



Ежедневный мониторинг СМИ

23 ИЮЛЯ 2020

СОДЕРЖАНИЕ

НОВОСТИ НА «РОССИИ 24»; ЭЛИНА ГОРЯЙНОВА; 2020.22.07; В ЕССЕНТУКАХ ОТРЕМОНТИРУЮТ ВСЕ ДОРОГИ	4
НОВОСТИ НА «РОССИИ 24»; МАРГАРИТА ИВЧЕНКО; 2020.22.07; ДЛИННЫЙ ПУТЬ НЕ ПУГАЕТ: В АСТРАХАНИ ВОЗОБНОВИЛИ РЕЧНЫЕ ПУТЕШЕСТВИЯ..	4
ВЕСТИ В 20:00; АННА ЩЕРБАКОВА; 2020.21.07; В АЭРОПОРТУ ШЕРЕМЕТЬЕВО ЗАПУСТИЛИ ЭКСПРЕСС-ТЕСТИРОВАНИЕ НА КОРОНАВИРУС	4
ТАСС; 2020.22.07; ОТЧЕТ О РАБОТЕ КАБМИНА ЗА 2019 ГОД: ГЛАВНОЕ.....	4
ТАСС; 2020.22.07; МИШУСТИН: КАБМИН СКОРРЕКТИРУЕТ НАЦПРОЕКТЫ С ОПОРОЙ НА ЗНАЧИМЫЕ ДЛЯ КАЖДОГО ПОКАЗАТЕЛИ	6
РИА НОВОСТИ; 2020.22.07; МИШУСТИН НАЗВАЛ ГЛАВНУЮ ЗАДАЧУ ПРИ ИСПОЛНЕНИИ НАЦПРОЕКТОВ	7
ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; 2020.22.07; МИШУСТИН ПРЕДЛОЖИЛ РАЗРАБОТАТЬ КОМПЛЕКСНЫЙ МЕХАНИЗМ ПОДДЕРЖКИ КРУПНЫХ ИНВЕСТИПРОЕКТОВ	8
ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; 2020.22.07; ОТРАСЛЕВЫЕ ПЛАНЫ ПО ИМПОРТОЗАМЕЩЕНИЮ АКТУАЛИЗИРУЮТ К ОКТЯБРЮ	8
ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; 2020.22.07; МИХАИЛ МИШУСТИН РАССКАЗАЛ О ВНЕДРЕНИИ СЕРВИСНОЙ МОДЕЛИ ВСЕЙ ИСПОЛНИТЕЛЬНОЙ ВЛАСТИ	9
РИА НОВОСТИ; 2020.22.07; МИШУСТИН ОЦЕНИЛ ПОТЕНЦИАЛ СОЮЗНОГО ДОГОВОРА МЕЖДУ РОССИЕЙ И БЕЛОРУССИЕЙ	9
РИА НОВОСТИ; 2020.22.07; МИШУСТИН: ПАРАМЕТРЫ БЮДЖЕТОВ РЕГИОНОВ НАДО ПРИВЕСТИ К УСТОЙЧИВОМУ УРОВНЮ	10
РИА НОВОСТИ; 2020.22.07; ПРАВИТЕЛЬСТВО ВИДИТ БОЛЬШОЙ ПОТЕНЦИАЛ В ТРАНСПОРТНОЙ ОТРАСЛИ.....	10
ТАСС; 2020.22.07; МИШУСТИН ПРИЗВАЛ ПОЛЬЗОВАТЬСЯ ГЕОГРАФИЧЕСКИМИ ПРЕИМУЩЕСТВАМИ РФ ДЛЯ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТА	11
РИА НОВОСТИ; 2020.22.07; МИШУСТИН ПРИЗВАЛ СВЯЗАТЬ ВСЕ РЕГИОНЫ РОССИИ ТРАНСПОРТНЫМИ АРТЕРИЯМИ	12
РИА НОВОСТИ; 2020.22.07; МИШУСТИН ОЦЕНИЛ ТРАНСПОРТНУЮ СТРАТЕГИЮ РОССИИ ДО 2035 ГОДА	12
РИА НОВОСТИ; 2020.22.07; МИШУСТИН ЗАЯВИЛ О НЕОБХОДИМОСТИ СОЗДАВАТЬ ИНФРАСТРУКТУРУ СЕВМОРПУТИ.....	12
РИА НОВОСТИ; 2020.22.07; МИШУСТИН НАЗВАЛ ПРЕИМУЩЕСТВО РОССИИ ДЛЯ ПЕРЕВОЗОК КОНТЕЙНЕРОВ.....	12
ТАСС; 2020.22.07; МИШУСТИН: ПЕРЕВЫПОЛНИВШИЕ ПЛАН СТРОИТЕЛЬСТВА ДОРОГ РЕГИОНЫ ПОЛУЧАТ В СУММЕ 100 МЛРД РУБЛЕЙ	13
РИА НОВОСТИ; 2020.22.07; МИШУСТИН РАССКАЗАЛ, ЗАЧЕМ РОССИИ КАЧЕСТВЕННЫЕ ДОРОГИ.....	14
ИЗВЕСТИЯ; ПАВЕЛ ПАНОВ, ДМИТРИЙ ЛАРУ; 2020.23.07; В ДУМЕ О ЛУЧШЕМ: КАК ПРИНИМАЛИ ПРЕМЬЕРА В НИЖНЕЙ ПАЛАТЕ ПАРЛАМЕНТА; САМЫМ ГРОМКИМ ЗАЯВЛЕНИЕМ ГЛАВЫ ПРАВИТЕЛЬСТВА СТАЛ АНОНС ВВЕДЕНИЯ КЭШБЭКА ЗА ПОЕЗДКИ ПО СТРАНЕ.....	14

ВЕДОМОСТИ; ЛЮБОВЬ МАВРИНА; 2020.23.07; МИШУСТИН ДОБАВИТ РЕГИОНАМ УСТОЙЧИВОСТИ; ПО ИТОГАМ ГОДА БОЛЬШИНСТВО СУБЪЕКТОВ ФЕДЕРАЦИИ СТОЛКНЕТСЯ С БЮДЖЕТНЫМИ ПРОБЛЕМАМИ..17	
ИЗВЕСТИЯ; АННА УСТИНОВА; 2020.23.07; ОТВЕТ В ОКНЕ: НА ЕДИНУЮ СИСТЕМУ ПО СБОРУ ЖАЛОБ ХОТЯТ ВЫДЕЛИТЬ 26 МЛРД; ЭТИ ДЕНЬГИ МИНКОМСВЯЗЬ ПРЕДЛАГАЕТ НАПРАВИТЬ НА ЦЕНТРЫ УПРАВЛЕНИЯ ВО ВСЕХ РЕГИОНАХ	19
ИЗВЕСТИЯ; ЯРОСЛАВА КОСТЕНКО; 2020.23.07; ПОЛОСА – ПРЕПЯТСТВИЕ: МОТОЦИКЛИСТАМ ХОТЯТ ЗАПРЕТИТЬ ЛАВИРОВАТЬ В ПОТОКЕ; ШТРАФ ЗА ПАРАЛЛЕЛЬНОЕ ДВИЖЕНИЕ С АВТОМОБИЛЕМ МОЖЕТ СОСТАВИТЬ 3 ТЫС. РУБЛЕЙ.....	21
ИЗВЕСТИЯ; ЕВГЕНИЙ БАГДАСАРОВ; 2020.23.07; ОСАГО ПО ОСЕНИ СЧИТАЮТ: КОГДА КАМЕРЫ НАЧНУТ ПРОВЕРЯТЬ ПОЛИСЫ; СТАЛИ ИЗВЕСТНЫ НЕКОТОРЫЕ ПОДРОБНОСТИ ЗАПУСКА АВТОМАТИЧЕСКОЙ ПРОВЕРКИ ПОЛИСОВ ОСАГО С ПОМОЩЬЮ КОМПЛЕКСОВ ФОТО– И ВИДЕОФИКСАЦИИ.....	22
КОММЕРСАНТЬ; ИВАН БУРАНОВ; 2020.22.07; БАСТА! ПОЛТОРАСТА!; ПРАВИТЕЛЬСТВО РАЗРЕШИТ РАЗГОНЯТЬСЯ НА МАГИСТРАЛЯХ ДО 150 КМ/Ч	25
КОММЕРСАНТЬ САМАРА; ЕВГЕНИЙ ЧЕРНОВ; 2020.23.07; МАГИСТРАЛЬ МНОГОМИЛЛИАРДНАЯ; ОБЩЕСТВЕННИКИ ОБРАТИЛИСЬ В СУД ИЗ-ЗА НЕКАЧЕСТВЕННОГО РЕМОНТА ДОРОГ В САМАРЕ	26
ВЕДОМОСТИ; ДМИТРИЙ НАБЕРЕЖНЕВ; 2020.23.07; ПОЕЗДА ВЫЕЗЖАЮТ ИЗ КРИЗИСА; КАК БУДУТ ВОССТАНАВЛИВАТЬСЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ	27
КОММЕРСАНТЬ; ЮЛИЯ СТЕПАНОВА; 2020.22.07; ХАКЕРЫ ПРОДАЮТ БИЛЕТЫ НА «САПСАН»; СЕЗОН ОТПУСКОВ ВЫЗВАЛ АКТИВИЗАЦИЮ ФЕЙКОВЫХ САЙТОВ.....	29
КОММЕРСАНТЬ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; 2020.23.07; В НАШУ ГАВАНЬ ЗАХОДИЛИ ТАРИФЫ; «РОСМОРПОРТ» ПРЕДЛАГАЕТ ПОВЫСИТЬ СТАВКИ ДЛЯ СУДОВ ЗАГРАНПЛАВАНИЯ.....	30
КОММЕРСАНТЬ ПЕРМЬ; ДМИТРИЙ АСТАХОВ; ПО СОКРАЩЕНИЮ СТОРОН; ПЕРМСКИЕ ПИЛОТЫ S7 ПОКИДАЮТ КОМПАНИЮ.....	31
РБК; СВЕТЛАНА БУРМИСТРОВА, ЛЮДМИЛА ПОДОБЕДОВА; 2020.22.07; ТРУТНЕВ ДОПУСТИЛ СНИЖЕНИЕ ЦЕЛЕЙ ПО ЗАГРУЗКЕ СЕВМОРПУТИ ИЗ МАЙСКОГО УКАЗА	32
РБК; АЛИНА ФАДЕЕВА; 2020.22.07; «ГАЗПРОМ» И «РОСАТОМ» НАЧНУТ ПРОИЗВОДИТЬ «ЧИСТЫЙ» ВОДОРОД В 2024 ГОДУ	34
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – НЕДЕЛЯ; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2020.22.07; ПОШЛИ СВОЕЙ ДОРОГОЙ; ДОЕХАТЬ ИЗ МОСКВЫ В КАЗАНЬ МОЖНО БУДЕТ ЗА ШЕСТЬ С ПОЛОВИНОЙ ЧАСОВ	36
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – НЕДЕЛЯ; АННА БОНДАРЕНКО; АЛЕКСАНДР ЕМЕЛЬЯНЕНКОВ; АЛЕКСЕЙ МИХАЙЛОВ; 2020.22.07; ГОНКА ЗА «ЛИДЕРОМ»; ГДЕ-ТО ПРОДОЛЖАЮТ СТРОИТЬ АВИАНОСЦЫ, А МЫ СОЗДАЕМ В ПРИМОРЬЕ СУПЕРЛЕДОКОЛ, КОТОРЫЙ РАСЧИСТИТ СЕВМОРПУТЬ	38
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2020.22.07; ПАРОХОДАМИ? КАРАВАНАМИ!; В РОССИИ НАРАСТАЕТ ВОЛНА АВТОТУРИЗМА	40
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; НАТАЛИЯ СЛАВИНА; 2020.22.07; ТАК УЧАТ ЛЕТАТЬ САМОЛЕТЫ; МС-21-300 ЭКЗАМЕНУЮТ ВОДОЙ	41

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – СТОЛИЧНЫЙ ВЫПУСК; СЕРГЕЙ ТИХОНОВ; 2020.22.07; БЕНЗИНУ ОТКРОЮТ ГРАНИЦЫ; МИНЭНЕРГО ПРЕДЛАГАЕТ ОТМЕНИТЬ ЗАПРЕТ НА ВВОЗ ТОПЛИВА	42
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – СТОЛИЧНЫЙ ВЫПУСК; СЕРГЕЙ БАБКИН; 2020.22.07; ФИГОВЫЙ ЛИСТОК; ВСЕ ЛИ СТОЛИЧНЫЕ ТАКСИ ОДИНАКОВО БЕЗОПАСНЫ	42
ТАСС; 2020.22.07; ДЕТСКИЙ ТРАВМАТИЗМ В ДТП СНИЗИЛСЯ НА ТРЕТЬ В СВЕРДЛОВСКОЙ ОБЛАСТИ С НАЧАЛА 2020 ГОДА.....	43
ТАСС; 2020.22.07; РЕМОНТ ДОРОГ В СВЕРДЛОВСКОЙ ОБЛАСТИ ИДЕТ С ОПЕРЕЖЕНИЕМ ГРАФИКА	43
ТАСС; 2020.22.07; ВЛАСТИ ЧУВАШИИ ПЛАНИРУЮТ ПРОВЕСТИ РЕМОНТ ТРЕХ МОСТОВ ДО 2024 ГОДА.....	44
РИА НОВОСТИ; 2020.22.07; НА ФИНАНСИРОВАНИЕ ЗА СЧЕТ ИНФРАСТРУКТУРНЫХ БОНДОВ ПРЕТЕНДУЮТ 10 ПРОЕКТОВ.....	44
РИА НОВОСТИ; 2020.22.07; НА РЯДЕ РОССИЙСКИХ ТРАСС МОГУТ ПОДНЯТЬ СКОРОСТНОЙ ЛИМИТ.....	45
РИА НОВОСТИ; 2020.22.07; «АВТОДОР» ПОВЫСИЛ СКОРОСТНОЙ РЕЖИМ НА ТРАССЕ М11	46
АГЕНТСТВО МОСКВА; 2020.22.07; ДЕПУТАТ МГД ЩИТОВ ПРЕДЛОЖИЛ ПРИРАВНЯТЬ ЭЛЕКТРОСАМОКАТЫ К ВЕЛОСИПЕДАМ ДЛЯ РЕГУЛИРОВАНИЯ ИХ ПЕРЕДВИЖЕНИЯ	46
РАДИО 1; 2020.22.07; «ЗЕЛЁНЫЙ ПРОЕЗДНОЙ» КАК ЗАЛОГ ЭКОБЕЗОПАСНОСТИ НАСЕЛЕНИЯ. МНЕНИЕ ЭКСПЕРТА.....	47
РБК АВТОНОВОСТИ; АЛИНА РАСПОПОВА; 2020.22.07; РЕФОРМА ТРАНСПОРТНОГО НАЛОГА: ПРЕДЛАГАЮТ ДАТЬ СКИДКИ, НО НЕ ВСЕМ.....	48
РБК АВТОНОВОСТИ; ЕКАТЕРИНА ДЕМИШЕВА; 2020.22.07; ЛЕКАРСТВА, ИЗ-ЗА КОТОРЫХ ВОДИТЕЛЕЙ МОГУТ ЛИШИТЬ ПРАВ. ТАБЛИЦА.....	51
РБК АВТОНОВОСТИ; ДМИТРИЙ АЛЕКСАНДРОВ; 2020.22.07; В ГИБДД ОБЪЯСНИЛИ, КАК ПРАВИЛЬНО ЕЗДИТЬ НА ГИРОСКУТЕРАХ И СИГВЕЯХ	52
РИА НОВОСТИ КРЫМ; 2020.22.07; ГЛАВГОСЭКСПЕРТИЗА ОДОБРИЛА РЕМОНТ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ ДЖАНКОЙ-ФЕОДОСИЯ	53
АГЕНТСТВО МОСКВА; 2020.22.07; РЖД ПЛАНИРУЮТ ОСТАВИТЬ САНИТАЙЗЕРЫ НА ВОКЗАЛАХ И ПОСЛЕ СНЯТИЯ САНИТАРНЫХ ОГРАНИЧЕНИЙ ПО COVID-19.....	53
РИА НОВОСТИ; 2020.22.07; ПРАВИТЕЛЬСТВО ВЫДЕЛИЛО СРЕДСТВА НА СУБСИДИРОВАНИЕ РЕГИОНАЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК	54
РИА НОВОСТИ; 2020.22.07; АВИАКОМПАНИИ ВОССТАНАВЛИВАЮТ ЧАСТОТУ РЕЙСОВ ИЗ ВЛАДИВОСТОКА ПО РОССИИ.....	54
ТАСС; 2020.22.07; СТРОИТЕЛЬСТВО АЭРОДРОМА В СЕВЕРО-КУРИЛЬСКЕ ПЛАНИРУЕТСЯ ЗАВЕРШИТЬ В НОЯБРЕ.....	55
РИА НОВОСТИ; 2020.22.07; «ВНУКОВО» В БЛИЖАЙШЕЕ ВРЕМЯ ВЕРНЕТСЯ К ВОПРОСУ ОРГАНИЗАЦИИ КУРИЛОК.....	55
МОСКВА 24; 2020.21.07; ВТОРОЙ ПУТЕПРОВОД ПОСТРОЯТ МЕЖДУ ТЕРМИНАЛАМИ ШЕРЕМЕТЬЕВО	55

ПУБЛИКАЦИИ

НОВОСТИ НА «РОССИИ 24»; ЭЛИНА ГОРЯЙНОВА; 2020.22.07; В ЕССЕНТУКАХ ОТРЕМОНТИРУЮТ ВСЕ ДОРОГИ

Более 60 миллионов рублей получили курортные Ессентуки на ремонт дорог. Это часть реализации национального проекта. Капитальной реконструкции на некоторых участках дорог не было с 80-х годов. Все работы строители обещают завершить до начала осени. Что уже сделали?

