



## Ежедневный мониторинг СМИ

22 ИЮЛЯ 2020

### СОДЕРЖАНИЕ

ТАСС; ЮНИЯ ПОЛЯКОВА, ЮРИЙ КУКИН, ИННА ФИНОЧКА, ИРИНА ЛИ, ЮЛИЯ ЕРМИЛОВА, ИГОРЬ ЕРМАЧЕНКОВ, АННА МИХАЙЛОВА, ДАНИИЛ ШАБАШОВ; 2020.21.07; ВВЕРХ И ВПРАВО: КАК ИЗМЕНИЛИСЬ НАЦИОНАЛЬНЫЕ ЦЕЛИ РАЗВИТИЯ В НОВОМ УКАЗЕ ПУТИНА .....	4
ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДРА КОШКИНА, СВЕТЛАНА БОЧАРОВА; 2020.22.07; НАЦИОНАЛЬНЫЕ ЦЕЛИ СТАЛИ ДОСТУПНЕЕ; ЗАДАЧИ ГОСУДАРСТВЕННОГО РАЗВИТИЯ ПРИБЛИЗИЛИСЬ К РЕАЛЬНОСТИ .....	8
КОММЕРСАНТЪ; ЕВГЕНИЯ КРЮЧКОВА; 2020.22.07; ВЛАДИМИР ПУТИН ЗАМЕНИЛ МАЙ ИЮЛЕМ; ПРЕЗИДЕНТ УТВЕРДИЛ ЦЕЛИ НАЦИОНАЛЬНОГО РАЗВИТИЯ ДО 2030 ГОДА .....	10
КОММЕРСАНТЪ; ДМИТРИЙ БУТРИН; 2020.22.07; ДЛЯ ТЕХ, КОМУ ЗА 2030; НАЦИОНАЛЬНЫЕ ЦЕЛИ РАЗВИТИЯ И НАЦПРОЕКТЫ ПРИВОДЯТСЯ К РЕАЛЬНОСТИ ПУТЕМ УВЕЛИЧЕНИЯ СРОКОВ.....	11
ТАСС; 2020.21.07; ПУТИН УТВЕРДИЛ ПЯТЬ НАЦИОНАЛЬНЫХ ЦЕЛЕЙ ДО 2030 ГОДА .....	13
ПРАЙМ; 2020.21.07; БЕЛОУСОВ ПОРУЧИЛ ДОРАБОТАТЬ МЕХАНИЗМ СТИМУЛИРОВАНИЯ ИНВЕСТПРОЕКТОВ В ПОРТОВОЙ ОТРАСЛИ.....	14
ТАСС; 2020.21.07; КАБМИН ВОЗЛОЖИЛ НА МИНЭКОНОМРАЗВИТИЯ ФУНКЦИИ МОНИТОРИНГА И АНАЛИЗА РЕАЛИЗАЦИИ НАЦПРОЕКТОВ.....	15
ТАСС; ДАНИИЛ ШАБАШОВ; 2020.21.07; САМОЛЕТОМ, ПОЕЗДОМ, МАШИНОЙ: КАК МОЖНО ПЕРЕДВИГАТЬСЯ ПО РОССИИ.....	15
ТАСС; 2020.21.07; МИНТРАНС ПРЕДЛОЖИЛ СОЗДАТЬ НОВЫЙ БАНКОВСКИЙ ИНСТИТУТ ДЛЯ ИНВЕСТИРОВАНИЯ В ИНФРАСТРУКТУРУ.....	18
ПРАЙМ; 2020.21.07; МИНВОСТОК: ПРОЕКТНУЮ ДОКУМЕНТАЦИЮ ПО СЕВЕРНОМУ ШИРОТНОМУ ХОДУ ПОСЛАЛИ НА ГОСЭКСПЕРТИЗУ.....	19
РИА НОВОСТИ; 2020.21.07; ЭКОЛОГИ ПРЕДЛОЖИЛИ ВВЕСТИ В РОССИИ «ЗЕЛЕННЫЕ ПРОЕЗДНЫЕ».....	19
ИНТЕРФАКС; 2020.21.07; МИНЭКОНОМРАЗВИТИЯ РАССМАТРИВАЕТ ВОЗМОЖНОСТЬ ПРИВЛЕЧЕНИЯ «ДЛИННЫХ ДЕНЕГ» ПОД ИНФРАСТРУКТУРУ .....	20
BUSINESS FM; 2020.21.07; ПРОФСОЮЗ АВИАДИСПЕТЧЕРОВ ОБРАТИЛСЯ К МИНИСТРУ ТРАНСПОРТА С ПИСЬМОМ В ПОДДЕРЖКУ ФИГУРАНТОВ ДЕЛА О ГИБЕЛИ ГЛАВЫ TOTAL.....	21
ЯКУТИЯ24; 2020.22.07; ЯКУТИЯ ПОЛУЧИЛА 248 МЛН РУБЛЕЙ НА СТРОИТЕЛЬСТВО ДОРОГ ПОСЛЕ РАБОТЫ АЙСЕНА НИКОЛАЕВА В МОСКВЕ .....	22
ТАСС; 2020.21.07; АНО «НАЦИОНАЛЬНЫЕ ПРИОРИТЕТЫ», ПОРТАЛ НАЦПРОЕКТОВ И ТАСС ЗАПУСКАЮТ ПРОЕКТ О ВНУТРЕННЕМ ТУРИЗМЕ ...	22
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2020.22.07; СУДА И СЛЕДСТВИЯ; МИНТРАНС ПРИДУМАЛ, КАК СНИЗИТЬ АВАРИЙНОСТЬ НА ВОДЕ .....	23
КОММЕРСАНТЪ; ДИАНА ГАЛИЕВА; 2020.22.07; ДЕНЕГ НЕТ, НО ЕСТЬ ПОПРАВКИ; ВЛОЖЕНИЯ В ИНФРАСТРУКТУРУ ПОДДЕРЖАТ УЛУЧШЕНИЕМ РЕГУЛИРОВАНИЯ.....	24

---

ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2020.22.07; ОАК РАССМАТРИВАЕТ ПРОЕКТ РАЗРАБОТКИ УВЕЛИЧЕННОГО SSJ100; РАНЕЕ КОМПАНИЯ ОТКАЗАЛАСЬ, НЕСМОТРЯ НА НАЛИЧИЕ ЗАКАЗА, ОТ СОЗДАНИЯ ЕГО УМЕНЬШЕННОЙ ВЕРСИИ .....	25
КОММЕРСАНТЬ; ОЛЬГА МОРДЮШЕНКО, АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; 2020.22.07; МИНУДОБРЕНИЯ ПОШЛИ НА ДОРАБОТКУ; ГОСДУМА ВЕРНУЛА ЗАКОНОПРОЕКТ ОБ ИХ ПЕРЕВАЛКЕ НА ВТОРОЕ ЧТЕНИЕ .....	27
КОММЕРСАНТЬ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; 2020.22.07; СОСНОВСКОМУ ЗАВОДУ НАШЛИ ИНВЕСТОРА; «КАСПИЙСКАЯ ЭНЕРГИЯ ШЕЛЬФ» ЗАХОДИТ НА ВЕРФЬ.....	28
ИЗВЕСТИЯ; ЭЛЬНАР БАЙНАЗАРОВ; 2020.22.07; ОТПУСКНОЙ РЕЖИМ: РОССИЯНЕ УРЕЗАЛИ РАСХОДЫ НА ОТДЫХ НА 20%; БОЛЬШЕ ВСЕГО ТУРИСТЫ ЭКОНОМЯТ НА АВИАБИЛЕТАХ И ПРОЖИВАНИИ .....	29
ИЗВЕСТИЯ; МАРТА ЛИТВИНОВА; 2020.22.07; ЗАПРАВКА С ДОПЛАТОЙ: РОССИЙСКИМ АВТОВЛАДЕЛЬЦАМ ПРЕДЛОЖИЛИ ОТКАЗАТЬСЯ ОТ БЕНЗИНА; ГОСУДАРСТВО ГОТОВО КОМПЕНСИРОВАТЬ ДО 60% ОТ СТОИМОСТИ ПЕРЕОБОРУДОВАНИЯ .....	32
КОММЕРСАНТЬ; ИВАН БУРАНОВ; 2020.21.07; ВСЕ ЛИЦА СТАНУТ ЗНАКОМЫМИ; МЭРИЯ МОСКВЫ РАЗВОРАЧИВАЕТ СИСТЕМУ РАСПОЗНАВАНИЯ ГРАЖДАН В МЕТРО И НА УЛИЦАХ .....	34
КОММЕРСАНТЬ; 2020.21.07; КОГДА СКРИПАЧ ЧИНИТ САНТЕХНИКУ; РОССИЙСКИЕ ТУРИСТЫ О ПРОБЛЕМАХ С ВЫПЛАТОЙ МАТЕРИАЛЬНОЙ ПОМОЩИ .....	35
РБК; 2020.21.07; МИНЗДРАВ ОЦЕНИЛ ИДЕЮ СОЗДАНИЯ ОТДЕЛЬНЫХ КУРИЛОК ДЛЯ ЭЛЕКТРОННЫХ СИГАРЕТ .....	37
РБК; ВЛАДИСЛАВ ГОРДЕЕВ; 2020.21.07; РОССИЯНАМ ЗАПРЕТЯТ СТАВИТЬ НА МАШИНЫ ПОДДЕРЖАННЫЕ ТОРМОЗА И ГЛУШИТЕЛИ; ПОПРАВКИ В ТЕХНИЧЕСКИЙ РЕГЛАМЕНТ СТРАН ТАМОЖЕННОГО СОЮЗА РАЗРАБОТАНЫ ВО ФГУП «НАМИ» .....	37
ТАСС; 2020.21.07; МИНТРАНС, РЖД И «ТРАНСКОНТЕЙНЕР» БУДУТ РАЗВИВАТЬ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКИЕ ЦЕНТРЫ НА УРАЛЕ.....	38
ТАСС; 2020.21.07; ЦЕНА ПРОЕЗДА ПО ТРАССЕ МОСКВА – КАЗАНЬ СОСТАВИТ МЕНЕЕ 2 ТЫС. РУБЛЕЙ .....	39
ТАСС; 2020.21.07; ПАРУСНИК «СЕДОВ» СОВЕРШИТ ПЕРЕХОД ПО СЕВЕРНОМУ МОРСКОМУ ПУТИ .....	39
ТАСС; 2020.21.07; РОСТУРИЗМ РАССЧИТЫВАЕТ НА ЗАПУСК ЧАРТЕРОВ НА ДАЛЬНИЙ ВОСТОК В КОНЦЕ ЛЕТА.....	40
ТАСС; 2020.21.07; СЧЕТНАЯ ПАЛАТА: РЕКОНСТРУКЦИЯ ЧЕЛЯБИНСКОГО АЭРОПОРТА БАЛАНДИНО ЗА ГОД ПРОВЕДЕНА НА 60% .....	40
ТАСС; 2020.21.07; АДЫГЕЯ ПОЛУЧИТ ДОПОЛНИТЕЛЬНО 165,5 МЛН РУБЛЕЙ НА РЕМОНТ ДОРОГ .....	41
ТАСС; 2020.21.07; РЕМОНТ ДОРОГ В АРХАНГЕЛЬСКОЙ ОБЛАСТИ В I ПОЛУГОДИИ ИДЕТ С ОПЕРЕЖЕНИЕМ ГРАФИКА .....	41
ТАСС; 2020.21.07; В КАРЕЛИИ РАССЧИТЫВАЮТ ПОЛУЧИТЬ 250 МЛН РУБЛЕЙ ФЕДЕРАЛЬНЫХ СРЕДСТВ НА РЕМОНТ ДВУХ ТРАСС .....	42
ТАСС; 2020.21.07; В КОЛЕ ПОД МУРМАНСКОМ РАНЬШЕ СРОКА ЗАВЕРШЕН РЕМОНТ ДОРОЖНЫХ ОБЪЕКТОВ .....	42
ТАСС; 2020.21.07; В КРАСНОЯРСКЕ ПЛАНИРУЮТ ПОСТРОИТЬ ПЕРВУЮ СТАНЦИЮ ЗАПРАВКИ СПГ И ПРИОБРЕСТИ 50 АВТОБУСОВ .....	43
ТАСС; 2020.21.07; ПРОЕКТИРОВАНИЕ ДУБЛЕРА ДОРОГИ ЖИЗНИ И ОРЛОВСКОГО ОБХОДА В ЛЕНОБЛАСТИ НАЧНЕТСЯ В 2020 ГОДУ .....	43

---

---

ТАСС; 2020.21.07; ВЛАСТИ НИЖЕГОРОДСКОЙ ОБЛАСТИ ЗАКУПЯТ БОЛЕЕ 50 АВТОБУСОВ В 2020 ГОДУ .....	44
ТАСС; 2020.21.07; РЕКОНСТРУКЦИЯ ВЪЕЗДА В НОВОСИБИРСКИЙ АКАДЕМГОРОДОК ЗАВЕРШИТСЯ В 2021 ГОДУ .....	44
ТАСС; 2020.21.07; РЕМОНТ ДОРОГИ В КРУПНОМ РАЙОНЕ ПЕТРОПАВЛОВСКА-КАМЧАТСКОГО ПЛАНИРУЮТ ЗАКОНЧИТЬ ДО ОСЕНИ.	45
ТАСС; 2020.21.07; ДВИЖЕНИЕ МАШИН ЗАПУСТИЛИ В ЧЕЛЯБИНСКЕ ПО РАЗВЯЗКЕ-ДОЛГОСТРОЮ .....	46
ТАСС; 2020.21.07; В УДМУРТИИ ПРОЙДЕТ БОЛЕЕ 200 МЕРОПРИЯТИЙ В РАМКАХ СОЦИАЛЬНОЙ КАМПАНИИ «ВНИМАНИЕ НА ДОРОГУ».....	46
ТАСС; 2020.21.07; УЧЕНЫЕ СИБИРСКОГО ФЕДЕРАЛЬНОГО УНИВЕРСИТЕТА ПРЕДЛОЖИЛИ НОВЫЙ МЕТОД АНАЛИЗА ДОРОЖНЫХ АВАРИЙ.....	47
ТАСС; 2020.22.07; ПРАВИТЕЛЬСТВО РФ ДОПОЛНИТЕЛЬНО ВЫДЕЛИТ ЗАБАЙКАЛЬЮ 223 МЛН РУБЛЕЙ НА РЕМОНТ ДОРОГ .....	48
ВЕСТИ ДЕЖУРНАЯ ЧАСТЬ; МАРИЯ ТЕМНИКОВА; 2020.22.07; ТАКСИСТЫ ПОШЛИ ВРАЗНОС: ПОЧЕМУ НА ПЬЯНЫХ ИЗВОЗЧИКОВ НИКАК НЕ НАЙДЕТСЯ УПРАВА .....	48
ТАСС; 2020.21.07; МЕРЫ ПО РАЗВИТИЮ АВИАЦИИ НА ДАЛЬНЕМ ВОСТОКЕ В СЛУЧАЕ УСПЕХА ПРИМЕНЯТ В АРКТИКЕ .....	49
АРГУМЕНТЫ И ФАКТЫ; ПОЛИНА ДЕВЯТОВА; 2020.21.07; АНДРЕЙ ФЕДОТОВ: «НЕБО РОССИИ ДОЛЖНО ПРИНАДЛЕЖАТЬ РОССИЙСКИМ САМОЛЕТАМ»...50	50

## ПУБЛИКАЦИИ

### ТАСС; ЮНИЯ ПОЛЯКОВА, ЮРИЙ КУКИН, ИННА ФИНОЧКА, ИРИНА ЛИ, ЮЛИЯ ЕРМИЛОВА, ИГОРЬ ЕРМАЧЕНКОВ, АННА МИХАЙЛОВА, ДАНИИЛ ШАБАШОВ; 2020.21.07; ВВЕРХ И ВПРАВО: КАК ИЗМЕНИЛИСЬ НАЦИОНАЛЬНЫЕ ЦЕЛИ РАЗВИТИЯ В НОВОМ УКАЗЕ ПУТИНА

Чем отличается «июльский» указ от «майского», от каких целей после пандемии пришлось отказаться, и когда будут скорректированы паспорта национальных проектов, выясняли корреспонденты портала «Будущее России. Национальные проекты»

**Президент РФ Владимир Путин** подписал указ «О национальных целях развития Российской Федерации на период до 2030 года». Документ стал новым целевым ориентиром для властей после указа «О национальных целях и стратегических задачах развития РФ на период до 2024 года», который также называли «майским указом». Новый документ отчасти продлевает определенные ранее цели, отчасти усиливает их, и также определяет новые.

Чем отличается «июльский» указ от «майского», от каких целей после пандемии пришлось отказаться, и когда будут скорректированы паспорта национальных проектов, выясняли корреспонденты портала «Будущее России. Национальные проекты».

Влияние внешних факторов

«Майский указ» президента был опубликован в день инаугурации **Путина**, 7 мая 2018 года, и стал ключевым программным документом, определившим перспективы развития страны до 2024 года, то есть через шесть лет с начала президентского срока. Эксперты называли эти цели крайне амбициозными: повышение средней продолжительности жизни до 78 лет, снижение в 2 раза уровня бедности, улучшение жилищных условий для не менее 5 млн россиян в год, ускорение технологического развития и вхождение России в пятерку крупнейших экономик мира.

Национальные цели дали старт самому масштабному и системному инструменту исполнения задач в современной истории – двенадцати национальным проектам и Комплексному плану модернизации и расширения магистральной инфраструктуры. Паспорта проектов не только фиксировали цели, но и распределяли их по годам, определяли инструменты их достижения, стоимость и всех ответственных за исполнение лиц.

Объединял все тринадцать документов фокус на человеке и его потребностях: от медицины и образования до дорог, уровня заработной платы и доступа к IT – ресурсам. «Еще раз хочу подчеркнуть: в центре всех наших решений, планов, программ должен находиться человек», – напомнил **Путин** 13 июля, открывая совещание по **нацпроектам**. Эпидемия коронавируса изменила социально-экономические условия и потребовала от властей корректировки целей, «заглянуть за нынешний горизонт планирования национальных целей и проектов, то есть за 2024 год, и уже сейчас в развитие поставленных целей определить общенациональные задачи на предстоящее десятилетие», отмечал президент.

Участники этого совещания искали способ скорректировать прежние цели с учетом новой постпандемичной реальности. Тогда же **Путин** поручил Администрации президента сформулировать новый указ, продлевающий национальные цели развития до 2030 года.

Этот указ не просто продлевает сроки реализации прежних целей – он их отчасти усиливает. Так, цели «майского указа» – по обеспечению естественного роста численности россиян, или по повышению продолжительности жизни – остаются, но теперь становятся показателями, относящимися к новой национальной цели –

«Сохранение населения, здоровье и благополучие людей». Другие цели нового указа – появление возможности для самореализации и развития талантов, комфортная и безопасная среда для жизни, достойный, эффективный труд и успешное предпринимательство, а также цифровая трансформация.

«Обозначенные в указе цели говорят о том, что, российские власти не планируют несмотря на сложившийся экономический и коронавирусный кризис отказываться от поставленных ранее приоритетов развития страны. Национальные проекты напрямую связаны с целями развития России и будут оставаться главным инструментом их достижения», – сказала генеральный директор АНО «Национальные приоритеты» София Малявина.

«Цели прописаны с учетом основных личных приоритетов граждан: все блоки целей сформулированы с максимальным вниманием к человеку, к улучшению всех аспектов его жизни. Важным фактором достижения национальных целей и успешной реализации национальных проектов становится информирование об их возможностях, о том, что может получить, а что сделать каждый», – добавила она.

Реформа социального блока

Члены правительства ранее беспокоились, получится ли исполнить прежние цели с постпандемичном мире? Особенно волновалась за показатель продолжительности жизни куратор сразу четырех **нацпроектов вице-премьер Татьяна Голикова**. «Уже сегодня имеющиеся наблюдения о влиянии коронавирусной инфекции на сердечно-сосудистую и репродуктивную системы заставляет нас очень осторожно относиться к оптимистичным показателям по ожидаемой продолжительности жизни, но я хочу подтвердить, что мы продолжим активно эту работу и будем наращивать усилия в этом направлении», – докладывала она **Путину** на совещании. Президент **вице-преьера** услышал: сегодняшним указом целевой показатель средней продолжительности жизни россиян сдвинулся «вправо» – до 78 лет в 2030 году. Вместе с тем показатель граждан, регулярно занимающихся физкультурой и спортом, вырос – с 55% россиян к 2024 году до 70% в 2030 году. Сохранилась (но со сдвигом сроков) цель по сокращению вдвое уровня бедности в стране.

«Показатель продолжительности жизни населения зависит от различных факторов, в том числе от снижения смертности от предотвратимых причин. Большой резерв здесь находится в снижении смертности от сердечно-сосудистых и онкологических заболеваний, коррекции поведенческих факторов риска», – сообщил порталу помощник министра здравоохранения РФ Алексей Кузнецов. По его словам, осенью Минздрав России подготовит предложения по тому, как этого достичь. «К октябрю мы проработаем механизмы достижения этой цели и предложим соответствующие решения», – уточнил он.

Ключевые цели развития образования в новом указе сохранены, по некоторым целям (например, войти в число десяти ведущих стран мира по качеству общего образования) сроки перенесены также на 2030 год. Неизменными остались пункты о формировании эффективной системы развития способностей и талантов у детей, а также о культурно-нравственном воспитании.

Снизилась целевые показатели **нацпроекта «Наука»**: если ранее ключевой целью было обеспечение присутствия Российской Федерации в числе пяти ведущих стран мира по научным исследованиям и разработкам, то теперь задача немного другая – обеспечить присутствие России в десятке ведущих стран мира по объему научных исследований и разработок, в том числе за счет создания эффективной системы высшего образования.

Как ранее отмечала **вице-премьер РФ Татьяна Голикова**, внимание государства будет сконцентрировано на обеспечении школ, особенно в сельской местности, необходимым оборудованием и на повышении квалификации учителей. Уже с этого года в рамках **нацпроекта «Образование»** будет запущен новый проект «500+», который будет

направлен на оказание адресной помощи школам, имеющим трудности с предметной и методической подготовкой.

Изменились и планы по доле граждан, вовлеченных в волонтерскую деятельность: в новом указе президента ожидается увидеть в роли волонтеров до 15% россиян к 2030 году, в то время как ранее предполагалось, что их число к 2024 году будет не менее 20%.

Особое внимание при этом уделяется важности культуры в развитии человека: согласно указу, посещаемость культурных мероприятий к 2030 году должна вырасти в 3 раза по сравнению с показателем 2019 года. Изначально в паспорте **нацпроекта «Культура»** был прописан целевой показатель увеличения посещаемости учреждений культуры на 15% к 2024 году. Однако на заседании президиума Совета по стратегическому развитию и национальным проектам **вице-премьер Дмитрий Чернышенко** анонсировал планы удвоить эти цифры к 2024 и утроить – к 2030. Ранее Минкультуры РФ предлагало пересмотреть этот показатель в августе 2020 года в связи с пандемией коронавируса, которая существенно затронула культурную сферу. Особенно это коснулось очных посетителей, ведь большинство массовых мероприятий были отменены или перенесены в онлайн.

