общественным и грузовым. Мы прорабатываем закон об организации дорожного движения с учетом этих задач.

– То есть москвичи могут надеяться, что пробок станет меньше?

– Москва и Петербург не участвуют в программе, это специальные агломерации. Для них в **Министерстве транспорта** уже давно работают отдельные дирекции, с которыми взаимодействуют региональные власти на основе проектного принципа.

– Не открою для вас секрета, если скажу, как наши граждане реагируют на очередной ремонт дороги: «Опять деньги закатывают!» Какова коррупционная составляющая в отрасли?

– Мы видим своей задачей создавать такие условия и такие механизмы контроля, которые исключали бы подобные вещи. Не припомню каких-либо коррупционных дел в этой сфере. Вообще считаю, что это один из мифов, связанных с дорогами в России.

– А как же подсчеты специалистов? Почему у нас самые дорогие дороги?

– Сейчас идет активная работа по сокращению расходов. В этом году затраты на строительство и ремонт дорог снизились на 5,5%. Мы уже начали применять в строительстве новые технологии, полностью отошли от ремонта федеральных трасс «картами», практически отказались от ямочного ремонта, который часто приводит к повторному образованию на этом месте новых ям.

Идет работа над оптимизацией процедур и нормативов, определяющих порядок ремонта. Внедрение этих поправок позволит значительно увеличить гарантийные сроки и перейти к 12-летнему межремонтному периоду и раз в 24 года капитально ремонтировать участки. То есть существенно увеличится срок эксплуатации дорожного полотна. Это принесет колоссальную экономию.

В ближайшее время внесем в правительство «дорожную карту» по совершенствованию градостроительных нормативов. Хотим закрепить типовые решения, которые сейчас вынуждены каждый раз отдельно проходить экспертизу, что отнимает лишнее время и деньги. Например, средства обеспечения безопасности дорожного движения – светофоры, освещение, барьерные ограждения – должны устанавливаться в кратчайшие сроки без многократных согласований и проволочек.

– Система «Платон» работает уже почти год. Можно ли уже подвести итоги работы комплекса? Как расходуются полученные деньги?

– Окончательные итоги года работы мы будем подводить в середине ноября, но сейчас можно сказать, что период притирки прошел, стало понятно, как система работает. А работает она слаженно, без сбоев, как часы. Если не дорогие швейцарские, то точно как наши «Победа» или «Чайка».

Считаю, что рабочая группа по мониторингу системы с участием представителей **Минтранса**, **Росавтодор**а, сетевиков и перевозчиков выполнила задачу на 100%. Мы добились зачета транспортного налога в счет оплаты системы, ввели постоплату, на которую перешли уже 10% пользователей, создали равные условия для работы российских и иностранных перевозчиков. О работе системы говорит и высокий уровень охвата бортовыми устройствами, лишь незначительная часть водителей пользуется дорожными картами.

За весь период работы собрано более 15 млрд рублей. Мы профинансировали ряд региональных программ в 25 субъектах Российской Федерации и городах, где требовался срочный ремонт дорог. Ведется постоянный отчет о проделанной работе, и каждый желающий может оценить результаты. Мы всё время на связи с общественностью и благодарны тем, кто сигнализирует о некачественном ремонте.

– А когда дальнобойщикам ждать возврата к первоначальному тарифу «Платона»?

– На сегодняшний день можно сказать, что льготный тариф свое отработал. Принцип работы стал понятен, состоялся диалог. И сейчас мы понимаем, что необходимо переходить к следующему этапу, чтобы увеличить поступления в фонды и ремонтировать больше дорог. Это и есть та цель, для которой «Платон» создавался.

Мы предлагаем поэтапно возвращаться к тарифу, который изначально закладывался при запуске системы. Можно предположить, что уже в 2017 году тариф будет увеличен.

– И еще один проект **Минтранса** – система весогабаритного контроля. Это для чего?

– Мы давно ждали запуска этой системы. Тут есть несколько важных моментов. Во-первых, мы отходим от устаревшего принципа весового контроля, когда инспектор проводит взвешивание каждого автомобиля на стационарном пункте. В новой системе мы отделяем водителя от проверяющего. Нарушение будет фиксировать автоматическое оборудование, а компьютер не подкупишь. Стало быть, снижаем коррупционные риски.

Во-вторых, весогабаритный контроль работает в связке с системой специальных разрешений на движение большегрузов. Там подбирается безопасный маршрут, чтобы избежать излишней нагрузки, например, на мосты. Если едет грузовик, который имеет превышение допустимой массы и не заявил об этом маршруте, наша задача его остановить.

Ну и в-третьих, самое важное – это безопасность движения. Тормозной путь 90-тонной груженой машины – при норме в 40–44 т – в зимнее время может быть непредсказуем. Поэтому перемещение таких машин будет четко контролироваться.

Мы запускали систему в тестовом режиме в Вологодской области. Штрафы за нарушения до 1 октября не выписывались. Но мы увидели, кто и как нарушает. И я могу вам сказать, что правила нарушаются систематически и порой весьма дерзко. Водители пренебрегают элементарными нормами. Поэтому речь уже не о желании сохранить дороги, это защита жизни и здоровья людей. И тут нельзя говорить ни о каких послаблениях и гибкой системе оплаты штрафов. Это не тот случай.

– Какими вы видите перспективы создания платных дорог? Мы неизбежно идем к этому?