<https://www.vesti.ru/video/2207633>

НОВОСТИ НА «РОССИИ 24»; МАРГАРИТА ИВЧЕНКО; 2020.22.07; ДЛИННЫЙ ПУТЬ НЕ ПУГАЕТ: В АСТРАХАНИ ВОЗОБНОВИЛИ РЕЧНЫЕ ПУТЕШЕСТВИЯ

В Астрахани возобновили теплоходные круизы. Накануне из Нижнего Новгорода прибыл первый после долгой паузы рейс. Как путешествуют российские туристы в новых условиях?

<https://www.vesti.ru/video/2207652>

<https://www.vesti.ru/video/2207632>

ВЕСТИ В 20:00; АННА ЩЕРБАКОВА; 2020.21.07; В АЭРОПОРТУ ШЕРЕМЕТЬЕВО ЗАПУСТИЛИ ЭКСПРЕСС-ТЕСТИРОВАНИЕ НА КОРОНАВИРУС

Экспресс-тестирование на коронавирус теперь можно пройти в аэропорту Шереметьево. Пилотный проект должен стать еще одним шагом к восстановлению международных регулярных рейсов. Многие страны среди обязательных требований к пассажирам вводят наличие отрицательного теста на COVID-19. Где его делают, как работает система диагностики, и когда можно получить результат?

<https://www.vesti.ru/video/2207573>

ТАСС; 2020.22.07; ОТЧЕТ О РАБОТЕ КАБМИНА ЗА 2019 ГОД: ГЛАВНОЕ

Премьер-министр РФ Михаил Мишустин отметил, что целью правительства является повышение качества жизни каждого человека в стране, именно на эту цель работали все принимаемые решения

Премьер-министр России Михаил Мишустин 22 июля выступил в Госдуме с отчетом о работе правительства за 2019 год. Изначально провести мероприятие планировалось в апреле, но из-за пандемии коронавируса его перенесли.

Среди основных тем выступления главы кабмина были борьба с коронавирусной инфекцией, поддержка и развитие здравоохранения, образования, рынка труда и жилищного строительства, поддержка бизнеса и системообразующих предприятий, обеспечение макроэкономической и финансовой стабильности.

Главной целью правительства Мишустин назвал повышение качества жизни каждого человека в стране.

Премьер подчеркнул, что обновленная Конституция РФ повышает ответственность всех ветвей власти.

По мнению главы правительства, российская экономика могла совершить рывок, но этому помешала пандемия и цены на нефть.

О борьбе с последствиями пандемии

Последствия вызванного пандемией кризиса удалось смягчить благодаря увеличению расходов бюджета на различные меры поддержки, заявил премьер. По словам **Мишустина**, кризис повлиял на всех, но особенно сильно изменил рынок труда.

Премьер подчеркнул, что правительству пришлось принимать «молниеносные решения» для того, чтобы справляться с последствиями кризиса.

Объем полученных предприятиями беспроцентных кредитов на выплату зарплат в период пандемии составил около 93 млрд рублей.

Глава правительства предложил разработать комплексный механизм поддержки крупных инвестиционных проектов на федеральном и региональном уровнях.

Премьер рассчитывает, что темпы роста в секторе малого бизнеса, снизившиеся из-за пандемии, вернуться на прежний уровень.

Также **Мишустин** предложил создать систему «одного окна» для малого бизнеса, которая позволит получать необходимую информацию и услуги.

О здравоохранении

Россия справляется с коронавирусом лучше многих стран, включая США, указал **Мишустин**. Принятые кабмином решения оказались своевременными.

Премьер выразил надежду, что вакцина от коронавируса в России будет получена осенью.

Мишустин пообещал, что правительство будет устранять проблемы, возникшие при оптимизации системы здравоохранения.

Единая база данных о праве на льготные лекарства заработает с 2021 года.

О цифровых технологиях

Отказа от традиционных форм образования не будет, заверил премьер. По его словам, спрос на обучение в дистанционном формате сохраняется, однако цифровые технологии могут лишь дополнять традиционное образование.

Цифровизация госуправления поможет России войти в число лидеров мировой экономики, считает **Мишустин**. Он указал, что возглавляемая им ранее Федеральная налоговая служба пошла именно по такому пути.

Премьер призвал как можно скорее ввести в правовое поле все форматы дистанционной работы, отметив, что цифровизация меняет рынок труда.

Необходимо сформировать максимально благоприятную среду для IT-бизнеса и рождения инноваций, считает глава правительства.

О национальных проектах

По словам **Мишустина**, при корректировке нацпроектов правительство будет исходить из необходимости достичь конкретных и значимых для каждого человека результатов.

Также он предложил пересмотреть цели и задачи институтов развития, а также критерии их работы. Премьер-министр указал, что с 1 июля открылись многие детские оздоровительные учреждения, и призвал регионы принимать разумные решения о детском отдыхе этим летом.

Мишустин затронул тему «социального казначейства», указав, что оно избавит людей от сбора справок для получения выплат.

Глава правительства предложил выделить на программу льготной ипотеки на селе еще 2 млрд рублей. По его словам, сумма кредитов, выданных в рамках программы льготной ипотеки под 6,5% годовых, составила более 205 млрд рублей.

Правительство намерено устранить ряд требований с тем, чтобы сократить инвестиционно-строительный цикл не менее чем на год.

Программа развития Дальнего Востока будет утверждена в течение трех месяцев. **Мишустин** подчеркнул необходимость связать транспортными артериями все регионы, а также создать инфраструктуру Северного морского пути как альтернативного транспортного коридора.

Премьер заверил, что регионы, перевыполнившие планы строительства дорог, получат суммарно 100 млрд рублей.

Глава правительства призвал пользоваться географическими преимуществами России для развития транспортной отрасли, в том числе контейнерных перевозок.

Мишустин также рассказал, что потерял свой гараж из-за отсутствия закона о «гаражной амнистии».

Об импорте и экспорте

К октябрю правительство закончит актуализацию отраслевых планов импортозамещения.

Страны ЕАЭС будут постепенно отменять ограничения на экспорт продовольствия, указал премьер-министр.

По словам **Мишустина**, в 2019 году экспорт вооружений из РФ превысил \$15 млрд. На начало 2020 года портфель заказов ОПК превысил \$55 млрд.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/otcet-o-rabote-kabmina-za-2019-god-glavnoe>

ТАСС; 2020.22.07; МИШУСТИН: КАБМИН СКОРРЕКТИРУЕТ НАЦПРОЕКТЫ С ОПОРОЙ НА ЗНАЧИМЫЕ ДЛЯ КАЖДОГО ПОКАЗАТЕЛИ

При корректировке национальных проектов правительство России будет исходить из необходимости достичь конкретных и значимых для каждого человека результатов. Об этом **премьер-министр РФ Михаил Мишустин** заявил в среду, выступая в Госдуме с отчетом о работе правительства.

«При реализации нацпроектов необходимо сосредоточиться на результатах, которые непосредственно влияют на улучшение жизни людей, <...> ориентироваться прежде всего на конкретные, значимые для каждого человека результаты», – отметил он. «Они должны быть выделены в каждом проекте с показателями эффективности их реализации, – добавил премьер. – Таким образом мы сможем понять, какие корректировки необходимы, а какие мероприятия избыточны».

Мишустин напомнил, что во вторник президент России Владимир Путин подписал указ о новых национальных целях развития до 2030 года. «Их пять, все они подчинены решению главной задачи – повышению качества жизни каждого человека в нашей стране, – сказал премьер. – И одновременно направлены на прорывное развитие».

По словам **Мишустина**, это потребует изменения нацпроектов и документов стратегического планирования. «Мы планируем завершить эту работу совместно с вами осенью», – сказал глава кабмина, обращаясь к депутатам. Он предупредил, что

«действовать придется в жестких рамках из-за снижения доходов бюджета и неровной обстановки в отраслях». «Где-то коронавирус подтолкнул развитие, где-то – наоборот». – пояснил **Мишустин**.

Он подчеркнул, что важно не только учесть накопленный опыт реализации национальных проектов, но и обеспечить преемственность тем целям и задачам, которые Путин ставил два года назад в «майском указе». «Такой подход потребует новой системы управления, современных гибких методов и прежде всего – четкой постоянной обратной связи с людьми», – отметил глава кабмина.

Мишустин также заявил, что критерии работы, цели и задачи институтов развития надо пересмотреть и активнее подключать их к достижению национальных целей развития.

«Сейчас меняются требования ко всем элементам государства и к правительству тоже. А значит – должны быть пересмотрены критерии и для институтов развития. Необходимо уточнить, а где-то обновить их цели и задачи, чтобы институты стали более прозрачными и эффективными, нужно контролировать их работу в режиме реального времени и активнее интегрировать в общую повестку по достижению национальных целей развития», – заявил он.

Инвестиционный спрос

Мишустин заявил, что нацпроекты и соглашение о защите и поощрении капиталовложений (СЗПК) должны простимулировать инвестиционный спрос в РФ, при этом главным драйвером должно стать улучшение делового климата.

«То, что касается стимулирования инвестиционного спроса. Здесь более сложная ситуация. Прямые инвестиции нужны для того, чтобы это происходило. А это и условия для ведения бизнеса, и многое другое. На сегодняшний день национальные проекты – это и есть те катализаторы инвестиционных трат, которые есть. <...> Мне кажется, что у нас также будет поддерживать крупные инвестиционные проекты закон о защите капиталовложений», – сказал премьер-министр.

Он также отметил, что общее улучшение делового климата – это главный драйвер в стимулировании инвестиционного спроса.

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/9023349>

РИА НОВОСТИ; 2020.22.07; МИШУСТИН НАЗВАЛ ГЛАВНУЮ ЗАДАЧУ ПРИ ИСПОЛНЕНИИ НАЦПРОЕКТОВ

Власти РФ при изменении нацпроектов должны в каждом из них выделить показатели, влияющие на улучшение жизни людей, и сосредоточиться на их достижении, заявил глава правительства РФ **Михаил Мишустин**, выступая с отчетом в Госдуме.

Он напомнил, что президент РФ поставил перед правительством новые цели, которые потребуют изменения национальных проектов и документов стратегического планирования. Эту работу правительство планирует завершить осенью.

«При реализации нацпроектов необходимо сосредоточиться на результатах, которые непосредственно влияют на улучшение жизни людей через сохранение занятости и повышение доходов, защиту здоровья, создание благоприятных условий предпринимательской деятельности и поддержку ключевых отраслей экономики. То есть ориентироваться, прежде всего, на конкретные, значимые для каждого человека результаты», – сказал **Мишустин**.

«Они должны быть выделены в каждом проекте с показателями эффективности их реализации. Таким образом, мы сможем понять, какие корректировки необходимы, а какие мероприятия – избыточны», – добавил премьер.

«Действовать придется в жестких рамках – из-за снижения доходов бюджета и неровной обстановки в отраслях», – предупредил он. При этом власти должны не только учесть ранее накопленный опыт реализации национальных проектов, но и обеспечить преемственность тем целям и задачам, которые два года назад ставил президент.

«Такой подход потребует новой системы управления, современных гибких методов. И прежде всего – четкой постоянной обратной связи с людьми», – подчеркнул глава правительства.

<https://ria.ru/20200722/1574700337.html>

ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; 2020.22.07; МИШУСТИН ПРЕДЛОЖИЛ РАЗРАБОТАТЬ КОМПЛЕКСНЫЙ МЕХАНИЗМ ПОДДЕРЖКИ КРУПНЫХ ИНВЕСТПРОЕКТОВ

Для развития экономики важно запустить новый инвестиционный цикл и добиться улучшения делового климата, для этого нужно разработать комплексный механизм поддержки крупных инвестпроектов, сказал премьер-министр **Михаил Мишустин**, выступая в Госдуме с отчетом о результатах деятельности правительства.

По его словам, для дальнейшего развития экономики России нужны инвестиции. Они позволят запускать новые проекты, создавать новые рабочие места, поддерживать интерес к внедрению перспективных технологий. «Важно запустить новый инвестиционный цикл и добиться улучшения делового климата. Здесь мы видим три основных направления работы», – сказал **Мишустин**.

Во-первых, это разработка комплексного механизма поддержки крупных инвестиционных проектов на федеральном и региональном уровне, в том числе на основе соглашений о защите и поощрении капиталовложений. Реализация таких проектов в области инфраструктуры станет одним из драйверов роста экономики, сказал премьер.

Во-вторых, нужно создать стабильные и понятные правила для улучшения делового климата в России. **Мишустин** подчеркнул, что нужно посмотреть, что конкретно делают институты развития, какие у них результаты работы. Если понадобится, можно перезапустить их работу или запустить новые инструменты для поддержки перспективных направлений.

<https://www.pnp.ru/economics/mishustin-predlozhit-razrabotat-kompleksnyy-mekhanizm-podderzhki-krupnykh-investproektov.html>

ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; 2020.22.07; ОТРАСЛЕВЫЕ ПЛАНЫ ПО ИМПОРТОЗАМЕЩЕНИЮ АКТУАЛИЗИРУЮТ К ОКТЯБРЮ

Правительство собирается актуализировать отраслевые планы импортозамещения к октябрю 2020 года. Об этом сообщил премьер-министр **Михаил Мишустин**, выступая 22 июля в Государственной Думе с отчетом о полугодовых итогах работы кабинета.

«В рамках общенационального плана предусмотрена господдержка для многих отраслей, здесь для нас приоритетом является импортозамещение. К настоящему моменту 420 таких проектов уже вышли на серийное производство. И 950 – завершают подготовку к запуску. Планируем закончить актуализацию отраслевых планов импортозамещения и рассмотреть их уже в октябре», – сказал **Мишустин**.

Кроме того, на программу стимулирования спроса в автопроме Правительство дополнительно направит 25 миллиардов рублей, ещё 15 миллиардов – на закупку самолётов и вертолётов для санитарной авиации, более 1 миллиарда рублей – для лёгкой промышленности.

<https://www.pnp.ru/economics/pravitelstvo-zavershit-aktualizaciyu-otraslevykh-planov-importozameshheniya-k-oktyabryu.html>

ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; 2020.22.07; МИХАИЛ МИШУСТИН РАССКАЗАЛ О ВНЕДРЕНИИ СЕРВИСНОЙ МОДЕЛИ ВСЕЙ ИСПОЛНИТЕЛЬНОЙ ВЛАСТИ

Государство само должно сообщать гражданину обо всех полагающихся ему услугах и конечно, предоставлять их в электронном виде. Об этом сказал председатель Правительства **Михаил Мишустин** во время выступления в Госдуме 22 июля.

Цифровая трансформация открывает принципиально новые возможности для взаимодействия общества и государства, отметил он. Так, во время самоизоляции во время пандемии люди могли получить онлайн деньги по больничным листам. Всего через интернет оформили почти 3,5 млн листов. Также легко и просто без сбора документов оформляли пособия на детей, а десятки тысяч граждан, которые оказались в это время за рубежом, могли обратиться с помощью портала государственных услуг за поддержкой, добавил **Мишустин**. Кроме этого, на портале «Работа в России» открылась возможность для регистрации граждан в качестве безработных, можно было оформить дистанционно пособия по безработице. Кроме этого, создали информационный центр, который занимается мониторингом ситуации с распространением инфекции.

«Все эти сервисы прошли жесткую проверку в экстремальных условиях, когда нагрузка на них достигала пика, что ещё раз подтверждает необходимость внедрения именно сервисной модели всей исполнительной власти. Месяцы работы в изоляционном режиме показали, как надо улучшить цифровой формат взаимодействия между людьми и властью, так, чтобы людям было удобно, когда государство само автоматически сообщает гражданину от всех полагающихся ему услугах, и конечно предоставляет их в электронном виде», – отметил премьер.

Одной из таких программ является «Социальное казначейство» – цифровая платформа для всех видов социальной поддержки, сказал он. Её смысл помочь тем, кто в этом объективно нуждается, и, главное, избавить людей от сбора справок, хождения по инстанциям. Готовится так же модернизация всей системы лекарственного обеспечения. Со следующего года заработает единый регистр, фактически всероссийская база данных граждан, которые имеют право на льготные лекарства.

<https://www.pnp.ru/politics/mishustin-rasskazal-o-vnedrenii-servisnoy-modeli-vsey-ispolnitelnoy-vlasti.html>

РИА НОВОСТИ; 2020.22.07; МИШУСТИН ОЦЕНИЛ ПОТЕНЦИАЛ СОЮЗНОГО ДОГОВОРА МЕЖДУ РОССИЕЙ И БЕЛОРУССИЕЙ

Премьер-министр РФ Михаил Мишустин заявил, что верит в потенциал Союзного договора между Россией и Белоруссией.

«Я глубоко верю в потенциал Союзного договора. Считаю, что работа, которая была проведена, связанная с интеграцией и проработкой дорожных карт по всем направлениям взаимодействия с Белоруссией, была сделана отличная», – сказал **Мишустин** на отчете правительства РФ в Государственной Думе.

Он добавил, что осталось совсем немного вещей, которые надо обсудить. **Мишустин** отметил, что верит в то, что если РФ и Белоруссия совместно по этим дорожным картам создадут единое пространство, примут единый налоговый кодекс, когда можно будет унифицировать ставки и подходы, «то мы сможем разговаривать, в том числе, о механизме ценообразования на энергоносители уже, как в принципе предлагают наши белорусские партнеры».