Коррективы также коснутся подраздела культурного **нацпроекта «Творческие люди»**, в рамках которого планировалось создать к 2024 году базу волонтеров культуры в количестве 100 тысяч человек. Уже в 2019 году ряды добровольцев пополнили почти 43 тысячи граждан. Из нового указа президента следует, что увеличение доли граждан, занимающихся волонтерской деятельностью или вовлеченных в деятельность волонтерских организаций должно достигнуть 15% к 2030 году.

**Экономический локомотив**

Цель по доведению доли качественных дорог в городских агломерациях до 85% также сдвинута с 2024 года на 2030 год. Базовым уровнем выступает 2019 год, в котором доля качественных городских дорог составила 46%, к 2021 году ранее планировалось довести ее уже до 60%. Впрочем, как отмечал **министр транспорта Евгений Дитрих**, уже по итогам 2019 года субъекты РФ оценивали показатель в 60%.

Курирующий транспорт **вице-премьер Марат Хуснуллин** говорил, что правительство планирует на год ускорить строительные работы в рамках **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»** и может завершить их уже в 2023 году. Соответствующие шаги даже были включены в проект общенационального плана восстановления экономики РФ. Регионам обещали выделить 100 млрд рублей на перевыполнение целей **нацпроекта**, причем 44 млрд из них уже выделены. И, как говорил **Марат Хуснуллин**, 69 регионов идут с опережением плановых показателей **нацпроекта**.

Новые цели в аппарате **вице-преьера** и в **Минтрансе РФ** не прокомментировали. Как отмечает эксперт Департамента экономики и развития транспорта Аналитического центра при Правительстве РФ Сергей Караваев, показатель в 100% повсеместно не достижим. «Определенная часть улиц и дорог ежегодно будет находиться в ремонте или реконструкции», – пояснил он. Поэтому к 2030 г. действительно можно ожидать сохранение нормативного состояния улично-дорожной сети агломераций на уровне выше 85% (в новом указе – не менее 85%), при этом для отдельных из них данный показатель будет выше. По мнению эксперта, объемы дорожных работ могут даже вырасти, как за счет увеличения числа агломераций, так и роста их границ.

Ключевой параметр **нацпроекта «Жилье и городская среда»** – улучшение жилищных условий не менее 5 млн. семей ежегодно и увеличение объема жилищного строительства не менее чем до 120 млн. кв. метров в год – остается неизменным и переносится новым указом на 2030 год. Зато стала более четкой и масштабной цель по улучшению качества городской среды в полтора раза. Прежде этот показатель заменяли другие параметры – достичь «кардинального повышения» комфортности городской среды и повысить индекс городской среды на 30%.

Задачи, лежащие в основе **нацпроекта** «Экология», в свою очередь, усилились. Так, если раньше «майский указ» обязывал сформировать систему обращения с твердыми коммунальными отходами, то в новом указе речь идет о создании устойчивой системы обращения с твердыми коммунальными отходами, «обеспечивающей сортировку отходов в объеме 100%» и снижение объема отходов, направляемых на полигоны, в два раза. Также вдвое к 2030 году должны быть снижены выбросы опасных загрязняющих веществ и ликвидированы наиболее опасные объекты накопленного вреда окружающей среде и проведено экологическое оздоровление водных объектов, включая реку Волгу, озера Байкал и Телецкое.

Появились новые задачи и по линии цифрового развития страны. Цель по распространению широкополосного интернета на 97% домохозяйств сохранена и перенесена на 2030 год, но при этом появляется новая задача – увеличение доли массовых социально значимых услуг, доступных в электронном виде, до 95%. Пандемия, говорили участники президентских совещаний, оказала стимулирующее воздействие на ИТ – отрасль. Теперь в правительстве готовят стимулирующий налоговый маневр для технологических компаний и рассчитывают на взрывной рост этого направления экономики.

К 2030 года также должна быть достигнута «цифровая зрелость» ключевых отраслей экономики и социальной сферы, в том числе здравоохранения и образования, а также государственного управления, говорится в указе. Кроме того, в четыре раза по сравнению с уровнем 2019 года должен увеличиться объем вложений «в отечественные решения в сфере информационных технологий».

К 2030 году ставятся задачи обеспечить темпы роста валового внутреннего продукта страны выше среднемирового, устойчивый рост доходов населения и уровень пенсионного обеспечения не ниже уровня инфляции, а также реальный рост инвестиций в основной капитал не менее 70% по сравнению с показателем 2020 года. Сохраняется и ориентир на экспорт, но с поправкой. Если прежде объема экспорта несырьевых неэнергетических товаров в 2024 году должен был составить \$250 млрд, то теперь задача масштабируется на десятилетие – достичь роста экспорта не менее чем на 70% по сравнению с показателем 2020 года.

Отдельно прописана цель по увеличению численности занятых в сфере малого и среднего предпринимательства до 25 млн человек. «Показатель в 25 млн человек в малый бизнес достаточно амбициозный, мы никак не можем преодолеть планку в 18-19 млн человек. Причем это легальный бизнес. Это не только привлечение большого числа людей в предпринимательство, но и «обеление» людей», – считает глава Опоры России Александр Калинин. По его словам, во многом показатель в 25 млн человек будет достигнут за счет увеличения числа самозанятых граждан. Калинин также отметил, что для этой цели важно продолжать начатую в 2019 году программу по популяризации и акселерации предпринимательства.

Правительству указом поручено до конца октября текущего года скорректировать национальные проекты, приведя их в соответствие с указом, а также разработать единый план по достижению национальных целей развития на период до 2024 года и на плановый период до 2030 года.

«По нашим оценкам, экономика РФ сможет вернуться к росту в перспективе первого полугодия 2022 года. Если в 2021 году темы роста экономики, даже с учетом «низкой базы» 2020 года, составят менее 2,5-4%, процесс возвращения экономики РФ на траекторию роста может растянуться до конца 2022 года. Таким образом ожидаем, что восстановление экономики РФ займет от 1,5 до 2,5-3 лет», – оценил последствия пандемии в беседе с порталом «Будущее России. Национальные проекты» экономист «БКС Премьер» Антон Покатович. По его словам, сдвиг сроков реализации **нацпроектов** «вправо» был неизбежен в текущих условиях. «Основной лейтмотив властей по

ускорению экономического роста РФ не претерпел значимых изменений – государство будет финансировать крупные проекты, в том числе и инфраструктуру, в надежде на то, что данные вливания госинвестиций приведут как к росту деловой активности во многих отраслях, так и транслируются в поддержку потребительского спроса в перспективе», – говорит эксперт, отмечая также, что часть средств бюджета будет направляться на поддержку социальной сферы. «Полагаем, что акцент на поддержку социальной сферы и потребительского спроса должен сохраняться на более длительном временном промежутке», – добавляют в «БКС Премьер».

<https://futureussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/vverh-i-vpravo-kak-izmenilis-nacionalnye-celi-razvitiya-v-novom-ukaze-putina>

На ту же тему:

<https://www.vedomosti.ru/politics/news/2020/07/21/835041-ukaz-o-tselyah-razvitiya-do-2030>

<https://iz.ru/1038194/dmitrii-laru/vremia-budushchego-cto-izmenit-v-zhizni-rossii-ukaz-o-razviti-strany-do-2030-goda>

<https://www.rbc.ru/economics/21/07/2020/5f16add29a7947246d35b6c0>

### **ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДРА КОШКИНА, СВЕТЛАНА БОЧАРОВА; 2020.22.07; НАЦИОНАЛЬНЫЕ ЦЕЛИ СТАЛИ ДОСТУПНЕЕ; ЗАДАЧИ ГОСУДАРСТВЕННОГО РАЗВИТИЯ ПРИБЛИЗИЛИСЬ К РЕАЛЬНОСТИ**

Национальные цели, утвержденные президентским указом, охватывают экономику, социальную сферу, демографию, цифровизацию, экологию, инфраструктуру и другие направления развития на ближайшие 10 лет. При этом многие цели существенно скорректированы по сравнению с «майскими указами». В частности, больше не ставится задача вхождения России в число пяти крупнейших экономик мира. Пресс-секретарь президента Дмитрий Песков пояснил, что «из-за неблагоприятной конъюнктуры ее выполнение невозможно». Исчезла и задача достижения уровня инфляции на уровне не выше 4%. Теперь основным приоритетом для правительства будет обеспечение темпов роста ВВП выше среднемировых показателей.

По мнению экспертов, достичь поставленных целей будет очень непросто. «МВФ ожидает снижения глобальной экономики на 4,9% и восстановительного роста в 5,4% в 2021 г., – напоминает ведущий экономист информационно-аналитического центра TeleTrade Петр Пушкарев. – А экономике России фонд предвещал в апреле рост только лишь на 3,5% после спада перед этим на 5,5%. Теперь МВФ прогнозирует для России более высокий рост – на 4,1%, но зато и после более глубокого спада – на 6,6%. В обоих прогнозах рост российской экономики ожидается ниже мирового».

«Такое впечатление, что мы опять надеемся на то, что мировая экономика замедлит темпы экономического роста и вот тут-то мы ее как раз и обгоним», – добавляет директор Института стратегического анализа ФБК Grant Thornton Игорь Николаев. Это, считает он, представляется нереальным с учетом того, что сейчас происходит: «Пандемия ведет к резкому снижению спроса на энергоресурсы, а у нас сырьевая экономика». Кроме того, по словам Николаева, необходимо учитывать, что России предстоит структурная перестройка экономики, которая может затянуться на годы.

Национальные цели развития России на период до 2030 г.

#### **СОЦИАЛЬНЫЕ ЦЕЛИ:**

повысить ожидаемую продолжительность жизни до 78 лет;

снизить уровень бедности в 2 раза по сравнению с показателем 2017 г.;

вывести Россию в десятку ведущих стран по качеству образования;

до 70% увеличить долю россиян, систематически занимающихся спортом;

обеспечить стабильный рост доходов и уровня пенсий не ниже инфляции;

ежегодно улучшать жилищные условия не менее чем у 5 млн семей;

увеличить объем жилищного строительства не менее чем до 120 млн кв. м в год.

### ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ЦЕЛИ:

обеспечить рост ВВП выше среднемирового;

реальный рост экспорта несырьевых неэнергетических товаров должен составить не менее 70% по сравнению с текущим годом;

реальный рост инвестиций в основной капитал должен составить не менее 70% по сравнению с показателем 2020 г.;

число предпринимателей должно возрасти до 25 млн человек;

до 85% увеличить долю соответствующих нормам дорог в крупных городах.

### ЭКОЛОГИЧЕСКИЕ ЦЕЛИ:

обеспечить сортировку 100% отходов и вдвое снизить объем вывозимого на полигоны мусора;

ликвидировать объекты, вредящие экологии Волги, Байкала и Телецкого озера;

снизить выбросы опасных загрязняющих веществ, оказывающих наибольшее негативное воздействие на окружающую среду и здоровье человека, в 2 раза.

Еще одна цель, обозначенная президентом, – обеспечение роста доходов населения и уровня пенсионного обеспечения не ниже инфляции. В предыдущей версии национального целеполагания задача выглядела более амбициозной – рост должен был быть выше инфляции. Но во II квартале текущего года реальные доходы населения снизились на 8%, напоминает Николаев, поэтому динамика пока не внушает оптимизма. Хотя за 10 лет все еще может измениться. «Я вполне допускаю, что к 2030 г. у нас будет устойчивый рост реальных доходов населения, – говорит Николаев. – Но такие цели нужно формулировать на более короткий срок. Люди живут сейчас, и, когда им говорят, что доходы вырастут через 10 лет, ни о какой мобилизующей роли говорить не приходится».

В новом указе не уточняется, о каких именно доходах идет речь – реальных или номинальных, замечает эксперт Академии управления финансами и инвестициями Алексей Кричевский: «Инфляция при составлении таких планов считается не продовольственная, а государственная, оптовая.

Это показатель, на который растут цены при поставках или закупках сырья, оборудования и т. д. по сравнению с предыдущим годом. Так что, когда речь идет о том, насколько обесцениваются денежные средства населения, он не совсем корректен».

За последние пять лет (без учета показателей текущего года) реальные доходы населения просели примерно на 20–25%, подсчитал Кричевский. И рост доходов должен быть одной из составляющих прогресса государства в целом, а не самоцелью. «С пенсионным обеспечением история абсолютно та же самая – его не достичь без обеспечения работы остальных отраслей экономики, поскольку денежных средств в Пенсионном фонде со временем может просто не оказаться. Это и была одна из причин повышения пенсионного возраста», – говорит Кричевский.

К решению задачи увеличения занятых в сфере малого и среднего предпринимательства и индивидуальных предпринимателей до 25 млн человек теперь подключатся самозанятые. В предыдущей версии они отсутствовали, и их включение в расчет сделало цель реальной, считают эксперты. «Ее выполнить довольно легко, есть разные оценки количества самозанятых, вплоть до 25 млн», – отмечает Николаев. Количество самозанятых растет с каждым месяцем, уже к концу текущего года оно превысит миллион, а к отчетному году должно достигнуть 4 млн, отмечает Кричевский: «С индивидуальными предпринимателями ситуация тоже в целом позитивная – их порядка 3,5 млн. Поэтому цель в виде 25 млн человек, задействованных в малом и среднем бизнесе, более чем реальна».

Также к 2030 г. поставлена цель достичь роста экспорта несырьевых неэнергетических товаров не менее 70% по сравнению с показателем 2020 г. В «майских указах» ставилась задача достижения объема экспорта таких товаров в стоимостном выражении в \$250 млрд

ежегодно. «Важно уточнить, на какие именно товарные группы и услуги будет делаться упор, – отмечает Кричевский. – Если речь об IT-товарах, то при нынешней конъюнктуре это вряд ли представляется возможным, особенно на фоне увеличения производительности со стороны других государств. К сожалению, программа импортозамещения от 2014 г. не показала себя так, как на нее рассчитывали, так что с уверенностью можно говорить, что наращивать несырьевой экспорт будет очень сложно». А вот цели роста инвестиций в основной капитал не менее 70% по сравнению с показателями 2020 г. в «майских указах» 2018 г. не было. Зато похожая задача ставилась в указах 2012 г., где говорилось об увеличении объема инвестиций не менее чем до 25% ВВП к 2015 г. и до 27% – к 2018 г. Достичь этих показателей так и не удалось. «Получается, что среднегодовой рост должен составить примерно 5%, – говорит Николаев. – А достичь этого очень трудно».

В 2020 г. рост инвестиций в основной капитал не превысит 11 трлн руб., что будет худшим показателем за последние семь лет, утверждает Кричевский. И в ближайшие 10 лет эта проблема будет в первую очередь связана с инвестиционной привлекательностью государства. «Сейчас – на фоне санкций, международных конфликтов и политических подвижек – достаточно сложно говорить, что Россия – это интересная страна для инвестирования», – считает он.

В целом положения нового указа президента подтверждают, что для вывода России из кризиса выбран формат «послевоенной пятилетки», считает политолог Евгений Минченко. Ранее возглавляемый им холдинг «Минченко консалтинг» назвал именно такой формат наиболее вероятным выбором властей. «И, конечно, [указ подтверждает выбор] дальнейшего усиления роли государства», – отмечает эксперт.

<https://www.vedomosti.ru/economics/articles/2020/07/22/835109-natsionalnie-tseli>

### **КОММЕРСАНТЪ; ЕВГЕНИЯ КРЮЧКОВА; 2020.22.07; ВЛАДИМИР ПУТИН ЗАМЕНИЛ МАЙ ИЮЛЕМ; ПРЕЗИДЕНТ УТВЕРДИЛ ЦЕЛИ НАЦИОНАЛЬНОГО РАЗВИТИЯ ДО 2030 ГОДА**

Президент **Владимир Путин** утвердил новые национальные цели, которые должны стать ориентиром для правительства на ближайшие десять лет, – теперь исходя из них Белый дом должен скорректировать к 30 октября **нацпроекты**. Так, планируется к 2030 году обеспечить темпы роста ВВП выше среднемировых (впрочем, уже без задачи по вхождению России в топ-5 крупнейших экономик мира), обеспечить рост инвестиций в основной капитал и экспорта несырьевых неэнергетических товаров на 70% по сравнению с текущим кризисным годом. Во многом документ откладывает на шесть лет достижение целей, заявленных еще два года назад, например, по вводу 120 млн кв. м жилья и повышению ожидаемой продолжительности жизни до 78 лет.

Новые ориентиры до 2030 года, исходя из которых правительство должно перезапустить реализуемые сейчас **нацпроекты**, уже утверждены – сегодня опубликован указ президента о национальных целях развития страны, который должен заменить аналогичный «майский» указ двухлетней давности.

Напомним, о пересмотре и фактическом продлении на шесть лет **нацпроектов** было объявлено еще на прошлой неделе. Тогда обновленными приоритетами были названы сохранение населения, здоровье и благополучие людей; возможности для самореализации и развития талантов; комфортная и безопасная среда для жизни; достойный, эффективный труд и успешное предпринимательство; цифровая трансформация.

По сравнению с указом о национальных целях 2018 года список задач существенно сократился – они поставлены в рамках пяти новых приоритетных направлений вместо заявленных ранее двенадцати.

Исходя из новых задач правительство должно скорректировать **нацпроекты** к 30 октября.

Как следует из обновленного документа, из списка целей исчезли задачи по вхождению России в пятерку крупнейших экономик мира и обеспечению «целевого» уровня инфляции не выше 4% – вместо этого остается требование обеспечить к 2030 году темпы роста ВВП выше среднемировых «при сохранении макроэкономической стабильности».

Часть экономических показателей будет зависеть от результатов текущего, кризисного года – так, реальный рост инвестиций в основной капитал к 2030 году должен составить не менее 70% по сравнению с показателем 2020 года, как и рост экспорта несырьевых неэнергетических товаров.

В социальной сфере, согласно указу, к 2030 году правительство должно обеспечить повышение ожидаемой продолжительности жизни до 78 лет – ранее указ предусматривал достижение этого показателя к 2024 году, а к 2030 году он должен был составить 80 лет. Достижение многих других целей также сдвигается на шесть лет – так, к 2030 году Россия должна войти в десятку ведущих стран мира по качеству общего образования, сократить бедность вдвое по сравнению с 2017 годом (6,6%). К этому же времени вместо 2024 года планируется выполнить показатели по улучшению жилищных условий не менее 5 млн семей ежегодно, вводу не менее 120 млн кв. м жилья, росту числа занятых в сфере малого и среднего бизнеса до 25 млн человек, а также доведению доли дорог, соответствующих нормативным требованиям, в крупнейших городских агломерациях до 85%.

Более амбициозными стали цели в экологической сфере – так, к 2030 году система обращения с твердыми коммунальными отходами должна обеспечивать сортировку 100% бытового мусора и снижение в два раза объема отходов, которые направляются на полигоны. В два раза необходимо снизить выбросы веществ, «оказывающих наибольшее негативное воздействие на окружающую среду и здоровье человека», – ранее говорилось о сокращении уровня выбросов на 20% в наиболее загрязненных городах.

<https://www.kommersant.ru/doc/4425273?tg>

### **КОММЕРСАНТЬ; ДМИТРИЙ БУТРИН; 2020.22.07; ДЛЯ ТЕХ, КОМУ ЗА 2030; НАЦИОНАЛЬНЫЕ ЦЕЛИ РАЗВИТИЯ И НАЦПРОЕКТЫ ПРИВОДЯТСЯ К РЕАЛЬНОСТИ ПУТЕМ УВЕЛИЧЕНИЯ СРОКОВ**

Опубликован указ президента Владимира Путина, дополняющий и изменяющий майский указ 2018 года о национальных целях развития и устанавливающий цели до 2030 года. Сверхжесткая и в значительной части декларативная конструкция «национальных целей» двухлетней давности будет отменена, видимо, до конца года. Целевые показатели **нацпроектов** до 2024 года будут скорректированы соответственно ресурсам и реальности. Большая часть обещаний сохраняется, но цели работы власти с 2021 года сформулированы более осмотрительно. Так, РФ уже не обещает непременно быть в пятерке крупнейших экономик мира – ни через три года, ни через десять.

Опубликован анонсированный месяц назад указ «О национальных целях развития РФ на период до 2030 года». По данным “Ъ”, документ готовился правительством и экспертным управлением администрации президента последние два месяца, де-факто его публикация приурочена к сегодняшнему ежегодному отчету правительства перед Госдумой. На широком временном горизонте смысл указа вписывается и в кампанию конституционных поправок: указ дополняет сейчас главный идеологический документ этого президентского срока, майский указ от 7 мая 2018 года №204, новыми показателями до 2030 года. Что, очевидно, по замыслу авторов, должно способствовать стабильной работе госаппарата над целями и в преддверии президентских выборов 2024 года, и после них.

На более узком временном отрезке новый указ решает более прагматичные задачи.

С одной стороны, конъюнктурный спад весны 2020 года, коронавирусная эпидемия и ее экономические последствия делают часть «национальных целей» 2024 года сомнительно достижимыми. С другой – видение новым правительством долгосрочных задач не могло на 100% совпадать с видением старого: например, в соответствии с планами **премьер-**

министра Михаила Мишустина в новом указе более конкретно расписаны цели по цифровизации госсектора. Часть целей майского указа 2018 года и – что более важно – сформулированных в указе №204 «задач» (прямых указаний правительству о том, что оно должно сделать до 2024 года) в рамках **нацпроекта**, видимо, неактуальны или по крайней мере решаемы не тем способом, что предполагалось два года назад.

С точки зрения федерального бюджета основное изменение в общей конструкции – если ранее приоритетными были расходы бюджета непосредственно на **нацпроекты**, то теперь уже не до 2024-го, а до 2030 года приоритетными (подлежащими сокращению в последнюю очередь в сравнении с остальными и финансируемыми в приоритетном порядке внеплановыми доходами федерального бюджета) являются бюджетные расходы на пять национальных целей:

«сохранение населения, здоровье и благополучие людей»,  
«возможности для самореализации и развития талантов»,  
«комфортная и безопасная среда для жизни»,  
«достойный, эффективный труд и успешное предпринимательство»,  
«цифровая трансформация».

Ранее целей было девять, большая их часть вошла в пункт 2 нового указа, в систему из 24 «целевых показателей» до 2030 года – в нее также включили часть ранее формулировавшихся «задач» до 2024 года. В ходе этой операции ранее определенная цель достижения ожидаемой продолжительности жизни к 2024 году до 78 лет превратилась в «целевой показатель» на 2030 год; выглядящая чистой декларацией цель увеличить число «организаций, осуществляющих технологические инновации» до 50% от всех аннулирована, как и цель войти в список пяти крупнейших экономик мира до 2024 года (до 2030 года этой задачи также не ставится). В этом виде «целевые показатели» становятся менее амбициозными и, вероятно, более реалистичными.

Весь набор «задач» указа №204, определяющий практически полностью смысл **нацпроектов** (напомним, что с бюджетной стороны **нацпроекты** – это большая часть расходов бюджета, реализуемая проектным способом, то есть с конечными целями и контрольными показателями), пока сохраняется. Правительству прямо предложено подготовить предложения по изменению указа №204 в этой части до 30 октября 2020 года. К этому моменту, напомним, уже будет де-факто завершена правительственная часть бюджетной работы на 2021–2023 годы. А следовательно, до конца года в «майский указ» неизбежно попадут показатели **нацпроектов** уже после их корректировки этой осенью. Хотя, согласно тексту указа, эти **нацпроекты** затем еще предстоит утвердить Совету по стратегическому развитию, а к их разработке (в Белом доме обычно говорят об их коррекции) предписано привлечь Госсовет, все это выглядит уже как формальность. Вряд ли в ноябре–декабре 2020 года можно будет наблюдать новый раунд переписывания **нацпроектов** вслед за правительством.