– На новые дороги почти всегда не хватает денег. И платные магистрали могут стать одним из способов развития дорожной сети. Это возможность для людей получить новую качественную дорогу, а для инвесторов – вернуть затраченные деньги.

Срок возврата инвестиций в большие проекты варьируется от 20 до 40 лет. Это долгий срок, значительные риски. Поэтому сейчас мы предлагаем инвесторам более компактные проекты, не такие длинные и дорогие. Рынку сегодня нужно что-то быстрое.

Рассматриваются региональные проекты на основе государственно-частного партнерства с привлечением средств из системы «Платон». Сейчас на согласовании находится семь предложений, шесть из которых предварительно одобрены. Думаю, до конца года мы их детально рассмотрим и внесем на согласование в Белый дом. Конечно, каждая платная дорога по закону предполагает наличие бесплатной альтернативы, протяженностью не более чем в три раза большей платного аналога. Но это не распространяется на мосты и тоннели, где порой невозможно построить два одинаковых маршрута.

– Ваше отношение как профессионала к платным парковкам в столице?

– Москва – особый регион. И здесь не обойтись и без особого регулирования. Думаю, что если бы несколько лет назад не были введены платные парковки, то ситуация была бы хуже. А сейчас мы уже забыли о брошенных во втором и третьем рядах автомобилях. Правительство Москвы работает над решениями. Возможно, они кому-то кажутся жесткими, но эффект заметен.

– Платный въезд в центр города – тоже эффективная мера?

– Сегодня такая практика есть во многих крупных городах мира. Главное, чтобы это сопровождалось возможностью бесконтактной оплаты – Free Flow, чтобы не останавливать трафик. Кстати, именно такая система будет внедрена на ЦКАД – новой автомобильной платной трассе вокруг Москвы. Но, думаю, городские власти самостоятельно решат вопрос о необходимости таких мер.

– Как санкции повлияли на дорожное строительство?

– Как и на другие отрасли – хорошо. Мы стали больше внимания уделять отечественным производителям дорожной техники, уже формируем заказы на обновление парка. Перед нефтяниками ставим задачи по повышению качества битума в соответствии с новыми требованиями техрегламента. Ну а песок и щебень у нас всегда были свои. Всё идет своим чередом и в правильном направлении.

И главное в нашей отрасли – это люди. Хочу поздравить всех дорожников с профессиональным праздником и пожелать каждому чувствовать ответственность за свою работу и выполнять ее как можно лучше!

### ТАСС; 15.10.2016; НА ГРАНИЦЕ СЕВЕРНОЙ ОСЕТИИ И КБР ОРГАНИЗУЮТ ПУНКТ ТРАНСПОРТНОГО КОНТРОЛЯ

Пункт транспортного контроля будет организован на границе Северной Осетии и Кабардино-Балкарии. Такое решение было принято накануне в ходе встречи во Владикавказе председателя северо-осетинского правительства Таймураза Тускаева с заместителем **министра транспорта** РФ Николаем **Асаул**ом.

«Николай **Асаул** проинформировал о намерении **Минтранса** подать обращение в правительство РФ о создании пункта транспортного контроля на границе Северной Осетии и Кабардино-Балкарии. Таймураз Тускаев заверил в полной поддержке данного вопроса со стороны республиканских властей», – сообщила пресс-служба главы и правительства республики.

По словам Тускаева, в настоящее время через республику проходит большой поток грузового и пассажирского транспорта и есть необходимость в усилении контроля. На государственной границе данная функция возложена на сотрудников таможни, при том что их основная деятельность – следить за соблюдением правил международных пассажирских перевозок. Дополнительная нагрузка не может не сказаться на качестве контроля.

**Асаул**, в свою очередь, отметил необходимость усиления безопасности межгосударственных перевозок. Одним из важных моментов, по его словам, должно стать приведение правил и регламентов перевозки граждан к общему стандарту. Работа в этом направлении начнется в ближайшее время.

Заместитель **министра транспорта** РФ также призвал повысить взаимодействие республики с **Ространснадзор**ом с тем, чтобы исключить повторение ДТП, подобного произошедшему под Бесланом.

14 октября рейсовый автобус Москва – Ереван столкнулся с автовозом на федеральной трассе «Кавказ» на территории Северной Осетии под Бесланом. Из 52 пассажиров погибли пять человек. По факту ДТП возбуждено уголовное дело.

### КОММЕРСАНТ ПРИЛОЖЕНИЯ; АННА ПАВЛОВА; 17.10.2016; ЧИСТЫЕ ДВИГАТЕЛИ ЭКОЛОГИИ

Процесс электромобилизации в мире становится необратимым. Аналитики прогнозируют мировой бум на рынке электрокаров к 2030 году. По их заключению, те страны, которые не успеют подготовить необходимую инфраструктуру, проиграют битву за перспективный сегмент автомобильного рынка, а также окажутся среди экологических аутсайдеров.

Электромобили после Парижа

Экспертные оценки свидетельствуют, что мир все быстрее начинает двигаться по пути отказа от традиционных двигателей внутреннего сгорания в сторону гибридов, плагинов и чистых электромобилей. Сегмент электромобилей растет в десять раз быстрее, чем автомобильный рынок в целом, отмечают аналитики EV-Volumes, несмотря на то что электромобили до сих пор составляют менее 1% от общего количества личного автотранспорта в мире. По расчетам экспертов, в текущем году будет продано на 57% электромобилей больше, чем в 2015 году, совокупное количество электромобилей и плагин-гибридов в мире превысит отметку в 2 млн экземпляров.