<https://ria.ru/20200722/1574705595.html>

РИА НОВОСТИ; 2020.22.07; МИШУСТИН: ПАРАМЕТРЫ БЮДЖЕТОВ РЕГИОНОВ НАДО ПРИВЕСТИ К УСТОЙЧИВОМУ УРОВНЮ

Правительство РФ будет работать над тем, чтобы по мере улучшения ситуации в экономике привести параметры бюджетов регионов к устойчивому уровню, сообщил премьер-министр **Михаил Мишустин**, выступая в Госдуме с отчетом о работе правительства.

Он напомнил, что сейчас субъекты РФ могут воспользоваться средствами, которые появятся у них в результате реструктуризации обязательств, а также дополнительными трансфертами из федерального бюджета.

«По итогам года размер дефицита, объем госдолга, в том числе по рыночным заимствованиям, у регионов может превысить установленные соглашениями показатели. Однако по мере улучшения ситуации параметры бюджетов надо постепенно приводить к устойчивому уровню», – отметил премьер.

Он добавил, что это важно для сохранения низких процентных ставок и привлечения инвестиций, которые нужны для решения средне- и долгосрочных задач развития регионов.

По прогнозам Счетной палаты, выпадающие доходы российских регионов в 2020 году могут превысить 2 триллиона рублей.

<https://ria.ru/20200722/1574701711.html>

РИА НОВОСТИ; 2020.22.07; ПРАВИТЕЛЬСТВО ВИДИТ БОЛЬШОЙ ПОТЕНЦИАЛ В ТРАНСПОРТНОЙ ОТРАСЛИ

Правительство России видит большой потенциал в транспортной отрасли, несмотря на то, что грузовые и пассажирские перевозки до конца не восстановились, сообщил **премьер-министр РФ Михаил Мишустин**.

«В своей экономической политике государство должно быть дальновидным инвестором. Несмотря на то, что практически все перевозки – и грузовые, и пассажирские – пока до конца не восстановились, мы видим в транспортной отрасли большой потенциал», – сказал **Мишустин**, выступая в Госдуме с отчетом о работе кабмина.

Он отметил, что в настоящее время в портфеле правительства девятнадцать крупнейших инфраструктурных проектов. «Каждый транспортный проект дает мультипликативный эффект в соответствующих смежных отраслях. Среди этих проектов – расширение БАМа и Транссиба, завершение ЦКАДа и строительство трассы Европа – Западный Китай», – продолжил глава правительства.

<https://ria.ru/20200722/1574699711.html>

ТАСС; 2020.22.07; МИШУСТИН ПРИЗВАЛ ПОЛЬЗОВАТЬСЯ ГЕОГРАФИЧЕСКИМИ ПРЕИМУЩЕСТВАМИ РФ ДЛЯ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТА

Премьер-министр России **Михаил Мишустин** призвал пользоваться географическими преимуществами страны для развития транспортной отрасли, в том числе контейнерных перевозок.

Как отметил он, выступая в Госдуме с ежегодным отчетом, кабмин видит в транспортной отрасли большой потенциал, «несмотря на то, что практически все перевозки – и грузовые, и пассажирские – до конца не восстановились».

«Мы можем и должны воспользоваться теми географическими преимуществами, которые есть у России, в том числе для развития контейнерных перевозок», – добавил премьер.

Премьер рассказал, что «с апреля запущен новый маршрут контейнерных поездов из Архангельской области в Забайкальский край, в мае по Северному морскому пути впервые прошел ледокольный танкер-газовоз». «И это далеко не предел наших возможностей», – указал он.

Мишустин напомнил, что в портфеле правительства – 19 крупнейших инфраструктурных проектов, и каждый транспортный проект дает мультипликативный эффект в смежных отраслях. Среди этих проектов – расширение БАМа и Транссиба, завершение ЦКАД и строительство трассы Европа – Западный Китай.

Премьер считает задачей кабмина – «чтобы каждый человек мог добраться в любую точку быстро, безопасно, комфортно и за минимальную цену». «В марте правительство одобрило Транспортную стратегию до 2035 года. Ее приоритеты – обеспечить связанность территорий Российской Федерации, доступность и качество транспортных услуг для граждан», – добавил **Мишустин**.

Инвестиции в дорожные проекты

Мишустин также заявил, что правительство РФ может увеличить инвестиции в дорожные проекты, если увидит возможность строить сверх плана.

«Дороги – важнейший элемент инфраструктуры государства. И на сегодня в плане модернизации [КПМИ] предусмотрены совершенно уникальные стройки, которых не было много-много лет, – сказал **Мишустин**. – 700 км только сейчас идет трасса до Казани и далее на Западный Китай. Огромное количество важнейших магистралей, дай нам бог построить. Мы планировали недавно стройку, смотрели по стратегии, по возможностям. Знаете, о чем мы сейчас думаем? А способны ли мы столько километров построить, сколько в план сделали? Хватит ли у нас рабочей силы, в том числе с привлечением с ЕврАзЭС? И вот это главный вопрос. Будем способны – инвестируем еще больше».

Ранее **Мишустин** поставил задачу построить трассу Москва – Казань 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 (КПМИ) до 2024 года и является частью создаваемого коридора Европа – Западный Китай.

КПМИ предполагает строительство более 500 различных объектов транспортной инфраструктуры: дорог, мостов, аэропортов, подходов к портам, логистических центров, объектов Севморпути и других. Общая стоимость проектов составляет 7 трлн рублей, из которых только около 3 трлн рублей планируется выделить из федерального бюджета, а остальные средства – привлечь у инвесторов.

<https://tass.ru/ekonomika/9023307>

РИА НОВОСТИ; 2020.22.07; МИШУСТИН ПРИЗВАЛ СВЯЗАТЬ ВСЕ РЕГИОНЫ РОССИИ ТРАНСПОРТНЫМИ АРТЕРИЯМИ

Надо связать все регионы РФ транспортными артериями, создать инфраструктуру Северного морского пути как альтернативного коридора, заявил глава правительства РФ **Михаил Мишустин**.

«Нам необходимо связать все регионы транспортными артериями. Создать инфраструктуру Северного морского пути как альтернативного транспортного коридора», – сказал **Мишустин**, выступая в Госдуме с отчетом о работе кабмина.

Он отметил, что это позволит привлечь дополнительную грузовую базу, а также будет способствовать социально-экономическому развитию регионов и страны в целом.

<https://ria.ru/20200722/1574700266.html>

РИА НОВОСТИ; 2020.22.07; МИШУСТИН ОЦЕНИЛ ТРАНСПОРТНУЮ СТРАТЕГИЮ РОССИИ ДО 2035 ГОДА

Глава правительства РФ **Михаил Мишустин** назвал одной из задач властей, чтобы каждый россиянин мог добраться в любую точку страны быстро, безопасно и за минимальную цену.

«У нас огромная страна. Наша задача – чтобы каждый человек мог добраться в любую точку быстро, безопасно и за минимальную цену», – сказал **Мишустин**, выступая в Госдуме с отчетом о работе кабмина.

Он напомнил, что в марте правительство одобрило транспортную стратегию РФ до 2035 года.

«Ее приоритеты – обеспечить связанность территорий РФ, доступность и качество транспортных услуг для граждан», – добавил **Мишустин**.

<https://ria.ru/20200722/1574700462.html>

РИА НОВОСТИ; 2020.22.07; МИШУСТИН ЗАЯВИЛ О НЕОБХОДИМОСТИ СОЗДАВАТЬ ИНФРАСТРУКТУРУ СЕВМОРПУТИ

Премьер-министр РФ Михаил Мишустин заявил, что необходимо создавать инфраструктуру Северного морского пути, это будет способствовать социально-экономическому развитию регионов и страны в целом.

«Нам необходимо связать все регионы транспортными артериями. Создать инфраструктуру Северного морского пути как альтернативного транспортного коридора», – сказал **Мишустин**, выступая в Госдуме с отчетом о работе правительства РФ.

«Это позволит привлечь дополнительную грузовую базу, будет способствовать социально-экономическому развитию регионов и страны в целом», – добавил он.

<https://ria.ru/20200722/1574700667.html>

РИА НОВОСТИ; 2020.22.07; МИШУСТИН НАЗВАЛ ПРЕИМУЩЕСТВО РОССИИ ДЛЯ ПЕРЕВОЗОК КОНТЕЙНЕРОВ

Надо воспользоваться географическими преимуществами России, в том числе для развития контейнерных перевозок, заявил глава правительства РФ **Михаил Мишустин**.

«Мы можем и должны воспользоваться теми географическими преимуществами, которые есть у России. В том числе для развития контейнерных перевозок. С апреля запущен

новый маршрут контейнерных поездов из Архангельской области в Забайкальский край. В мае по Северному морскому пути впервые прошел ледокольный танкер-газовоз. И это далеко не предел наших возможностей», – сказал **Мишустин**, выступая в Госдуме с отчетом о работе кабмина.

<https://ria.ru/20200722/1574699353.html>

ТАСС; 2020.22.07; МИШУСТИН: ПЕРЕВЫПОЛНИВШИЕ ПЛАН СТРОИТЕЛЬСТВА ДОРОГ РЕГИОНЫ ПОЛУЧАТ В СУММЕ 100 МЛРД РУБЛЕЙ

Регионы, перевыполнившие планы строительства дорог, получают суммарно 100 млрд рублей. Об этом **премьер-министр РФ Михаил Мишустин** заявил в среду, выступая в Госдуме с отчетом о работе правительства.

«Предусмотрели 100 миллиардов рублей для опережающего финансирования тех регионов, которые перевыполняют планы по строительству дорог», – отметил он. «Чем раньше мы завершим эти объекты, тем скорее будет получен мультипликативный эффект: улучшится логистика, появятся новые рабочие места, вырастут налоговые поступления, – сказал **Мишустин**. – Все это поможет оживить экономику и усилить межрегиональные связи, позитивно скажется на качестве городской среды и уровне жизни людей, даст импульс к развитию бизнеса».

Целью властей в сфере региональной политики он назвал повышение инвестиционной привлекательности всех субъектов Федерации и их внутренней конкурентоспособности, а также подбор для каждой территории особых «точек роста». По словам премьера, для десяти территорий с наиболее сложной социально-экономической ситуацией уже приняты индивидуальные программы развития. До 2024 года таким регионам будет выделено по 5 млрд рублей на запуск проектов, которые оживят экономику этих территорий, повысят уровень жизни и доходы людей.

Мишустин считает, что некоторые российские регионы по итогам года могут не уложиться в установленные для них показатели предельного размера дефицита бюджета и объема госдолга.

«По итогам года размер дефицита, объем госдолга, в том числе по рыночным заимствованиям, у регионов могут превысить установленные соглашениями показатели», – констатировал он.

Премьер подчеркнул, что по мере улучшения ситуации в экономике параметры бюджетов надо будет постепенно приводить к устойчивому уровню. «Это важно для сохранения низких процентных ставок и привлечения инвестиций, которые нужны для решения средне- и долгосрочных задач развития регионов», – пояснил **Мишустин**.

<https://tass.ru/ekonomika/9023477>

На ту же тему:

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/perevypolnivshie-plan-stroitelstva-dorog-regiony-poluchat-summarno-100-mlrd-rublej>

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/kabmin-mozet-velicit-investicii-v-doroznye-proekty-pri-vozmozhnosti-stroit-sverh-plana>

<https://www.pnp.ru/economics/perevypolnivshie-plan-stroitelstva-dorog-regiony-poluchat-summarno-100-mlrd-rublej-zayavil-premer.html>

РИА НОВОСТИ; 2020.22.07; МИШУСТИН РАССКАЗАЛ, ЗАЧЕМ РОССИИ КАЧЕСТВЕННЫЕ ДОРОГИ

Безопасные и качественные дороги призваны обеспечить качественно новый уровень дорожной инфраструктуры, повысить безопасность движения и обновить общественный пассажирский транспорт в городах России, рассказал **премьер-министр РФ Михаил Мишустин**, выступая в Госдуме с отчетом о работе правительства.

«В национальном проекте «Безопасные и качественные автомобильные дороги» также поставлена цель – обеспечить качественно новый уровень дорожной инфраструктуры, повысить безопасность движения и обновить общественный пассажирский транспорт в городах России. Предусмотрели 100 миллиардов рублей для опережающего финансирования тех регионов, которые перевыполняют планы по строительству дорог. Чем раньше мы завершим эти объекты, тем скорее будет получен мультипликативный эффект – улучшится логистика, появятся новые рабочие места, вырастут налоговые поступления», – сказал **Мишустин**.

По его словам, все это поможет оживить экономику и усилить связи между регионами РФ.

В конце июня в своем телеобращении глава государства Владимир Путин предложил добавить в этом году еще 100 миллиардов рублей на обновление региональной дорожной сети, направить эти средства в те субъекты РФ, которые работают быстро, строят и ремонтируют дороги качественно и с опережением графика.

<https://ria.ru/20200722/1574699918.html>

ИЗВЕСТИЯ; ПАВЕЛ ПАНОВ, ДМИТРИЙ ЛАРУ; 2020.23.07; В ДУМЕ О ЛУЧШЕМ: КАК ПРИНИМАЛИ ПРЕМЬЕРА В НИЖНЕЙ ПАЛАТЕ ПАРЛАМЕНТА; САМЫМ ГРОМКИМ ЗАЯВЛЕНИЕМ ГЛАВЫ ПРАВИТЕЛЬСТВА СТАЛ АНОНС ВВЕДЕНИЯ КЭШБЭКА ЗА ПОЕЗДКИ ПО СТРАНЕ

Россияне смогут получить кэшбэк при оформлении турпутевок внутри страны до конца года. Такую возможность анонсировал председатель правительства **Михаил Мишустин** во время отчета кабинета министров в Госдуме. В Российском союзе туриндустрии «Известиям» сообщили, что программа заработает уже с 15 августа, а список участвующих регионов будет дополнительно увеличен в октябре. Нынешний отчет правительства стал 12-м за время существования этой практики. Для **Михаила Мишустина** это первое такое выступление в парламенте в качестве главы кабинета министров, сформированного в январе. Премьер рассказал о принятых во время пандемии мерах и ответил на вопросы парламентариев.

Вернуть и отдохнуть

Выступая в Госдуме, **Михаил Мишустин** объявил о решении правительства дополнительно выделить 15 млрд рублей на развитие внутреннего туризма. Эти деньги пойдут на частичную компенсацию расходов граждан, которые до конца этого года решат отдохнуть именно в российских регионах. Любой человек, купивший пакетный тур на отечественный курорт, сможет рассчитывать на возвращение части потраченных денег. Сумма составит от 5 до 15 тыс. рублей в зависимости от тура, сказал **Михаил Мишустин**. – Сегодня эта отрасль в сложном положении. Нужно не только ее поддержать, но и обеспечить условия для динамичного развития, в том числе открывая новые возможности для внутреннего туризма, – добавил премьер.

Ростуризм вместе с Национальной системой платежных карт (НСПК) уже разрабатывает систему кэшбэка. Ее планируется запустить в августе. Для возврата средств оплату тура необходимо произвести картой «Мир», а его стоимость должна составить не менее 25 тыс. рублей. Длительность поездки – минимум пять ночей. При покупке пакетного тура

стоимостью до 50 тыс. рублей возврат составит 5 тыс. Если путешествие обойдется в сумму до 75 тыс. рублей, то кэшбэк может составить 10 тыс.

В ближайшие дни правительство примет постановление о порядке выплат, а перечень регионов будет опубликован на специальном портале. Об этом «Известиям» рассказал вице-президент Российского союза туриндустрии Юрий Барзыкин. Первоначально в списке субъектов с кэшбэком будет около 50 регионов.

– С 1 октября будут добавлены Краснодарский край, Крым, Севастополь, Москва, Санкт-Петербург и ряд других. Возвратность 20% средств от потраченной суммы – серьезное подспорье. По аналогии с товарами и услугами, которые предоставляются в других странах, сумма возврата составляет 3–10%. Очень важно наладить механизм, и очень хорошо, что средства будут поступать напрямую потребителю. Думаю, это позволит генерировать потоки на тех направлениях, в которых государство заинтересовано, – считает вице-президент РСТ.

Он добавил, что более 70% россиян хотят отправиться в путешествие, но многие не могут этого сделать из-за нехватки средств.

С этим согласен и вице-президент Федерации рестораторов и отельеров Вадим Прасов. По его мнению, подобная «завлекалка» может быть интересна держателем карт «Мир», но пока у многих семей не слишком хорошее материальное положение, чтобы думать об отпуске, даже с учетом кэшбэка.

Ограничения на передвижения, которые многие страны установили из-за пандемии коронавируса, дали возможность российским регионам показать себя, раскрыть свой туристический потенциал, считает депутат Виктор Зубарев.

– Не будем забывать, что доходы населения и, соответственно, возможности для отдыха также сократились в последнем квартале. Решение простимулировать спрос грамотное и своевременное, – сказал парламентарий «Известиям».

По его мнению, внимание необходимо уделить и проблемам, которые остаются на наших курортах – например, устаревшей инфраструктуре и сервису, которые пока уступают зарубежным.

Поддержали всех

Обычно доклад правительства строится на подведении итогов работы за прошлый год, но из-за вспышки COVID-19 особое внимание было уделено деятельности кабинета министров в период пандемии. **Михаил Мишустин** подчеркнул, что ситуация потребовала выделить 170 млрд рублей на закупку медицинского оборудования, перепрофилирование коечного фонда страны, выплаты врачам и поддержку региональных систем ОМС. В рекордно короткий срок было развернуто 184 тыс. коек, закуплено необходимое оборудование и средства индивидуальной защиты. Дотации из федерального бюджета регионам на эти цели составили около 66 млрд рублей.