В происходящем можно видеть некоторый рост самостоятельности Белого дома в системе власти – к тому же существовавшая система, включавшая заведомо завышенные цели и показатели, выглядела эффективным средством постоянного давления на правительство. В уже давно сформировавшейся политической практике с 2005–2006 годов в РФ полного отказа от таких целей произойти не могло, и выходом стало в большинстве случаев «продление» целей на шесть лет вперед с отменой наиболее проблематично сформулированных.

В системе 24 «целевых показателей» наиболее важные изменения в сравнении с ранее ставившимися «задачами», новые идеологические акценты.

Так, задача «сохранение населения» в целевых показателях предписывает снижение уровня бедности в два раза к показателям 2017 года и 70% занимающихся физкультурой и спортом. В «возможности самореализации» вписаны 15-процентное вовлечение граждан в волонтерскую и добровольческую деятельность (как и в случае со спортом, это превышает

исторические пиковые показатели в США и ЕС и вызывает сомнения в реализуемости по чисто культурным причинам, в том числе к 2030 году), а также увеличение втрое числа посещений «культурных мероприятий» в сравнении с 2019 годом. В показателе «достойный труд» ключевое изменение – отказ от обязательства непременно увеличивать реальные доходы граждан (выше инфляции) с поставленной задачей их неснижения (не ниже инфляции). Инвестиции до 2030 года должны вырасти «не менее чем» на 70% в сравнении с инвестициями 2020 года, как и несырьевой экспорт, – все это, в отличие от прежних планов «китайского» по качеству инвестировка, уже выглядит возможным.

Главная экономическая задача до 2030 года, ранее ставившаяся необъяснимо амбициозно, – «обеспечение темпа роста ВВП выше среднемирового». Это довольно очевидное требование к экономике развивающейся страны, особенно в условиях обвала мирового роста ВВП. В целом система «макроэкономических обязательств» власти стала менее определенной и жесткой. Из числа национальных целей выпал помимо прочего таргет Банка России по инфляции в 4%. Но если за этим стоит ожидание будущего его снижения, например, до 2%, то вряд ли это плохая новость. Впрочем, вряд ли это может обсуждаться ранее 2024 года – а в такого рода долгосрочном планировании краткосрочные аспекты в РФ всегда важнее.

<https://www.kommersant.ru/doc/4425498>

### **ТАСС; 2020.21.07; ПУТИН УТВЕРДИЛ ПЯТЬ НАЦИОНАЛЬНЫХ ЦЕЛЕЙ ДО 2030 ГОДА**

**Президент России Владимир Путин** во вторник подписал указ о национальных целях развития на период до 2030 года. Решение о продлении **нацпроектов** еще на шесть лет было принято в прошлый понедельник, 13 июля.

Глава государства утвердил пять национальных целей, предложенных правительством по итогам обсуждений с бизнесом, партиями и общественными организациями.

Правительство до 30 октября должно представить предложения по корректировке нынешних **нацпроектов** в соответствии с новым указом.

**Сохранение населения, здоровье и благополучие людей**

Ожидаемая продолжительность жизни в России должна возрасти до 78 лет к 2030 году.

Ранее предполагалось, что она достигнет этого уровня в 2024 году.

Уровень бедности должен снизиться в два раза по сравнению с показателем 2017 года.

Долю россиян, систематически занимающихся физкультурой и спортом, поручено увеличить до 70%. Изначально ставилась цель довести ее до 55% к 2024 году.

**Возможности для самореализации и развития талантов**

Россия к 2030 году должна войти в первую десятку стран по качеству общего образования. Аналогичная задача, но к 2024 году, ставилась в рамках **нацпроекта** «Образование».

Россия также должна войти в первую десятку стран по объему научных исследований и разработок, «в том числе за счет создания эффективной системы высшего образования».

Ранее предполагалось, что она станет одной из пяти ведущих стран по исследованиям в областях, определенных в качестве приоритетов научно-технологического развития.

Через десять лет должна сформироваться эффективная система выявления, поддержки и развития способностей и талантов у детей и молодежи, основанная на принципах справедливости и всеобщности.

Также должны быть созданы условия для воспитания «гармонично развитой и социально ответственной личности на основе духовно-нравственных ценностей народов Российской Федерации, исторических и национально-культурных традиций».

Доля волонтеров и добровольцев среди россиян должна возрасти до 15%. Ранее вовлечь в добровольческое движение предполагалось не менее 20% жителей страны.

Число посещений культурных мероприятий по сравнению с показателем 2019 года в соответствии с предложением **вице-премьера Дмитрия Чернышенко** должно возрасти в три раза.

Комфортная и безопасная среда для жизни

К 2030 году объем жилищного строительства в стране должен возрасти как минимум до 120 млн кв. м в год. Не менее 5 млн российских семей должны ежегодно улучшать свои жилищные условия. Эти задачи ставились к 2024 году, но, по словам **вице-премьера Марата Хуснуллина**, их можно будет достичь только в 2026-2027 годах при условии продления программы льготной ипотеки.

Качество городской среды должно возрасти в полтора раза.

В крупнейших городских агломерациях не менее 85% дорог следует привести в нормативное состояние. Это цель **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**.

Система обращения с твердыми коммунальными отходами должна обеспечивать сортировку 100% бытового мусора и снижение в два раза объема отходов, которые направляются на полигоны. В два раза необходимо снизить выбросы веществ, «оказывающих наибольшее негативное воздействие на окружающую среду и здоровье человека». Самые опасные объекты накопленного вреда должны быть ликвидированы, а такие водные объекты, как Волга и Байкал, – оздоровлены.

Достойный, эффективный труд и успешное предпринимательство

ВВП России в период до 2030 года должен расти быстрее, чем в среднем по миру, при сохранении макроэкономической стабильности.

Доходы россиян и уровень пенсионного обеспечения должны расти как минимум на уровне инфляции.

Реальный рост инвестиций в основной капитал должен составить не менее 70% к уровню 2020 года. Также на 70% должен вырасти экспорт несырьевых неэнергетических товаров (в 2024 году его объем должен был достичь 250 млрд долларов ежегодно).

Цель довести число занятых в сфере малого и среднего бизнеса, включая индивидуальных предпринимателей и самозанятых, до 25 млн человек отложена с 2024 до 2030 года.

Цифровая трансформация

К 2030 году ключевые отрасли экономики и социальной сферы, включая здравоохранение и образование, а также государственное управление, должны достичь «цифровой зрелости».

До 95% социально значимых услуг станут доступны в цифровом виде.

До 97% домохозяйств получат широкополосный доступ в интернет (ранее предполагалось, что это произойдет в 2024 году).

Инвестиции в отечественные решения в сфере ИТ к 2030 году должны вырасти в четыре раза по сравнению с показателем 2019 года. Это также предлагал **вице-премьер Чернышенко**.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/putin-utverdil-pat-nacionalnyh-celej-do-2030-goda>

### **ПРАЙМ; 2020.21.07; БЕЛОУСОВ ПОРУЧИЛ ДОРАБОТАТЬ МЕХАНИЗМ СТИМУЛИРОВАНИЯ ИНВЕСТПРОЕКТОВ В ПОРТОВОЙ ОТРАСЛИ**

Первый **вице-премьер Андрей Белоусов** поручил **Минтрансу РФ** доработать механизм взаимодействия государства с инвесторами по стимулированию инвестпроектов в портовой отрасли, сообщил секретариат первого **вице-премьера**.

Как отмечается в сообщении, во вторник **Белоусов** провел заседание правкомиссии по транспорту, на котором был рассмотрен вопрос реализации федерального проекта «Морские порты России» Комплексного плана модернизации и развития магистральной инфраструктуры до 2024 года. В мероприятии приняли участие **помощник президента**

**РФ Игорь Левитин, министр транспорта Евгений Дитрих**, гендиректор РЖД Олег Белозёров.

«Представивший основной доклад глава **Минтранса России Евгений Дитрих** сообщил о подготовке проекта законодательных норм, регулирующих взаимные обязательства государства и отраслевых инвесторов в рамках проекта федерального закона «О морских портах». Состоялось обсуждение ситуации с инвестпроектами, входящими в данный раздел комплексного плана», – говорится в сообщении.

Кроме того, с докладами выступили инвесторы, представляющие крупные портовые проекты.

«Подводя итоги совещания, **Андрей Белоусов** поддержал ряд предложений **Минтранса России** и поручил ведомству законодательно доработать механизм взаимодействия государства с инвесторами, создающий необходимые предпосылки и стимулы для своевременной реализации инвестпроектов в портовой отрасли», – отмечается в сообщении.

Федеральный проект «Морские порты» включает 41 мероприятие по развитию портовой инфраструктуры, а также строительство девяти ледоколов и одного аварийно-спасательного судна. Кроме того, запланированы мероприятия по развитию автодорожных подходов.

<https://1prime.ru/News/20200721/831808129.html>

На ту же тему:

<https://tass.ru/ekonomika/9019519>

### **ТАСС; 2020.21.07; КАБМИН ВОЗЛОЖИЛ НА МИНЭКОНОМРАЗВИТИЯ ФУНКЦИИ МОНИТОРИНГА И АНАЛИЗА РЕАЛИЗАЦИИ НАЦПРОЕКТОВ**

Правительство РФ возложило на Минэкономразвития функции мониторинга и анализа реализации **нацпроектов**, а также оценку рисков, возникающих при их реализации. Об этом говорится в сообщении министерства.

«С 20 июля 2020 года на Минэкономразвития России возлагаются функции по мониторингу и анализу реализации национальных, федеральных и региональных проектов. О новом функционале ведомства говорится в обновленном постановлении правительства. Кроме того, министерству поручено оценивать риски, возникающие при реализации проектов, готовить предложения по их снижению», – говорится в сообщении.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/kabmin-vozlozil-na-minekonomrazvitia-funkcii-monitoringa-i-analiza-realizacii-nacproektov>

### **ТАСС; ДАНИИЛ ШАБАШОВ; 2020.21.07; САМОЛЕТОМ, ПОЕЗДОМ, МАШИНОЙ: КАК МОЖНО ПЕРЕДВИГАТЬСЯ ПО РОССИИ**

Домоседы – так говорят о жителях России результаты опросов общественного мнения, ведь более половины респондентов обычно планируют провести отпуск дома. Но сказать, что россияне равнодушны к путешествиям, язык не повернется. Интерес к дальним берегам и романтике дороги в стране огромен. Возможно, все дело в восприятии. Поездку к родственникам в соседнюю область за 200–300 км соотечественники и не назовут туристической, хотя, преодолев такое расстояние, можно пересечь не одну европейскую страну. Благодаря развитию транспортной инфраструктуры в последние годы путешествия по России позволяют удовлетворить и любителей быстро менять климатический пояс, и тех, кто предпочитает отдыхать в пути. Ведь благодаря национальным проектам транспортная сеть страны становится еще шире и удобнее, делая Россию более привлекательной для отечественных и иностранных туристов. В совместном проекте «Все включено!» АНО «Национальные приоритеты», портала «Будущее России. Национальные проекты» и ТАСС, рассказываем об основных видах транспорта, которые делают туризм в России доступным.

На крыле

Самым быстрым средством передвижения сегодня остается самолет. В России более тысячи авиационных маршрутов, в том числе около 600 международных. Но в условиях пандемии новой коронавирусной инфекции международные направления для массового туризма остаются пока недоступными, их открытие, по заявлениям авиационных властей, будет поэтапным. А вот рейсы внутри России практически открыты и постепенно вновь заполняются пассажирами. В июне внутренних полетов, по данным **Росавиации**, выполнено лишь на 4% меньше, чем в том же месяце прошлого года.

При этом цены на перелеты российские авиакомпании обещают не поднимать выше докризисных уровней для увеличения доступности билетов, в том числе за счет снижения базовых тарифов. Конечно, в динамической системе ценообразования стоимость ближайшего вылета в популярном направлении может быть достаточно высокой. Но, как отмечают в «Аэрофлоте», до 80% билетов продается ниже себестоимости благодаря этой же системе – за счет заблаговременной покупки. А лоукостер «Победа» начал еще в июне продажу билетов с базовыми тарифами в два-три раза ниже прошлогодних. Кроме того, продолжают действовать программы субсидирования перелетов на Дальний Восток и в Калининград, а также других региональных маршрутов. Благодаря **нацпроектам** субсидирование региональных авиамаршрутов в 2019 году охватило 244 направления, а в планах на 2020 год довести этот показатель до 318.

Именно субсидии на региональные перевозки позволили многим местным авиакомпаниям остаться на плаву в период ограничений и открыть после их снятия новые направления по всей стране. Авиакомпания «Сибирская легкая авиация» в июле запустила новый рейс из аэропорта Горно-Алтайска (Республика Алтай) до аэродрома рядом с курортом Белокуриха (Алтайский край) и планирует создание системы стыковочных рейсов из городов Сибири на курорт. Благодаря субсидиям заработали стыковочные рейсы из Калининграда авиакомпании «Руслайн» в Сочи и Анапу через Псков и Петрозаводск, а также многие другие.

Принять авиапассажиров в России может 241 аэропорт. Известные почти каждому жителю страны столичные воздушные гавани в последние годы в разы нарастили пассажиропоток. У московского Шереметьево в прошлом году появилась третья взлетно-посадочная полоса (ВВП), проведен конкурс на реконструкцию и в Домодедово.

Но фокус **Комплексного плана расширения и модернизации магистральной инфраструктуры (КПМИ)** – на развитии региональных аэропортов. После снятия ограничений вновь принимают пассажиров аэропорт Платов Ростова-на-Дону, первый в современной истории России построенный с нуля, и новый аэропорт в Саратове. Уже во время пандемии завершена реконструкция терминала аэропорта в Череповце, осенью после реконструкции ВВП начнут летать самолеты в Великий Устюг. Также в этом году ожидается завершение реконструкции аэропорта Баландино в Челябинске, аэропорта Новый в Хабаровске, Большого Савино в Перми.

Всего в **КПМИ** заложено развитие сети 65 региональных аэропортов, в том числе 39 на Дальнем Востоке до 2024 года. С открытием всех этих новых и реконструированных гаваней пассажиры не только получают современный уровень удобства и комфорта авиаперелетов, но и открывают для себя новые грани собственной страны.

Под стук колес

Впрочем, если авиаперелет – все же способ быстро добраться в желаемое место, то поездка на поезде – уже путешествие. Истории железных дорог России уже 183 года: в 1837 году открылась первая общедоступная линия Санкт-Петербург – Царское Село. В 1851-м пассажирское железнодорожное движение связало Санкт-Петербург и Москву, позволив преодолеть расстояние между городами менее чем за сутки. А к началу XX века были созданы все существующие ныне вокзалы крупных городов, и железная дорога начала стягивать страну в единое целое.

Сегодня в России один из крупнейших железнодорожных комплексов в мире. А один из самых известных поездов дальнего следования Москва – Владивосток в наше время преодолевает путь за шесть дней. Этому маршруту посвящено множество путеводителей, литературных и фольклорных произведений. Смелыми иностранными туристами он долгое время воспринимался как экстремальный, но наиболее плотно погружающий в Россию способ путешествия.

Но с июля этого года эти впечатления уже можно назвать требующими обновления. На маршрут вышел новый ежедневный поезд № 1/2 «Россия». Его современные вагоны построены в 2019–2020 годах, они оборудованы климат-контролем, санитарными комнатами и душевыми кабинами, розетками и USB-разъемами, доступны для пассажиров с ограниченными возможностями здоровья. Воздух, поступающий в вагоны, проходит двухступенчатую систему фильтрации и обеззараживается ультрафиолетовыми лампами. Более 70 новых остановок делают маршрут доступнее для жителей многих отдаленных городов.

Не менее знаковым уже стало открытое под конец прошлого года движение пассажирских поездов через Крымский мост, соединяющий Керченский и Таманский полуострова. Не только сам полуостров Крым стал снова доступен для железнодорожных пассажиров – обновлена инфраструктура и Таманского полуострова, сократилось время в пути до курортов Краснодарского края, открыто пригородное сообщение между Таманью и Крымом. И при желании туристы могут посетить оба наиболее популярных в России южных курортных направления.

На всех пассажирских маршрутах страны государством субсидируются льготные тарифы для школьников – 50%, причем с 2016 года круглогодично. Установлены льготные тарифы на сообщение с Калининградской областью. Есть целый ряд льгот – вплоть до бесплатного проезда – для пенсионеров, инвалидов, ветеранов.

При этом даже сами поезда могут быть точкой туристического интереса. Так, в Карелии в 2019 году был запущен ретропоезд на паровозной тяге «Рускеальский экспресс» сообщением Сортавала – горный парк Рускеала, оформленный в оригинальном дизайне «Николаевского экспресса», стилистике конца XIX – начала XX века. Еще один ретропоезд курсирует по маршруту Бологое – Осташков по историко-заповедной зоне Октябрьской железной дороги, не имеющей равных в России по исторической сохранности и целостности архитектурных сооружений и объектов железнодорожной инфраструктуры. А из Москвы, Санкт-Петербурга и Иркутска на ретропоездах организуют туры выходного дня.

Как для туристических, так и для обычных или деловых поездок доступны скоростные поезда «Сапсан» (Санкт-Петербург, Москва, Нижний Новгород), «Ласточка» (около 50 городов), «Аллегро» (Санкт-Петербург – Хельсинки), «Стриж» (Берлин, Москва, Нижний Новгород). А между Москвой, Санкт-Петербургом и целым рядом городов действует расписание туров одного дня: приезжаешь утром – обратный поезд вечером.

Сам покатил

Однако многим путешественникам важны и самостоятельный контроль над своим передвижением и свобода выбора времени и направления в любой момент. Чаще всего они выбирают поездку на машине или мотоцикле. Большинство федеральных трасс в России практически приведены в современное и качественное состояние.

Кроме того, в прошлом году у перегруженной и изнуряющей трассы М-10 «Россия» (Москва – Санкт-Петербург) появился скоростной платный дублер – М-11 «Нева». И обе дороги «вздохнули». Теперь по скоростной трассе можно просто доехать из города в город за пять-шесть часов с разрешенной скоростью до 150 км/ч. И уже кажутся оставшимися в далеком прошлом и многочасовые пробки на светофоре в Вышнем Волочке, и бесконечные придорожные деревни с ограничениями и камерами, и разбитые железнодорожные переезды. При этом все старинные русские города рядом с трассой

стали только доступнее, доехать до них теперь проще и быстрее – в течение дня успеть можно в каждый или же, как в старину, растянуть путешествие из Санкт-Петербурга в Москву на несколько дней.

А для тех, кто привык к дальним броскам, большой подарок дорожники сделали в июле этого года, открыв обход села Лосево и города Павловска на трассе М-4 «Дон» в Воронежской области. На старом участке этого узкого места единственной трассы на курорты юга страны в сезон отпусков можно было застрять на шесть – восемь часов, теперь же проезд занимает меньше часа – хорошее подспорье в дальней дороге.

В продолжение трассы почти готова новая дорога «Таврида» в Крыму, а в Краснодарском крае обновлено несколько местных участков. Реконструированы региональные дороги и по соседству – на Кавказе и в Ставропольском крае.

Медленные воды

А для тех, кто привык к размеренному перемещению, плывя по течению, в России доступен и самый традиционный способ путешествий – речные круизы. Теплоходы курсируют из Москвы, Санкт-Петербурга, Нижнего Новгорода, Самары, Перми, Красноярска. Из-за ограничений в период пандемии сезон в этом году остается коротким, но круизные компании, как и авиаторы, получили экстренную помощь от государства и обещали не повышать цены. А в августе планируют сдать и первый заложенный в России за последние 60 лет круизный лайнер «Мустай Карим».

Так что и российские маршруты, и все возможные виды транспорта воодушевят даже самого взыскательного путешественника. Можно смело планировать поездку, ведь были вы еще далеко не везде. Узнать больше о путешествиях по России можно на национальном туристическом портале Russia.travel, развиваемом Федеральным агентством по туризму.

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/samoletom-poezdom-masinoj-kak-mozno-peredvigatsa-po-rossii>

### **ТАСС; 2020.21.07; МИНТРАНС ПРЕДЛОЖИЛ СОЗДАТЬ НОВЫЙ БАНКОВСКИЙ ИНСТИТУТ ДЛЯ ИНВЕСТИРОВАНИЯ В ИНФРАСТРУКТУРУ**

**Минтранс РФ** предлагает создать новый банковский институт, помогающий частным инвесторам с финансированием строительства инфраструктурных проектов на первоначальном этапе, заявил **замминистра транспорта Иннокентий Алафинов** в ходе видеоконференции «Инфраструктурные инициативы бизнеса».

«Очень важно для тех идей, которые есть в транспортном комплексе, – это проговорить возможность создания или использования одного из существующих институтов для обеспечения финансирования проектов на начальном уровне, – сказал он. – Понятно, что самое начало проектов – это самые риски, как регуляторные и проектные, так и риски взаимоотношения с госвластью. Одно из наших предложений – создание такого института. Может быть, на базе существующих, а может быть, на базе нового института развития, который мог бы с помощью мультипликатора помогать начинать проекты. Причем помогать не государству, а именно частным инвесторам».

Предполагается, что новый институт займется финансированием проектов по аналогии с Россельхозбанком.

«У наших коллег в Минсельхозе есть Россельхозбанк, который обеспечивает финансирование по достаточно интересным условиям различных проектов в области сельского хозяйства. Что происходит? Государство делает докапитализацию в размере одной единицы, банк привлекает на рынке к ней еще мультипликатор в 4-5 – получается достаточно хороший объем средств для того, чтобы можно было начинать проекты», – пояснил **Алафинов**.

<https://tass.ru/ekonomika/9015845>

На ту же тему:

<https://rns.online/transport/Mintrans-predlozhit-sozdat-institut-razvitiya-pod-infrastrukturnie-proekti-2020-07-21/>

<https://emitent.1prime.ru/News/NewsView.aspx?GUID={2DF620EA-DBDC-4A29-89D0-EABA881A7C54}>

### **ПРАЙМ; 2020.21.07; МИНВОСТОК: ПРОЕКТНУЮ ДОКУМЕНТАЦИЮ ПО СЕВЕРНОМУ ШИРОТНОМУ ХОДУ ПОСЛАЛИ НА ГОСЭКСПЕРТИЗУ**

Проектно-сметная документация по Северному широтному ходу направлена на госэкспертизу, а проект Северный широтный ход – 2 сейчас находится в стадии проработки, сообщил журналистам глава Минвостокразвития Александр Козлов.

«Для территории Ямала это очень важный проект, потому что объединяет по географии Запад и Восток. Наши коллеги с Российских железных дорог закончили проектно-сметную документацию на этот участок дороги и зашли в госэкспертизу. Сейчас ждут результаты госэкспертизы. В инвестиционной программе Российских железных дорог этот объект стоит под финансированием. И порядка суммы до 100 миллиардов рублей там предусмотрено», – сказал министр.

По словам Козлова, проект Северный широтный ход – 2 сейчас находится в стадии проработки.

«Мне кажется, как только начнется реализация этого проекта, можно будет сразу же заниматься вторым проектом», – заявил Козлов.

Северный широтный ход обеспечит значительное сокращение – до 1 тысячи километров – протяженности железнодорожных маршрутов от месторождений в северных районах Западной Сибири до портов Балтийского, Белого, Баренцева и Карского морей. Инвестпрограмма РЖД на 2020-2022 годы предусматривает выделение 100 миллиардов рублей на усиление железнодорожной инфраструктуры в рамках создания Северного широтного хода.