Одновременно с развитием собственно рынка электромобилей все более глобальными становятся программы стран Евросоюза. Так, в апреле появилось сообщение о том, что Норвегия станет первой страной в мире, которая введет полный запрет на автомобили с бензиновыми и дизельными двигателями. Их продажи на территории страны будут прекращены уже в 2025 году. О возможности запрета с 2025 года новых машин на газе и бензине заявила в августе текущего года нижняя палата Парламента Голландии. 8 октября пришла новость из ФРГ, законодателя автомобильных трендов. Еженедельник Der Spiegel со ссылкой на соответствующий законопроект сообщил, что Бундесрат предлагает с 2030 года не допускать к эксплуатации новые автомобили с бензиновыми и дизельными двигателями. Германские законодатели предлагают Евросоюзу пересмотреть «существующие практики налогообложения и взимания сборов с автотранспорта в части стимулирования перехода к экологически нейтральному транспорту, чтобы во всем Евросоюзе не позже 2030 года к эксплуатации допускались лишь автомобили, не выбрасывающие в атмосферу выхлопные газы».

Эти заявления европейских стран – следствие принятия Парижского соглашения по климату, которое 12 декабря 2015 года одобрили 195 стран на Всемирной конференции ООН по климату, вступающего в силу 4 ноября текущего года. Документ предусматривает принятие национальных планов по снижению выбросов, которые будут ужесточаться каждые пять лет. Помимо этого страны–участницы соглашения договорились планомерно снижать выбросы CO2 в атмосферу, разработав для этого к 2020 году национальные стратегии перехода на безуглеродную экономику.

Россия свои намерения по обязательствам Парижского соглашения подтвердила в рамках Петербургского экономического форума в июне. Заявление о начале работы над стратегией низкоуглеродного развития РФ до 2050 года сделал заместитель министра экономического развития РФ Николай Подгузов. «Россия приняла на себя в рамках Парижского соглашения определенные обязательства по сокращению выброса парниковых газов на 25-30%, до уровня 1990 года,– сказал он в рамках дискуссии «Борьба с изменением климата – инвестиции в будущее».– Достичь этого показателя необходимо к 2030 году. Полагаю, что мы справимся с поставленной задачей».

В реализацию этих проектов, по мнению экспертов, должен активно вовлекаться бизнес. По словам Николая Подгузова, 1 руб. вложенных в энергоэффективность инвестиций в долгосрочной перспективе дает порядка 3 руб. отдачи. «По нашим оценкам, для того, чтобы трансформировать нашу экономику в соответствии с моделью низкоуглеродного развития, необходимо в течение следующих 20 лет осуществить инвестиции на сумму порядка €120 млрд, то есть примерно €6 млрд в год, или 2-3% от ежегодных объемов инвестиций в российскую экономику,– говорит заместитель министра.– Минэкономики с целью выработки инструментов поддержки также будет предлагать определенные подходы с привлечением длинных денег, с возможной поддержкой тех, кто эти проекты реализует. Очевидно, что самое эффективное стимулирование перехода к низкоуглеродному развитию – налоговое». В этой сфере необходимо выработать различные стимулирующие меры – как минимум в краткосрочном горизонте планирования, добавляет он.

Зеленый рост

Переход к моделям зеленого роста в первую очередь связан с концепцией зеленой экономики, к формированию которой приступили в России. Сергей Донской, глава Минприроды, заявил, что «в условиях санкций, ограничения доступа к финансам и технологиям переход на принципы зеленой экономики может стать важнейшим вектором развития России».

По определению, данному в докладах Программы ООН по окружающей среде, зеленая экономика – это экономика которая повышает благосостояние людей и обеспечивает социальную справедливость, при этом существенно снижая риски для окружающей среды и перспективы ее деградации. Важные черты такой экономики – эффективное использование природных ресурсов, сохранение и увеличение природного капитала, уменьшение загрязнения, низкие углеродные выбросы, предотвращение утраты экосистемных услуг и биоразнообразия. Для России само понятие «зеленая экономика» является новым, и оно фактически не используется в официальных документах. Однако на фоне официальных заявлений российских ведомств о том, что запасов углеводородов в России хватит максимум на 50 лет, вопрос возобновляемых источников энергии перестает быть чисто умозрительным.

28 сентября состоялось заседание президиума Совета по модернизации экономики и инновационному развитию России, где обсуждалась национальная технологическая инициатива «Энерджинет» (см. стр. 10). Дмитрий Медведев на заседании совета отметил, что лидерами рынка становятся компании, которые могут предложить наиболее эффективные решения по распределению энергопотоков и снижению потерь энергии.

По словам министра энергетики Александра Новака, инновационные разработки, которые включены в «дорожную карту» «Энерджинет», в будущем будут приносить колоссальный эффект по экономии потерь и энергопотребления. Двумя днями позже в эфире радиостанции «Эхо Москвы» он отдельно остановился на возобновляемых источниках энергии (ВИЭ), заявив, что одними из потребителей ВИЭ будут, безусловно, электромобили. Несмотря на медленную скорость распространения в России, электромобиль уже рассматривается как один из элементов распределенной генерации.