– Правительство работало буквально круглосуточно. Все наши решения были подчинены одному – спасению жизни людей, – сказал глава кабмина.

Отдельно премьер отметил, что за время пандемии сильно изменился рынок труда. С 1 апреля число безработных выросло в 3,5 раза, и сейчас в стране их около 3 млн. Кабинет министров принял решение на три месяца продлить выплату пособий тем, кто остался без работы. Также введены различные выплаты на детей – семьи получили помощь на общую сумму в 600 млрд рублей.

Еще один блок доклада председателя правительства был посвящен поддержке малого и среднего бизнеса из пострадавших отраслей. Компаниям предоставили отсрочки по обязательным платежам, для МСП с 30 до 15% были уменьшены страховые взносы с зарплат, за II квартал были списаны все налоги, также им выдали займы под нулевой процент на заработную плату. Было заключено 40 тыс. кредитных договоров на общую сумму около 93 млрд рублей.

Для системообразующих предприятий была введена отдельная программа поддержки. По словам **Михаила Мишустина**, такие компании выступают работодателями более чем для 6 млн человек, а их деятельность оказывает влияние на четверть экономики страны.

Фракционный вопрос

Традиционно после окончания доклада члены думских фракций задавали вопросы **премьер-министру**. Парламентариев особенно интересовали меры поддержки населения и бизнеса в условиях пандемии. Депутат от «Справедливой России» Галина Хованская отметила снижение доходов граждан на фоне пандемии, что негативно отразилось на оплате жилищно-коммунальных услуг и на отрасли в целом. По мнению парламентария, решить проблему можно, усилив адресную поддержку. **Михаил Мишустин** напомнил, что семьи с низкими доходами получают соответствующие субсидии из региональных бюджетов.

Независимого депутата от партии «Родина» Алексея Журавлева интересовала готовность системы здравоохранения ко второй волне вируса и разработка российской вакцины против COVID-19. Глава правительства в потенциале отечественной медицины не сомневается. По его словам, Россия готова к новой вспышке эпидемии. А над вакциной работают сразу несколько ведомств и 17 научных организаций. Сейчас на стадии подготовки 26 препаратов, четыре доказали свою безопасность.

Представитель «Единой России» Ольга Окунева спросила премьера о том, как будет организована в период пандемии работа летней оздоровительной кампании для детей. Премьер признался, что коронавирус внес свои коррективы, но всё не так уж и плохо. В настоящий момент в лагерях разрешена наполняемость под 50%.

Александр Ремезков из «Справедливой России» поинтересовался мерами по стимулированию потребительского и инвестиционного спроса. Премьер отметил, что основой для этого должен быть рост реального дохода граждан. Над этим правительство будет работать в рамках реализации **нацпроектов**.

Со стороны КПРФ была поднята проблема низких зарплат учителей. Депутат Олег Смолин посетовал, что указы главы государства по этому вопросу не выполняются. В ответ **Михаил Мишустин** заверил парламентариев, что средняя зарплата преподавателя на 0,3% выше среднего оклада наемных работников в России. Он просил сообщать о конкретных случаях невыполнения указов президента в вопросе выплат учителям.

Максим Власов из ЛДПР спросил у премьера о результатах программы льготной ипотеки под 6,5% и будет ли она продлена до начала 2021 года. Однозначного ответа не последовало – решение по пролонгации будет приниматься осенью. Премьер добавил, что благодаря льготной программе в июне число заемщиков увеличилось на 31%.

Самый нестандартный вопрос поступил от Олега Шеина из «Справедливой России». Парламентария интересовала «гаражная амнистия», которая позволит оформлять гражданам автомобильное место и землю в собственность. Сегодня в законодательстве нет отдельных положений по этому вопросу. Председатель правительства признался, что сам некоторое время назад лишился своего гаража. По его словам, кабмин принимает меры для решения этой проблемы и законопроект уже готов. Премьер попросил Госдуму поддержать документ, когда он будет внесен на рассмотрение.

Действующему главе правительства удалось выстроить партнерские отношения с председателем Госдумы Вячеславом Володиным и нижней палатой, считает политтехнолог Константин Калачев.

– Очевидно, новый формат отчета и непартийность, безусловно, сыграли на его восприятии. У правительства есть понимание, что необходимо выйти на более эффективный уровень взаимодействия, и это происходит. Депутаты увидели в правительстве партнера, а не только «заказчика», потому что многие инициативы идут оттуда, – считает эксперт.

По мнению Константина Калачева, тесное взаимодействие связано также с необходимостью поддержания позитивного отношения к власти во времена непростой экономической ситуации в стране.

<https://iz.ru/1038698/pavel-panov-dmitrii-laru/v-dume-o-luchshem-kak-prinimali-premera-v-nizhnei-palate-parlamenta>

На ту же тему:

<https://www.kommersant.ru/doc/4425971#id1850095>

<https://rg.ru/2020/07/22/mishustin-vystupil-s-otchetom-o-rabote-pravitelstva-pered-deputatami-gosdumy.html>

ВЕДОМОСТИ; ЛЮБОВЬ МАВРИНА; 2020.23.07; МИШУСТИН ДОБАВИТ РЕГИОНАМ УСТОЙЧИВОСТИ; ПО ИТОГАМ ГОДА БОЛЬШИНСТВО СУБЪЕКТОВ ФЕДЕРАЦИИ СТОЛКНЕТСЯ С БЮДЖЕТНЫМИ ПРОБЛЕМАМИ

В своем отчете перед Госдумой в среду глава правительства **Михаил Мишустин** пообещал привести параметры бюджетов регионов «к устойчивому уровню по мере улучшения ситуации в экономике». При этом премьер предупредил, что «по итогам года размер дефицита, объем госдолга, в том числе по рыночным заимствованиям, у регионов может превысить установленные соглашениями о реструктуризации долгов показатели».

Пандемия коронавируса резко ослабила экономику российских регионов, подтверждают аналитики. «На основе анализа информации, представленной 79 субъектами, можно спрогнозировать, что объем выпадающих доходов регионов составит в 2020 г. более 2 трлн руб.», – заявила заместитель председателя Счетной палаты Галина Изотова на выездном заседании бюджетного комитета Совета Федерации, прошедшем на прошлой неделе.

С тревожными оценками выступают и другие аналитики. Если до объявления режима повышенной готовности эксперты прогнозировали существенное снижение экономических показателей в четырех субъектах Федерации (Республике Коми, Хакасии, Ульяновской области и Чукотском автономном округе), то теперь это число увеличилось до 51. Об этом говорится в исследовании РАНХиГС «Изменение социально-экономического положения регионов России в 2020 г.: территориальные особенности реакции на глобальный кризис».

Эти данные согласуются и с выводами Счетной палаты. Ранее она сообщала о том, что, несмотря на рост региональных доходов на 2,1%, на 1 июля 2020 г. поступления по статьям налогового и неналогового дохода снизились на 8,9%, поступления по налогу на прибыль организаций – на 15,2%, а по налогу на совокупный доход – на 12,2%.

Снижение поступлений от налоговых доходов – это лишь отражение негативных процессов в реальном секторе. Отдельные регионы столкнулись с падением экономической активности на 27%, сокращением оборота в рознице на 11%, падением промышленного производства на 39%, объемов строительного производства на 47%, двукратным ростом безработицы и падением бюджетных доходов регионов на 30% по сравнению с аналогичным периодом 2019 г.

В своем выступлении в Госдуме **Мишустин** напомнил, что ранее в этом году правительство уже смягчило правила реструктуризации региональных долгов. «Многие регионы сейчас с трудом выполняют соглашения о реструктуризации, которые предполагают снижение долговой нагрузки год от года. Между тем за нарушение условий этих соглашений им грозит наказание – регион обязан досрочно погасить часть задолженности, но не более 5% ее общего объема. Кстати, 5% – послабление этого года, ранее было 20%», – объясняет руководитель группы региональных рейтингов АКРА Елена Анисимова.

Исполнять соглашения в этом году будет очень сложно – собственные доходы будут падать, а дефицит необходимо будет финансировать. «Далеко не все могут

профинансировать его накопленными за последние пару лет средствами, значит, регионы будут наращивать долг, – добавляет Анисимова. – Числитель растет, знаменатель падает – условие становится невыполнимым».

В этом году под удар попали все регионы вне зависимости от участия в программе реструктуризации, отмечает главный экономист рейтингового агентства «Эксперт РА» Антон Табах. «Рост расходов (пандемия и кризис) и снижение доходов – это основная проблема, возможны и специфичные для регионов проблемы при стихийных бедствиях», – считает он.

Поэтому смягчение условий реструктуризации региональных долгов стало насущной необходимостью. «Суть смягчения заключается в том, что если налоговые и неналоговые доходы региона снижаются, а мероприятия, связанные с профилактикой и устранением последствий распространения коронавирусной инфекции, приводят к росту расходов, то невыполнение субъектом условий по предельному размеру дефицита и долга не учитывается и досрочно погашать задолженность не нужно», – объясняет Анисимова. При этом ряд аналитиков указывают, что задолженность перед федеральным бюджетом далеко не главная проблема регионов. Гораздо больше сложностей возникает из-за необходимости финансировать дополнительные расходы, связанные с реализацией **нацпроектов**.

«Выплаты по бюджетным кредитам не составляют значительной доли в общем объеме расходов регионов на погашение долга, – отмечает ведущий аналитик направления «государственные финансы и финансовые институты» S&P Global Ratings Наталья Легеева. – По нашим оценкам, на них приходилось бы всего 16% запланированного годового объема погашений в 2020 г., в то время как основную долю составляют коммерческие обязательства».

Эксперты приводят недавний пример, когда Карачаево-Черкесская республика допустила технический дефолт по выплате купонного платежа по облигациям. «Просрочка длилась всего один день, но очевидно, что региону просто не хватило денег на купонный платеж (это небольшая сумма по сравнению с основным долгом), – рассказывает Анисимова. – Мы иногда видим опасную ситуацию, когда некоторые регионы, не имея запаса ликвидности, очень поздно начинают поиск кредитных ресурсов для рефинансирования погашаемого долга».

Что касается дополнительной помощи регионам, о которой упомянул **Мишустин** в Госдуме, то выделенных средств явно недостаточно, считают эксперты. На компенсацию расходов, связанных с реализацией мер по борьбе с коронавирусом, регионы получают дополнительно 300 млрд руб. трансфертов в текущем году. По оценке S&P, эта сумма покрывает лишь около половины возросших потребностей регионов.

В АКРА и вовсе считают, что совокупный дефицит региональных бюджетов превысит 1 трлн руб. «Казначейские кредиты помогают регионам покрывать риски ликвидности, однако являются лишь временной мерой и обязательны к возврату в течение 180 дней, – отмечает еще один источник финансирования Легеева. – Порой регионы вынуждены погашать их, привлекая рыночные заимствования под высокие процентные ставки. Например, Хакасия в июле планирует привлечь банковский кредит размером 1,8 млрд руб. для погашения казначейского бюджетного кредита».

Если объемы помощи федерального бюджета региональным не будет увеличен, то в 2021 г. мы сможем снова увидеть дефицит региональных бюджетов, предупреждают эксперты.

<https://www.vedomosti.ru/economics/articles/2020/07/23/835190-mishustin-dobavit>

ИЗВЕСТИЯ; АННА УСТИНОВА; 2020.23.07; ОТВЕТ В ОКНЕ: НА ЕДИНУЮ СИСТЕМУ ПО СБОРУ ЖАЛОБ ХОТЯТ ВЫДЕЛИТЬ 26 МЛРД; ЭТИ ДЕНЬГИ МИНКОМСВЯЗЬ ПРЕДЛАГАЕТ НАПРАВИТЬ НА ЦЕНТРЫ УПРАВЛЕНИЯ ВО ВСЕХ РЕГИОНАХ

Минкомсвязь предложила выделить 26,4 млрд рублей на создание центров управления регионов (ЦУР). В каждом субъекте появятся офисы – единое окно, которое будет получать и обрабатывать жалобы граждан, поступающие в электронном виде в госструктуры по всей стране. Причем в ЦУР соберут не только обращения с официальных порталов, сайта госуслуг и горячих линий, но и упоминания в соцсетях и жалобы в мессенджерах. Предполагается, что это позволит найти самые болезненные точки и, решив проблемы, предотвратить их повторное появление. Во многих субъектах уже есть свои порталы обратной связи с населением, отмечают эксперты. Важно, чтобы дорогостоящий проект не дублировал их, а позволял за счет централизации улучшить качество обратной связи.

Цифровая трансформация

Центры управления будут собирать и обрабатывать обращения жителей в федеральные и региональные органы власти, органы местного самоуправления, государственные и муниципальные структуры. Жалобы будут поступать не только с официальных порталов организаций, сайта госуслуг и горячих линий, планируется учитывать также упоминания в соцсетях и обращения в мессенджерах. ЦУРы во всех регионах свяжут в единую централизованную систему. В самих субъектах они будут представлять собой офисы, где решаются злободневные вопросы: проблемы с записью к врачу, в школу или в детский сад, устранением ям на дорогах, уборкой мусора и т.д.

Сейчас в регионах действуют отдельные порталы обратной связи с населением. Централизация позволит собрать проблемы в одном месте, проанализировать и не допустить их повторного появления. Создание ЦУРов может войти в федеральный проект «Цифровое государственное управление» нацпрограммы «Цифровая экономика». С инициативой о его включении выступила Минкомсвязь.

На создание ЦУР ведомство предлагает направить 26,4 млрд рублей – их могут перераспределить с другого федерального проекта «Цифровой экономики» – «Информационная инфраструктура». Об этом говорится в запросе ведомства на изменение паспорта нацпрограммы. Согласно документу, с которым ознакомились «Известия», деньги предлагается перераспределить с проектов по созданию сетей беспроводной связи для социально значимых объектов в малочисленных населенных пунктах, расчистке радиочастотного спектра для строительства сетей 5G и покрытию связью автодорог федерального значения. Сейчас вопрос с финансированием решается совместно с другими ведомствами, сообщили «Известиям» в **пресс-службе** Минкомсвязи.

В конце июня запрос министерства был направлен рабочей группе по направлению «Информационная инфраструктура» АНО «Цифровая экономика». Впрочем, она инициативу ведомства о передаче денег не поддержала – большинство участников выступило против. Это следует из протокола ее оперативного заседания от 30 июня. Окончательное решение будет принимать правительственная комиссия по цифровому развитию.

ЦУРы по всей стране должны появиться на основании поручения президента по итогам прошедшего 30 января заседания Совета по развитию местного самоуправления, пояснили «Известиям» в Минкомсвязи. В Московской области такая структура уже работает с прошлого года. Выступавшая на январском заседании глава Красногорска Эльмира Хаймурзина предложила тиражировать опыт Подмосковья на всю страну, инициатива нашла поддержку у **Владимира Путина**. Президент поручил регионам к 1 декабря 2020 года внедрить у себя подобные решения. Развитием цифровых платформ обратной связи с гражданами по всей стране занимается АНО «Диалог». С организацией связаться не

удалось, ее гендиректор Алексей Гореславский на момент публикации не ответил на сообщение «Известий» в Facebook.

ЦУР знает обо всем, что происходит в Московской области. Информация в штаб поступает с портала обратной связи с населением «Добродел», системы «Инцидент», которая ищет и обрабатывает сообщения в социальных сетях, а также из интернет-приемных и с городских сайтов. Создание и функционирование ЦУРов по всей России должно стать частью цифровой трансформации регионов.

Ранее Минкомсвязь предложила сделать портал госуслуг единым электронным окном для обращений и жалоб граждан в органы власти. Соответствующий законопроект был опубликован на портале нормативных правовых актов в конце июня. На портале появится рубрикатор ситуаций для направления сообщений, обращения в уполномоченный орган будут направляться автоматически, пользователи получают уведомления о ходе их рассмотрения.

Еще одна система

Создание ЦУРов – это комплекс мероприятий, состоящий из трех блоков, объяснил «Известиям» министр государственного управления, информационных технологий и связи Московской области Максим Рымар. В центр стекаются обращения жителей и систематизируются, а затем определяются точки наибольшей концентрации проблем. Проанализированная информация позволяет предотвратить повторный поток жалоб.

Судя по документам, которые направлялись в регионы, под ЦУРом понимается масштабирование уже разработанных IT-решений Московской области, отметил директор по цифровой трансформации Smart Consulting Дмитрий Гоков. По его мнению, функционал предлагаемых Минкомсвязью систем не уникален – во многих регионах и муниципалитетах уже есть свои IT-решения по работе с обращениями граждан. Поэтому заявленный объем средств кажется эксперту избыточным.

– По сути, федеральное типовое решение для ЦУР пока выглядит как вырезанная из ситуационного центра подсистема. Для нее требуется выделение специального помещения и отдельного штата со стороны регионов, которые уже вложились в построение ситуационных центров, – полагает Дмитрий Гоков.

При этом, если разделить 26 млрд рублей на 79 (количество регионов, где уже началась разработка центров управления), то выходит по 329 млн рублей на субъект, подсчитал руководитель направления «Цифровые процессы» «Крок» Виктор Смирнов. Этого как раз достаточно для разработки адаптированного под регион IT-решения, полагает он.

По мнению эксперта, нужно продумать и создать центральное звено системы, куда будет стекаться информация из субъектов. В любом случае проект можно назвать знаковым для страны и многие разработчики захотят поучаствовать в его реализации, а конкуренция, возможно, будет способствовать сокращению стоимости, полагает он. Специалист предложил сделать ставку на открытое программное обеспечение для упрощения интеграции решений.