В начале октября 2018 года **Минтранс РФ** сообщил о подписании концессионного соглашения на строительство железнодорожного Северного широтного хода, который соединит Северную и Свердловскую железные дороги, обеспечив вывоз грузов с месторождений северных районов Западной Сибири. Предварительно было решено сформировать синдикат из нескольких банков – Газпромбанка, ВТБ, ЕАБР и ВЭБа. Также отдельную заявку подал Сбербанк.

### **РИА НОВОСТИ; 2020.21.07; ЭКОЛОГИ ПРЕДЛОЖИЛИ ВВЕСТИ В РОССИИ «ЗЕЛЕННЫЕ ПРОЕЗДНЫЕ»**

Экологи предложили главе **Минтранса Евгению Дитриху** ввести в России «зеленые проездные», которые можно будет получить в обмен на сданные отходы, пригодные к переработке, соответствующее письмо было направлено за подписью члена центрального совета Всероссийского общества охраны природы Тимура Усманова.

«Просим вас рассмотреть возможность внесения изменений в стратегию развития общественного транспорта до 2030 года в части введения единого проездного билета со специальной маркировкой «Зеленый проездной», – говорится в письме (есть у РИА Новости).

В рамках инициативы общественники предлагают ввести льготные тарифы для владельцев «умных проездных» в соотношении со сданными видами твердых коммунальных отходов и их массой или количеством, пригодными для дальнейшей переработки. Такие билеты, по мнению авторов инициативы, должны будут иметь идентификаторы, срок действия и цифровую защиту.

В качестве отходов, в обмен на которые можно было бы выдавать такие проездные, экологи предлагают полиэтилен низкого и высокого давления (ПНД и ПВД), ПЭТ (полиэтилентерефталат), макулатуру, использованные АКБ (аккумуляторы). По мнению

авторов, можно было бы также обсудить установку доступных фандоматов (аппаратов для приема упаковки) на остановках общественного транспорта, вокзалах и в аэропортах. Сам проездной билет также следует изготавливать из переработанных материалов, считают общественники.

«Со своей стороны общероссийская общественная организация «Всероссийское общество охраны природы» готова принять самое активное участие во всех этапах подготовки, исполнения и общественного контроля за настоящей инициативой. Мы имеем обширный опыт, связанный с акциями в нише экологического просвещения: федеральный проект «Разделяй и Умножай», работающий с детьми и молодежью, накопил достаточную методологическую и эмпирическую базу для грамотных коммуникаций с любой аудиторией», – говорится в письме.

<https://ria.ru/20200722/1574685896.html>

На ту же тему:

<https://fedpress.ru/news/77/society/2541480>

<https://iz.ru/1038423/2020-07-22/ekologi-predlozhili-pooshchriat-sdachu-otkhodov-zelenymi-proezdnyimi>

<https://abnews.ru/2020/07/22/v-rossii-predlozhili-vvesti-zelenye-proezdnye/>

### **ИНТЕРФАКС; 2020.21.07; МИНЭКОНОМРАЗВИТИЯ РАССМАТРИВАЕТ ВОЗМОЖНОСТЬ ПРИВЛЕЧЕНИЯ «ДЛИННЫХ ДЕНЕГ» ПОД ИНФРАСТРУКТУРУ**

Минэкономразвития рассматривает возможность привлечения средств в горизонте 20-40 лет для финансирования инфраструктурных проектов в Москве и Санкт-Петербурге, заявил первый замминистра экономического развития Андрей Иванов.

«Мы сейчас с двумя городами, с Москвой и Санкт-Петербургом, смотрим возможность привлечения 20-40-летних средств для того, чтобы финансировать крупные инфраструктурные проекты этих городов», – сказал он в ходе онлайн-форума «Инфраструктурные инициативы бизнеса» во вторник.

По словам Иванова, задача министерства на текущий год – «сформировать максимум инструмента и выстроить основные партнерские отношения, а в следующем году – воспользоваться этими возможностями партнерских отношений».

«Мы хотели бы, чтобы наша основная дорожно-строительная компания «Автодор» предложила себя на рынке создания платных объектов дорожной инфраструктуры не только под освоение средств федерального бюджета», – добавил он.

Вопрос об инструментах привлечения внебюджетного финансирования под инфраструктурное строительство последнее время активно обсуждается, в том числе с участием «Автодора», который занимается созданием автотранспортного коридора из Европы в Китай. В него, в частности, входят строящиеся ЦКАД и трасса М-12 из Москвы в Казань.

«Поскольку дорожное строительство развиваться должно как можно активнее, и не всегда в бюджете хватает достаточно средств, мы, конечно, рассматриваем разные варианты привлечения средств для строительства. В том числе мы говорим о вечных облигациях и, в том числе, рассматриваем как вариант привлечение и выкуп, размещение на рынке облигаций, в которых могут принимать участие и физические лица», – говорил ранее председатель правления «Автодора» Вячеслав Петушенко.

О том, что **Минтранс РФ** рассматривает различные механизмы финансирования транспортных проектов, в том числе привлечение средств «массового пользователя», заявлял и **глава ведомства Евгений Дитрих**.

«23 июня президент поставил задачу, чтобы мы по всем без исключения транспортным проектам продумали потенциальные механизмы привлечения инвестиций и, возможно, проработали механизмы, аналогичные «вечным» облигациям РЖД. Инструмент

особенный. Сегодня его особенность в том, что это деньги в капитал, которые доверяют конкретной компании. Таким уровнем доверия, которым пользуется сейчас РЖД, размещая вечные облигации, немногие компании в РФ обладают. Поэтому мы прорабатываем не только «вечные» облигации ГК «Автодор», но и проектные облигации», – говорил он.

Курирующий строительство **вице-премьер РФ Марат Хуснуллин**, в свою очередь, уточнял, что ориентировочный объем размещения облигаций для финансирования инфраструктурного строительства рассчитан на уровне 300 млрд рублей.

«Пока мы считаем, что размещение (инфраструктурных облигаций будет в размере) порядка 300 млрд рублей. Мы пытаемся собрать схему на 300 млрд рублей», – говорил он.

Петушенко в июне уточнял, что потребность «Автодора» во внебюджетном финансировании до 2024 года оценивается в 400 млрд руб. Он отмечал, что у «Автодора» сверстана программа строительства дорог до 2030 года на 1 трлн руб., под которую и потребуются инструменты привлечения внебюджетного финансирования.

<https://realty.interfax.ru/ru/news/articles/119406>

### **BUSINESS FM; 2020.21.07; ПРОФСОЮЗ АВИАДИСПЕТЧЕРОВ ОБРАТИЛСЯ К МИНИСТРУ ТРАНСПОРТА С ПИСЬМОМ В ПОДДЕРЖКУ ФИГУРАНТОВ ДЕЛА О ГИБЕЛИ ГЛАВЫ TOTAL**

Федеральный профсоюз авиационных диспетчеров России обратился к **министру транспорта РФ** с письмом в поддержку фигурантов дела о гибели главы Total. В обращении, копия которого имеется в распоряжении Business FM, члены исполнительного комитета ФПАД называют беспрецедентными сроки заключения, которые гособвинитель запросил 17 июля 2020 года в Солнцевском суде Москвы для трех авиадиспетчеров Внуковского центра организации воздушного движения: руководителя полетов Романа Дунаева, диспетчера старта Александра Круглова и диспетчера руления Надежды Архиповой.

Как ранее сообщала Business FM, обвинение потребовало приговорить фигурантов к реальным срокам лишения свободы от пяти лет и десяти месяцев до шести лет и двух месяцев.

В ночь на 21 октября 2014 года самолет Falcon-50EX с главой французского энергетического концерна Total Кристофом де Маржери на борту столкнулся со снегоуборочной машиной на взлетной полосе во «Внуково». Миллиардер и трое членов экипажа погибли. В ходе судебного процесса фигуранты не признали вину в нарушении правил безопасности движения и эксплуатации воздушного транспорта (ч. 3 ст. 263 УК РФ).

«Столь беспрецедентные сроки заключения, запрошенные государственным обвинителем, выглядят совершенным издевательством на фоне того, что прямые виновники трагедии – водитель снегоуборочной автомашины Мартыненко и его непосредственный руководитель Леденев, находившиеся в день трагедии в состоянии алкогольного опьянения, скрывшие от службы управления воздушным движением аэропорта «Внуково» факт потери ориентации на летном поле и пропажи связи с одной из автомашин, были ранее осуждены к трем и 3,5 года заключения и освобождены в зале суда по амнистии, объявленной к 75-летию Победы», – говорится в письме.

Как отмечается в обращении, авиадиспетчеры в своем последнем слове еще раз подчеркнули тот факт, что в ночь трагедии действовали строго по инструкциям, а случившаяся катастрофа является следствием трагического стечения многих обстоятельств, связанных прежде всего с неадекватными, противоречащими всем правилам действиями сотрудников аэропорта «Внуково», находившихся в состоянии алкогольного опьянения.

Авторы письма напоминают, что Международная организация гражданской авиации (ИКАО) требует от РФ и других заинтересованных государств обеспечить объективную и беспристрастную процедуру расследования авиационных инцидентов и катастроф в соответствии с общепринятыми нормами. «Настоящее расследование может быть эффективным только в том случае, если будет подчинено принятому в мировом авиационном сообществе принципу Just Culture – когда, сообщая о деталях происшествий и инцидентов, летчики и диспетчеры уверены, что эта информация будет использована с единственной целью – обеспечить безопасность на транспорте, а не найти стрелочника и свалить вину на кого-то», – подчеркивается в письме.

По мнению Федерального профсоюза авиационных диспетчеров, то, что прокурор «потребовал для авиадиспетчеров столь жестокого и необоснованного наказания, является открытым вызовом авиационному сообществу как России, так и остального мира». Члены профсоюза просят **министра транспорта Российской Федерации Евгения Дитриха** дать публичную профессиональную оценку действиям авиадиспетчеров в ночь на 21 октября 2014 года и принять все возможные меры для недопущения произвола и судебной ошибки в отношении фигурантов. Приговор им планируется огласить 23 июля.

<https://www.bfm.ru/news/448770>

На ту же тему:

<https://eadaily.com/ru/news/2020/07/20/aviadispatchery-rossii-ministru-transporta-ne-dopustit-proizvola>

### **ЯКУТИЯ24; 2020.22.07; ЯКУТИЯ ПОЛУЧИЛА 248 МЛН РУБЛЕЙ НА СТРОИТЕЛЬСТВО ДОРОГ ПОСЛЕ РАБОТЫ АЙСЕНА НИКОЛАЕВА В МОСКВЕ**

Правительство РФ выделило Якутии 248 млн рублей на строительство дорог в рамках **Нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» (БКАД)**. Соответствующее распоряжение подписал **премьер-министр Михаил Мишустин** после работы главы республики Айсена Николаева в Москве, передает телеканал «Якутия 24». Глава республики в ходе рабочей командировки в Москве обсудил с **главой Минтранса Евгением Дитрихом** реализацию национального проекта «БКАД» на территории Якутии, а также проблемные вопросы, в том числе – ремонт и реконструкцию мостовых переходов. Помимо этого стороны обсудили на встрече обеспечение транспортной доступности Якутии. Также Айсен Николаев обсудил с **вице-премьером РФ Маратом Хуснуллиным** формирование пятилетнего плана по развитию дорожного строительства. 18 июля **премьер-министр Михаил Мишустин** подписал распоряжение о выделении более 24 млрд рублей иных бюджетных трансфертов на финансовое обеспечение дорожной деятельности в рамках «БКАД». **Нацпроект «Безопасные и качественные автодороги»** охватил 104 города в 83 субъектах страны.

<https://yk24.ru/index/ekonomika/yakutiya-poluchila-248-mln-rublej-na-stroitelstvo-dorog-posle-raboty-ajsena-nikolaeva-v-moskve>

### **ТАСС; 2020.21.07; АНО «НАЦИОНАЛЬНЫЕ ПРИОРИТЕТЫ», ПОРТАЛ НАЦПРОЕКТОВ И ТАСС ЗАПУСКАЮТ ПРОЕКТ О ВНУТРЕННЕМ ТУРИЗМЕ**

АНО «Национальные приоритеты», портал «Будущее России. Национальные проекты», и агентство ТАСС с 20 июля запускают совместный проект, посвященный возможностям и перспективам развития внутреннего туризма в России.

Проект «Все включено!» расскажет россиянам о том, куда лучше отправиться путешествовать в этом году, чем Россия может удивить даже искушенного туриста и какое отношение к этому имеют национальные проекты.

Информационные и развлекательные материалы о внутреннем туризме будут публиковаться на ресурсах участников проекта, а также их страницах в соцсетях.

«Проект поможет в поиске лучших мест отдыха, поможет спланировать дорогу, познакомиться с неизвестными ранее направлениями туризма. Корреспонденты ТАСС работают во всех регионах страны, они покажут самые красивые места и расскажут самые интересные истории о них. А портал «Будущее России. Национальные проекты» выступит в роли онлайн гида», – сообщила заместитель главного редактора ТАСС Лана Самарина.

По словам генерального директора АНО «Национальные приоритеты» Софии Малявиной, многие национальные проекты делают свой вклад в копилку привлекательности регионов России. «Сегодня качественный отдых – это не просто гостиница и питание, это возможность увидеть и узнать что-то новое, открыть для себя удивительные уголки. Базу для запуска национального проекта в сфере развития туризма и индустрии гостеприимства создают уже действующие национальные проекты: «Экология», «Культура», **«Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры»**. Уже сегодня можно выбрать регион для отдыха и получить заряд энергии, остается только выбрать направление», – отметила она.

В рамках совместного проекта журналисты портала «Будущее России. Национальные проекты» и ТАСС расскажут читателям об онлайн сервисах, позволяющих исследовать Россию – от виар-экскурсий до онлайн инструментов планирования отпуска, покажут национальные парки страны, опишут лучшие дорожные, морские и авиамаршруты, которые реализуются в том числе в рамках Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры, и продемонстрируют лучшие разработки малого и среднего бизнеса в области туризма. Отдельные материалы будут посвящены тонкостям медицинского и научного туризма.

Подробнее о том, что делается в рамках **нацпроектов** для развития внутреннего туризма, можно узнать из первого материала в рамках проекта по ссылке.

Узнать больше о путешествиях по России можно на национальном туристическом портале Russia.Travel, развиваемом Федеральным агентством по туризму.

<https://futuraussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/ano-nacionalnye-prioritety-portal-nacproektov-i-tass-zapuskaut-proekt-o-vnutrennem-turizme>

### **РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2020.22.07; СУДА И СЛЕДСТВИЯ; МИНТРАНС ПРИДУМАЛ, КАК СНИЗИТЬ АВАРИЙНОСТЬ НА ВОДЕ**

Назначать проверки безопасности судов будут в зависимости от их возраста и произошедших аварий. Порядок назначения проверок на основе риск-ориентированного подхода разработал **Минтранс**. Сейчас документ проходит общественное обсуждение.

Такой подход заключается в концентрации основных усилий контрольно-надзорного органа на проверке тех субъектов, которые являются потенциально наиболее опасными, пояснили «РГ» в **Ространснадзоре**. Критерии – вероятность наступления аварийного случая и тяжесть последствий для жизни и здоровья граждан и окружающей среды. То есть эта модель направлена на выявление потенциальной опасности до того, как случится авария. «Применение риск-ориентированного подхода способно радикальным образом повлиять на подход к контролю за соблюдением законодательства предпринимателями-судовладельцами», – отметили в ведомстве.

Периодичность проверок судна или плавучего объекта предложено назначать на основании оценок рисков нарушения обязательных требований на судне. То есть выше риски – чаще проверки. Риски, в свою очередь, будут определять по начисляемым баллам. Тут, прежде всего, играет роль возраст судна. Например, если ему от 6 до 15 лет, начислят 10 баллов, а если от 16 до 25 лет – 15 баллов и так далее.

Также будут учитывать количество задержаний судна за предыдущий год и количество нарушений обязательных требований, выявленных во время проверок в течение предыдущего года.

Баллы суммируются. Но сумма не является оценкой технического состояния судна. Все суда разобьют на группы по уровню риска. К судам высокого риска отнесут те, сумма баллов оценок рисков которого более 50, а к малому – меньше или равна 20. Оценки рисков по каждому судну будут автоматически пересматривать по результатам проверки. В результате, суда с высокой степенью риска будут проверять по истечении двух месяцев со дня окончания проведения последней проверки, средней степени – по истечении четырех месяцев, а малой степени риска – по истечении года со дня окончания проведения последней проверки.

При прочих равных условиях первым проверят то судно, у которого сумма баллов оценок рисков больше. Предусмотрены и внеплановые проверки, например, после транспортного происшествия с судном.

Как отметили в **Ространнадзоре**, в среднем в год происходит около 60 аварий на море и 4 аварии на внутренних водных путях. С 2008 года по 2019 год на море произошло 718 аварий, погиб 301 человек, 26 человек получили тяжкие телесные повреждения, затонуло 37 судов. Из общего числа 337 аварий носили навигационный характер – посадки на мель, столкновения, касания грунта или притопленного предмета.

Основными причинами навигационных аварий в ведомстве назвали недостатки в организации ходовой навигационной вахты и штурманской службы на судах, не учет гидрометеорологических особенностей района плавания и даже судоводительские ошибки. Прежде всего, аварии связаны с человеческим фактором, признают в **Ространнадзоре**. Практически все аварийные случаи явились следствием невыполнения экипажами или судовладельцем нормативных документов, регламентирующих безопасность плавания.

Проверки нужны, признает директор Национального объединения лоцманских организаций (НОЛО) Виктор Рябоконт. В ходе проверки должно выявляться объективное техническое состояние судна – исправность рулевой группы, средств слежения, определения места, средств связи и других частей судна. Также важно оценить и профессиональную подготовку экипажа. «Сложность в том, чтобы найти рациональное зерно между избыточностью и достаточностью проверок», – говорит Рябоконт. Риск – ориентированный поход как раз вполне оправдан. «Если у судна несколько аварий при одном и том же экипаже, это говорит об уровне подготовки этих людей», – приводит он пример.

<https://rg.ru/2020/07/21/mintrans-predlozhit-novyj-poriadok-naznachenii-proverok-sudov.html>

### **КОММЕРСАНТЪ; ДИАНА ГАЛИЕВА; 2020.22.07; ДЕНЕГ НЕТ, НО ЕСТЬ ПОПРАВКИ; ВЛОЖЕНИЯ В ИНФРАСТРУКТУРУ ПОДДЕРЖАТ УЛУЧШЕНИЕМ РЕГУЛИРОВАНИЯ**

В ближайшие три года бизнесу не стоит рассчитывать на бюджетные деньги в качестве инвестиций при реализации своих инфраструктурных проектов, сообщил вчера на форуме РССП первый замглавы Минэкономики Андрей Иванов. Пока власти готовы поддерживать инфраструктурные инициативы предпринимателей больше регуляторными мерами. В частности, Минэкономики обещает расширить сферу применения закона о СЗПК и повысить привлекательность концессионных соглашений.

Вчера на форуме РСПП «Инфраструктурные инициативы бизнеса» крупные предприниматели обсуждали способы привлечения инвестиций из внебюджетных источников в свои инфраструктурные проекты. Увеличения потока бюджетных денег в нынешних условиях им, судя по словам чиновников, ждать не приходится. Как отметил на форуме первый замглавы Минэкономики Андрей Иванов (назначенный на прошлой неделе на эту должность с поста **замминистра** финансов как раз для кураторства крупных инвестпроектов и соглашений о защите и поощрении капиталовложений, СЗПК), рассчитывать на рост бюджетных инвестиционных расходов в ближайшие три года не

стоит. Власти готовы оказывать бизнесу в основном нефинансовую поддержку: в Белом доме сейчас прорабатывают такой механизм привлечения частных инвестиций, как бессрочные облигации (их номинальная стоимость не погашается, но зато они дают «вечный» рентный доход; см. “Ъ” от 11 июля), а также донастраивают институт государственно-частного партнерства.

Сам бизнес, судя по выступлениям на форуме, наиболее перспективной формой привлечения инвестиций в инфраструктуру считает механизм концессий.

Как пояснил гендиректор IC Holding по России и СНГ и глава подкомитета РСПП по инвестиционной политике Игорь Коваль, стоимость заемного финансирования при низкой ключевой ставке конкурентоспособна даже по отношению к «вечным» облигациям – 6,55%, что лишь на 1,5 процентного пункта выше, чем у ОФЗ. Дальнейшего снижения стоимости займов он предлагает добиться за счет внедрения механизма параллельного конкурентного финансирования: права концедента проводить двухэтапную процедуру по выбору финансирующей организации (синдиката) с наиболее привлекательными условиями. Пока же отсутствие механизма компенсации затрат инвестора при частной концессионной инициативе приводит к недостатку инвестиций в прединвестиционную фазу проектов и к дефициту самих проектов. Впрочем, необходимые нормы уже включены в готовящийся сейчас в Минэкономике законопроект с изменениями в механизме концессий (см. “Ъ” от 21 июля).

Что касается предлагаемых финансовых инструментов, представители бизнеса предлагают не ограничиваться «вечными» облигациями, а активно привлекать финансирование за счет институтов развития – фондов прямых и венчурных инвестиций.

По словам замглавы Российской венчурной компании Алексея Басова, ликвидность и финансовые накопления фондов достигли максимальных значений и они могут привлекаться не только на развитие технологий, но и смежных отраслей. Примерами интеграции инфраструктурных и технологичных проектов, отметил Алексей Басов, могут быть беспилотные решения и мониторинговые инструменты.

Отметим, что часть бизнеса рассчитывает на создание отдельного финансового института по поддержке инфраструктурных проектов, но в Минэкономике в необходимости такой структуры сомневаются. «В случае если в банке проекты одного типа, одной отрасли и одного сектора составляют значительную часть портфеля, то по этим проектам – так устроено нормативное регулирование ЦБ – приходится давать более высокую ставку, потому что портфель не диверсифицирован», – сказал вчера Андрей Иванов.

Со своей стороны, чиновники ждут от бизнеса идей по порядку отбора проектов концессий и по фиксации обязательств сторон в специальном реестре. Андрей Иванов сообщил, что по просьбе предпринимателей действие закона о СЗПК уже этой осенью может быть расширено на проекты жилищного строительства (в отношении комплексной застройки) и будет способствовать реализации жилищного **нацпроекта**. Впрочем, здесь спрос на результаты инвестиционной активности крупного бизнеса будет зависеть от восстановления потребительского спроса, пока же статистика фиксирует снижение реальных располагаемых доходов граждан (см. “Ъ” от 20 июля).

<https://www.kommersant.ru/doc/4425505>

### **ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2020.22.07; ОАК РАССМАТРИВАЕТ ПРОЕКТ РАЗРАБОТКИ УВЕЛИЧЕННОГО SSJ100; РАНЕЕ КОМПАНИЯ ОТКАЗАЛАСЬ, НЕСМОТЯ НА НАЛИЧИЕ ЗАКАЗА, ОТ СОЗДАНИЯ ЕГО УМЕНЬШЕННОЙ ВЕРСИИ**

Объединенная авиастроительная корпорация (ОАК; входит в госкорпорацию «Ростех») рассматривает возможность разработать увеличенную версию ближнемагистрального самолета Sukhoi SuperJet 100, рассказали «Ведомостям» два человека, близких к ОАК, и два федеральных чиновника. Изучаются различные варианты размерности: на 115, 120,

125, 130 и 140 мест в одноклассной компоновке, утверждают трое собеседников «Ведомостей». Центральный аэрогидродинамический институт им. Жуковского по заказу ОАК моделирует технические показатели лайнера и его поведение при увеличении вместимости до разного количества кресел.