Председатель правления «Россетей» Олег Бударгин, говоря об «Энерджинет», отметил, что в рамках единой технической политики модернизации электросетевого комплекса и развития распределенной генерации необходимо использовать накопители электроэнергии разной мощности и назначения, включая электромобили. Именно способность электромобилей выступать в роли накопителя стала четыре года назад решающим фактором для принятия «Россетями» решения о запуске программы развития сети зарядной инфраструктуры для электромобилей. Основной расчет делался на постоянное увеличение количества ввозимых в Россию и производимых внутри страны электромобилей, гибридов и плагинов. Всероссийская программа развития зарядной инфраструктуры для электротранспорта «Россетей» вошла в пятерку экологических инициатив российских компаний топливно-энергетического и металлургического секторов экономики за первое полугодие текущего года.

Льготы как драйвер роста

В соответствии с последним отчетом Международного энергетического агентства в последнее время электротранспорт стал более доступным, так как все больше стран вводит меры, которые направлены на развитие зарядной инфраструктуры для электротранспорта и на стимулирование покупок электромобилей. Среди таких мер – монетарные и немонетарные льготы: налоговые послабления, введение норм выбросов вредных веществ, доступ электротранспорта на выделенные полосы и так далее.

Роль немонетарных льгот хорошо иллюстрирует так называемый китайский феномен. Еще пять лет назад никто из экспертов не мог предположить, что мировым лидером по количеству электромобилей станет Китай, но сегодня это факт. Этому способствовало три фактора: быстрое развитие сети станций для подзарядки машин, низкая стоимость зарядки, а также быстрая процедура получения номерного знака. Последний фактор – та самая немонетарная мера стимулирования потребителей, которая не требует инвестиций и при этом позволяет стать драйвером роста продаж электромобилей. В условиях, когда, например, Пекин в целях сокращения траффика на столичных магистралях ограничил выдачу номерных знаков для новых автомобилей и разыгрывает их раз в несколько лет в лотерею, решение о внеочередной регистрации 60 тыс. электрокаров в год стало взрывным стимулом для покупки электромобилей частными лицами. По итогам первого полугодия в Китае продажи электромобилей выросли на 128%. Если эта динамика сохранится, то по итогам года на долю Китая придется более 50% совокупных продаж электромобилей.

Россия также вводит льготы для электротранспорта. За последние четыре года дважды на территории страны были обнулены ввозные таможенные пошлины на электромобили, что снижает их цену для конечного потребителя. В настоящий момент в России нулевые пошлины на ввоз легковых электромобилей действуют до 31 августа 2017 года, а на грузовые электромобили массой до 5 тонн ставка пошлины снижена c 15% до 5%.

24 августа вице-премьер Аркадий **Дворкович** дал поручения министерствам и ведомствам, направленные на стимулирование производства и приобретения электромобилей. При подготовке Стратегии развития автомобильной промышленности на период до 2025 года будет предусмотрен раздел о развитии электротранспорта и соответствующих объектов инфраструктуры, особое внимание будет уделено развитию компонентной базы и углублению локализации. Минфин, Минпромторг и Минэкономики должны проанализировать международную практику по мерам стимулирования производства и приобретения электромобилей и к ноябрю представить в правительство конкретные предложения по освобождению от уплаты транспортного налога владельцев электромобилей, а также перечень мер тарифного и нетарифного регулирования, направленных на стимулирование производства электромобилей.

В октябре **Минтранс** и МВД должны представить предложения о внесения изменений в ПДД, которые позволят электромобилям ездить по выделенным полосам, а также возможность бесплатной парковки в пределах парковочных пространств. Помимо этого дано поручение дополнительно проработать вопрос о применении льготных тарифов для проезда электромобилей по платным участкам автомобильных дорог, а также вопрос о развитии сети зарядных станций на платных участках автомобильных дорог. Об этом **Минтранс** должен доложить правительству в декабре.

Росстандарту поручено до октября подготовить предложения по гармонизации национальных стандартов, сводов правил и технических регламентов для электротранспортных средств, производимых на территории ЕАЭС, а также для зарядной инфраструктуры для электротранспорта, а **Минтранс** и Минпромторг должны разработать методологию обеспечения регионов экологически чистым транспортом, в том числе электромобилями.

Исходя из этого, следующий системный вопрос, на который будет отвечать правительство,– на кого будет возложена обязанность обеспечить развитие необходимой инфраструктуры для электротранспорта. Международный опыт показывает, что в странах, наиболее преуспевших в развитии рынка экологического транспорта, обязательства по развитию инфраструктуры накладываются государством на крупнейшие энергетические компании: в Италии это Enel, во Франции – EDF, в Китае – Государственная электросетевая корпорация Китая.

Четыре года назад «Россети» запустили программу развития сети зарядной инфраструктуры для электромобилей

В России дважды обнулялись ввозные таможенные пошлины на электромобили, что снизило их цену для потребителя. Нулевые пошлины на ввоз легковых электромобилей действуют до 31 августа 2017 года, на грузовые массой до 5 тонн ставка снижена c 15% до 5%.

### ТАСС; 14.10.2016; СТРОИТЕЛЬСТВО ПОДХОДОВ К МОСТУ ЧЕРЕЗ КЕРЧЕНСКИЙ ПРОЛИВ ИДЕТ С ОПЕРЕЖЕНИЕМ ГРАФИКА

Строительство автомобильных подходов к Крымскому мосту со стороны Таманского полуострова ведется с опережением графика, сообщили в пресс-службе инфоцентра «Крымский мост» в пятницу. Речь идет о постройке 40-километровой автодороги от трассы А-290 к Крымскому мосту.