При создании центров управления важно понимать их цели, задачи и режим работы. Необходимо определить, с какими органами власти будет взаимодействовать центр, каким станет информационное наполнение и кто будет им пользоваться, отметила президент Polymedia Елена Новикова. Необходимо уделить внимание созданию удобной эргономичной среды для организации рабочих мест и коллаборации участников совещаний. Важно, чтобы центр использовал новейшие технологии, которые не устареют в ближайшие 10 лет, добавила она.

Старший партнер «Лиги цифровой экономики» Дмитрий Васильев надеется, что работа ЦУРов по всей стране будет централизованной и для регионов разработают общие правила.

<https://iz.ru/1038637/anna-ustinova/otvet-v-okne-na-edinuiu-sistemu-po-sboru-zhalob-khotiat-vydelit-26-mlrd>

ИЗВЕСТИЯ; ЯРОСЛАВА КОСТЕНКО; 2020.23.07; ПОЛОСА – ПРЕПЯТСТВИЕ: МОТОЦИКЛИСТАМ ХОТЯТ ЗАПРЕТИТЬ ЛАВИРОВАТЬ В ПОТОКЕ; ШТРАФ ЗА ПАРАЛЛЕЛЬНОЕ ДВИЖЕНИЕ С АВТОМОБИЛЕМ МОЖЕТ СОСТАВИТЬ 3 ТЫС. РУБЛЕЙ

В Госдуме предложили штрафовать мотоциклистов и владельцев мопедов за опасное лавирование между рядами и параллельное с другим транспортом движение в одной полосе. Соответствующие изменения предлагается внести в Кодекс об административных правонарушениях (КоАП). Штрафы составят от 3 тыс. до 15 тыс. рублей. Законопроект уже направлен на обсуждение в правительство. Эксперты согласны: байкеры часто создают аварийные ситуации на дорогах. Но если запретить им лавировать, ездить на мотоцикле не будет смысла, так как движение между рядами – основное преимущество этого вида транспорта.

Принцип вместимости

Разработанный законопроект предполагает, что за параллельное движение с другими транспортными средствами в одной полосе мотоциклисты и владельцы мопедов могут быть оштрафованы на 3 тыс. рублей. Если такое движение содержит признаки опасного вождения и лавирования между рядами, наказание может составить 15 тыс. рублей или от двух до шести месяцев лишения водительских прав.

– Необходимо защитить как автомобилистов, так и мотоциклистов. В ДТП погибает почти в 30 раз больше водителей мотоциклов, чем автолюбителей, – подчеркнула в разговоре с «Известиями» автор документа, депутат Госдумы Светлана Бессараб. – Объективно мотоциклисты не защищены от травм в силу особенностей их транспорта. Обычная ширина полос в наших городах может составлять 2,75 м или даже меньше. Если поставить на такую полосу внедорожник, он займет 2 м. Сколько остается на мотоциклистов, которые и в таких условиях идут на обгон, подвергая себя опасности? Исправить это можно только большими штрафами.

Согласно статистике, размещенной на официальном сайте ГИБДД, за последние пять лет зафиксировано 35,5 тыс. ДТП с участием мотоциклов, мопедов и приравненных к ним транспортных средств. В результате погибло 3958 человек, еще более 38 тыс. получили ранения.

– Мотоциклисты действительно создают опасность и аварийные ситуации. Часто случаются ДТП с их участием. Водители открывают двери на светофоре, мотоциклисты в них врезаются. Мотоциклы не всегда помещаются между машинами, когда едут по разделительной полосе, – отметил президент Коллегии правовой защиты автовладельцев Виктор Травин.

Однако, добавил он, это практически невозможно контролировать, потому что байкеров догнать сложно, а специализированных подразделений в Госавтоинспекции не так много.

По мнению Светланы Бессараб, фиксировать правонарушения можно традиционным способом – привлекать автоинспекцию, а также использовать камеры наблюдения и видеорегистраторы.

Два колеса – на свалку

Директор Национального общественного центра безопасности движения Сергей Канаев в разговоре с «Известиями» высказался против законодательной инициативы.

– С точки зрения безопасности, конечно, если мы не можем уменьшить смертность, нужно вводить запреты. Но в реальности всё зависит от адекватности тех, кто передвигается на мотоциклах и мопедах, – сказал он. – Если, например, запретить мопеду объезжать автомобили, он не сможет первым встать в ряд при старте со светофора. А для двухколесного транспорта очень важно, чтобы поток ехал за ним – ему нужна скорость, чтобы не попасть под четырехколесный.

Не поддержал законопроект и координатор движения «Синие ведерки» Петр Шкуматов.

– Движение между рядами – одно из преимуществ мотоцикла, иначе зачем он нужен? Это по сути прямой запрет езды на мотоцикле, – пояснил он свою позицию.

Ранее обсуждался вопрос о том, чтобы официально разрешить мотоциклистам находиться на одной полосе параллельно с автомобилем, напомнил член сообщества МотоМосква Артем «Лисандр» Гусяев. Планировались поправки в ПДД, но они так и не были внесены.

– Сейчас прямого запрета нет, и все этим пользуются, – отметил эксперт.

Если законопроект будет принят, пропадет смысл использования мотоцикла, согласен он: если находиться с машиной в одной полосе будет нельзя, то объезжать пробки не получится. В итоге мотоциклисты переседут за руль и поток автомобилей увеличится, считает эксперт.

Новый инструмент вряд ли будет рабочим, уверен юрист международной юрфирмы «Ильяшев и Партнеры» Максимилиан Гришин.

– Как раньше ни пытались контролировать мотоциклистов и владельцев мопедов – ввели госрегистрацию, начали ставить на учет и выдавать российские номера, утвердили категорию А – ничего не работает, – отметил он. – Главная проблема – мотоциклистов невозможно поймать. Камеры не успевают их фотографировать, инспектор редко может находиться в пробке в междурядье. У мотоциклов часто отсутствует номер. Поэтому их владельцы ускользают безнаказанными.

Поправки в КоАП – не первая попытка запретить мотоциклистам двигаться между рядами. В 2016 году занимавший тогда должность первого вице-преьера Игорь Шувалов поручал МВД и Минтрансу проработать предложения по внесению соответствующих изменений в ПДД. МВД выдвинуло контраргументы. Пересечение сплошной линии и так запрещено правилами дорожного движения. А параллельное движение нескольких транспортных средств в пределах одной полосы не запрещается при условии соблюдения безопасного бокового интервала. И если полоса широкая – 3–4,5 м, – то в ней помещаются и автомобиль, и мотоцикл. В Минтрансе тоже посчитали нецелесообразным вносить такие поправки в ПДД. Вопрос был снят с повестки дня.

<https://iz.ru/1038721/iaroslava-kostenko/polosa-prepiatstvie-motociklistam-khotiat-zapretit-lavirovat-v-potoke>

ИЗВЕСТИЯ; ЕВГЕНИЙ БАГДАСАРОВ; 2020.23.07; ОСАГО ПО ОСЕНИ СЧИТАЮТ: КОГДА КАМЕРЫ НАЧНУТ ПРОВЕРЯТЬ ПОЛИСЫ; СТАЛИ ИЗВЕСТНЫ НЕКОТОРЫЕ ПОДРОБНОСТИ ЗАПУСКА АВТОМАТИЧЕСКОЙ ПРОВЕРКИ ПОЛИСОВ ОСАГО С ПОМОЩЬЮ КОМПЛЕКСОВ ФОТО- И ВИДЕОФИКСАЦИИ

Московские камеры первыми начнут проверять ОСАГО у автовладельцев. Причем переходного периода может и не быть – вместо предупреждений водителям без полисов придут штрафы. Вслед за Москвой проверку запустят еще в четырех регионах. Между тем никто не называет точных сроков, когда же она начнет работать. Что мешает камерам следить за полисами ОСАГО и смогут ли они победить мошенничество в сфере автострахования, выясняли «Известия».

Что говорят официально

О том, что проверка полисов ОСАГО с помощью камер будет запущена в сентябре, ранее сообщали СМИ со ссылкой на неназванные источники в страховом бизнесе.

В Российском союзе страховщиков (РСА) эту информацию «Известиям» не подтвердили. Официальных сообщений о запуске проверок наличия полисов ОСАГО при помощи камер в сентябре в РСА не поступало. И порекомендовали обратиться за разъяснениями в МВД – именно это ведомство, по словам страховщиков, играет основную роль в определении сроков старта проекта.

В управлении МВД по взаимодействию с институтами гражданского общества и средствами массовой информации сообщили, что в «настоящее время комментировать указанную тему преждевременно». Не ответили на запрос «Известий» и в столичном Центре организации дорожного движения (ЦОДД) – в его ведении находятся комплексы фото– и видеофиксации. Так что интрига со сроками запуска проверки пока сохраняется, тем более что ее старт откладывали не единожды.

Долгая работа над ошибками

Проект проверки с ОСАГО с помощью камер обсуждали с 2015 года, а тестовый режим должны были запустить еще в ноябре 2018-го, однако процесс застопорился из-за большого количества выявленных ошибок в базе РСА, из-за чего оказалось невозможно синхронизировать ее с базой ГИБДД, сообщил «Коммерсант».

Синхронизация была необходима – в Москве 1,5 тыс. камер, каждая фиксирует в сутки до 40 тыс. проездов машин, и страховая база просто не выдержала бы миллионы запросов. Поэтому была придумана следующая схема: РСА предоставляет список действующих полисов ОСАГО на конкретную дату, ГИБДД дополняет его информацией о номерах машин, а ЦОДД пользуется полученными данными. Если выявлен нарушитель – проверку проводят в обратном порядке, от ЦОДД к РСА и только затем выписывают постановление на 800 рублей.

В мае страховщики отчитались о том, что тестовый прогон показал высокий уровень чистоты базы данных АИС ОСАГО. В конце июня РСА запустил обновленную систему АИС 2.0, более мощную и производительную, и еще раз заявил о готовности к информационному взаимодействию с ГИБДД.

В свою очередь в базе ГИБДД также есть ошибки, мешающие ее корректной работе, рассказал «Известиям» источник, знакомый с ситуацией. Это подтвердил и первый зампред комитета палаты по госстроительству и законодательству Вячеслав Лысаков в беседе с корреспондентом «Известий».

«Технические ошибки в старых административных делах, когда неправильно указана улица или номер дома, создают многочисленные проблемы для всей базы данных. Надо провести административную амнистию, чтобы отсечь старые дела. Это значительно облегчило бы работу базы», – отметил депутат. Он также высказал, сомнение, что новая АИС ОСАГО 2.0 будет сразу работать корректно и не потребует донстройки.

Москва – первая на очереди

Между тем в разгар пандемии ГИБДД очень оперативно запустила систему «Карантин», проверяющую с помощью дорожных камер цифровые пропуска. Так что с аналогичной проверкой полисов не должно возникнуть проблем. По крайней мере в Москве – именно с нее планируют начать автоматическое слежение за наличием ОСАГО.

Обсуждение вопроса о возможности проверки в иных регионах состоится после анализа итогов московского этапа, сообщили в РСА. Однако автоэксперт Игорь Моржаретто уже называет следующие на очереди самые продвинутые в плане систем фото– и видеофиксации регионы – Московская и Ленинградская области, Санкт-Петербург и Татарстан.

«Обмен данными между ГИБДД и РСА разрешен на федеральном уровне, а на региональном – нет. Помимо этого, каждый субъект самостоятельно разрабатывал программное обеспечение для центров автоматической фиксации административных правонарушений, и сейчас необходимо создать единый программный продукт для всех регионов», – считает руководитель проектов по бизнес-процессам ГК «АвтоСпецЦентр» Константин Авакян.

Есть задача важнее

Впрочем, и старт московского этапа могут перенести. Говоря об информационном взаимодействии с ГИБДД в РСА, прежде всего имеют в виду получение сведений о

грубых нарушениях ПДД, которые будут влиять на страховой тариф с 24 августа. Это первоочередная задача.

Напомним, что законом предусмотрено влияние на тариф определенных видов нарушений. Во-первых, это вождение в состоянии опьянения, отказ от освидетельствования и оставление места ДТП. Во-вторых, это выезд на встречную полосу, проезд на красный свет и превышение скорости более чем на 60 км/ч по сравнению с разрешенной. Учитываются только неоднократные нарушения в течение года до заключения договора ОСАГО. Их не станут учитывать в том случае, если они были зафиксированы камерами либо вследствие таких нарушений было ДТП и страховая выплата, повлиявшая на КБМ, уточнили в РСА.

Штраф без предупреждения

Переходного периода, в ходе которого автовладельцы будут получать уведомления вместо штрафов за отсутствие полиса, может и не быть. Тестовый период уже проводился летом прошлого года, однако повторное введение такого периода на первых этапах старта проекта будет дополнительно обсуждаться, отметили в РСА.

До сих пор непонятен порядок вынесения постановлений за нарушения. Вполне возможно, что автовладелец получит письма счастья с каждой камеры, под которой проедет. В этом случае набегает внушительная сумма.

В настоящее время количество автомобилей без полиса ОСАГО оценивается экспертами в 2–3 млн, и это серьезная проблема.

«Когда у причинителя вреда нет ОСАГО, то добросовестным гражданам, попавшим в аварию, приходится рассчитывать исключительно на свои силы. Получить выплату с причинителя вреда, чья гражданская ответственность не застрахована, – нелегкое занятие. Кроме того, у виновника аварии может просто не оказаться средств для взыскания», – рассказал директор по правовым вопросам сервиса «Страховка.Ру» Антон Алферов.

Многие автомобилисты могут и не знать, что ездят с фальшивым полисом. В ходе тестовой проверки ОСАГО с помощью камер было разослано более 10 тыс. уведомлений. По данным, РСА примерно половина позвонивших на горячую линию Союза страховщиков не подозревали, что их полис недействителен, хотя и купили его за полную стоимость.

В том случае, если автовладелец купил полис, но при этом получил штраф за его отсутствие, постановление можно будет обжаловать в течение 10 суток с момента получения. Согласно законодательству жалобу можно направить начальнику того сотрудника, который привлек к ответственности, либо сразу в районный суд по месту совершения правонарушения.

Что еще поменять в ОСАГО

В целом опрошенные «Известиями» эксперты положительно оценивают внедрения контроля за ОСАГО с помощью камер. Автоматическая проверка позволит сделать водителей ответственнее и снизит количество мошенничеств с полисами обязательного страхования автогражданской ответственности.

Однако есть и другие мнения. Наиболее эффективно решить ситуацию в сфере автострахования позволит не контроль, а совершенствование продукта и сервиса, уверен директор по отраслевым решениям IT-компании КРОК в страховании Андрей Крупнов. Среди новшеств он называет введение коротких и сверхкоротких полисов ОСАГО, расчет премии на основе пробега, а также внедрение быстрого урегулирования с использованием самостоятельного осмотра и автоматической диагностики повреждений.

Подвижки есть и в этом направлении – в Госдуму внесен законопроект по полному переводу урегулирования убытков в электронный формат.

<https://iz.ru/1038345/evgenii-bagdasarov/osago-po-oseni-schitaiut-kogda-kamery-nachnut-proveriat-polisy>

КОММЕРСАНТЪ; ИВАН БУРАНОВ; 2020.22.07; БАСТА! ПОЛТОРАСТА!; ПРАВИТЕЛЬСТВО РАЗРЕШИТ РАЗГОНЯТЬСЯ НА МАГИСТРАЛЯХ ДО 150 КМ/Ч

Российские водители смогут разгоняться на автомагистралях до 150 км/ч, пообещал **вице-премьер Марат Хуснуллин**. Новый скоростной режим установят прежде всего на платных дорогах М11 и М4. Концептуальное решение правительство примет в течение месяца, но для введения новых лимитов понадобятся коррективы в правилах дорожного движения и ряде ГОСТов – это может занять больше года.

В течение месяца власти примут решение о возможности увеличения разрешенной скорости движения до 150 км/ч на ряде автомагистралей, заявил **вице-премьер Марат Хуснуллин**: «Мы провели уже несколько консультаций с ГИБДД, считаем, что это уже возможно».

Новой скоростной лимит будет установлен в первую очередь на трассах М11 и М4, сообщил господин **Хуснуллин**.

По действующим ПДД на дорогах, обозначенных знаков 5.1 «Автомагистраль», максимальная скорость не может превышать 110 км/ч, но собственник автодороги имеет право поднять лимит до 130 км/ч, если «условия обеспечивают безопасное движение с большей скоростью». 130-километровый режим сегодня применяется лишь на ряде участков платных М11 и М4, госкомпания «Автодор» обещала ввести его и на Центральной кольцевой автодороге (в этом году должны открыть большую ее часть). На бесплатных федеральных и региональных трассах ограничение – 110 км/ч.

О возможности введения лимита в 150 км/ч впервые упомянул в конце июня **министр транспорта Евгений Дитрих**, подразумевая, что такая скорость будет разрешена на платных дорогах. Решение, заявил он, примут в течение года. **Глава Минтранса**, по данным “Ъ”, консультировался на этот счет с начальником ГИБДД Михаилом Черниковым. Заместитель последнего Олег Понарьин позже пояснил, что лимит в 150 км/ч возможен только после изменения правил «по технологии, уборке и ремонту высокоскоростных дорог». На этом настаивал и господин **Дитрих**. Эти правила сегодня описаны в государственных стандартах. Подготовка изменений в ГОСТы может занять один-два года, говорит член технического комитета «Безопасность дорожного движения» при Росстандарте Петр Шляхин.

В госкомпании «Автодор» заявили “Ъ”, что на ряде участков уже сегодня «есть технологическая возможность поднять скоростные ограничения до 150 км/ч».