SSJ100 – первый и пока единственный разработанный в России с нуля гражданский лайнер, вмещает в одноклассной компоновке от 98 до 103 пассажиров. Поставляется авиакомпаниям с 2011 г. В 2011–2020 гг. эксплуатантам поставлено 193 SSJ100.

Старт проекта по разработке увеличенной версии возможен только через несколько лет – после того, как ОАК создаст так называемый самолет SSJ100 new, добавляют двое собеседников. SSJ100 new – это лайнер нынешней размерности, но с максимально импортозамещенными компонентами, прежде всего с российским двигателем, разрабатываемым сейчас ПД-8. SSJ100 использует разработанный специально для него франко-российский двигатель Sam146, который оказался неудачным. Поставки SSJ100 new должны стартовать в 2023 г. Это действительно сложный и капиталоемкий проект, по сути, новый самолет, а создать на базе SSJ100 new увеличенную версию, если примем такое решение, будет относительно быстро и дешево, говорит человек, близкий к руководству ОАК.

Программа SSJ100 до сих пор буксует из-за того, что производитель еще не наладил быстрое снабжение авиакомпаний запчастями: из-за этого самолеты мало летают, оказываются менее эффективны и их поставки в последние годы снижаются. Но в этом году **президент Владимир Путин** одобрил разработанную «Ростехом» и ОАК программу по поставке авиакомпании Red Wings 60 SSJ100. В этом году авиакомпания должна получить первые шесть российских лайнеров. Red Wings должна стать эталонным эффективным эксплуатантом SSJ100 и вернуть этой модели доверие рынка. ОАК исходит из того, что Red Wings и, возможно, другие авиакомпании за несколько лет раскатают на SSJ100 определенные маршруты, пассажирский спрос вырастет, соответственно, будет востребована более вместительная версия, объясняет федеральный чиновник.

ОАК уже делала попытку изменить размерность SSJ100: с 2017 г. холдинг работал над проектом выпуска уменьшенной версии на 75 кресел – SSJ75. Ее выход планировался на 2022 г., предварительный заказ на 75 таких лайнеров размещала крупнейшая частная авиакомпания страны S7 Airlines. Но в прошлом году ОАК отказалась от разработки SSJ75, рассказывал «Ведомостям» совладелец S7 Владислав Филев. По его мнению, это было большой ошибкой: именно SSJ75 мог стать действительно эффективным и востребованным самолетом, так как вся модель региональных перевозок в стране со времен СССР сложилась под самолет такой вместимости. ОАК и Минпромторг тогда заявляли, что от SSJ75 не отказались совсем, а решили создать его только после разработки SSJ100 new.

SSJ100 легко можно удлинить до 120 кресел – при этом дальность полета сократится до 2000 км (с нынешних 3000 км), но для большого количества региональных рейсов больше и не надо, говорит источник в ОАК. Если облегчить конструкцию на 2 т – а это серьезная техническая задача, – то 120-местный лайнер будет иметь нынешнюю дальность и будет более универсальным, добавляет собеседник «Ведомостей». Для 140-местной машины нужен уже двигатель с большей тягой.

Не все в ОАК поддерживают идею большого SSJ100. Сейчас ОАК завершает сертификацию среднемагистрального лайнера MC-21-300 вместимостью 211 пассажиров в моноклассной компоновке, а в дальнейшем планирует разработать его младшую версию MC-21-200 на 165 пассажиров. Увеличенный SSJ100 стал бы с ней конкурировать, поэтому проект последнего нецелесообразен, говорят два человека, близких к ОАК. Но все уменьшенные версии лайнеров получаются относительно тяжелыми и менее эффективными, то же самое будет с MC-21-200, возражает другой собеседник в ОАК, поэтому для конкуренции в сегменте 120–140 кресел лучше все-таки растянуть SSJ100.

«Основные усилия в рамках программы SSJ100 сосредоточены сейчас на развитии системы послепродажной поддержки и создании модернизированной версии самолета (SSJ100 new. – «Ведомости»). Испытания ряда систем уже идут, но впереди еще большая работа. Варианты развития обновленной платформы с точки зрения дополнительных рыночных ниш могут быть реализованы на следующем этапе после дополнительных маркетинговых исследований», – говорит представитель ОАК.

«Модель SSJ75 нам по-прежнему интересна при соблюдении заданных нами технико-экономических характеристик, текущая ситуация в отрасли (тяжелейший кризис мировой авиации из-за китайского коронавируса. – «Ведомости») не делает модель менее актуальной», – отмечает представитель S7. Мы ожидаем в ближайшие несколько лет роста региональных перевозок в России на 5–15% ежегодно, продолжает собеседник, при этом машина на 120–130 кресел всего на 20% уступала бы вместимости наших самолетов Airbus 320 neo – с такой небольшой разницей освоение нового типа нецелесообразно, экономия расходов на одном направлении будет слишком незначительной.

«В целом проект самолета на 130 кресел нужен сегодня. Но к моменту его возможного появления рынок может поменяться и такая размерность не пригодится – в авиастроении нужно смотреть на тренды будущего, а не текущие потребности. При этом эффективной может быть модель, парк которой достиг не менее 5000 шт. А так как рынки сейчас лимитированы, то лучше сосредоточиться на улучшении, в том числе ремоторизации, текущей версии SSJ100», – говорит президент «Utair – пассажирские авиалинии» Павел Пермяков.

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2020/07/22/835112-oak-rassmatrivaet>

### **КОММЕРСАНТЪ; ОЛЬГА МОРДЮШЕНКО, АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; 2020.22.07; МИНУДОБРЕНИЯ ПОШЛИ НА ДОРАБОТКУ; ГОСДУМА ВЕРНУЛА ЗАКОНОПРОЕКТ ОБ ИХ ПЕРЕВАЛКЕ НА ВТОРОЕ ЧТЕНИЕ**

Госдума после нескольких лет рассмотрения не смогла принять законопроект, упрощающий складирование минудобрений в российских портах, и отправила его на доработку до 1 сентября. После прохождения документом первого чтения профильный комитет внес в него поправки, против которых выступил бизнес, в том числе о запрете размещения припортовых складов минудобрений на территории городов. Химики и стивидоры указывают, что если они будут приняты, ограничения, действующие с 2013 года и ограничивающие развитие перевалочных терминалов, сохранятся.

Госдума 21 июля вернула на второе чтение проект изменений в Водный кодекс и другие акты, разрешающих хранение агрохимикатов (минудобрений) в границах территорий морских портов. Документ, который теперь должны доработать до 1 сентября, должен снять запрет на размещение складов минудобрений в пределах 500 м от моря, введенный Госдумой в 2013 году, и решить задачу по наращиванию экспорта через российские порты и переориентацию на них грузопотоков из зарубежных. Первые два чтения документ прошел 8 и 15 июля, а до этого рассматривался Госдумой в течение трех лет.

Председатель Госдумы Вячеслав Володин по итогам заседания предложил поручить первому вице-спикеру Александру Жукову вместе с правительством «отработать все вопросы, связанные с доработкой законопроекта». «Там действительно много чего накрутили, что требует дополнительного изучения», – сказал он. Партнер международного центра защиты прав Globallaw Евгений Мацак говорит, что пункт 4 ст. 125 Регламента Госдумы позволяет возвращать законопроект к процедуре второго чтения. В исключительных случаях, поясняет он, по требованию фракций, представляющих большинство депутатов Госдумы, председательствующий обязан поставить на голосование вопрос о его возвращении.

Источники “Ъ” говорят, что сейчас основным источником разногласий стали поправки, которые внес в документ замглавы комитета Госдумы по транспорту и строительству Виталий Ефимов и которые, по их мнению, лишили законопроект смысла.

Против поправок выступили производители удобрений, стивидоры и РСПП. Так, 18 июля глава Российской ассоциации производителей удобрений (РАПУ) Андрей Гурьев в письмах Вячеславу Володину и главе Минпромторга Денису Мантурову сообщил, что господин Ефимов предложил запретить размещение хранилищ минудобрений в морских портах в городах и населенных пунктах, а подавляющее большинство портов, переваливающих удобрения, находятся на городской территории – в Новороссийске, Выборге, Санкт-Петербурге, и такой запрет приведет к потере 85% перевалки удобрений, которая будет переориентирована на порты Прибалтики, Финляндии и Украины. По оценкам участников рынка, зарубежные порты с 2013 года заработали на перевалке российских минудобрений более \$1,2 млрд. Письма с критикой поправок также направили господину Володину глава РСПП Александр Шохин и Ассоциация морских торговых портов (АСОП).

В Минпромторге не стали комментировать ситуацию, отметив, что законопроект в текущей редакции допускает хранение минудобрений в границах водоохраных зон. Но источники “Ъ” уверяют, что Минпромторг и Минприроды выступают против нового варианта документа.

Ситуация с поправками 17 июля обсуждалась на совещании у замминистра промышленности Михаила Иванова с участием Минтранса, РАПУ, АСОП и химических компаний. В Минтрансе ситуацию комментировать не стали. В комитете Госдумы по транспорту и строительству на запрос “Ъ” не ответили. В Минсельхозе отметили, что запрет не сказывается на обеспечении российских аграриев минудобрениями: темпы их закупки опережают уровень 2019 года и на 3 июля составили 2,5 млн тонн в действующем веществе.

Партнер Deloitte Юлия Орлова отмечает, что сейчас из-за запрета на хранение агрохимикатов в портовых зонах Россия теряет потенциальные доходы от грузопотока через российские терминалы. Она отмечает, что, хотя законопроект предусматривает обязательную экологическую экспертизу строительства хранилищ, потенциальные экологические риски исключать нельзя. Тем не менее, говорит эксперт, учитывая, что законопроект отвечает курсу государства на увеличение экспорта, высока вероятность того, что он будет принят в ближайшее время с минимальными и некритичными изменениями, а экологические риски отойдут на второй план.

<https://www.kommersant.ru/doc/4425451>

### **КОММЕРСАНТЪ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; 2020.22.07; СОСНОВСКОМУ ЗАВОДУ НАШЛИ ИНВЕСТОРА; «КАСПИЙСКАЯ ЭНЕРГИЯ ШЕЛЬФ» ЗАХОДИТ НА ВЕРФЬ**

Для банкротящегося Сосновского судостроительного завода в Кировской области, чьим основным кредитором три года назад стала структура «Ростеха» «РТ-Капитал», нашли инвестора. «Каспийская энергия шельф» арендует имущество завода и будет выпускать там быстроходные мелкосидящие малотоннажные суда для военных и других служб, а также судовое оборудование. Эксперты и источники “Ъ” считают, что судьба завода будет зависеть от возможности новых инвесторов привлечь заказы и готовности вкладывать средства в производство.

Дочерняя структура «Ростеха» по работе с проблемными активами «РТ-Капитал», три года назад ставшая основным кредитором Сосновского судостроительного завода (ССЗ, Сосновка Кировской области), привлекла стратегического партнера для развития предприятия, рассказали “Ъ” компании. Профильным инвестором выступит ООО «Каспийская энергия шельф» («КНРГ Шельф»), специализирующееся на судостроении и

судоремонте. По «СПАРК-Интерфакс», 100% принадлежит «Синергия групп», 90% которой владеет Андрей Голиков.

Как пояснили в «РТ-Капитал», соглашение предполагает аренду 21 объекта недвижимого имущества и оборудования с возможностью дальнейшего выкупа в рамках процедуры банкротства.

«КНРГ Шельф» в течение полугода после заключения договора обязуется инвестировать в имущественный комплекс завода собственные средства. «РТ-Капитал» предложила инвестору выгодные условия аренды в первые месяцы, что даст возможность быстро запустить процесс восстановления верфи, пояснил глава компании Кирилл Федоров.

Как пояснил “Ъ” глава «КНРГ Шельф» Геннадий Слугин, ССЗ исходно строился для выпуска малотоннажных судов, барже-буксирного состава, понтонов, плавучих причалов, катеров: «Мы видим этот рынок перспективным для себя, особенно с учетом понимания востребованности быстроходных мелкосидящих судов со стороны Минобороны, Росгвардии и других ведомств. Поэтому мы стали изучать судостроительные заводы РФ, где можно организовать производство малых судов, и больше всего подошел ССЗ». На заводе сохранились необходимые компетенции, уникальные станки, добавил топ-менеджер.

Кроме строительства судов малой тоннажности мы планируем проводить ремонт вооружений и военной техники, изготовление и поставку судового оборудования, валов, иллюминаторов, дверей, люков для нужд судостроительных предприятий», – пояснил он, сообщив, что инвестиции на первом этапе составят около 12 млн руб.

ССЗ в сложном положении с 2012 года. В 2017 году «РТ-Капитал» взяла на свой баланс 1,2 млрд руб. долга завода, ранее принадлежавшие Новикомбанку (см. “Ъ” от 2 октября 2017 года). Был разработан план загрузки верфи до 2020 года, среди потенциальных заказчиков назывались ФГУП «Росморпорт», ФКУ «Речводпуть» и рыбопромысловые компании. Но найти заказы так и не удалось. В мае 2019 года Арбитражный суд Кировской области признал ССЗ банкротом. Сегодня общий объем долга верфи по реестру кредиторов превышает 2,2 млрд руб.

Источник “Ъ” в отрасли говорит, что в РФ не хватает заводов, которые бы выпускали качественно и в срок небольшие суда. Кроме того, в пользу проекта говорит направленность на импортозамещение и производство оборудования, считает он. Но другой собеседник “Ъ” допускает, что восстановление ССЗ – это не столько экономическая, сколько политическая история.

Глава «Infoline-Аналитики» Михаил Бурмистров считает, что сегмент малотоннажного строительства позволит наиболее эффективно использовать имеющиеся мощности, но успех будет зависеть от лоббистских возможностей «Ростеха» и новых арендаторов площадки и получения заказов от госструктур, в том числе МЧС. Пока речь идет об аренде, отмечает эксперт, риски для инвестора минимальны.

<https://www.kommersant.ru/doc/4425446>

### **ИЗВЕСТИЯ; ЭЛЬНАР БАЙНАЗАРОВ; 2020.22.07; ОТПУСКНОЙ РЕЖИМ: РОССИЯНЕ УРЕЗАЛИ РАСХОДЫ НА ОТДЫХ НА 20%; БОЛЬШЕ ВСЕГО ТУРИСТЫ ЭКОНОМЯТ НА АВИАБИЛЕТАХ И ПРОЖИВАНИИ**

Россияне на 20% сократили расходы на отпуск, заявили «Известиям» в Российском союзе туристической индустрии (РСТ). Согласно его статистике за июнь и июль, число отдыхающих уменьшилось до 30% от общего числа – год назад в это время отпуска брали до 50% работающих граждан. Больше всего экономят на авиаперелетах, размещении и услугах. Однако есть и другая тенденция: из-за закрытия границ в Москве, Петербурге и Сочи повысился спрос на отели. В Ассоциации туроператоров России (АТОР) «Известиям» заявили, что сокращение отпускных расходов следует анализировать исходя из ценового сегмента – любители премиального отдыха свои траты не урезали. Напротив, этот сегмент

путешественников демонстрирует большой интерес к августовским датам, потому цены увеличились в среднем на четверть. В Aviasales спрос на авиабилеты считают восстановившимся – индекс бронирований достиг довирусных значений.

Пляжная экономия

С 1 июля внутренний туризм возобновился в 67 регионах России, большинство субъектов федерации отменили ограничения на прием гостей. 2 июля открылся Байкал, 3 июля – Горный Алтай.

Карантин для приезжих оставили порядка десяти субъектов. Некоторые из них требуют от москвичей соблюдать двухнедельную самоизоляцию, например Еврейская автономная область. А некоторые отказывают во въезде всем, как, например, Иркутская область – регион опасается наплыва туристов на Байкал, потому сохраняет действующие ограничения до августа. Закрыт на въезд и Кош-Агачский район Республики Алтай.

Пандемия и действующие ограничения сказались и на тратах россиян. В РСТ «Известиям» уточнили, что за прошедшие два месяца лета граждане сократили отпускные расходы на 20% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года.

– Статистика за июнь и июль показала, что число тех, кто взяли отпуска в эти летние месяцы, сократилось до 30% – в прошлом году в этот период отдыхало порядка 50% россиян, – заявил «Известиям» вице-президент РСТ Юрий Барзыкин. – Пандемия, безусловно, сказалась на тратах россиян, они стараются максимально оптимизировать расходы. Больше всего экономят на перелетах, размещении и услугах.

Юрий Барзыкин также отметил, что есть и встречный поток – в Москве, Петербурге и Сочи наблюдается рост спроса на четырех- и пятизвездочные отели.

С этой оценкой согласны и в АТОР. Вице-президент ассоциации Дмитрий Горин пояснил «Известиям», что сокращение отпускных трат следует анализировать исходя из ценового сегмента. Например, в премиальном гостиничном секторе наблюдается повышенный спрос – на август в отелях уже практически нет мест. Это говорит о том, что россияне, выбирающие дорогостоящий отдых, сокращать отпускные расходы не стали.

– На пиковые даты августа взрывной спрос на пятизвездочные гостиницы первой линии, они остаются крайне востребованными. Из-за дефицита игроки этого сегмента повысили цены в среднем на 23–27%. В Краснодарском крае таких отелей всего 45, в Крыму – 15. Для сравнения, в той же Турции – свыше 400, – отметил эксперт.

Он также подчеркнул, что в пакетных турах появилось больше чартеров, поэтому цены для бюджетного сегмента – на уровне прошлого года или даже ниже. Средний чек тура – от 30 тыс. рублей на двоих с перелетом, но без питания. В премиальном сегменте стоимость начинается от 90 тыс. за тур.

– Сократились затраты на авиаперелеты, так как в начале сезона авиакомпании предоставляли скидки от 30% до 50%. Это связано с конкуренцией на авиарынке, а также с конкуренцией с железной дорогой, – пояснил Дмитрий Горин. – В целом в выигрыше остались те, кто предпочел ранние бронирования в феврале-марте, когда цены на отдых были существенно ниже, чем сейчас.

Министр курортов и туризма Крыма Вадим Волченко заявил «Известиям», что республика не отмечает снижения платежеспособности туристов.

– Загрузка отелей уровня 4-5 звёзд в некоторых случаях достигает 100%, на июль-август включительно, – отметил он. – Поэтому, в высоком ценовом сегменте мы не можем говорить, что на отдых стали тратить меньше. Это не значит, что отдых стал дороже, скорее платёжеспособность туристов в этом году выше.

Он также пояснил, что в более доступном для большинства россиян сегменте, отдохнуть в Крыму в этом году обойдется даже дешевле благодаря снижению стоимости авиаперелетов практически по всем направлениям на 15-25% (из Тюмени, Омска, Уфы и вовсе на 31–37%).

Между тем другой вице-президент АТОР, Александр Курносов, уверен: пока преждевременно говорить, что россияне стали экономить на отпусках – внутренний туризм в РФ только начал открываться, прошло всего три недели с тех пор, как регионы стали отменять ограничения на прием отдыхающих из других субъектов РФ.

При этом он согласился, что на определенных статьях расходов стремление сэкономить уже сказалось – россияне чаще выбирают отдых «дикарем». Об этом же говорит и то, что в Крыму и на Кавказе в последнее время много машин с сибирскими номерами – это значит, что люди решили приехать своим ходом и тем самым сэкономить на билетах, отметил эксперт.

В Федерации рестораторов и отельеров РФ призвали также учесть, что из-за пандемии многие россияне решили отложить отпуск на осень и дождаться открытия международного сообщения. Вице-президент федерации Вадим Прасов в беседе с «Известиями» подчеркнул: тот факт, что границы страны остаются закрытыми, не стал определяющим фактором для существенного роста внутреннего туризма – об этом говорит и неполная заполняемость отелей в Крыму и Краснодарском крае.

– Конкретных цифр по расходам пока нет, но здравый смысл подсказывает, что за три месяца пандемии россияне богаче не стали. Говорить, что с открытием Крыма и Краснодарского края наши сограждане ринулись на российский юг, нельзя. Заполненность отелей в Крыму, Сочи в июле оставляет желать лучшего, в том же Лазаревском еще есть резервы, – пояснил эксперт.

Не югом единым

Вадим Прасов также отметил, что в июне и июле заметно вырос интерес не только к российскому югу, но и к другим направлениям – россияне стали чаще бронировать билеты на Камчатку, Сахалин, Алтай, север России.

– При этом абсолютно сократился поток из-за рубежа, который составлял определенный процент от путешественников, выбирающих север России, Камчатку. Эти две тенденции – рост интереса изнутри и нулевой поток из-за границы – в итоге нивелируют друг друга, – констатировал эксперт.

В топ-8 наиболее популярных направлений у россиян в июне помимо российского юга также вошли Казань и Калининград, заявили «Известиям» в сервисе бронирования жилья Booking.com. Возглавили рейтинг Москва и Санкт-Петербург, далее следуют курорты Краснодарского края: Сочи, Адлер, Анапа и Геленджик. Список составлен исходя из анализа направлений, которые россияне чаще всего искали в мае с тем, чтобы заселиться в июне.

Следует отметить, что Booking.com из-за антироссийских санкций не работает в Крыму и не учитывает крымские курорты при составлении рейтингов. Там не смогли ответить на вопрос «Известий», сказала ли пандемия на отпускных предпочтениях россиян.

В агрегаторе авиабилетов Aviasales «Известиям» заявили, что спрос на билеты в июле вернулся к довирусным значениям. К такому выводу в компании пришли, основываясь на индексе активности российских путешественников – он анализирует бронирования через сайт.

– Значение индекса по России 10 из 10, то есть спрос на внутренние направления можно считать восстановившимся, – отметили в компании.

5 апреля индекс достиг минимального значения – 2 из 10. Уверенный рост отмечается с конца мая, однако наиболее резкий скачок произошел 19 и 20 июня, когда в Москве и Краснодарском крае отменили режим самоизоляции и карантина.

Наиболее популярными направлениями у россиян, согласно статистике Aviasales, в июле стали Москва, Санкт-Петербург, Сочи, Симферополь, Краснодар. В топ-10 запросов также вошли Махачкала, Калининград и Уфа.

В аналитическом центре сервиса поездок и путешествий «Туту.ру» «Известиям» заявили, что фиксируют снижение среднего чека на авиабилеты по сравнению с летом 2019 года.

– Отправиться на море самолетом в этом году стало доступнее. Наиболее существенно упали цены на перелеты из Москвы в Санкт-Петербург (-47%), в Екатеринбург (-46%) и в Новосибирск (-45%). Снижение цен по топ-3 популярным маршрутам (из Москвы в Симферополь, Сочи и Анапу) – от 16% до 22%, – отметили в центре.

В топ-5 популярных вариантов для путешествия на поезде в июне-июле этого года вошли маршруты из столицы в Санкт-Петербург, Нижний Новгород, Брянск, Владимир и Иваново. В отличие от авиаперевозок, по большинству популярных направлений на поезде «Туту.ру» фиксирует рост среднего чека. Например, билеты из Москвы в Нижний Новгород подорожали на 15%, уточнили в сервисе.