«Строительство автомобильных подходов к мосту со стороны Таманского полуострова ведется с опережением годового графика. На подготовленной территории ведется отсыпка насыпи земляного полотна, устройство дорожной одежды. Строительно-монтажные работы развернуты по всем 15 искусственным сооружениям будущей трассы, в том числе на пяти транспортных развязках. В строительстве участвуют почти 800 человек, задействовано более 220 единиц техники», – говорится в сообщении.

Также в инфоцентре уточнили, что строители моста выполнили работы на сумму 30,4 млрд рублей. «По состоянию на 13 октября ФКУ «Упрдор «Тамань» (заказчик проекта) принял выполненные по госконтракту работы на сумму 30,4 млрд рублей, из них строительно-монтажные работы на сумму 23,7 млрд рублей и в счет погашения авансового платежа проектные и изыскательские работы на сумму 6,7 млрд рублей», – процитировал инфоцентр и.о. начальника ФКУ «Упрдор «Тамань» Романа Новикова.

Керченский мост возводится за счет средств федерального бюджета в рамках ФЦП «Социально-экономическое развитие Республики Крым и города Севастополь до 2020 года» без привлечения внебюджетного финансирования. Госконтракт на проектирование и строительство моста через Керченский пролив был подписан 17 февраля 2015 года между Федеральным казенным учреждением «Управление федеральных автомобильных дорог «Тамань» **Федерального дорожного агентства** РФ и ООО «Стройгазмонтаж». Открытие автомобильного движения в рабочем режиме запланировано на конец 2018 года.

Сейчас работы по строительству моста развернуты на всех участках. Погружено более 2700 свай разного типа (в том числе 220 свай в акватории), готова 141 опора, в работе еще более 140 опор (в том числе 25 опор в акватории, включая две фарватерные).

### RG.RU; ТИМУР АЛИМОВ; 14.10.2016; НАЗВАНЫ РЕГИОНЫ РФ С САМЫМИ ОПАСНЫМИ ДОРОГАМИ

Рейтинг наиболее опасных автотрасс в стране за январь-август 2016 года представили специалисты центра «За безопасность российских дорог». В него вошли данные по 53 регионам с населением свыше 1 миллиона человек и протяженностью дорог свыше 5 тысяч километров.

Список разбит на три зоны: зеленую – удовлетворительная дорожная безопасность, желтую – недостаточная безопасность, красную – высокая дорожная опасность. Как сообщается на сайте организации, при определении позиции учитывались население региона, число ДТП, количество раненых и погибших в них, протяженность дорог и размер автопарка.

Лидером по дорожной безопасности стала Тюменская область – за прошедшие 9 месяцев здесь произошла 161 авария из-за неудовлетворительного состояния проезжей части, что стало рекордно низким показателем с 2013 года. Для сравнения за такой же период в 2015 году произошло 246 ДТП, а в 2014 – 294 ДТП. Второе и третье место занимают Томская область и Республика Удмуртия, на четвертой строчке разместилась Ленинградская область, следом за ней – Санкт-Петербург. На шестой позиции находится Чеченская республика, на седьмой – Москва. Замыкает «зеленую зону» Дагестан.

Зону с недостаточной безопасностью, куда вошли 34 региона, возглавила Чувашия. Как отмечают авторы рейтинга, в эту часть опустилась находившаяся в безопасной зоне Новосибирская область, потерявшая 9 строчек. Повысили позиции Краснодарский край, республика Башкортостан, а также Воронежская, Саратовская, Иркутская и Свердловская области, по итогам прошлого исследования занимавшие строчки в «красной» части списка.

Самыми опасными признаны дороги в Республике Татарстан, Пермском крае и Московской области. В числе регионов с высокой дорожной опасностью оказались также Алтайский край, Красноярский край, Челябинская, Нижегородская, Ростовская, Самарская, Омская и Оренбургская области.

По словам специалистов центра, ситуация на дорогах России не улучшается.

– Если формально сравнить рейтинги в этом году и прошлом, то коэффициенты безопасности снижаются, хотя и ненамного. Например, у того же Татарстана было 3,3, стало 3,15. Но среднее число погибших и раненых в ДТП практически не уменьшается. В прошлом рейтинге в месяц в среднем в регионах рейтинга фиксировалось 10,5 погибших и 108 раненых, в этом году – 9,8 погибших и 117 раненых, – сказал эксперт МОЦ «За безопасность российских дорог» Сергей Воробьев, добавив, что определенные надежды возлагаются на федеральную программу «Безопасные и качественные дороги», определенную в числе приоритетных.

### ТАСС; АНДРЕЙ МЕДИНСКИЙ; 14.10.2016; ИНВЕСТОР ПОСТРОИТ ЗА 8 МЕСЯЦЕВ СИСТЕМУ БЕЗОПАСНОСТИ НА ДОРОГАХ СЕВАСТОПОЛЯ

Частный инвестор вложит 900 млн рублей в создание в Севастополе системы «Безопасные дороги» для контроля за дорожной обстановкой и фиксации нарушений, а также системы платных парковок. Концессионное соглашение об этом было подписано в пятницу между правительством Севастополя и ООО «Безопасные дороги Севастополя», входящим в группу компаний VessoLink.