В европейских странах скорость на автомагистралях ограничена, как правило, 110–130 км/ч. В Болгарии на отдельных дорогах можно ехать 140 км/ч, в Германии есть безлимитные скоростные автобаны (но рекомендуется двигаться не быстрее 130 км/ч). Законодательство Италии разрешает устанавливать лимит в 150 км/ч, но такая возможность нигде по факту не применялась.

Для лимита в 150 км/ч нужны прежде всего изменения в ПДД, обращает внимание координатор движения «Синие ведерки» Петр Шкуматов, но ни в **Минтрансе**, ни в ГИБДД документов, по сведениям “Ъ”, не готовится. «Понятно, что за превышение на 20 км/ч не штрафуют, и фактически не наказуемая скорость будет 170 км/ч, но это не означает, что так будет двигаться весь поток, – отмечает эксперт. – Большинство водителей едут в пределах 130–140 км/ч, это самая комфортная скорость для дальней дороги. Все, что быстрее, требует высокой концентрации внимания и приводит к высокому расходу топлива».

Если новый лимит введут, впервые в российской истории по автомагистралям можно будет двигаться с той скоростью, на которые они рассчитаны, подчеркивает Петр Шкуматов.

«И так должно быть везде. Пока что у нас на многих федеральных трассах, рассчитанных на 110 км/ч, скорость часто ограничена 60 км/ч только потому, что они проходят по

территории города,— говорит он.— Городские дороги, особенно московские, тоже содержат массу таких неочевидных для водителей «ловушек». Это должно быть исправлено как можно скорее».

Михаил Черников ранее открыто призывал бороться с «бессмысленными снижениями скоростного режима», но подчеркивал, что по действующим законам ведомство может лишь рекомендовать, но не обязать владельца дороги поменять знаки.

<https://www.kommersant.ru/doc/4426103>

КОММЕРСАНТЬ САМАРА; ЕВГЕНИЙ ЧЕРНОВ; 2020.23.07; МАГИСТРАЛЬ МНОГОМИЛЛИАРДНАЯ; ОБЩЕСТВЕННИКИ ОБРАТИЛИСЬ В СУД ИЗ-ЗА НЕКАЧЕСТВЕННОГО РЕМОНТА ДОРОГ В САМАРЕ

Ассоциация «Центр общественного взаимодействия» (АЦОВ) подала заявление в суд по факту некачественного ремонта самарских дорог. Большинство дорог города, обновленных к мундиалу, пришли в негодное состояние спустя два года. Несмотря на то, что на эти работы действует пятилетняя гарантия, **министерство транспорта** Самарской области во многих случаях не может добиться гарантийного ремонта. Общественники отмечают, что **глава минтранса** региона Иван Пивкин руководит ведомством уже восемь лет, а подобная ситуация повторяется из года в год: дороги, на ремонт которых была потрачена существенная сумма, очень скоро вновь приходят в негодность. Эксперты связывают это с неправильно составленным техзаданием и проектной документацией, а также с отсутствием контроля заказчика за работами.

Ассоциация «Центр общественного взаимодействия» (АЦОВ) подала заявление в суд по факту некачественного ремонта самарских дорог. Об этом „Ъ“ сообщил председатель правления АЦОВ Андрей Ишмуратов.

«Повсюду ямы и провалы, добиться ремонта крайне сложно. **Министр транспорта** Иван Пивкин занимает свою должность уже восемь лет. За этот период можно было организовать нормальную работу»,— отмечает Андрей Ишмуратов.

Прошло два года после масштабной модернизации дорожного хозяйства Самарской области к ЧМ2018. Всего на эти цели было направлено более 50 млрд руб. Только в обновление транспортной инфраструктуры Самары вложено около 14 млрд руб., из которых более 9 млрд руб.— средства федерального бюджета, 4,2 млрд руб.— областного, остальные средства направлены из бюджета города. В Самаре к мундиалу отремонтировано 47 дорог. На обновленные участки действует пятилетняя гарантия.

Власти тогда заявляли, что после такой работы дорожная инфраструктура региона выйдет на новый уровень. Однако на многих из отремонтированных объектов дефекты образовались еще в 2018 году, а спустя два года некоторые из них вовсе пришли в негодное состояние.

При этом подрядчики не исполняют свои гарантийные обязательства. В частности, **министерство транспорта** и автодорог региона не смогло добиться от подрядчика ООО «Самаратранстрой» («СТС») устранения колеи на Московском шоссе от ул. Мичурина до пр. Кирова по гарантии. В преддверии мундиала компания реконструировала шоссе за 6,6 млрд руб. ООО «СТС» также вело работы на другой части магистрали города за 7 млрд руб.

На заключительном этапе ремонта горожане высказывали множество претензий к качеству дорожного покрытия, развязок, разметок, установленных светофоров и т.д. Подрядчику было начислено более 56 млн руб. штрафов. В частности, был выявлен ряд недостатков ремонта, среди которых — образовавшаяся на ремонтируемом участке колея.

После этого **глава минтранса** региона Иван Пивкин объявил о необходимости повторной реконструкции Московского шоссе. Проект ремонта магистрали от ул. Мичурина до подъезда к Самаре от трассы М5 «Урал» подготовила компания «Проекты и изыскания» за 16 млн руб. Модернизацию Московского шоссе, на которое уже потрачены

многомиллиардные средства, планируется начать в 2021 году. Работы могут продлиться больше трех лет. Цена повторного обновления магистрали пока не известна.

В начале года на участке Московского шоссе от Авроры до ул. Революционной образовались ямы. «Самаратранстрой» тогда отметил, что проведет ямочный ремонт. В прошлом году провалилась тротуарная плитка на пересечении с пр. Кирова, который не попал под гарантию.

Кроме того, многие обновленные и построенные к мундиалу дороги не выдержали двухлетней эксплуатации. Так, жители Самары жалуются на качество дорожного покрытия на отдельных участках ул. Ново-Садовой и ул. Демократической, ул. Гагарина, отремонтированных к ЧМ2018, а также на пр. Кирова, который реконструировался в рамках федеральной программы «Безопасные и качественные дороги».

В **минтрансе** региона „Ъ“ сообщили, что в 2020 году по результатам диагностики на ул. Ново-Садовой подрядчик ликвидировал очаги с колеями в рамках гарантийных обязательств.

В городе также пришло в негодность плиточное покрытие тротуара на ул. Демократической от ул. Ташкентской до ул. Арена2018, с момента установки которого не прошло и двух лет. Покрытие продолжает разрушаться на отдельных участках из-за стока воды с проезжей части. В **минтрансе** „Ъ“ сообщили, что весной тротуар восстанавливался подрядчиком в рамках гарантийных обязательств. Возникающие на данном участке дефекты также будут восстанавливаться подрядчиком по гарантии.

В этом году переделывают ул. Мичурина на участке от ул. Чкалова до пр. Масленникова и ул. Арцыбушевскую от ул. Полевая до пер. Тургенева в рамках **нацпроекта** «Безопасные и качественные дороги». Работы должны завершить в сентябре. Ремонт выполняет ООО НПФ «XXI ВЕК» за 346,5 млн руб. В плохом состоянии находится также ул. Полевая, которую комплексно ремонтировали в рамках **нацпроекта** в 2017 году. Работы выполняло ООО «СамараДорСтрой» и давало пятилетнюю гарантию.

Исполнительный директор СРО НП ГК «Промстройпроект» Олег Веревкин подчеркивает, что в процессе строительства дорог «участвует заказчик, подрядчик и иногда проектная организация»: «У нас всегда крайней получается только сторона, которая выполняла работы. Но работы выполнялись по проектной документации. Например, подрядчик должен положить 4 см верхнего слоя. Через год 4 см рассыпались, поскольку этого было недостаточно. Кто в этом виноват? Конечно заказчик».

«Поэтому нужно проанализировать контракты и то, насколько качественно проводился контроль за работами, прежде чем подписывать эти акты. Кроме того, не секрет, что дороги делались с подходом не качество, а количество. Поэтому и давались такие задания – делать ослабленный ремонт дорожной одежды», – считает Олег Веревкин.

<https://www.kommersant.ru/doc/4426116>

ВЕДОМОСТИ; ДМИТРИЙ НАБЕРЕЖНЕВ; 2020.23.07; ПОЕЗДА ВЫЕЗЖАЮТ ИЗ КРИЗИСА; КАК БУДУТ ВОССТАНАВЛИВАТЬСЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ

Пандемия COVID-19 радикально поменяла рынок пассажирских железнодорожных перевозок. В мае 2020 г. отраслевые игроки при поддержке компании Bain опросили около 3000 россиян, пользующихся железнодорожным транспортом: почти 85% опрошенных признались, что изменили планы на поездки в этом году. Из них 45% назвали причиной страх заболеть или заразить окружающих. Кроме того, 65% респондентов отметили, что в марте – апреле 2020 г. их материальное положение ухудшилось, поэтому около 55% опрошенных решили сократить расходы на путешествия. Опросы показывают, что спрос на перевозки может быстро оживиться, однако на полноценное его восстановление потребуется около восьми месяцев после снятия всех ограничений.

По результатам нашего опроса, путешественники сейчас считают личный автомобиль наиболее безопасным транспортом для междугородных поездок. На втором месте поезд, у которого есть существенное преимущество перед самолетом или автобусом: меньше контактов с другими пассажирами, есть пространство, где можно изолироваться от окружающих. В текущих реалиях люди будут готовы по возможности вместо сидячих или плацкартных вагонов выбирать купейные или СВ. Кроме того, по-прежнему важны традиционные преимущества железной дороги – удобные маршруты и цена. Для многих клиентов эти факторы при выборе поезда останутся более значимыми, чем безопасность во время пандемии. Наконец, после полного снятия ограничительных мер можно ожидать, что вырастет доля путешествий по России, правда, поездки будут менее продолжительными, чем раньше.

Чтобы поддержать возвращение клиентов в поезда, железнодорожные операторы будут принимать все возможные меры. Вот некоторые ключевые направления.

Дистанцирование. В апреле РЖД ввела режим, предусматривающий соблюдение в вагонах социальной дистанции, и после улучшения ситуации он был отменен. Но для некоторых пассажиров все еще важна возможность выкупить купе целиком, и это должны учитывать операторы (например, продавая дополнительные «пустые» места со скидкой).

Минимизировать контакты с персоналом поможет внедрение цифровых сервисов. Например, немецкая Deutsche Bahn стала активнее продвигать мобильную регистрацию при посадке на поезд – это снимает необходимость общаться с проводником, ликвидирует очереди у вагона.

Наиболее часто упоминаемые пассажирами требования – регулярная дезинфекция поверхностей, доступ к средствам защиты и медицинской помощи во время поездки, вакуумная упаковка еды, контроль за состоянием здоровья персонала и пассажиров. Так, французская SNCF до сих пор запрещает пассажирам ездить без масок, а пассажиры в Китае перед посадкой на поезд должны пройти обязательный онлайн-опрос по поводу своего самочувствия. Новые опции в программах лояльности должны обеспечить пассажирам возможность не только вернуть деньги за билет вне зависимости от класса бронирования, но и использовать ваучеры (так уже делает большинство авиакомпаний, а также некоторые железнодорожные перевозчики, скажем итальянская Trenitalia).

Некоторые новые привычки клиентов могут сохраниться и после пандемии. Скажем, останется потребность в личном пространстве во время поездки. Это нужно учесть при разработке дизайна новых вагонов – треть опрошенных нами респондентов готова дополнительно заплатить за «капсульное» размещение в поезде.

В ближайшие год-два и далее во всем мире может ужесточиться конкуренция железнодорожных операторов с другими видами перевозчиков, в первую очередь с воздушным транспортом. У авиакомпаний сейчас скопились избыточные провозные емкости, и до полного открытия границ компании переводят самолеты на внутренние рейсы, а также снижают цены для покрытия своих постоянных затрат. В дальнейшем усиленная конкуренция может сохраниться, так как авиaperевозчики займут свою долю рынка на ключевых внутренних направлениях.

Предвидя такую ситуацию, европейские регуляторы накладывают на авиакомпании ограничения на короткие полеты, отдавая предпочтение железнодорожному транспорту. Например, авиакомпания Air France получит поддержку от правительства, если среди прочих условий существенно сократит рейсы на маршрутах, где есть альтернативные перевозчики по железной дороге. Вопрос поддержки является критичным для эффективного выхода игроков из кризиса – во многих странах государство рассматривает выделение существенной финансовой помощи своим железнодорожным операторам. Например, в той же Франции государственный перевозчик SNCF ожидает значительных субсидий со стороны правительства для покрытия убытков от кризиса (потери выручки компании оцениваются в 2 млрд евро).

<https://www.vedomosti.ru/opinion/articles/2020/07/23/835182-poezda-krizisa>

КОММЕРСАНТЪ; ЮЛИЯ СТЕПАНОВА; 2020.22.07; ХАКЕРЫ ПРОДАЮТ БИЛЕТЫ НА «САПСАН»; СЕЗОН ОТПУСКОВ ВЫЗВАЛ АКТИВИЗАЦИЮ ФЕЙКОВЫХ САЙТОВ

В топе поисковой выдачи Google оказался фальшивый сайт с билетами на «Сапсан». От обнаружения до закрытия подобных сайтов сейчас уходит около месяца, что слишком долго, учитывая оперативность мошенников и сезонные всплески подобных мошенничеств, отмечают эксперты по кибербезопасности.

В топе поисковой выдачи Google оказалась реклама фейкового сайта по продаже билетов на «Сапсан» – sapsan-trains.com, заметил ряд Telegram-каналов, включая Mash.

Сейчас sapsan-trains.com доступен с перебоями, а о том, что пользователь столкнулся с фишингом, уже предупреждают некоторые антивирусные программы и браузеры, говорит начальник отдела информационной безопасности «СёрчИнформ» Алексей Дрозд.

Этот сайт был зарегистрирован по меркам мошеннических сайтов достаточно давно – в середине декабря 2019 года, и похоже, что мошенники как тогда, так и сейчас пытаются воспользоваться повышенным спросом на билеты в сезон отпусков как поводом для обмана, отмечает эксперт.

Домен уже продержался долго, так как блокировке фейковые сайты подвергаются только после жалоб пользователей, превентивно обвинить ресурс в мошенничестве нельзя, добавил он.

Ранее о том, что скорость закрытия фишинговых сайтов оставляет желать лучшего, заявлял и заместитель председателя правления Сбербанка Станислав Кузнецов на пресс-конференции в июне 2020 года. «В некоторых случаях промежуток между обнаружением сайта до завершения его работы превышает 30–40 дней», – указывал он.

В Роскомнадзоре не ответили на запрос “Ъ”.

Практика создания фишинговых сайтов под различные сервисы – довольно распространенное явление, подобный наплыв наблюдался и во время пандемии, говорит руководитель направления «Информационная безопасность» ИТ-компании КРОК Андрей Заикин. «Сейчас действительно идет волна фишинга в связи с сезоном отпусков, а с учетом закрытых границ и нагрузки на внутреннюю инфраструктуру, возможностей для создания фишинговых сайтов транспортных компаний, гостиниц становится только больше», – поясняет он. Подобные сайты рассчитаны на невнимательность и спешку потребителей, мошенники покупают контекстную рекламу в поисковиках, чтобы находиться над поисковой выдачей, указывает господин Заикин, добавляя, что также распространенным видом фишинга становятся услуга по онлайн-регистрации на рейсы.

Обычно пользователям рекомендуется проверять фишинговые сайты через сервис whois, где должно настораживать, если дата регистрации недавняя, а домен зарегистрирован на частное лицо, однако в случае с sapsan-trains.com ситуация немного отличается от типичной: домен зарегистрирован на юридическое лицо, продолжает Алексей Дрозд.

Это посредник, который продает услуги по регистрации тем, кто хочет сохранить анонимность, то есть реальные данные владельца сайта в whois не видны, уточняет он. Это само по себе может и не указывать на криминальные намерения владельца сайта, но все-таки вероятность нарваться на поддельный сервис в подобном случае увеличивается, поэтому, заключает эксперт, правильнее всего пользоваться официальным сайтом продавца, в данном случае РЖД.

<https://www.kommersant.ru/doc/4426090>

КОММЕРСАНТЪ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; 2020.23.07; В НАШУ ГАВАНЬ ЗАХОДИЛИ ТАРИФЫ; «РОСМОРПОРТ» ПРЕДЛАГАЕТ ПОВЫСИТЬ СТАВКИ ДЛЯ СУДОВ ЗАГРАНПЛАВАНИЯ

На фоне падения грузооборота и доходов от портовых сборов ФГУП «Росморпорт» просит ускорить принятие их предельных ставок, а также впервые с 2016 года проиндексировать тариф. Рост цен, по замыслу компании, коснется только заграничного судоходства. В основном индексация будет ниже инфляции (3%), но в ряде случаев сборы вырастут гораздо больше. В отрасли считают, что на фоне масштабного кризиса в отрасли из-за пандемии это приведет к серьезным потерям судоходных компаний. Эксперты называют предложенную «Росморпортом» схему логичной, но считают, что его инвестпроектам нужна не столько индексация тарифов, сколько господдержка.

Как стало известно «Ъ», ФГУП «Росморпорт» (РМП) призывает активизировать работу по установлению единых по бассейнам предельных ставок портовых сборов. Эта деятельность была приостановлена из-за пандемии коронавируса. О проекте документа, предусматривающем в ряде случаев рост максимального тарифа относительно действующего в десятки и даже сто раз, «Ъ» рассказывал 20 февраля. Как следует из письма главы «Росморпорта» Андрея Лаврищева в совет потребителей РМП от 20 июля (копия есть у «Ъ»), ФГУП обратился в Федеральную антимонопольную службу с просьбой оперативно принять решение и установить для предприятия предельные максимальные ставки портовых сборов.