<https://iz.ru/1038183/elnar-bainazarov/otpusknoi-rezhim-rossiiane-urezali-raskhody-na-otdykh-na-20>

### **ИЗВЕСТИЯ; МАРТА ЛИТВИНОВА; 2020.22.07; ЗАПРАВКА С ДОПЛАТОЙ: РОССИЙСКИМ АВТОВЛАДЕЛЬЦАМ ПРЕДЛОЖИЛИ ОТКАЗАТЬСЯ ОТ БЕНЗИНА; ГОСУДАРСТВО ГОТОВО КОМПЕНСИРОВАТЬ ДО 60% ОТ СТОИМОСТИ ПЕРЕОБОРУДОВАНИЯ**

С 20 июля автовладельцы, решившие перейти с бензина на газ, будут платить лишь 10% расходов на необходимые работы. Государство субсидирует из бюджета 60% от стоимости установки и регистрации газобаллонного оборудования, еще 30% оплатит «Газпром». По мнению экспертов, инициатива может оказаться полезной для ряда регионов. Однако всем ли подходит такое решение, разбирались «Известия».

Сэкономить на топливе

С 20 июля начала действовать обновленная программа, по которой 90% трат автовладельцев на переход с бензина на газ будет компенсировано. Государство субсидирует 60% от стоимости переоборудования, а «Газпром» – 30% в рамках маркетинговых программ своей дочерней компании «Газпром газомоторное топливо». Таким образом, желающим перевести свои автомобили на газ останется оплатить 10% от стоимости работ.

Согласно программе, речь идет о переходе на компримированный природный газ (КПГ), то есть сжатый на компрессорной станции до давления 200–250 бар (196–245 кг/кв. см). Планируется, что отказ от бензина в пользу КПГ снизит траты владельцев автомобилей на топливо на 60–65%.

По данным компании «Газпром газомоторное топливо», на легковом автомобиле на одной заправке можно проехать порядка 250 км, пробег грузовых на одной заправке составляет около 450–500 км. Стоимость же переоборудования на сегодняшний день без учета новых субсидий варьируется от 60 тыс. до 90 тыс. рублей.

Постановление о помощи гражданам, желающим перевести автомобили с бензина на газ, было подписано **премьер-министром РФ Михаилом Мишустиным** еще в июне. Изменения были внесены в одно из приложений к госпрограмме «Развитие энергетики», предусматривающей увеличение объема потребления природного газа в качестве моторного топлива до 2,7 млрд куб. м по итогам 2024 года. Кроме того, в течение пяти лет в России должно быть построено около 1,3 тыс. газовых заправок (на сегодняшний день действует 484).

По словам заместителя министра энергетики России Антона Инюцына, такая мера может стать эффективным способом поддержки как физических лиц, так и субъектов малого и среднего бизнеса, например таксистов, фермеров, мелких предпринимателей, самостоятельно доставляющих продукцию и услуги потребителям.

– Мы максимально старались продумать механизм, чтобы он не добавлял людям головной боли, не создавал излишней бюрократии. Региональные власти определяют сервисные центры, которые имеют соответствующие сертификаты и отвечают требованиям безопасности. Желающий переоборудовать автомобиль подает заявку в этот центр,

оплачивает только ту часть, о которой мы с вами говорили. Все остальное сервис делает ему бесплатно, – подчеркнул Инюцын.

По его словам, установка и регистрация газобаллонного оборудования должны будут занимать не более пяти рабочих дней. Сервисным центрам расходы будут возмещать региональные власти за счет перечисляемых Минэнерго дотаций.

Полезно, но есть проблемы

Инициатива будет эффективной для многих регионов, где газ дешевле бензина, отметил в беседе с «Известиями» ведущий научный сотрудник лаборатории исследований проблем предпринимательства РАНХиГС Степан Земцов.

– Обновленная программа для некоторых регионов, безусловно, будет полезной. Есть ряд регионов, где газ дешевле бензина, и там уже сейчас очень высокая доля компаний и владельцев личного автотранспорта перешла на газ. Еще один момент, о котором не стоит забывать, – с точки зрения устойчивого развития газ считается более экологически чистым топливом, а потому переход на газ также может рассматриваться в качестве выполнения наших международных обязательств, – подчеркнул эксперт.

Однако одна из главных проблем, требующих решения, – очень низкая обеспеченность газовыми заправочными станциями в России, отметил Земцов.

По мнению **директора Института экономики транспорта и транспортной политики НИУ ВШЭ, председателя общественного совета Минтранса Михаила Блинкина**, субсидирование расходов на переход с бензина на КПП – это позитивный подход, но остаются проблемы, которые только предстоит решить.

– В принципе, идея об использовании газомоторного топлива прогрессивна и с экологических позиций, и с точки зрения расширения рынка сбыта природного газа, что для России очень выгодно. Но есть определенные трудности, от которых не спасает и субсидирование переоборудования с бензина на газ, – считает Блинкин. – Пока нет очень широкой сети заправок для огромного числа потребителей, даже если субсидируют это переоборудование, автовладельцы не будут спешить перейти на газ. Здесь решающий шаг должен быть произведен, конечно же, со стороны сбыта.

Для грузового транспорта

По словам члена комитета по энергетической стратегии и развитию топливно-энергетического комплекса Торгово-промышленной палаты Рустама Танкаева, идее по переходу на метан как на моторное топливо для автомобилей уже несколько десятилетий. Объективно у бизнеса есть очень большой интерес к тому, чтобы сделать метан моторным топливом, ведь этот сегмент внутреннего рынка по определению платежеспособен, но рядовые пользователи по разным причинам не спешат перейти на газ, пояснил эксперт.

– Традиционные баллоны для сжатого метана очень тяжелые. На самом деле получается так, что если вы используете обычные баллоны, то в основном вы только их и возите в багажном отделении. Поэтому компримированный газ применяется достаточно широко в основном на муниципальном автотранспорте. Кроме того, баллоны требуют ежегодной государственной поверки, которая стоит денег, – добавил Танкаев.

По мнению директора Национального общественного центра безопасности движения Сергея Канаева, это хорошая инициатива, которая может подтолкнуть некоторых автовладельцев к переходу на газ, что будет выгодно в конечном итоге всем. Однако он также отметил, что новые субсидирования будут полезны скорее для собственников грузового или пассажирского транспорта, чем для владельцев частных автомобилей.

– Если мы говорим о сжатом газе, то на него может перейти, вероятно, только коммерческий транспорт. В данном случае это связано с тем, что баллоны очень большие и тяжелые, поэтому рядовые автовладельцы вряд ли на них перейдут. Если говорить о метане, то это все-таки удел больше грузового или пассажирского транспорта, который имеет возможность эти баллоны брать без большого ущерба для снижения грузоподъемности, для частного транспорта это не работает, – заключил Канаев.

<https://iz.ru/1038036/marta-litvinova/zpravka-s-doplatoi-rossiiskim-avtovladelcam-predlozhili-otkazatsia-ot-benzina>

### **КОММЕРСАНТЪ; ИВАН БУРАНОВ; 2020.21.07; ВСЕ ЛИЦА СТАНУТ ЗНАКОМЫМИ; МЭРИЯ МОСКВЫ РАЗВОРАЧИВАЕТ СИСТЕМУ РАСПОЗНАВАНИЯ ГРАЖДАН В МЕТРО И НА УЛИЦАХ**

Столичные власти потратят почти 1,5 млрд руб. для отслеживания перемещения граждан и распознавания лиц в подземке и транспортно-пересадочных узлах. В вагонах метро установят по восемь камер, каждая из которых сможет определять до 15 лиц в секунду. Технологию будут применять для отслеживания граждан, находящихся в розыске, пояснил ранее мэр.

Департамент по конкурентной политике в интересах ГУП «Московский метрополитен» проводит конкурс по выбору компании, которая за 1,39 млрд руб. оснастит 1538 вагонов метро «подсистемами автоматического обнаружения лиц пассажиров в видеокадрах, полученных от камер». Это необходимо для «повышения безопасности пассажирских перевозок и оперативного реагирования на возникновение событий», говорится в техзадании к тендеру. С новой системой будут работать «правоохранительные органы, которым это разрешено в соответствии с действующим законодательством», пояснили «Ъ» в метрополитене.

Власти установят 12,3 тыс. камер (по восемь на каждый вагон; над каждой дверью) и 398 серверов (по одному на головной вагон) для обработки данных.

Каждая камера будет способна захватывать до 15 лиц в секунду. У оператора должна быть возможность просматривать сразу четыре камеры одного поезда в онлайн-режиме в разрешении не менее 1080p (либо восемь камер одновременно с более низким разрешением), а также иметь возможность зумировать картинку. Контракт с победителем конкурса заключат в начале августа (27 июля заканчивается сбор заявок), работы выполнят в течение 180 дней. Иными словами, все запланированные камеры появятся в поездах к концу года.

Система распознавания лиц в метрополитене тестировалась в течение 2019 года, «в полном объеме» она будет запущена до 1 сентября, обещал в начале года мэр Москвы Сергей Собянин. «Инновационные технологии», пояснил он, способствуют снижению преступности в городе, позволяя распознать находящихся в розыске людей «за доли секунды».

Еще один тендер (заказчиком выступает Центр организации дорожного движения) предполагает поставку «специализированного оборудования для повышения эффективности работы городских служб при возникновении нештатных ситуаций и проведении массовых мероприятий». Победитель конкурса за 77 млн руб. поставит 147 камер четырех типов. По данным «Ъ», речь идет о камерах высокого разрешения, которые будут применять для подсчета пассажиропотока в транспортно-пересадочных узлах (точные места их установки еще не определены). Помимо основных функций приборы должны уметь включать сигнализацию при попадании в кадр человека или автомобиля, фильтровать сигналы ложной тревоги (проход животных, шелест листьев, яркий свет и т. д.), а также определять лица и остановленные в зоне контроля предметы.

В начале июля правозащитная организация «Агора» направила в Европейский суд по правам человека жалобу на применение столичными властями системы распознавания лиц на улицах, в том числе во время массовых акций. Заявители считают, что власти нарушают ряд статей Конституции, включая право на уважение частной и семейной жизни. Ранее политик Владимир Милов и общественный деятель Алена Попова обращались в столичные суды с исками к мэрии Москвы, требуя признать незаконным использование подобной технологии, но их требования были отклонены.

<https://www.kommersant.ru/doc/4425352?tg>

На ту же тему:

<https://www.vedomosti.ru/economics/news/2020/07/21/835068-metro-moskvi-ustanovyat>

### **КОММЕРСАНТЪ; 2020.21.07; КОГДА СКРИПАЧ ЧИНИТ САНТЕХНИКУ; РОССИЙСКИЕ ТУРИСТЫ О ПРОБЛЕМАХ С ВЫПЛАТОЙ МАТЕРИАЛЬНОЙ ПОМОЩИ**

Этот текст мы пишем в четыре руки – бизнесмен и бывший чиновник Антон Колесников и сотрудница туристической фирмы Ирина Уйбо. Мы никогда не видели друг друга, но оказались в одной ситуации, когда российские границы были закрыты из-за пандемии, и тысячи сограждан вынужденно остались за рубежом. У каждого из нас за спиной своя история, а еще истории сотен россиян, которые писали и продолжают писать в телеграм-каналы, объединившие туристов. В качестве создателя и администратора телеграм-канала и чатов по материальной помощи мы все эти месяцы помогали россиянам пробраться через бюрократические препоны, чтобы получить положенную государством материальную помощь и вернуться домой. Скажем сразу, битву с бюрократией мы проиграли. А вопросы к государству остались.

30 июня прекратило свое действие постановление правительства РФ №433 «Об утверждении Положения об оказании социальной поддержки (помощи) российским гражданам, находящимся на территории иностранного государства и не имеющим возможности вернуться в Российскую Федерацию в связи с распространением новой коронавирусной инфекции» (ППРФ433). При этом за границей еще остаются тысячи россиян, и когда они смогут попасть домой, неизвестно. У многих из них не осталось денег. При этом за время работы механизма помощь успели получить далеко не все.

Мы так и не поняли принцип оказания помощи. На бумаге она полагалась всем застрявшим туристам, у кого на руках были билеты в Россию на даты с 16 марта по 31 мая. Помощь должна была начисляться с даты неиспользованного из-за закрытия границ обратного билета до возвращения в Россию. Но с заполненными анкетами на госуслугах стал твориться ад.

Напуганные закрытыми границами туристы ринулись заполнять заявления и, естественно, наделали кучу ошибок, в том числе не приложив часть изначально необязательных, но ставших впоследствии обязательными документов.

Как заполнять заявления, никто не объяснил. Возможность исправить ошибки появилась, но позже. Кто-то получил помощь, а кто-то пошел на второй и третий круг ада. Сотням россиян система стала выдавать ошибку при идентификации внутрисоветских и заграничных паспортов. То есть, когда они выезжали за границу, паспорта были действительны. Но при проверке заявлений МВД документы не подтверждали. Где-то на передаче анкет из одного ведомства в другое возникла путаница. И снова проблемы пришлось решать в ручном режиме, причем силами тех, в чьи должностные обязанности это не входило, им просто было не все равно. Со многими из нас постоянно были на связи люди из МИД РФ и Минкомсвязи, днем и ночью пытаюсь помочь. Но естественно, ручной режим не может решить все проблемы. Должна работать система.

Тем временем правительство, поняв, что открытие границ не предвидится, а количество туристов, остающихся за границей, по-прежнему велико, решило поменять правила игры. Было решено, что помощь будет начисляться не с даты истекшего билета, а с даты рассмотрения заявления комиссией МИДа. И тут злую шутку с туристами сыграли попытки раз за разом исправить анкеты. Первые варианты были заполнены в начале апреля, но до комиссии не дошли. Последние версии многие заполняли в конце мая. Не успели разобраться с этой проблемой, как выяснилось, что правительство решило полностью завершить выплаты. Кто не успел, тот опоздал, хотя и не по своей вине. В итоге туристы разделились на тех, кто помощь получил в полном размере, и тех, кто получил всего за несколько дней пребывания за границей или не получил вовсе. Ситуация

доходила до абсурда, мать и дочь в одинаковой ситуации заполняли анкеты: одной шли выплаты, другой – нет. Оказалось, что получить положенную правительством помощь – все равно что выиграть лотерейный билет. Шансы одинаковы.

«Вишенкой на торте» стала рассылка 12 июня, в День России, множеству заявителей вместо поздравлений пришли «письма счастья» о прекращении материальной помощи, что фактически означает отказ в выплатах. Аналогичная рассылка была сделана и 21 июля.

У многих это вызвало недоумение: как можно прекратить то, что даже не начиналось? При этом рассылку получили даже те туристы, которым были перечислены все выплаты и которые уже вернулись в Россию.

В личных кабинетах заявителей висит формальный отказ в предоставлении матпомощи. Устранять проблему никто не собирается, тем более делать какие-либо официальные заявления. Интересна позиция Счетной палаты, которая по результатам проверки увидит выплаты заявителю с отрицательным заключением.

Дальше – еще интереснее. С 4 июля МИД РФ через Госуслуги просит несколько тысяч россиян, прилетевших домой, вернуть излишки перечисленных им денег. Соответствующие сообщения отправлены в личные кабинеты граждан на портале Госуслуг и на их электронную почту. При этом никто не направил заявителям, получившим письмо о переплате, ни корректный расчет суммы выплат, ни методику расчета и порядок начисления, ни порядок оспаривания сумм. От многих требуют суммы, которые они даже не получали. А некоторым из тех, кому действительно следует вернуть деньги государству, уведомления о возврате даже не пришли.

Общаясь длительное время в телеграм-чатах с людьми, застрявшими за границей, признаем, что есть и те, кто постарался воспользоваться постановлением правительства о помощи мошенническим образом, подделывая обратные билеты. Были и те, кто не уведомлял о своем возвращении в Россию. При этом часть туристов воспользовалась вышедшим ППРФ433 для получения помощи, даже не планируя возвращаться. Но были и обратные ситуации: люди писали во все инстанции, заполняли все требуемые поля, чтобы уведомить о возвращении на родину, но деньги продолжали им идти. Получается, не работает нормально система, а виноват «маленький человек». При этом ответы, которые приходили от администрации президента, аппарата правительства или прокуратуры на обращение заявителей в связи с неоказанием матпомощи, просто пугали своим равнодушием и бюрократизмом. Вместо того чтобы разобраться с мольбой граждан о помощи, стандартным ответом была переадресация вопроса обратно в МИД, даже если этот вопрос был вне компетенции данного ведомства.

Особенно «порадовал» ответ прокуратуры – одним словом «Разъяснено». Когда и что разъяснено заявителю, которому пришел данный ответ, выяснить не удалось.

Отдельная история – вывозные рейсы. Для многих, в том числе и для меня (Ирина), стало шоком, что пришлось заплатить за билет, несмотря на Соглашение рабочей группы о вывозных рейсах, предусматривавшее, что граждане РФ, имеющие на руках обратный билет на российскую авиакомпанию, будут вывозиться в счет неиспользованного билета. Я была абсолютно спокойна, что хоть тут не придется решать финансовый вопрос. У меня был оплаченный авиабилет на российскую авиакомпанию «Победа», и ее служба поддержки письменно подтвердила, что все нормально. Но выяснилось, что «Аэрофлот» не получил денег от «Победы» по взаимозачету, а крайней оказалась я. Мне денег никто не вернул. Переписка с **Минтранс**ом и авиакомпаниями превратилась в театр абсурда.

Желая и торопясь помочь в условиях ЧП, правительство в итоге еще больше усугубило ситуацию: не создав нормальных критериев оказания помощи, прозрачной системы распределения средств, оно перепоручило Министерству иностранных дел РФ обработку большого массива личных данных и распределение средств, чем оно никогда не занималось.

То есть фактически доверили скрипачу чинить сантехнику. В итоге многие сотни россиян оказались в ситуации абсолютной правовой беспомощности.

Бесспорно, что большинство туристов даже в этих непростых условиях помощь действительно получили и были вывезены в Россию. Но остались и те, кому помощь не оказали, хотя она была положена, а также те, кто по-прежнему за границей в ожидании вывозного рейса, лишившись выплат после окончания действия ППРФ433. Имиджевые проекты – это хорошо, но они должны быть доведены до конца, в том числе через диалог с согражданами, которым оказывают помощь. Нужно не бросать своих и биться до конца, выпустив продолжение ППРФ433, с учетом исправления ошибок, тем более людей, поддержавших петицию с этой идеей, хватает.

<https://www.kommersant.ru/doc/4425158>

### **РБК; 2020.21.07; МИНЗДРАВ ОЦЕНИЛ ИДЕЮ СОЗДАНИЯ ОТДЕЛЬНЫХ КУРИЛОК ДЛЯ ЭЛЕКТРОННЫХ СИГАРЕТ**

Если закон, приравнивающий электронные сигареты к табаку, будет принят, в аэропортах России могут появиться отдельные курилки для пользователей электронных сигарет, сообщили РБК в **пресс-службе** Министерства здравоохранения.

«В случае внесения изменений [в антитабачный закон], которые распространяли бы данную норму на электронные сигареты, такие курилки могут быть созданы», – сообщили в ведомстве.

В то же время в **пресс-службе** министерства отметили, что такие курилки в аэропортах могут стать способом продвижения табака и никотина, если у них будет стильное оформление, удобное расположение, а также обзор со стороны несовершеннолетних.

Ранее депутат Госдумы Сергей Боярский заявил «Интерфаксу», что введение запрета на курение электронных сигарет в аэропортах может повлечь создание отдельных курилок для их пользователей. Боярский является одним из авторов поправок в закон «Об охране здоровья граждан от воздействия окружающего табачного дыма и последствий потребления табака» (№ 119575-7), которые приравнивают никотиносодержащую продукцию, в том числе электронные сигареты и вейпы, к табаку. В декабре прошлого года Госдума рассмотрела предложенные поправки в первом чтении. Как сообщает ТАСС, второе чтение законопроекта запланировано на 21 июля.

В декабре 2019 года **президент России Владимир Путин** подписал закон, предусматривающий возвращение в аэропорты изолированных помещений для курения. В соответствии с законом курилки можно оборудовать в зонах, предназначенных для нахождения зарегистрированных пассажиров.

Закон об охране здоровья граждан вступил в силу 1 июня 2013 года. Это связано с тем, что в мае 2008 года Россия приняла конвенцию Всемирной организации здравоохранения по борьбе против табака.

<https://www.rbc.ru/rbcfreenews/5f15eb8c9a79475505b0cd68>

На ту же тему:

<https://tass.ru/obschestvo/9010877>

### **РБК; ВЛАДИСЛАВ ГОРДЕЕВ; 2020.21.07; РОССИЯНАМ ЗАПРЕТЯТ СТАВИТЬ НА МАШИНЫ ПОДДЕРЖАННЫЕ ТОРМОЗА И ГЛУШИТЕЛИ; ПОПРАВКИ В ТЕХНИЧЕСКИЙ РЕГЛАМЕНТ СТРАН ТАМОЖЕННОГО СОЮЗА РАЗРАБОТАНЫ ВО ФГУП «НАМИ»**

На автомобили в странах Таможенного союза (ТС) запретят устанавливать некоторые виды бывших в употреблении запчастей, пишет «Коммерсантъ» со ссылкой на поправки в технический регламент ТС. Издание уточняет, что изменения вступят в силу не ранее 2022 года.

Речь идет о запчастях, которые считаются критическими для обеспечения безопасности, их нужно будет менять только на новые. В список вошли:

подушки и ремни безопасности;

сиденья со встроенными креплениями ремней и подушек безопасности;

компоненты рулевой системы и тормозов;

противоугольные системы;

катализаторы и сажевые фильтры;

глушители.

«Эти компоненты являются критическими для обеспечения безопасной езды. Их демонтируют с выведенных из эксплуатации транспортных средств, которые либо исчерпали свой ресурс, либо были повреждены при ДТП. Гарантировать отсутствие скрытых повреждений компонентов, а также наличие усталостных разрушений невозможно», – пояснил изданию заместитель гендиректора по техническому регулированию ФГУП «НАМИ» Сергей Аникеев.

Замглавы НАМИ предупредил, что запчасти часто восстанавливают в гаражных условиях и никто не проверяет их характеристики и безопасность.

В то же время вице-президент Национального автомобильного союза Антон Шапарин заявил изданию, что «ни один мастер не сможет понять, заводской стоит на машине катализатор или подушка или замененный на подержанный». Гендиректор компании «Услугиавто» Юрий Пархоменко отметил, что попавшие в запретный перечень запчасти активно используются повторно, в том числе при тюнинге и индивидуальном творчестве.

Как пояснили источники издания, нормативные акты, определяющие наказание за нарушение этих правил, и способы контроля будут приниматься уже после того, как в регламент будут внесены изменения и он вступит в силу.

<https://www.rbc.ru/society/21/07/2020/5f16ad259a794722f6539220?from=newsfeed>

### **ТАСС; 2020.21.07; МИНТРАНС, РЖД И «ТРАНСКОНТЕЙНЕР» БУДУТ РАЗВИВАТЬ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКИЕ ЦЕНТРЫ НА УРАЛЕ**

Минтранс, РЖД и «Трансконтейнер» и правительство Свердловской области договорились о взаимодействии по проекту «Транспортно-логистические центры» на территории региона. Об этом говорится в сообщении РЖД. Проект включен в **Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры** на период до 2024 года, утвержденный Правительством РФ.