«В рамках подписанного сегодня соглашения в Севастополе в течение 8 месяцев нами будет инвестировано почти 900 млн рублей в создание регионального центра фото– и видеофиксации нарушений на дорогах «Безопасные дороги», а также в парковочной подсистемы, которая позволит улучшить ситуацию на дорогах», – прокомментировал подписанный договор председатель совета директоров VessoLink Олег Бадера.

По его словам, система «Безопасные дороги» будет подключена к центральной федеральной системе фиксации дорожных нарушений. Она будет включать порядка 130 камер фото– и видеофиксации. Также в городе появится более 1 тыс. парковочных мест вдоль дорог и на парковочных площадках. При этом жители Севастополя смогут получить абонемент и не платить за парковку.

Как отметил Бадера, условия контракта, заключенного на 12 лет, довольно жесткие для инвестора. Они предусматривают, что 75% доходов, полученных от штрафов, будут оставаться в городской казне. Однако компания имеет большие планы по сотрудничеству с городом, поэтому инвестор согласился на эти условия.

Как отметил при подписании договора заместитель губернатора Севастополя Илья Пономарев, это соглашение является первым концессионным договором, подписанным в Севастополе. «Была проделана большая работа, в марте этого года мы определили, какими должны быть условия будущего соглашения, потом была работа специальной рабочей группы по его разработке, в результате сегодня мы подписываем выгодный контракт, по которому три четверти доходов, полученных от его реализации, будут поступать в городской бюджет», – сказал Пономарев.

Группа компаний VessoLink является лидером на рынке в области реализации проектов по применению информационных технологий в транспортной инфраструктуре, ЖКХ, образовании и медицине. По словам Бадеры, компания планирует предложить Севастополю свои разработки и в этих областях. Он также сообщил, что ООО «Безопасные дороги Севастополя» зарегистрировано в Севастополе, поэтому налоговые поступления от его деятельности будут пополнять городской бюдже

### ИНТЕРФАКС; 14.10.2016; РЖД ХОТЕЛИ БЫ ПРИВЛЕКАТЬ ВЫГОДОПРИОБРЕТАТЕЛЕЙ К СОДЕРЖАНИЮ МАЛОИНТЕНСИВНЫХ ЛИНИЙ

ОАО «Российские железные дороги» (MOEX: RZHD) предлагает сформировать механизм финансирования доказано убыточных для монополии малоинтенсивных линий и участков за счет выгодоприобретателей, которыми могут выступать предприятия, организации, региональные власти и другие субъекты.

Соответствующая идея изложена в сентябрьском письме президента РЖД Олега Белозерова в министерство экономического развития РФ, с приложенными к нему поправками к проекту разрабатываемой целевой модели развития рынка грузовых перевозок в РФ («Интерфакс» ознакомился с документом). При этом перевозчик соглашается с тезисом Минэкономразвития, что для малоинтенсивных линий должны быть разработаны соответствующие стандарты содержания, ремонта и эксплуатации.

«Недоинвестирование в модернизацию и капитальный ремонт инфраструктуры составляет свыше 20% от общей потребности. Только для сохранения долгосрочной эксплуатационной пригодности малодеятельных линий требуется до 250 млрд руб.», – отмечает при этом компания.

В проекте Минэкономразвития, от которого отталкиваются РЖД, положения об источниках содержания малоинтенсивных линий и участков не было. Ведомство предлагало лишь утвердить на федеральном уровне критерии отнесения железнодорожных линий к такой категории, чтобы «хозяйствующий субъект на ж/д транспорте» имел право обратиться в уполномоченный орган власти с заявлением об изменении статуса линии. При этом отмечалось, что в случае заинтересованности организаций и органов власти в содержании необходимые размеры финансирования «должны определяться в соответствии с методикой расчета расходов, доходов и финансового результата» таких участков.

Более того, по мнению «Российских железных дорог», при рассмотрении вопросов о финансировании развития железнодорожной инфраструктуры следует в целом пересмотреть нормативы по обслуживанию инфраструктуры, чтобы оптимизировать затраты на содержание и строительство.

Общие взгляды РЖД и Минэкономразвития на финансирование работ по содержанию и развитию магистралей также несколько отличны. Ведомство предлагало покрывать расходы на содержание инфраструктуры за счет доходов ее владельца (включая регулируемые тарифы), в случае увеличения пропускных способностей и скоростей – за счет государственных субсидий и поддержки (при необходимости). При этом допускалась возможность строительства новых и развития существующих линий как за счет владельца инфраструктуры, так и на основе государственно-частного партнерства (ГЧП), а при отсутствии коммерческой привлекательности проектов – за счет федерального или региональных бюджетов.

РЖД же выступают за то, чтобы все новое строительство велось либо за счет выгодоприобретателя (государства, грузовладельцев и других субъектов), либо инвестиционной надбавки к тарифу (дополнительного сбора для всех грузовладельцев, пользующихся участком или авансов выгодоприобретателями за будущие перевозки), либо ГЧП, либо при отсутствии коммерческой привлекательности – за счет федерального или региональных бюджетов.

Развитие пропускных способностей и повышение скоростей, по мнению перевозчика, должны обеспечиваться за счет выгодоприобретателя, а недостаток средств – покрываться государством. Владелец же инфраструктуры должен финансировать ее текущее обслуживание и развитие «в рамках долгосрочного тарифного регулирования», считают в «Российских железных дорогах».