В своем письме глава РМП жалуется на снижение доходов от портовых сборов, отсутствие индексации тарифа, которая не проводилась с 2016 года, и девальвацию рубля. РМП настаивает на увеличении цен.

Как следует из письма, для поддержки российских судовладельцев, работающих в каботаже, ставки предлагается оставить прежними, ограничив индексацию заграничным судоходством. В большинстве случаев речь идет о повышении сборов на 3%, то есть ниже инфляции. Однако в ряде крупных портов, в том числе Мурманск, Туапсе, Владивосток, Восточный, Находка, Пригородное, Ванино, Де-Кастри, Новороссийск, Большой порт Санкт-Петербург, Приморск, Выборг, Высоцк, Усть-Луга, индексация будет индивидуальной, в пределах 2–15%. В результате доходы от портовых сборов вырастут на 520 млн руб., до 17,6 млрд руб., сообщается в документе.

Как отмечается в письме, в июне по сравнению с маем грузооборот российских морских портов упал на 12,2%, до 8,4 млн тонн, в том числе по сухим и наливным грузам, на долю которых приходится 50% выручки от портовых сборов.

С учетом уменьшения доходной базы РМП откорректировал программу деятельности на 2020 год, ожидаемые доходы от портовых сборов снижены на 9%, или 2 млрд руб., по сравнению с заявленными ранее. Прогнозные показатели по портовым сборам глубоко убыточны. Против прибыли в 2019 году в 755 млн руб. ожидается убыток 1,4 млрд руб.

В РМП на запрос «Ъ» не ответили. Ранее там говорили, что из-за отсутствия индексации недополучили около 4,8 млрд руб. Заместитель главы управления регулирования транспорта ФАС Виктория Воронова сообщила «Ъ», что служба изучит тарифную заявку РМП с учетом анализа эффективности использования уже имеющихся тарифных источников в отношении как операционных расходов, так и инвестиций в развитие портовой инфраструктуры.

Официально компании инициативу не комментируют. Однако источники «Ъ» в отрасли отмечают, что судоходные компании и так оказались в кризисной ситуации из-за коронавируса, ожидается сокращение грузопотока в 2020–2021 годах, и новые сборы – это дополнительная нагрузка на бизнес.

Повышение тарифов отразится на конкурентоспособности водного транспорта, говорят они. Один из собеседников полагает, что РМП следует поработать над эффективностью и сократить затраты на раздутый аппарат. Индексация по инфляции логична, но она должна

быть одинаковой для всех портов без исключений, считает он. Другой источник “Ъ” возмущается: у госструктуры не сходится бюджет и упали доходы, и они решают снять деньги с и так пострадавшего бизнеса.

Глава «Infoline-Аналитики» Михаил Бурмистров считает, что решение проиндексировать только сборы в заграничии обоснованы, логика индексации, связанная с отставанием от прочих регулируемых тарифов, корректная. Но помимо повышения тарифа необходимо рассматривать и варианты дополнительной поддержки для реализации инвестпроектов, так как сроки восстановления грузооборота могут затянуться, считает эксперт.

<https://www.kommersant.ru/doc/4426134>

КОММЕРСАНТЪ ПЕРМЬ; ДМИТРИЙ АСТАХОВ; ПО СОКРАЩЕНИЮ СТОРОН; ПЕРМСКИЕ ПИЛОТЫ S7 ПОКИДАЮТ КОМПАНИЮ

S7 Airlines ликвидировало летное подразделение в Перми, рассказали покинувшие компанию пилоты. По их данным, в итоге по соглашению сторон ушло около 60% пилотов, оставшимся предложено перевестись в Новосибирск и Владивосток. Ликвидируются также подразделения в Омске и Челябинске. В пресс-службе компании на запрос не ответили, ранее со ссылкой на S7 сообщалось, что летный состав может вернуться к работе через 8–10 месяцев, когда, возможно, восстановится пассажиропоток. Пилоты считают такой прогноз оптимистичным. Эксперты говорят, что отдельные компании выйдут на докризисный объем, если часть других авиаперевозчиков обанкротится.

Как пояснили „Ъ-Прикамье“ несколько покинувших компанию пилотов, о сокращении летного подразделения в Перми они узнали в мае. Аналогичное решение было принято в отношении подразделений, ранее называвшихся отдельными авиационными эскадрильями, в Омске и Челябинске. По данным одного из пилотов, в Перми в штате компании было около 30 бортпроводников и примерно столько же вторых пилотов и командиров воздушных судов. «Сначала были вынуждены уйти бортпроводники, потом дело дошло до пилотов, – утверждает он. – Нам предложили либо процедуру сокращения, установленную Трудовым кодексом, либо получить зарплату за два месяца вперед и уйти через две недели. Насколько я знаю, большинство так и поступило». Всего, по оценкам собеседника, пермское подразделение покинули около 60% пилотов. Источник говорит, что из компании прежде всего были вынуждены уйти пилоты, которые считаются возрастными, а также самые молодые, недавно принятые на работу и допущенные к полетам. Остальным предложили перевестись в Новосибирск или Владивосток. Информацию о ликвидации пермского подразделения подтвердил собеседник, близкий к АО «Международный аэропорт Пермь».

Отдельную авиационную эскадрилью S7 образовала в Перми в 2007 году. Тогда она стала одной из четырех, разместившихся не в базовых аэропортах. В Перми летное подразделение эксплуатировало самолеты Airbus. Пермские пилоты выполняли рейсы практически по всем направлениям, обслуживаемым S7, и основную часть рабочего времени проводили в командировках. Из международного аэропорта Пермь авиакомпания до ограничительных мер ежедневно обслуживала три рейса в Москву и четыре рейса в Новосибирск. В начале января краевые власти и компания вели переговоры об увеличении количества полетов в Толмачево до пяти раз в неделю.

Собеседник „Ъ-Прикамье“ говорит, что ликвидацию подразделения и сокращение численности летного состава в компании объяснили снижением количества рейсов из-за распространения коронавируса. «Рейсов за границу сейчас нет, а оставшиеся можно выполнять и с меньшим количеством персонала», – отмечает он. При этом пилот говорит, что региональные подразделения S7 в аэропортах, которые компания считает хабами, например в Иркутске и Владивостоке, сохраняются.

В пресс-службе S7 Airlines на запрос „Ъ-Прикамье“ не ответили. Телеграм-канал «Долетались» сообщал ранее, что всем уволенным по соглашению сторон компания обещает предложить работу после возвращения к нормальному объему авиаперевозок. По некоторым данным, S7 надеется, что этот срок не превысит 8–10 месяцев.

Ранее авиакомпания сообщила, что в связи с существенным сокращением летной программы S7 «вынуждена работать над эффективной оптимизацией расходов, в том числе рассматривать сокращение персонала». Количество сокращаемых сотрудников в компании тогда не уточняли. Владелец авиакомпании Владислав Филев говорил в интервью, что и после окончания кризиса пассажиропоток упадет примерно в два раза. В то же время в условиях пандемии коронавируса, по итогам апреля 2020 года, S7 обогнала «Аэрофлот» по количеству перевезенных пассажиров, обслужив 214 тыс. человек. Национальный перевозчик перевез 148 тыс. человек.

При этом опрошенные „Ъ-Прикамье“ пилоты сомневаются, что через 10 месяцев ситуация наладится настолько, что работу вернут всему летному составу. К тому же возвращение и восстановление на летной работе сопряжено с рядом процедур. «Основные моменты – это медосвидетельствование, которое для пилотов старше сорока проводится раз в полгода, подтверждение уровня английского, а при перерыве свыше трех месяцев – прохождение теоретической и тренажерной подготовки по специальной программе», – рассказывает один из них. Причем организация работы на тренажере представляется собеседнику наиболее сложной. «У компании есть свой отличный учебный центр, но не знаю, как он справится, если туда сразу придут восстанавливаться все ранее ушедшие пилоты, ведь действующие коллеги тоже должны тренироваться не менее двух раз в год», – говорит пилот.

Исполнительный директор агентства «Авиапорт» Олег Пантелеев полагает, что через 8–12 месяцев ряд авиакомпаний может восстановить объем перевозок за счет внутренних линий, если часть перевозчиков не переживет текущего кризиса и обанкротится. «Нечто подобное мы наблюдали после банкротства „Трансаэро“, когда общий объем упал, но 13 из 15 авиакомпаний нарастили свои перевозки за счет ушедшего с рынка конкурента», – отмечает эксперт.

<https://www.kommersant.ru/doc/4426091>

РБК; СВЕТЛАНА БУРМИСТРОВА, ЛЮДМИЛА ПОДОБЕДОВА; 2020.22.07; ТРУТНЕВ ДОПУСТИЛ СНИЖЕНИЕ ЦЕЛЕЙ ПО ЗАГРУЗКЕ СЕВМОРПУТИ ИЗ МАЙСКОГО УКАЗА

Вице-премьер Юрий Трутнев доложил Владимиру Путину о проблемах с достижением целевого показателя по загрузке Северного морского пути в 80 млн т в год. Причина – сдвиг сроков у проектов НОВАТЭКа и «Востокугля», сказал он

Вице-премьер Юрий Трутнев, курирующий Арктику, допустил снижение целевого показателя грузопотока по Северному морскому пути (СМП).

«Мы сделали доклад президенту, в котором показали проблемы. Но итоговое решение за президентом», – сказал Трутнев на пресс-конференции во вторник, 21 июля, передает корреспондент РБК. РБК направил запрос пресс-секретарю президента Владимира Путина Дмитрию Пескову.

По итогам 2019 года грузопоток по СМП составил 31,5 млн т. Согласно майскому указу Путина, к 2024 году он должен увеличиться до 80 млн т грузов ежегодно.

Трутнев назвал две компании, из-за которых целевой показатель может быть не достигнут к 2024 году, – НОВАТЭК и «Востокуголь». «Сейчас идут переговоры с руководством НОВАТЭКа, которое говорит о том, что может быть некоторая сдвигка планов. Естественно, у нас довольно сложная ситуация с «Востокуглем». Там историю все, я

думаю, прекрасно знают, пересказывать ее не буду. По «Востокуглю» будет резкое снижение объемов, но проект в целом должен жить», – пояснил вице-премьер. По его словам, он провел ряд встреч с представителями компаний, обсудив формы государственной поддержки.

По результатам работы с этими компаниями «по сдвиге графика» по производству сжиженного природного газа (СПГ) и добыче угля и будет определен конечный объем перевозки по СМП, добавил министр по развитию Дальнего Востока и Арктики Александр Козлов, который также участвовал в пресс-конференции.

НОВАТЭК – один из главных пользователей арктического маршрута, который уже построил на Ямале завод по производству СПГ «Ямал СПГ» мощностью 16,5 млн т и начал строить второй завод «Арктик СПГ-2» (19,8 млн т СПГ в год), запуск первой линии которого запланирован на 2023 год. 12 июня, по итогам рабочей встречи с представителями французской Total, китайских CNPC и CNOOC и другими партнерами по этому проекту, НОВАТЭК сообщил, что завод построен уже на 19% и «с учетом прогресса участники выразили уверенность в соблюдении графика реализации проекта».

Но недавно компания предупредила о переносе на два года сроков по запуску более мелкого завода «Обский СПГ» мощностью 5 млн т в год, теперь первая очередь на 2,5 млн т должна заработать только в 2024 году, а не в 2022 году, как планировалось ранее.

«В рамках развития Северного морского пути правительство ведет работу по актуализации текущих планов компаний, связанных с обеспечением грузооборота. В этой связи НОВАТЭК подтверждает плановые сроки запуска проекта «Арктик СПГ 2» в 2023 году, а также ввод перевалочных комплексов в Мурманске и на Камчатке», – сообщили РБК в пресс-службе компании. По словам представителя НОВАТЭКа, «темпы наращивания производства», в частности по проекту «Обский СПГ», могут корректироваться исходя из экономической конъюнктуры. «Графики реализации проектов, по которым уже приняты инвестиционные решения, остаются неизменными», – подчеркнул он.

А «Востокуголь», принадлежащий наследникам Дмитрия Босова, в июне продал 50% угольного проекта на Таймыре миллиардеру Роману Троценко. Ранее «Востокуголь» заявлял о планах выйти на добычу около 20 млн т угля на этом проекте к 2024 году, что обеспечило бы четверть целевой загрузки СМП. Но у Троценко более консервативный план. Он собирается добыть лишь 1 млн т угля на Таймыре в 2023 году, а на ежегодную добычу в 5 млн т выйти к 2025 году. А у «Востокугля» после этой сделки не осталось активов в Арктике. РБК направил запросы представителям «Востокугля» и Троценко.

С учетом еще одного проекта – «Восток Ойл», который «Роснефть» планирует реализовать с «Нефтегазхолдингом» Эдуарда Худайнатов (предусматривает добычу 12 млн т нефти к 2024 году) – и других проектов прогнозный грузопоток по Северному морскому пути к 2024 году составит лишь 53 млн т, подсчитал глава консалтинговой компании «Гекон» Михаил Григорьев.

Ранее в правительстве предлагали решить вопрос с достижением целевого грузопотока в 80 млн т в год за счет расширения границ СМП, включив в них акватории пяти морей – Баренцева, Белого, Печорского, Берингова и Охотского – в рамках исключительной экономической зоны России. Нынешние его границы – от Карских Ворот на западе до мыса Дежнева на Чукотке – определены в Кодексе торгового мореплавания и связаны с ледовой обстановкой в этих районах. Но после консультаций отказались от этой идеи из-за рисков на международном уровне. С внесением изменений в Кодекс торгового мореплавания действие правил плавания по СМП автоматически расширилось бы на новые акватории и привело бы к противоречиям с международным правом.

<https://www.rbc.ru/business/21/07/2020/5f16b1059a794726d980f231?fromtg=1>

РБК; АЛИНА ФАДЕЕВА; 2020.22.07; «ГАЗПРОМ» И «РОСАТОМ» НАЧНУТ ПРОИЗВОДИТЬ «ЧИСТЫЙ» ВОДОРОД В 2024 ГОДУ

Минэнерго подготовило план развития в России водородной энергетики. Водород должен стать одной из «зеленых» альтернатив нефти и газу, от которых ряд стран планируют отказаться. Производить его могут «Росатом», «Газпром» и НОВАТЭК

Минэнерго разработало и направило в правительство «дорожную карту» «Развитие водородной энергетики в России» на 2020–2024 годы, рассказал РБК представитель министерства. РБК ознакомился с документом; источник, близкий к одному из ведомств, подтвердил его подлинность.

Россия планирует производить и экспортировать водород в связи с мировым трендом на отказ от углеводородной энергетики из-за ее негативного влияния на климат и экологическую ситуацию, следует из пояснения к «дорожной карте». Пока этот тренд создает угрозу для энергобезопасности России – одного из крупнейших поставщиков нефти, газа и угля в мире. Уже со следующего года правительство намерено формировать репутацию России как поставщика водорода, который является одной из альтернатив традиционным энергоносителям, объясняется в документе.

«Дорожная карта» предполагает следующие этапы.

В конце года чиновники разработают концепцию развития водородной энергетики, а также меры поддержки для пилотных проектов по производству водорода.

В начале 2021 года должны появиться стимулы для экспортеров и покупателей водорода на внутреннем рынке. Конкретные меры поддержки для водорода правительство пока не обсуждает, говорят два участника совещаний на эту тему.

Первыми производителями водорода станут «Газпром» и «Росатом», следует из «дорожной карты». Компании запустят пилотные водородные установки в 2024 году – на атомных электростанциях, объектах добычи газа и предприятиях по переработке сырья.

В 2021 году «Газпром» должен разработать и испытать газовую турбину на метано-водородном топливе.

До 2024 года «Газпром» будет изучать применение водорода и метано-водородного топлива в газовых установках (газотурбинных двигателях, газовых бойлерах и т.д.) и в качестве моторного топлива в разных видах транспорта.

«Росатом» в 2024 году построит опытный полигон для железнодорожного транспорта на водороде. Речь идет о переводе поездов на водородные топливные элементы на Сахалине, о котором в 2019 году объявили РЖД, «Росатом» и «Трансмашхолдинг», говорит один из участников обсуждения.

«Дорожную карту» доработают с учетом мнений министерств, которые прислали много замечаний, говорит источник РБК, близкий к одному из ведомств. Например, **Минтранс** попросил Минэнерго изменить сроки реализации и исполнителей по некоторым мероприятиям, говорит представитель министерства, не уточняя детали. Минпромторг направлял замечания в июне и июле, но в документ они не попали, сказал РБК представитель ведомства. Минэкономразвития в целом поддерживает «дорожную карту», но предложило включить пункт о проработке обращения с углекислым газом (CO₂), который образуется в результате производства водорода (при выделении из метана. – РБК), сказал представитель МЭР.

Как мир переходит на новое топливо

По оптимистичной оценке Hydrogen Council (ассоциация крупных международных компаний, куда входят Total, Toyota, BP, Shell и другие, в основном европейские и японские, корпорации), в 2050 году доля водорода в потреблении энергии составит 18%. Другие эксперты говорят о доли потребления 12–19% в Великобритании, США и ЕС. Германия уже приняла национальную водородную стратегию и к 2030 году может перевести на водород часть своих газопроводов, а в перспективе и отводы от «Северного потока» и «Северного потока-2» Opal и Eugal, по которым поставляется (в случае Eugal – будет поставляться) газ из России.