«Одним из первых транспортно-логистических проектов, включенных в программу создания сети узловых центров на территории России, стал ТЛЦ в районе станции Седельниково в Сысертском городском округе Свердловской области. В рамках соглашения стороны договорились совместно подготовить «дорожную карту» формирования нового комплекса по стандартам, определенным генеральной схемой развития сети ТЛЦ, провести предварительную оценку и источники необходимых инвестиций», – отмечается в сообщении.

Соответствующее соглашение подписали **заместитель министра транспорта РФ Алексей Семенов**, директор по корпоративному управлению ОАО «РЖД» Андрей Старков, губернатор Свердловской области Евгений Куйвашев и президент ПАО «Трансконтейнер» Александр Исуринс.

Такие транспортно-логистические центры создаются в том числе для снижения логистических издержек, повышения скорости и надежности доставки грузов, повышения качества транспортных услуг.

«ТЛЦ в районе станции Седельниково, примыкающей к Екатеринбургской кольцевой автодороге и автомагистрали М-5 (Екатеринбург-Челябинск), может быть реализован в формате «грузовая деревня». Ее ключевой принцип – расположение в районе индустриального парка на пересечении основных транспортных потоков. Такой формат

предусматривает предоставление клиентам полного комплекса логистических услуг: от непосредственно перевозки, сборки, упаковки, маркировки, консолидации и деконсолидации, погрузки и разгрузки до доставки продукции «до двери». Мощность будущего логистического терминала может составить от 4,3 млн тонн до 10 млн тонн грузов в год», – отмечается в сообщении РЖД.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/mintrans-rzd-i-transkontejner-budut-razvivat-transportno-logisticheskie-centry-na-urale>

### **ТАСС; 200.21.07; ЦЕНА ПРОЕЗДА ПО ТРАССЕ МОСКВА – КАЗАНЬ СОСТАВИТ МЕНЕЕ 2 ТЫС. РУБЛЕЙ**

Новая скоростная трасса М-12 «Москва – Казань» будет полностью платной, стоимость проезда составит около 2,5 рублей за километр, а всей трассы около 1600-2000 рублей. Об этом рассказал глава госкомпании «Автодор» Вячеслав Петушенко в эфире программы «Утро России» на телеканале «Россия 1».

«Мы ее планируем построить всю платной. В среднем, если посчитать, то для легкового [автомобиля] в районе 2,5 рублей за км будет стоить», – сказал Вячеслав Петушенко. По оценке главы «Автодора», при общей протяженности трассы в 800 км проезд по ней будет стоить около 1600-2000 рублей. Как и на всех трассах госкомпании для водителей будет существовать льготы, в частности, при использовании транспондера стоимость проезда будет на 20% меньше.

При этом, напомнил Петушенко, сама новая трасса будет построена с нуля. Ее появление позволит почти в два раза сократить время в пути от Москвы до Казани: вместо более 10 часов, до 6,5 часов.

Новую автотрассу Москва – Казань планируется построить в 2024 году вместо ранее запланированного 2027 года. Общий объем финансирования проекта превышает 650 млрд рублей. Проект трассы М-12 включен в **комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры до 2024 года** и является частью создаваемого международного транспортного коридора Европа – Западный Китай.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/cena-proezda-po-trasse-moskva-kazan-sostavit-menee-2-tys-rublej>

### **ТАСС; 2020.21.07; ПАРУСНИК «СЕДОВ» СОВЕРШИТ ПЕРЕХОД ПО СЕВЕРНОМУ МОРСКОМУ ПУТИ**

Крупнейший в мире четырехмачтовый российский барк «Седов» может совершить переход из Владивостока в Калининград по Северному морскому пути в августе-ноябре этого года. Об этом говорится в сообщении Росрыболовства.

«После детального изучения всех возможных вариантов продолжения плавания барка мы считаем возможным предложить завершить экспедицию «Седова» прохождением Северным морским путем, с востока на запад. На наш взгляд, такое плавание будет иметь большой символический, а также практический эффект», – отметил в сообщении ведомства замглавы Министерства сельского хозяйства, руководитель Росрыболовства Илья Шестаков.

Как отмечают в ведомстве, переход судов такого класса по маршруту Северного морского пути не имеет аналогов в истории. Впрочем, корпусные конструкции судна соответствуют ледовым усилениям согласно требованиям правил Российского морского регистра судоходства. При этом переход по Севморпути планируется провести в августе-ноябре в благоприятных условиях, в зонах, свободных от льдов.

Навигацию на маршруте будет осуществлять администрация Севморпути с привлечением, по необходимости, судов обеспечения. При неблагоприятной ледовой обстановке предусмотрено использование промежуточных портов на пути следования.

Барк «Седов» является самым большим учебно-парусным судном в мире. В следующем году «Седов» отметит 100-летний юбилей. В декабре 2019 года барк «Седов» отправился в кругосветное плавание из Калининграда. С начала кругосветной экспедиции «Седов» находился в море 179 суток и преодолел 23 тыс. морских миль, закончив 1-й этап экспедиции 3-го июня в порту Владивосток. Предположительно, 18 августа 2020 года парусник возьмет курс на Певек.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/parusnik-sedov-soversit-perehod-po-severnomu-morskomu-puti>

### **ТАСС; 2020.21.07; РОСТУРИЗМ РАССЧИТЫВАЕТ НА ЗАПУСК ЧАРТЕРОВ НА ДАЛЬНИЙ ВОСТОК В КОНЦЕ ЛЕТА**

Ростуризм рассчитывает на запуск чартерных программ для туристов во Владивосток, на Сахалин и Камчатку в конце лета этого года, сообщила начальник управления государственных туристских проектов и безопасности туризма Федерального агентства по туризму (Ростуризм) Елена Лысенкова.

«Мы сейчас ведем очень активную работу с несколькими федеральными туроператорами для запуска чартеров на Дальний Восток – Владивосток, Сахалин, Камчатку обсуждаем. Ведем переговоры с туроператорами о том, чтобы поставить чартеры уже начиная с конца лета, и [обсуждаем] возможность продолжить чартерные программы в зимний период», – сказала Лысенкова, выступая на открытии онлайн-выставки «Знай наше: Дальний Восток», организованной медиахолдингом Profi.Travel.

По ее словам, эти регионы уникальны тем, что могут предложить туристам развлечения в течение всего года – и в летний, и в зимний период. При этом Ростуризм дорабатывает схему субсидирования чартерных полетов по России и иных мер поддержки, которые позволят снизить стоимость отдыха по новым направлениям, отметила начальник управления ведомства.

Ранее при сотрудничестве Ростуризма, федеральных туроператоров, авиакомпаний и региональных властей были запущены пакетные туры на базе чартерной перевозки в Калининградскую область, в Бурятию (озеро Байкал), в Хакасию и на Алтай.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/rosturizm-rasscityvaet-na-zapusk-carterov-na-dalnij-vostok-v-konce-let>

### **ТАСС; 2020.21.07; СЧЕТНАЯ ПАЛАТА: РЕКОНСТРУКЦИЯ ЧЕЛЯБИНСКОГО АЭРОПОРТА БАЛАНДИНО ЗА ГОД ПРОВЕДЕНА НА 60%**

Объем выполненных работ по реконструкции аэропорта Баландино увеличен с 1% в апреле 2019 года до 57% к апрелю 2020 года, отмечается в отчете Счетной Палаты. Ранее срок реализации мероприятий по реконструкции аэропортового комплекса был перенесен с 2019 года на 2021 год.

Международный аэропорт Челябинск (Баландино) имени И. В. Курчатова – один из наиболее интенсивно развивающихся аэропортов федерального значения, крупнейший на Южном Урале транзитный узел на маршрутах, соединяющих Европу и Азию. Реконструкция аэропорта идет по государственной программе «Развитие транспортной системы» и комплексному плану модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года.

Как отмечает Счетная палата, реконструкцию ведет единственный исполнитель – общество «Центродорстрой», с которым Администрация гражданских аэропортов заключила шесть контрактов на сумму 4,8 млрд рублей. Общий объем бюджетного финансирования проекта составил 5,4 млрд рублей. На 1 апреля 2020 года исполнено 3,2 млрд рублей. Фактически выполнены и приняты работы на 2,7 млрд рублей.

Ранее из-за отставания от графика производства работ завершение реконструкции аэропортового комплекса «Баландино» было перенесено с 2019 года на 2021 год. Между

тем, в **Росавиации** отмечали, что все работы в Баландино проводятся в условиях действующего аэропорта круглосуточно, в две смены. При сохранении темпов реконструкции завершение строительных работ возможно в сентябре текущего года.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/scetnaa-palata-rekonstrukcia-celabinskogo-aeroporta-balandino-za-god-provedena-na-60>

### **ТАСС; 2020.21.07; АДЫГЕЯ ПОЛУЧИТ ДОПОЛНИТЕЛЬНО 165,5 МЛН РУБЛЕЙ НА РЕМОНТ ДОРОГ**

Правительство РФ дополнительно направит Адыгее из резервного фонда средства в размере 165,5 млн рублей в рамках реализации национального проекта «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**», сообщила в четверг **пресс-служба** главы республики.

«Решение приняли на заседании трехсторонней комиссии по перераспределению бюджетных ассигнований при поддержке члена комиссии, депутата Госдумы РФ от Адыгеи Владислава Резника. Заседание состоялось сегодня с участием представителей Госдумы, Совета Федерации и правительства РФ, комиссия одобрила выделение республике дополнительно 165,5 млн рублей в рамках реализации **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**, – говорится в сообщении.

На эти средства будет отремонтировано 15,6 км дорог регионального и межмуниципального значения, городских агломераций. По исполнению **нацпроекта** республика находится в десятке регионов-лидеров. В этом году намечено отремонтировать 46 дорожных объектов протяженностью 35,8 км. На эти цели уже направлен 491 млн рублей, из них 331 млн рублей – из федерального бюджета, более 160 млн рублей – из республиканского бюджета, уточнили в **пресс-службе**.

Для привлечения в экономику региона дополнительных средств особое внимание было уделено эффективному освоению ранее предоставленных ассигнований и достижению показателей **нацпроекта**. Обеспечен строгий контроль над качеством ремонта дорог. Уже к 1 августа в Адыгее планируют полностью завершить намеченный на этот год ремонт дорог и досрочно начать подготовку к освоению очередного транша по национальному проекту, добавили в **пресс-службе**.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/adygea-polucit-dopolnitelno-1655-mln-rublej-na-remont-dorog>

### **ТАСС; 2020.21.07; РЕМОНТ ДОРОГ В АРХАНГЕЛЬСКОЙ ОБЛАСТИ В I ПОЛУГОДИИ ИДЕТ С ОПЕРЕЖЕНИЕМ ГРАФИКА**

Ремонт дорог по **нацпроекту «Безопасные и качественные автомобильные дороги»** в Архангельской области идет со значительным опережением графика – план работ перевыполнен на 40%, говорится в среду в сообщении **пресс-службы** дорожного агентства «Архангельскавтодор».

«В этом году погодные условия позволили нам гораздо раньше выйти на объекты и приступить к работам. Сыграли свою роль и заранее проведенные торги по определению подрядчика по объектам **БКАД-2020**. Таким образом, по итогам первого полугодия 2020 года мы идем со значительным опережением графика. На 1 июля выполнение у нас составило 140% от запланированных объемов», – приводит **пресс-служба** слова директора Архангельскавтодора Игоря Пинаева.

В Каргопольском, Вельском и Няндомском районах близки к завершению работы на участках автодороги Долматово – Няндомы – Каргополь – Пудож. Участок дороги в Каргопольском районе на 6 км связывает три федеральные автотрассы и является интенсивным туристическим направлением, так как ведет в Кенозерский национальный парк. Именно на этом участке весной и осенью в период распутицы движение в отдельные годы было невозможно в течение недель и месяцев из-за плохого состояния дороги.

Подрядчик провел большой объем земляных работ. В результате уровень дорожного полотна стал значительно выше, старые водопропускные трубы заменены на новые. В 2020 году в рамках **нацпроекта** будет приведено в нормативное состояние около 70 км автодороги Долматово – Няндомы – Каргополь – Пудож (до границы с Республикой Карелия), общая длина которой составляет 285 километров.

В целом в 2020 году по **нацпроекту** ремонт и капремонт будет проведен на 102,7 км региональной сети дорог.

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/remont-dorog-v-arhangelskoj-oblasti-v-i-polugodii-idet-s-operezeniem-grafika>

### **ТАСС; 2020.21.07; В КАРЕЛИИ РАССЧИТЫВАЮТ ПОЛУЧИТЬ 250 МЛН РУБЛЕЙ ФЕДЕРАЛЬНЫХ СРЕДСТВ НА РЕМОНТ ДВУХ ТРАСС**

Власти Республики Карелия в 2020 году за счет участия в национальном проекте **«Безопасные и качественные автомобильные дороги»** рассчитывают получить дополнительно более 250 млн рублей из федерального бюджета. Это позволит начать ремонт двух автомобильных трасс, на состояние которых в последнее время поступает много жалоб от населения, сообщил во вторник глава республики Артур Парфенчиков, опубликовав соответствующий пост на своей странице в социальной сети «ВКонтакте».

«По линии дорожного **нацпроекта** в республику должны прийти дополнительные 252 млн рублей (плюс к уже выделенным в июне 1 млрд 70 млн рублей – прим. ТАСС). Это результат нашей эффективной работы по освоению ранее выделенных средств. Планируем направить деньги на начало ремонта участка «Петрозаводск – Лососинное – Машезеро – Шапшезеро» и «Автодорога «Кола» – Кончезеро – автодорога «Шуйская – Гирвас», – написал глава республики.

Он также отметил, что на техническое состояние данных трасс в последнее время в адрес республиканских властей поступает множество обращений.

«По поводу состояния данных дорог ко мне обращались многие наши жители и даже гости республики, в связи с чем принято решение о переносе ремонта указанных дорог на более ранний срок», – уточнил Парфенчиков.

Ранее власти Карелии сообщали, что работа по национальному проекту **«Безопасные и качественные автомобильные дороги»** в республике позволила более чем в четыре раза нарастить темпы приведения в нормативное состояние региональных трасс в 2019 году по сравнению с предыдущим годом. В прошлом году в порядок было приведено 138 км дорог.

В начале 2020 года во время заседания рабочей группы по вопросам организации первичной медико-санитарной помощи в Карелии представители **министерства транспорта** республики сообщили, что почти все дороги на севере находятся в плохом состоянии, организовать по ним автобусное сообщение нельзя, что также осложняет ситуацию с медицинской помощью.

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/v-karelii-rasscityvaut-polucit-250-mln-rublej-federalnyh-sredstv-na-remont-dvuh-trass>

### **ТАСС; 2020.21.07; В КОЛЕ ПОД МУРМАНСКОМ РАНЬШЕ СРОКА ЗАВЕРШЕН РЕМОНТ ДОРОЖНЫХ ОБЪЕКТОВ**

Ремонт всех дорожных объектов в городе Кола под Мурманском по **нацпроекту** **«Безопасные и качественные автомобильные дороги»** завершен раньше установленного срока. Об этом в четверг сообщает **пресс-служба** правительства Мурманской области.

«В Коле завершены работы по асфальтированию на всех объектах, включенных в план 2020 года по **нацпроекту** **«Безопасные и качественные автомобильные дороги»**, – говорится в сообщении.

Здесь же уточняется, что в графике ремонта работы были запланированы на четырех городских улицах и одном проезде, требовалось заменить асфальт на участках общей протяженностью более 2 км, завершить должны были к сентябрю. Работы выполнены раньше срока, качество ремонта проверили вице-губернатор Юрий Сердечкин и **министр транспорта** и дорожного хозяйства Мурманской области Артем Гришин.

«Кола впервые участвует в национальном проекте **«Безопасные и качественные автомобильные дороги»** и достаточно успешно. Работы выполнены быстро и качественно. Это первые объекты, реализованные по **нацпроекту** в регионе даже раньше установленного срока. Стоимость контракта составила почти 26 млн рублей», – приводятся в сообщении слова Гришина.

По информации правительства региона, на пяти участках дорог рабочие заменили асфальт, установили бортовой камень и ливневые лотки. Завершающим этапом ремонта стало нанесение разметки краской со световозвращающими элементами. В настоящее время еще четыре дорожных объекта по **нацпроекту БКАД** вышли на финальную стадию: ремонтные работы практически завершены на участках автодорог Умба – Варзуга, Пиренга – Ковдор, Оленегорск – Ловозеро и Салла.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/v-kole-pod-murmanskom-ranse-sroka-zaversen-remont-doroznyh-obektov>

### **ТАСС; 2020.21.07; В КРАСНОЯРСКЕ ПЛАНИРУЮТ ПОСТРОИТЬ ПЕРВУЮ СТАНЦИЮ ЗАПРАВКИ СПГ И ПРИОБРЕСТИ 50 АВТОБУСОВ**

Приобретение 50 автобусов на сжиженном природном газе (СПГ) и строительство первой в Красноярске газозаправочной станции на этом виде моторного топлива планируется в Красноярском крае в рамках развития в регионе инфраструктуры для использования природного газа. Предварительная стоимость проекта – 382 млн рублей, сообщили ТАСС во вторник в краевом министерстве промышленности, энергетики и ЖКХ.

«Запланировано строительство заправочной станции в Красноярске и приобретение 50 автобусов на газомоторном топливе. Предварительная стоимость проекта – 382 млн рублей с учетом приобретения транспорта за 305 млн рублей», – сообщили в министерстве.

В ведомстве пока не уточняют сроки реализации проекта, однако региональное министерство транспорта прорабатывает вопрос покупки автобусов на газомоторном топливе в заявку на финансирование в 2021 году по двум национальным проектам – **«Безопасные и качественные автомобильные дороги»** и **«Экология»**.

Предполагается, что пилотная газозаправочная станция будет оборудована четырьмя заправочными колонками. Емкость хранения должна составить 23 тонны. На первых этапах доставка газа планируется специализированным автотранспортом из соседних регионов. При последующей газификации территории края будет использоваться сетевой газ.

По словам министра промышленности, энергетики и ЖКХ края Евгения Афанасьева, в настоящее время с администрацией города и АО «Красноярсккрайгаз» обсуждаются варианты размещения заправочных станций на территории. «В то же время прорабатываем вопрос с Минэнерго РФ о получении субсидии в виде возмещения затрат на создание инфраструктуры заправочных станций», – сказал он.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/v-krasnoarske-planiruut-postroit-pervuu-stanciu-zappravki-spg-i-priobresti-50-avtobusov>

### **ТАСС; 2020.21.07; ПРОЕКТИРОВАНИЕ ДУБЛЕРА ДОРОГИ ЖИЗНИ И ОРЛОВСКОГО ОБХОДА В ЛЕНОБЛАСТИ НАЧНЕТСЯ В 2020 ГОДУ**

Предпроектные работы по строительству автомобильных дорог в обход Всеволожска (дублера Дороги жизни) и в обход Гатчины с запада (Орловский обход) в Ленинградской

области начнутся уже в 2020 году. Об этом сообщили ТАСС в четверг в **пресс-службе** управления автомобильных дорог региона (ГКУ «Ленавтодор»).

«Предпроектные работы по строительству Орловского обхода и дублера Дороги жизни стартуют в этом году», – сказал собеседник агентства.

Разработку предпроектной документации по строительству дороги в обход Всеволожка, которую называют дублером трассы А-128 Санкт-Петербург – Морье (Дорога жизни), по результатам аукциона осуществит фирма АО «Авто-дорсервис», следует из данных Единой информационной системы в сфере закупок. Цена контракта составила 23 млн рублей.

Подрядчик предпроектных работ по строительству западного дорожного обхода Гатчины, также называемого Орловским обходом, пока не определен. Согласно данным Единой информационной системы в сфере закупок, начальная (максимальная) цена контракта ГКУ «Ленавтодор» составляет 23,4 млн рублей.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/proektirovanie-dublera-dorogi-zizni-i-orlovskogo-obhoda-v-lenoblasti-v-2020-godu>

### **ТАСС; 2020.21.07; ВЛАСТИ НИЖЕГОРОДСКОЙ ОБЛАСТИ ЗАКУПАТ БОЛЕЕ 50 АВТОБУСОВ В 2020 ГОДУ**

Нижегородская область приобретет 51 газомоторный автобус по программе обновления общественного транспорта осенью 2020 года в рамках **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**. Об этом сообщили журналистам в четверг в **пресс-службе** правительства региона.

«Правительство России приняло решение о софинансировании из федерального бюджета приобретения 51 газомоторного автобуса большого класса для МП «Нижегородпассажиравтотранс» <...> Срок поставки автобусов – сентябрь-октябрь 2020 года», – отметили в **пресс-службе**.

На приобретение автобусов Нижегородская область получит из федерального бюджета 367,2 млн рублей в виде субсидий, еще почти 410 млн рублей региональный бюджет и предприятие выплатят в течение пяти лет.

По словам замгубернатора Нижегородской области Сергея Морозова, в регионе уже приступили к формированию новой заявки на приобретение автобусов на 2021 году.

«Кроме того, сейчас региональный **Минтранс** в целях обеспечения транспортной доступности проводит конкурс на разработку новой маршрутной сети, которая будет учитывать пожелания всех пассажиров», – цитирует **пресс-служба** Морозова.

С 2015-го по 2019 год было приобретено 644 новых автобуса для Нижнего Новгорода, еще 170 – для транспортных предприятий в районах Нижегородской области.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/vlasti-nizegorodskoj-oblasti-zakupat-bolee-50-avtobusov-v-2020-godu>

### **ТАСС; 2020.21.07; РЕКОНСТРУКЦИЯ ВЪЕЗДА В НОВОСИБИРСКИЙ АКАДЕМГОРОДОК ЗАВЕРШИТСЯ В 2021 ГОДУ**

Работы по реконструкции въезда в новосибирский Академгородок, который позволят сделать аварийный перекресток более безопасным, завершатся в 2021 году, когда будут установлены устройства, фиксирующие нарушение ПДД, сообщил в четверг в пресс-центре ТАСС начальник управления автодорог мэрии города Юрий Сердюк. Ранее сообщалось, что работы завершатся в 2020 году.

Проспект Строителей, примыкающий к Бердскому шоссе, – основной въезд в Академгородок, где проживают более 20 тыс. человек и расположены, в том числе, около 30 научных институтов и Новосибирский госуниверситет. В часы пик на выезде из Академгородка образуются пробки, а из-за примыкания крупного перекрестка снижается

скорость движения по Бердскому шоссе, выходящему через Бердск на федеральную трассу «Чуйский тракт», по которой следует транзитный транспорт.

«Те объекты, которые сейчас находятся в работе по Бердскому шоссе, – они все будут выполнены в этом году, за исключением объекта, который находится на перекрестке проспекта Строителей и Бердского шоссе, он у нас отдельный в рамках **БКАД (нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»** – прим. ред.) Он полностью реконструируется», – сказал Середюк.

Он пояснил, что работы на участке позволят устранить очаг аварийности в этом месте. По его словам, перенос всех коммуникаций уже выполнен. Сейчас выполняются работы по устройству дорожного полотна и переносу ливневой канализации. «Установка всех технических средств фиксации нарушений ПДД на данном перекрестке произойдет в следующем году», – отметил Середюк.

Сообщалось, что в 2020 году новосибирские власти планируют завершить реконструкцию участков Бердского шоссе протяженностью в общей сложности 11 км при общей длине трассы в 20 км. Объем вложений в проект в рамках **нацпроекта** составит 532 млн рублей. Всего в этом году с учетом средств **нацпроекта** и муниципальной программы в Новосибирске будет отремонтировано 43 км дорог.