Также РЖД предлагают исключить из направлений по совершенствованию нормативной правовой базы отрасли в период до 2020 г. тезис о публичности перечня «узких мест» на сети и порядка доступа к ним.

### РИА НОВОСТИ; НАТАЛЬЯ ДЕМБИНСКАЯ; 14.10.2016; НА СВЕРХЗВУКЕ: ПРИЕДЕТ ЛИ В РОССИЮ ВАКУУМНЫЙ ПОЕЗД HYPERLOOP

Россия – одна из первых стран, где планируется реализовать проект высокоскоростного вакуумного поезда Hyperloop («Гиперпетля»). В пятницу стало известно, что компания Hyperloop One, работающая над технологией высокоскоростной перевозки, получила $50 млн от одного из крупнейших мировых портовых операторов – компании DP World. Деньги пойдут на тестирование новой транспортной системы.

Предполагается, что инновационная транспортная система Hyperloop может появиться от на участке от китайского города Хуньчунь до российского порта Зарубино. Стоимость проекта – 30-40 млрд рублей Протяженность участка – 65 км. Доставка грузов по нему займет считанные секунды. Следующим этапом должны стать пассажирские перевозки. Разработчики и инвесторы уверены, что это вопрос ближайших 15 лет.

Со скоростью звука

Hyperloop – система, состоящая из стальных труб, внутри которых со скоростью до 1200 км/ч перемещается поезд – герметичная капсула на аэродинамической «подушке». Автор идеи – миллиардер Илон Маск, основатель компании-производителя автомобилей Tesla Motors и ракетостроительной Space X. Сам вдохновитель отошел от проекта, сославшись на занятость. Но идею сразу же подхватили сразу несколько компаний. Одна из них – американская Hyperloop One.

Сам поезд Hyperloop Оne пока не представила. Разработки ведутся при помощи экспериментальных треков в Неваде и Калифорнии. В мае прошли испытания только двигательной установки, а полномасштабное тестирование всей системы запланировано на второй квартал 2017 года.

Маск, хотя в разработке и не участвует, подогревает интерес к проекту. Он пообещал, что профинансирует строительство испытательной трассы для Hyperloop в Техасе.

Поезд, который пока еще только на бумаге мчится по трубе с поражающей воображение скоростью, уже привлек сотни миллионов долларов от целого ряда инвесторов, в том числе и российских. Владелец группы «Сумма» Зиявудин Магомедов вместе с другими инвесторами в октябре вложил в Hyperloop One $50 млн. Для Магомедова это уже третий раунд инвестиций в Hyperloop. C февраля прошлого года его фонд Caspian Venture Capital, управляющий проектами «Суммы», дважды вкладывал в компанию: $11 млн и $80 млн. Теперь же участвовать он намерен не только финансово. По итогам нынешней сделки Магомедов вошел в совет директоров Hyperloop, и, как заявили в «Сумме», сможет контролировать действия компании за рубежом.

Председатель совета директоров ООО «Группа «Сумма» Зиявудин Магомедов на торжественном открытии Восточного экономического форума.

Москва-Лондон за 2,5 часа

Бизнесмен уверен: Hyperloop убьет и грузовые, и авиаперевозки. Через Россию транзитом проходит только 1% мировых грузоперевозок, а Hyperloop позволит доставлять контейнеры из Азии в Европу едва ли не за ночь, объясняет он.

Доставлять можно будет не только грузы, но и пассажиров. Здесь, по мнению инвестора, возможностей развернуться у Hyperloop не меньше.

В интервью Financial Times Магомедов предположил: уже через 15 лет магистраль, построенная по технологии Hyperloop, сможет связать Москву и Лондон, дорога займет не более 2,5 часов.

Инвестор, впрочем, признал, что в России есть «определенные проблемы с оценкой и внедрением» технологий.

Так или иначе, у российских властей на Hyperloop, похоже, есть далеко идущие планы. Как сообщил в июне председатель совета директоров и сооснователь Hyperloop One Шервин Пишевар, соинвестором проекта стал Российский фонд прямых инвестиций (РФПИ). Размер вложений фонд не раскрывает.

«Российский фонд прямых инвестиций объявляет об инвестициях в компанию Hyperloop One, разрабатывающую перспективную транспортную систему Hyperloop», – сообщил фонд в июне.

По словам гендиректора Hyperloop One Роба Ллойда, помимо линии Китай-порт Зарубино, компания оценивает создание сверхскоростной транспортной системы в России и на маршруте Москва-Санкт-Петербург, а также между столичными аэропортами. Летом 2016 года на Петербургском экономическом форуме группа «Сумма», правительство Москвы и компания Hyperloop Оne договорились изучить возможность внедрения новой технологии в российской столице.

Инженеры дают добро

Возможность применения технологии на участке между транспортно-логистическим центром в Хуньчуне и «Большим портом «Зарубино» уже изучили московские инженеры. Изучив требования технологии и рельеф, в МосгортрансНИИпроекте пришли к выводу: технология Hyperloop подходит для транспортировки грузов на этом участке.

По расчетам специалистов, средняя скорость движения капсул на маршруте может достигать 875 км/ч. Подсчитали инженеры и возможный объем перевозок. На пятый год эксплуатации трассы по ней можно будет ежегодно перевозить 18,9 млн тонн зерна и 1,3 млн TEU контейнерных грузов. Максимальная пропускная способность ветки в одном направлении – 50 млн тонн грузов всех типов.

На год пиара?

У проекта впрочем, и немало скептиков. Поверить в революцию на транспорте готовы далеко не все. Технологически реализация такого проекта вполне возможна, но затея бессмысленна из-за высокой стоимости технологии вакуумного перемещения, считает генеральный директор исследовательского агентства InfraNews, независимый транспортный эксперт Алексей Безбородов.

«Сегодня и автомобиль может разогнаться до 500 км в час – вопрос том, какие системы безопасности и какой стоимости тормоза нужны в этой машине. Ответ простой: они будут стоить дороже, чем сама машина», – отмечает он.

Безбородов уверен: такая транспортная система будет даже не «золотой», а «бриллиантовой», и никакие грузы не окупят вложений в нее. $50 млн долларов, по его подсчетам, «коллегам из Hyperloop One хватит на сантиметр трубы, или на год пиара».

Комментируя возможность пассажирских перевозок в Hyperloop, эксперт припомнил известную сказку «Волшебное кольцо», где царевне Маремьяне предлагали «не срамиться перед державами» и «лезть в дудку». «Не полезу я на эту страсть! Да что я одичала, что ли? В реку еще сронют!», – ужаснулась героиня.

Впрочем, эксперт не исключает, что накачка проекта инвесторскими деньгами может привести и к удешевлению отдельных технологий – например, керамического сплава. В случае неудачи аферой века Hyperloop, конечно, не станет. Просто будет еще один провалившийся стартап.

### ИНТЕРФАКС;16.10.2016; КЕРЧЕНСКАЯ ПЕРЕПРАВА МОЖЕТ ОСТАНОВИТЬ РАБОТУ ДО 19 ОКТЯБРЯ ИЗ-ЗА НЕПОГОДЫ

Керченская паромная переправа может остановить работу с вечера воскресенья по утро среды из-за сильного ветра в проливе, разделяющем Крымский полуостров и «материковую» Россию, сообщила компания «Морская дирекция» – оператор переправы.

«С 23:00 16 октября по 5:00 19 октября ожидается ухудшение погодных условий – сила ветра до 20 метров в секунду. Возможна остановка работы паромной переправы», – сказано в штормовом предупреждении.

Керченская переправа (порт Крым – порт Кавказ) и аэропорт «Симферополь» – основные транспортные артерии между Крымом и остальной частью России в обход Украины.

### ТАСС; 16.10.2016; ЕГИПЕТ НАДЕЕТСЯ НА СКОРОЕ ВОССТАНОВЛЕНИЕ АВИАСООБЩЕНИЯ С РОССИЕЙ

Египет надеется, что авиасообщение с Россией будет восстановлено в ближайшее время. Об этом в интервью местным журналистам заявил президент Абдель Фаттах ас-Сиси.

«Идет совместная работа (в этом направлении) соответствующих структур и в Египте, и в России», – сказал он. «В свете уже достигнутого между сторонами мы надеемся на скорое возобновление авиарейсов между нашими странами», – добавил президент АРЕ.

Коснувшись планов по строительству первой египетской АЭС (с помощью РФ) в местечке Дабаа на средиземноморском побережье, он отметил, что «переговоры достигли финального этапа». «Мы прошли большой путь для достижения окончательного договора, подписание которого ожидается до конца нынешнего года», – сообщил президент.

Он также опроверг информацию о том, что Каир якобы готов предоставить России военную базу на северо-западе арабской страны. По словам президента, «на территории АРЕ нет и не будет никаких военных баз ни России, ни какого-либо другого государства».

### ТАСС; АЛЕКСЕЙ УГАРОВ; 14.10.2016; АВИАКОМПАНИЯ NORDWIND ОТКРЫВАЕТ ЕЖЕДНЕВНЫЙ РЕЙС КАЗАНЬ – МОСКВА

Авиакомпания Nordwind с 30 октября открывает ежедневный рейс Казань-Москва, ранее компания на этом направлении не работала, сообщила в пятницу ТАСС руководитель пресс-службы **министерства транспорта** и дорожного хозяйства Татарстана Наиля Клевлеева.

«Авиакомпания Nordwind Airlines в первый день зимней навигации 30 октября дает старт ежедневному маршруту Казань– Москва, авиаперевозки будут выполняться на авиалайнерах семейства Airbus A320, которые могут вместить 220 пассажиров», – сказала Клевлеева. По ее словам, самолет будет вылетать из Казани в 03:35 мск и прибывать в Москву (аэропорт Шереметьево) в 05:05 мск. Из Москвы авиалайнер будут отправлять в 22:05 мск с посадкой в аэропорту Казани в 23:30 мск.

«Таким образом жители Татарстана получают дополнительную возможность прибыть в Москву до начала рабочего дня и в этот же день вернуться в Казань, что очень удобно для краткосрочных деловых поездок», – сказала Клевлеева. Выполнение полетов по данному расписанию планируется до 25 марта 2017 года, минимальный тариф – 2 тыс. рублей.

Как уточнил ТАСС пресс-секретарь международного аэропорта Казань Адель Гатауллин, в настоящее время между Казанью и Москвой ежедневно совершается от 11 до 12 авиарейсов, спрос на этом направлении стабильно высокий. Авиаперевозки между Казанью и Москвой в настоящее время обслуживают авиакомпании «Аэрофлот», S7 Airlines и UTair.