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/rekonstrukcia-vezda-v-novosibirskij-akademgorodok-zaversitsa-v-2021-godu>

### **ТАСС; 2020.21.07; РЕМОНТ ДОРОГИ В КРУПНОМ РАЙОНЕ ПЕТРОПАВЛОВСКА-КАМЧАТСКОГО ПЛАНИРУЮТ ЗАКОНЧИТЬ ДО ОСЕНИ**

Ремонт единственной дороги, ведущей в Ленинский район Петропавловска-Камчатского, будет закончен осенью 2020 года. Работы ведутся в рамках реализации **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**, при этом на некоторых участках трассы у подрядчиков возникают непредвиденные сложности, сообщается в понедельник на сайте краевого правительства.

Ремонт единственной дороги в Ленинский район Петропавловска-Камчатского не проводился более 10 лет, и о ее разбитом состоянии весной жители краевой столицы сообщили врио губернатора региона Владимиру Солодову.

«Изначально в этом районе планировалось отремонтировать участок дороги от улицы Сапун-гора до остановки «Стройматериалы». После уточнения границ участка зону работ увеличили до улицы Садовой. Подрядчики должны до 1 октября выполнить устройство основания дорожного полотна, устройство покрытия из горячих асфальтобетонных смесей, заменить бортовые камни и отремонтировать ливневую канализацию. Кроме того, на улице Океанской запланирована замена плит покрытия колодцев. Общая стоимость работ по двум участкам составит порядка 131,2 млн рублей», – говорится в сообщении.

Уточняется, что врио министра транспорта и дорожного строительства региона Владимир Каюмов лично следит за ходом реализации мероприятий **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**. На месте проведения дорожных работ ему сообщили, что на одном из участков дороги подрядчики столкнулись со сложностями – в основании дорожного полотна лежит бетон, на который технически невозможно уложить современные материалы. В настоящий момент рабочие оперативно решают эту проблему.

**Президент России Владимир Путин**, обращаясь к Федеральному собранию в 2019 году, призвал обратить особое внимание на ремонт местных дорог. В рамках реализации «дорожного» **нацпроекта** на Камчатке действуют три региональных проекта: «Дорожная сеть Камчатского края», «Общесистемные меры развития дорожного хозяйства Камчатского края» и «Безопасность дорожного движения в Камчатском крае». В 2020 году на Камчатке по **нацпроекту** пройдут работы на восьми объектах, семь из которых расположены в Петропавловске-Камчатском.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/remont-dorogi-v-krupnom-rajone-petrovavlovskaja-kamcackogo-planiruut-zakoncit-do-oseni>

### **ТАСС; 2020.21.07; ДВИЖЕНИЕ МАШИН ЗАПУСТИЛИ В ЧЕЛЯБИНСКЕ ПО РАЗВЯЗКЕ-ДОЛГОСТРОЮ**

Движение автотранспорта открыли в Челябинске по развязке, которую строили с 2012 года. Для этого потребовалось урегулировать все административные вопросы и включить объект в **нацпроект «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**, сообщили ТАСС в **пресс-службе** главы региона в среду.

В **пресс-службе** администрации Челябинска ТАСС рассказали, что транспортную развязку на пересечении улицы Дарвина и Троицкого тракта (южный въезд в город) начали строить в 2012 году, но в 2014 году стройка остановилась, ее продолжению мешали периодические корректировки документации, сложности при проведении аукционов, бесхозные сети и другие проблемы.

«В прошлом году развязку осматривал глава региона Алексей Леонидович Текслер. На тот момент работы на объекте не велись, он был еще долгостроем. Губернатор взял развязку Дарвина – Троицкий тракт на постоянный контроль, это позволило возобновить работы в рамках национального проекта. Как результат – с сегодняшнего дня развязка доступна для автотранспорта», – сказал собеседник в **пресс-службе** губернатора.

В **пресс-службе** администрации Челябинска ТАСС сообщили, что развязка стала альтернативой для построенного в 1961 году путепровода, который не соответствует современным требованиям безопасности, долговечности, грузоподъемности и ремонтпригодности. Этот объект регулярно вызывал нарекания автомобилистов из-за выбоин.

В соответствии с генеральным планом Челябинска, ул. Дарвина и Троицкий тракт классифицируются как магистральные, являются основной транспортной связью Троицк – Челябинск, обеспечивающей междугородние, городские и транзитные пассажирские и грузовые перевозки.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/dvizenie-masin-zapustili-v-celabinske-po-razvazke-dolgostrou>

### **ТАСС; 2020.21.07; В УДМУРТИИ ПРОЙДЕТ БОЛЕЕ 200 МЕРОПРИЯТИЙ В РАМКАХ СОЦИАЛЬНОЙ КАМПАНИИ «ВНИМАНИЕ НА ДОРОГУ»**

Сотрудники Госавтоинспекции совместно с экспертным центром «Движение без опасности» проведут в Удмуртии более 200 мероприятий, включая семинары и тренинги, в рамках социальной кампании «Внимание на дорогу». Об этом во вторник в эфире радио «Комсомольская правда» сообщил **начальник управления ГИБДД МВД по республике Руслан Набиев**.

«В Удмуртской Республике в рамках данной кампании запланировано более 200 совместных мероприятий с экспертным центром «Движение без опасности». Это будут семинары, тренинги, игровые механики и прочие форматы. Все это будет проходить в наиболее актуальных локациях, в местах сосредоточения всех аудиторий, включая автошколы, автозаправочные станции, транспортные предприятия, торгово-развлекательные центры, образовательные и оздоровительные учреждения», – сказал Набиев.

По его словам, сотрудники ГИБДД будут обращать внимание прежде всего на риски, связанные с отвлечением внимания участниками дорожного движения.

«Это отвлечение на различные электронные устройства, так как это, пожалуй, на сегодняшний день самый распространенный отвлекающий объект после общения с пассажирами транспортного средства. Люди буквально замыкаются в мобильных

телефонах, такое поведение характерно для водителей и пешеходов», – сказал начальник республиканского управления ГИБДД МВД.

Набиев уточнил, что на сегодняшний день во всех учреждениях, где планируют проводить мероприятия, уже провели необходимую подготовку. «Я думаю, будет большой эффект от этого», – заключил Набиев.

Всероссийская социальная кампания «Внимание на дорогу» организована Госавтоинспекцией МВД России при поддержке Министерства просвещения и **Министерства транспорта Российской Федерации**. Она направлена на профилактику дорожно-транспортных происшествий, связанных с нарушением правил дорожного движения из-за отвлечения внимания, среди всех участников дорожного движения, включая детей. Кампания реализуется в рамках федерального проекта «Безопасность дорожного движения» **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**.

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/9020805>

### **ТАСС; 2020.21.07; УЧЕНЫЕ СИБИРСКОГО ФЕДЕРАЛЬНОГО УНИВЕРСИТЕТА ПРЕДЛОЖИЛИ НОВЫЙ МЕТОД АНАЛИЗА ДОРОЖНЫХ АВАРИЙ**

Ученые Сибирского федерального университета создали высокоточный метод расчета скорости автомобиля в момент внезапного торможения из-за повреждения шин, который при анализе аварии поможет достоверно определить имел ли водитель возможность предотвратить ДТП. Также по величине скорости можно восстановить взаимное расположение элементов, объектов и участников события на момент возникновения опасности для движения, сообщает в понедельник **пресс-служба** университета.

По словам ученых, существующие методики для определения скорости транспортного средства основываются на расчете по следам торможения, а если их нет, то со слов очевидцев. Однако оценка скорости по следам торможения часто неадекватна реальным событиям, а очевидцы могут только приблизительно определить скорость автомобиля.

«Мы предлагаем научно-практический метод расчета скорости автомобиля на момент внезапного торможения и определения динамики движения вплоть до его полной остановки. Этот метод лишен субъективности (как в случае визуального восприятия события очевидцами) и дает результаты более точные, чем дорожный эксперимент – ведь моделирование ДТП, как правило, осложняется разными технико-эксплуатационными свойствами транспортных средств, используемых в испытании. В сущности, мы предлагаем строить модель происшествия, основываясь исключительно на законах физики», – цитирует **пресс-служба** одного из авторов разработки, профессора кафедры транспорта Политехнического института СФУ Игоря Блянкинштейна.

Для того, чтобы рассчитывать скорость автомобиля во время резкого торможения, ученые предлагают учитывать то, сколько оборотов сделал автомобиль на трассе после заноса до полной остановки. Численный метод красноярские ученые проверили с помощью компьютерного моделирования, где в качестве исходных данных брали расстояние перемещения, вес автомобиля, размеры колеи, коэффициент сцепления шин с дорогой и другое. Проверка с помощью программы показала полную достоверность метода.

«Дорожно-транспортные происшествия ежедневно уносят жизни людей, наносят вред здоровью и портят имущество. Не будет преувеличением сказать, что ДТП – это своего рода непрекращающаяся «эпидемия» на дорогах всего мира. Вот почему важно разбираться в каждом таком случае быстро и объективно, избегая ловушек несовершенного человеческого восприятия и ошибок в традиционно проводящихся экспериментах. Наша методология позволяет восстановить обстоятельства аварии и выявить необходимые данные, которые могут стать доказательствами для установления истины по делу о ДТП. И, что принципиально, наш метод имеет прочное научное

обоснование. Это важный шаг к непредвзятости на дорогах», – приводит **пресс-служба** слова профессора кафедры транспорта СФУ Валерия Ковалева.

СФУ – первый в России федеральный университет, основан в 2006 году путем объединения четырех вузов в Красноярске. Крупнейший университет восточной части России. Согласно уставу вуза, ректор назначается правительством РФ.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/ucenye-sibirskogo-federalnogo-universiteta-predlozili-novyj-metod-analiza-doroznyh-avarij>

### **ТАСС; 2020.22.07; ПРАВИТЕЛЬСТВО РФ ДОПОЛНИТЕЛЬНО ВЫДЕЛИТ ЗАБАЙКАЛЬЮ 223 МЛН РУБЛЕЙ НА РЕМОНТ ДОРОГ**

Власти региона планируют за счет выделенных средств довести долю асфальтированных дорог до 51% с нынешних 29%

Правительство РФ выделит Забайкальскому краю из резервного фонда 223 млн рублей на реализацию национального проекта «Безопасные и качественные дороги», сообщила в среду журналистам **пресс-служба** краевого правительства.

«Забайкальский край в 2020 году получит дополнительно 223 млн рублей на восстановление дорожного хозяйства по национальному проекту «Безопасные и качественные дороги». Деньги выделены из резервного фонда по распоряжению **председателя правительства РФ Михаила Мишустина**», – говорится в сообщении.

Губернатор Александр Осипов 20 мая на совещании при **вице-премьере России Марате Хуснуллине** заявил о необходимости дополнительного финансирования дорожной отрасли. По его словам, в крае асфальтом покрыто лишь 29% дорог при среднероссийском показателе в 65%. Благодаря дополнительным субсидиям власти региона рассчитывают заасфальтировать 51% дорог.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/pravitelstvo-rf-dopolnitelno-vydelit-zabajkalu-223-mln-rublej-na-remont-dorog>

### **ВЕСТИ ДЕЖУРНАЯ ЧАСТЬ; МАРИЯ ТЕМНИКОВА; 2020.22.07; ТАКСИСТЫ ПОШЛИ ВРАЗНОС: ПОЧЕМУ НА ПЬЯНЫХ ИЗВОЗЧИКОВ НИКАК НЕ НАЙДЕТСЯ УПРАВА**

Таксисты пошли вразнос. Сразу несколько смертельных ДТП с участием пьяных извозчиков произошло за последнее время в стране. Одной из пострадавших в аварии по вине нетрезвого шофера оказалась тринадцатилетняя девочка. Ее подруга погибла, а сама школьница до сих пор проходит лечение. Почему на сумасшедшее такси никак не найдется управа?

13-летняя Даша Нуйкина всего несколько дней как выписалась из больницы. Каждое движение ей пока дается с трудом. На обеих руках – гипс. Сломана челюсть. Повреждены внутренние органы. Все это – последствия аварии, которая произошла около месяца назад. Но Даша жива, а вот ее 15-летняя подруга погибла в том страшном ДТП. Девочек сбил нетрезвый водитель. Они шли по тротуару. 62-летний Василий Титарчук был настолько пьян, что даже не заметил, как выехал с дороги.

– В каком состоянии вы были?

– Я был пьяный.

Похожая авария произошла в селе Иглино. Это тоже Республика Башкортостан. Пьяный водитель сбил четырех школьников, которые шли по обочине. В результате аварии одна девочка погибла, остальные дети получили серьезные травмы. А пьяный водитель пытался скрыться с места аварии.

«Водитель сам предпочел оставить место ДТП, не оказав помощи пострадавшим. Проехав буквально 150 метров, он съехал с дороги, остановился и попытался убежать от машины. Но, благодаря прохожим, он был задержан», – рассказывает старший инспектор группы пропаганды УГИБДД МВД России по Республике Башкортостан Линар Зиннуров.

Если в первом случае за руль в нетрезвом виде сел обычный автолюбитель, то во втором – таксист. Человек, для которого крутить баранку – это работа. А это еще один профессионал – Евгений Шестаков. По его вине погиб его пассажир и друг. Водитель с 30-летним опытом, профессионал, как он сам себя назвал, не побоялся сесть за руль нетрезвым и не справился с управлением.

На фоне частых сообщений в СМИ об авариях с участием таксистов, в том числе и нетрезвых, некоторые эксперты даже стали заявлять: профессиональных шоферов, нужно наказывать строже, чем простых автолюбителей.

«Если мы говорим о пьяных водителях за рулем, то я категорически против деления их на профессионалов и любителей, таксистов, журналистов, актеров и так далее. Есть водитель за рулем любого автомобиля, за рулем любого транспортного средства. И он несет ответственность. И предложения, например, некоторых коллег сделать ответственность, санкции выше для водителей-профессионалов под собой не имеют никаких оснований», – отмечает депутат Государственной Думы РФ Вячеслав Лысаков.

И действительно, если убрать эмоции и внимательно изучить статистику, то можно увидеть, что аварий с участием такси становится меньше.

В Москве, согласно официальным данным, в 2019 году произошло 405 ДТП с участием такси. При этом только 10 процентов – по вине водителей автомобилей с «шашечками». О пьяных авариях таксистов и вовсе нет сведений. Эти данные свидетельствуют о том, что за проверкой состояния водителей перед выездом на маршрут все-таки следят. Но в регионах ситуация не такая радужная.

По-прежнему много так называемых бомбил – водителей, которые работают сами на себя, и шоферов, которые трудятся на небольшие таксомоторные организации. А там контроль не такой тщательный.

<https://www.vesti.ru/article/2432169>

### **ТАСС; 2020.21.07; МЕРЫ ПО РАЗВИТИЮ АВИАЦИИ НА ДАЛЬНЕМ ВОСТОКЕ В СЛУЧАЕ УСПЕХА ПРИМЕНЯТ В АРКТИКЕ**

Правительство РФ готово применить меры по развитию авиасообщения для Дальнего Востока, которые включают расширение маршрутной сети, и в Арктической зоне РФ в случае их успеха, сообщил во вторник журналистам **вице-премьер – полномочный представитель президента РФ в Дальневосточном федеральном округе Юрий Трутнев**.

«На сегодняшний день на Дальнем Востоке перевозится 1 млн пассажиров в сезон, увеличение до 2 млн при условии сохранения доступной стоимости билетов стоит порядка 30 млрд рублей. В этом случае мы создаем систему авиационного сообщения по всем населенным пунктам, которые губернаторы считают необходимыми, где есть условия для посадки воздушных судов. Почему я об этом говорю – создавая такую систему на Дальнем Востоке, если все получится, мы будем расширять на Арктический регион», – сказал Трутнев.

Он уточнил, что для развития авиасообщения Дальнего Востока важно в том числе снижать стоимость авиатоплива, которая завышена на данный момент для макрорегиона, а также расширять парк самолетов судами российского производства. В том числе запланировано производство малых воздушных бортов в 2022-2023 годах.

Развивать авиасообщение на Дальнем Востоке, где оно особенно важно, планируется в рамках проекта дальневосточной авиакомпании. Внести предложения о создании такого перевозчика поручил **президент РФ Владимир Путин** по итогам совещания с правительством 11 декабря 2019 года. Минвостокразвития, **Минтранс РФ** и власти регионов прорабатывают маршрутную сетку и определяют необходимое финансирование. Создание авиакомпании для Дальнего Востока поможет решить одну из самых острых проблем макрорегиона – улучшить транспортную доступность территорий. Развитие

местных перевозок остается важным для Дальнего Востока, так как из-за больших расстояний, сложных климатических условий и нехватки инфраструктуры воздушное сообщение является самым удобным, а часто и единственным способом добраться до отдаленных населенных пунктов.

В марте президент России Владимир Путин подписал указ об основах госполитики России в Арктике до 2035 года. Авиационной составляющей в этом документе уделено особое внимание. Среди основных задач социального развития Арктической зоны названо обеспечение круглогодичных магистральных, межрегиональных и местных авиаперевозок по доступным ценам. А среди задач в сфере развития инфраструктуры указано развитие сети аэропортов и посадочных площадок.

<https://tass.ru/ekonomika/9015083>

**АРГУМЕНТЫ И ФАКТЫ; ПОЛИНА ДЕВЯТОВА; 2020.21.07; АНДРЕЙ ФЕДОТОВ: «НЕБО РОССИИ ДОЛЖНО ПРИНАДЛЕЖАТЬ РОССИЙСКИМ САМОЛЕТАМ»**

**Первый заместитель Председателя Правительства Республики Саха (Якутия) Андрей Федотов** объяснил, какие существуют альтернативные варианты создания дальневосточной авиакомпании.

– Почему Якутия предлагает альянс дальневосточных авиакомпаний как предпочтительную модель реализации поручения Президента о создании дальневосточной авиакомпании?

– Напомню, в январе этого года **Владимир Владимирович Путин** дал поручение создать дальневосточную авиакомпанию, эксплуатирующую воздушные суда отечественного производства. На данный момент существует два подхода к созданию компании – на базе авиакомпании «Аврора» и в виде альянса дальневосточных компаний.

Альянс означает, в первую очередь, две вещи – единая сеть на базе маршрутов, имеющих у авиакомпаний, и продажа единого билета. Это очень удобно для авиакомпаний и, самое главное, для пассажиров. Они получают единый билет, единый сквозной провоз багажа, единое накопление бонусов, расширенную сеть привычных маршрутов. Авиаальянсы – это широкая международная практика. Например, Аэрофлот входит в международный альянс SkyTeam, и это устраивает всех участников.

– Сколько времени потребуется для создания дальневосточного авиаальянса, если принять эту модель за основу?

– Думаю, не больше месяца. При этом хочу отметить, что создание альянса учитывает интересы всех авиакомпаний на Дальнем Востоке. Все мероприятия, конечно же, должны пройти под патронажем **Минтранса** и **Росавиации**.

– На состоявшемся в пятницу заседании совета по Арктике и Антарктике при Совете Федерации остро обсуждался вопрос о развитии авиации в ДФО. Как участник этой встречи прокомментируйте ее, пожалуйста.

– Дискуссия как раз велась вокруг двух моделей создания дальневосточной авиакомпании, хотя стратегически речь идет о сохранении и развитии отечественного гражданского авиастроения. Мы разошлись в принципиальном подходе.

Перелёт из Петропавловска-Камчатского в Москву по обычным тарифам – туда-обратно 90 тыс. руб.

Странная бухгалтерия. Почему попасть в соседний регион дороже, чем в Европу. На сегодняшний день АК «Аврора» эксплуатирует только зарубежные самолеты – Airbus и канадские Bombardier. И модель, разработанная авиакомпанией «Аврора», предусматривает еще большее увеличение импортных самолетов. Понятно, что лизинг, обслуживание, поставки комплектующих будут осуществляться также за рубежом, увеличивая доходы зарубежных компаний – конкурентов наших авиапроизводителей. Ежегодное субсидирование межрегиональных и местных авиаперевозок в модели «Авроры» оценивается примерно в 30 млрд рублей.

Мы предложили рассмотреть альтернативную мастер-модель, разработанную республикой Якутия совместно с Объединенной авиастроительной корпорацией «Ростеха». Модель предусматривает эксплуатацию отечественных машин – увеличение количества SSJ-100, ввод в эксплуатацию Ил-114-300Л, МС «Байкал», вертолетов «Ансат». Необходимый объем субсидирования межрегиональных и местных авиаперевозок в 2 раза меньше – до 15 млрд рублей ежегодно.

Если летать будут только «иностранцы», они просто не дадут подняться на крыло нашим самолетам.

Показательно, что после заседания в некоторых СМИ появилось высказывание анонимного источника из **Минтранса**, который упрекает Якутию в том, что мы вынесли рассмотрение вопроса «на публику». Мы не намерены оставлять данную ситуацию без внимания и направили соответствующие запросы в **Минтранс** и Росавиацию. На мой взгляд, это странная попытка поспорить **Минтранс** и правительство Якутии. Замечу, что **министр транспорта РФ Евгений Дитрих** дал поручение своему аппарату проработать детали идеи дальневосточного авиаальянса.

– Не так давно на Дальнем Востоке действовали три крупные авиакомпании – «Дальавиа», «Владивосток Авиа» и авиакомпания «Якутия». Первые две не смогли выжить. Что с ними произошло и как этот опыт учесть в стратегии развития авиации на Дальнем Востоке?

– Так случилось, что они не смогли пережить тяжелейшие времена для всей нашей российской авиации.

Что касается авиапредприятий округа – кроме Сахалина и Якутии, сегодня они работают на Камчатке, в Магадане, на Чукотке, и я уверен, что создание дальневосточной компании должно учитывать интересы всех.

– Какие шаги, на ваш взгляд, необходимо предпринять, чтобы российская авиаотрасль перешла преимущественно на отечественные самолеты?

– Как мне кажется, на Дальнем Востоке столкнулись национальная авиационная промышленность и компании, которые летают и хотят продолжать летать на импортной технике. Как авиационный инженер по первой профессии хочу сказать, вводить новую технику крайне сложно. Наши оппоненты говорят, у зарубежных производителей все отлажено, «детских болезней» у самолетов нет. Но тогда, извините, нам нужно поставить крест на авиационной отрасли страны и, кроме всего прочего, закрыть тысячи и тысячи рабочих мест. Например, Комсомольск-на-Амуре сегодня выпускает суперджеты, в Иркутске собираются выпускать МС-21, Улан-Удэ настроен выпуск вертолета МИ-8 и легкомоторного самолета «Байкал», Казанский вертолётный завод – на «Ансат», подмосковные Луховицы – на Ил 114-300. Для работы авиационных заводов необходим поток заказов от авиакомпаний. Все три компании республики Якутия готовы летать на отечественной технике. На российской авиатехнике, на наш взгляд, должны работать и авиакомпании дальневосточного альянса. Мы должны думать о том, чтобы небо России принадлежало российским самолетам.

[https://aif.ru/money/economy/andrey\\_fedotov\\_nebo\\_rossii\\_dolzno\\_prinadlezhat\\_rossiyskim\\_samoletam](https://aif.ru/money/economy/andrey_fedotov_nebo_rossii_dolzno_prinadlezhat_rossiyskim_samoletam)

[Вернуться в оглавление](#)