Водород уже стал общим местом в энергетических политиках развитых стран, и коронакризис только ускорил этот тренд: переход на чистую энергию зафиксирован в пакетах мер господдержки пострадавших экономик, говорит директор инфраструктурного центра EnergyNet Дмитрий Холкин.

Российские компании уже производят водород, но в основном для промышленности. Это дешевый и самый распространенный в мире так называемый серый водород из газа, его производство сопровождается выбросами CO₂. Иногда такое топливо оказывается даже грязнее традиционных энергоносителей, писали эксперты энергоцентра бизнес-школы «Сколково».

Но производство водорода, которому посвящена «дорожная карта» по развитию водородной энергетики, будет чистым. «Газпром» нацелен на производство так называемого бирюзового водорода (также из газа, но с образованием в качестве побочного продукта сажи, а не углекислого газа), говорит старший аналитик энергоцентра «Сколково» Юрий Мельников. По его словам, он будет выпускаться близко к местам потребления водорода, на нынешних рынках сбыта природного газа – то есть, например, в Европе. Компания уже обсуждает пилотные проекты в ЕС, рассказывал в июле начальник отдела департамента перспективного развития «Газпрома» Константин Романов. Еще один вариант – производить водород в России и подмешивать его в газ. В старые трубы можно добавить до 20% водорода, а в газопроводы типа «Северного потока» – до 70%, оценивал «Газпром».

«Росатом» планирует производить так называемый желтый водород: он не сопровождается выбросом CO₂, так как производится методом электролиза из воды. При производстве будет использоваться атомная электроэнергия, которую не все развитые страны поддерживают.

В «дорожной карте» указаны только две корпорации, но водородным бизнесом интересуется и НОВАТЭК, говорит федеральный чиновник. По его словам, компания активно изучает производство так называемого голубого водорода: также из газа, но с выбросом и последующим захоронением CO₂. Пока проблема в том, что в России нет регламентов захоронения парниковых газов, говорит собеседник РБК. Об интересе НОВАТЭКа к водороду рассказывал и зампред правления компании Марк Джетвэй.

Страны ЕС готовы начать с импорта более грязного водорода, постепенно переходя на самый чистый – так называемый зеленый: это топливо производится из воды с помощью энергии солнца, ветра и так далее. «Росатом» активно развивает ветроэнергетику и также может производить «зеленый» водород, но пока о таких планах не заявлял, говорит один из участников совещаний на эту тему. Чем «зеленее» водород – тем дороже его производство, объясняет разницу федеральный чиновник.

Сколько это стоит

В пояснении к «дорожной карте» Минэнерго говорится, что реализация плана не потребует дополнительных расходов федерального бюджета. Но водородная экономика не

появляется легко и бесплатно – помимо значительных бюджетных вливаний (например, в Японии затраты бюджета на НИОКР и субсидии достигают €300 млн в год) государства предпринимают и другие усилия: разрабатывают меры долгосрочного стимулирования инвесторов и технологических компаний, системы льгот и косвенных мер поддержки, говорит Мельников.

Например, «Росатом» уже привлек у государства деньги на водород. В этом году президент одобрил программу корпорации «Атомная наука, техника и технологии», куда входит и развитие водородных технологий. Финансирование составит 88,5 млрд руб., около половины – из федерального бюджета.

Будет ли конкуренция на рынке

«Газпром» оценивает водородный рынок Европы в 2050 году в €153 млрд, писал Bloomberg со ссылкой на презентацию компании. Минэнерго – в \$32–164 млрд. Конкурентные преимущества России – наличие резервов производственных мощностей, близость к потенциальным потребителям (страны ЕС, КНР, Япония), а также наличие действующей инфраструктуры транспортировки, говорил «Ведомостям» замминистра энергетики Павел Сорокин.

По замыслу потребителей, водород может заместить в том числе природный газ. Пока единственным экспортером газа и владельцем газопроводов из России является «Газпром». Но в долгосрочной перспективе «Газпром» и «Росатом» могут стать конкурентами на водородном рынке, говорит партнер по электроэнергетике Yugon Consulting Алексей Жихарев. «Росатом» уже позиционирует себя как будущий крупный производитель: компания договорилась о совместном экспортно ориентированном проекте с Японией, обсуждает с Hyundai строительство инфраструктуры для водородных автомобилей. К 2050 году «Росатом» может производить 50 млн т водорода, говорил научный консультант гендиректора «Росатома» Николай Пономарев-Степной (в компании не прокомментировали это заявление).

Но пока вопрос регулирования рынка и будущей конкуренции между двумя гигантами не обсуждается, до этого слишком далеко, пока нужно запустить пилотные проекты, отмечает федеральный чиновник.

Представитель «Газпрома» не ответил на запрос РБК, в «Росатоме» отказались от комментариев. РБК направил запрос в НОВАТЭК.

<https://www.rbc.ru/business/22/07/2020/5f1565589a794712b40faedf>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – НЕДЕЛЯ; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2020.22.07; ПОШЛИ СВОЕЙ ДОРОГОЙ; ДОЕХАТЬ ИЗ МОСКВЫ В КАЗАНЬ МОЖНО БУДЕТ ЗА ШЕСТЬ С ПОЛОВИНОЙ ЧАСОВ

Скоростную автомагистраль Москва – Казань построят к 2025 году. В создании новой транспортной артерии будут заняты около 30 тысяч инженеров, специалистов, рабочих. Именно столько появится новых рабочих мест, непосредственно связанных с реализацией проекта. Еще около 130 тысяч рабочих мест будет создано в смежных отраслях экономики. Самый масштабный проект ближайших лет потребует финансирования в 650 млрд рублей, из Фонда национального благосостояния направят 150 млрд рублей.

Накануне о старте проекта объявил **премьер-министр** России **Михаил Мишустин**. «Реализация проекта скоростной автомагистрали от Москвы до Казани – это важнейшая часть общенационального плана действий, направленных на преодоление последствий распространения коронавируса и поддержки ключевых отраслей экономики», – сказал глава кабинета министров на специальном совещании создания транспортного маршрута

из Китая в Европу. По его словам, суммарный прирост внутреннего регионального продукта на территориях, через которые пройдет дорога, составит более 500 миллиардов рублей к 2050 году.

Трасса Москва – Казань протяженностью 729 километров, создание которой предусмотрено Комплексным планом модернизации и расширения магистральной инфраструктуры, пройдет по территории пяти субъектов. Это Московская, Владимирская, Нижегородская области, Чувашская Республика и Республика Татарстан. Проектируемая разрешенная скорость на трассе составит 130 км/ч. Так что доехать от Москвы до Казани можно будет за шесть с половиной часов. Сейчас этот путь занимает 10 часов.

Пока окончательного проекта нет. Рассматриваются возможные схемы его реализации, уточняется маршрут. В госкомпании «Автодор» рассказали «РГ», что проект разбит на девять этапов строительства. На начальном этапе появится шестиполосная магистраль протяженностью 66 километров, от Северо-Восточной хорды в Москве в обход городов Балашихи и Ногинска до Орехово-Зуево в Московской области. Запуск движения по ней уже разгрузит одно из самых интенсивных по трафику направлений на подходах к Москве.

Далее скоростную трассу М-12 будут поэтапно строить от Орехово-Зуево до Казани с выходом на трассу М-7 «Волга» в районе населенного пункта Шали (Республика Татарстан). Дорогу проложат в обход столицы Татарстана, огибая ее по новому мостовому переходу через реку Волга. Это обеспечит транзитное перемещение грузов через территорию Российской Федерации, бесшовное скоростное автомобильное движение между Центральным и Приволжским федеральными округами, отметили в «Автодоре».

Построить трассу планируется на основе государственно-частного партнерства. Проезд по всей новой трассе для легковых автомобилей будет стоить около 1,6 тысячи рублей, или 2,5 рубля за километр, рассказал в эфире телеканала «Россия 1» глава «Автодора» Вячеслав Петушенко.

Экономика проекта складывается из самой стройки, которая подтолкнет развитие смежных отраслей и долгосрочных эффектов от перевозки товаров по территории России. Строительство автодороги обеспечит заказом, например, предприятия по производству стройматериалов. Точных расчетов, сколько щебня и асфальта потребуется, пока нет, но можно оценить примерно, если умножить средние нормативы на длину трассы и ширину хотя бы четырех полос.

Слой песка должен быть минимум 30 сантиметров, щебня – 20-30 сантиметров, асфальтобетона в зависимости от условий – от 12 до 20 сантиметров, рассказывает «РГ» завкафедрой Института пути, строительства и сооружений **Российского университета транспорта** Николай Лушников. Выбор и количество материалов зависит от конструкции дороги, поясняет он. Получается, на всю трассу Москва – Казань уйдет более 3,3 млн кубометров песка, более 2,7 млн кубометров щебня и не менее 1,5 млн кубометров асфальтобетона.

Дорогу нужно проложить через различные участки, где-то с песчаной, где-то с глинистой или увлажненной почвой. Технологию строительства будут подбирать в зависимости от характера местности, говорит Лушников. «Если соблюдать технологию, то дорога будет служить расчетное количество лет. Второй критерий, от которого зависит срок службы дороги, – это состав и интенсивность транспортного потока. Нагрузки, заложенные в проект, должны соответствовать реальному потоку», – поясняет эксперт.

Долгосрочный эффект от строительства трассы ощутят регионы, через которые она пройдет. Когда прорабатывали идею строительства, уже выделили несколько ключевых промышленных кластеров, которые по характеру производства потенциально будут использовать трассу.

В целом к трассе Москва – Казань тяготеют 70% автомобильной промышленности России, 50% аэрокосмической и оборонной промышленности, 40% металлургии, 30%

машиностроения и приборостроения, 25% переработки нефти, химии, нефтехимии и газохимии, производства минеральных удобрений России, а также 20% производства продуктов питания и сельского хозяйства страны, отмечают в госкомпании «Автодор». То есть для этих отраслей открываются дополнительные возможности поставок продукции, причем не только внутри страны, но и на экспорт.

Новая автодорога станет частью международного коридора «Европа – Западный Китай». Это совместный проект Российской Федерации, Республики Казахстан и Китайской Народной Республики. Трассировка российской части проекта была утверждена в августе 2018 года правительством России. В международный маршрут входит также построенная трасса М-11 «Нева», соединившая Москву и Санкт-Петербург, третий и четвертый пусковые комплексы Центральной кольцевой автодороги в Московской области. По существующей дорожной сети автомобили пойдут через Тольятти, где сейчас строится новый обход с мостовым переходом через реку Волга, до границы с Казахстаном и далее в Китай.

Чтобы связать Балтику с Желтым морем, в рамках международного маршрута было решено продлить М-12 до Екатеринбурга. К 2030 году появится еще одна трасса с выходом на Урал. В результате в стране будет создана сеть автодорог общей протяженностью около 2300 километров. Когда международный транспортный маршрут Европа – Западный Китай построят, помимо экспорта собственных товаров Россия сможет обеспечить бесперебойный транзит грузов по своей территории.

<https://rg.ru/2020/07/21/reg-cfo/doehat-iz-moskvy-v-kazan-mozhno-budet-za-shest-s-polovinoj-chasov.html>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – НЕДЕЛЯ; АННА БОНДАРЕНКО; АЛЕКСАНДР ЕМЕЛЬЯНЕНКОВ; АЛЕКСЕЙ МИХАЙЛОВ; 2020.22.07; ГОНКА ЗА «ЛИДЕРОМ»; ГДЕ-ТО ПРОДОЛЖАЮТ СТРОИТЬ АВИАНОСЦЫ, А МЫ СОЗДАЕМ В ПРИМОРЬЕ СУПЕРЛЕДОКОЛ, КОТОРЫЙ РАСЧИСТИТ СЕВМОРПУТЬ

На судостроительном комплексе «Звезда» в приморском городе Большой Камень начали резать сталь для корпусных конструкций головного атомного суперледокола проекта 10510 «Лидер».

Атомоход-гигант спроектирован и будет строиться с таким расчетом, чтобы мог практически круглый год работать в восточном секторе Арктики и гарантированно проводить крупнотоннажные грузовые суда по Северному морскому пути. На строительство ледокола, которому решено дать имя «Россия», из федеральной казны выделят 127,5 миллиарда рублей.

Процесс пошел

– Настроение прекрасное! – отозвался на звонок «РГ» Александр Иванов, начальник отдела по связям с общественностью ЦКБ «Айсберг», где разработали проект нового атомохода. – Потому что на наших глазах рождается новая отрасль тяжелого судостроения. На «Звезде» будет построено много крупных судов, которые до сих пор в России не строились. Конструкторская документация по головному «Лидеру» уже в работе. Официальная закладка ледокола намечена на сентябрь.

«Лидер» получит мощные двигатели и плотно закрытую носовую палубу.

«Лидер» не имеет аналогов ни в прошлом, ни в настоящем и, судя по всему, еще долго не будет иметь их в будущем. Уникальный атомный ледокол обладает исключительными техническими характеристиками, заявил Мустафа Кашка, генеральный директор ФГУП «Атомфлот» госкорпорации «Росатом», которая является техническим заказчиком работ. По словам главы «Атомфлота», сложилась традиция передавать новым судам названия тех, что достойно служили прежде. Уже спущена на воду новая «Арктика» (проект 22220), в очереди за ней на Балтийском заводе «Сибирь» и «Урал». А головной ледокол новой суперсерии 10510 – и тут двух мнений не возникало – будет называться «Россия».

Атомоход впечатляет своими габаритами и водоизмещением – более 70 тысяч тонн. Размеры, безусловно, имеют значение, но еще важнее, что внутри. Энергетическая установка на «Лидере» будет состоять из двух реакторов РИТМ-400 – они в два раза мощнее реакторов РИТМ-200, которые устанавливаются на ледоколах Балтийского завода.

– Новая реакторная установка хороша еще и тем, что ее масса и стоимость не выросли прямо пропорционально удвоению мощности, – рассказал главный конструктор проектов 22220 и 10510 ЦКБ «Айсберг» Владимир Воробьев. – В этом одно из ее принципиальных отличий от дизельных двигателей: у атомных установок зависимость мощности от массы, габаритов и общей стоимости более пологая.

Главный турбогенератор на «Лидере» будет такой же, как и на ледоколах типа новой «Арктики» и следующих в ее фарватере «Сибири» и «Урала». А вот с системой электродвижения определились не сразу. Изначально предлагалось два варианта движительно-рулевого комплекса: с трехвальной гребной установкой, а значит с тремя гребными электродвигателями, и – с четырехвальной и четырьмя двигателями. Как рассказали в Крыловском центре, трехвальная гребная установка – это классическое решение для ледоколов. Но применительно к гигантским размерам и водоизмещению «Лидера» такой вариант потребовал бы существенно увеличить диаметр винтов – до 8 метров. Обеспечить при таком размахе лопастей их гарантированную прочность при работе в тяжелых льдах – задача очень непростая.

А вариант с четырьмя валами задавал свои вопросы проектировщикам и гидродинамикам. При одновременной работе передние винты сильно влияют на задние – может возникать эффект неустойчивого обтекания кормовой оконечности судна, и тяга двух задних винтов при этом резко снижается. Зато сами винты будут не такими громоздкими – около 7 метров в диаметре. Разница, казалось бы, всего в метр, но при расчете прочностных характеристик это существенно.

В четырехвальном варианте помимо сказанного есть еще одно преимущество – два руля, а это улучшает управляемость. В итоге была выбрана схема с четырехвальной гребной установкой и, соответственно, с четырьмя электродвигателями по 30 МВт. Для обеспечения их эффективной работы создаются преобразовательная техника нового поколения и своя система управления.

Годы без заправки

В чем еще преимущество атомного ледокола перед дизельным, хотя постройка последнего обошлась бы намного дешевле? Ресурс ядерной установки на ледокольном судне составляет 40 и более лет, замена активной зоны в реакторах – через 5-7 лет при плановых ремонтах. А в промежутках может «без дозаправки» работать на трассах Севморпути. Бывало так, что на базу «Атомфлота» в Мурманск ледоколы не возвращались более года, только экипажи сменяли друг друга на круглосуточной арктической вахте...

А если ледокол дизельный? В тяжелых ледовых условиях он вряд ли сможет провести караван судов от Мурманска до Берингова пролива и вернуться в порт приписки без промежуточной бункеровки. А каждая такая дозаправка в условиях малоосвоенного побережья Северного Ледовитого океана – крайне сложная технологически и очень дорогая операция, которая потребует создания особой инфраструктуры на берегу.

Когда «сердце» ледокола атомное, все выглядит иначе. Две реакторные установки РИТМ-400 обеспечат суммарную мощность на винтах 120 МВт. При работе на этом максимуме ледоколы класса «Лидер» смогут преодолевать непрерывным ходом со скоростью 2 узла поля сплошного ровного льда толщиной до 4,3 метра. А во льдах толщиной до 2 метров он способен осуществлять проводку транспортных судов со скоростью 12 узлов (более 22 километров в час), что делает такую услугу обоснованной и привлекательной в коммерческом отношении.

И еще одно чрезвычайно важное обстоятельство: ширина открытого судоходного канала, который «Россия» способна прокладывать во льдах, составит 50 метров. Это даст

возможность круглогодично проводить по Севморпути крупнотоннажные транспортные суда дедевитом от 50 тысяч тонн, а также газовозы класса Arc7, у которых ширина корпуса достигает 50 метров. По запасам провизии автономность плавания составит 8 месяцев.

Обойдемся без импорта

При создании этого атомохода будут решаться и вопросы импортозамещения. Прежний опыт свидетельствует, что доля импортного оборудования в стоимостном выражении составляла 15-20 процентов. При строительстве ледокола «Лидер» предполагается выйти на стопроцентную российскую локализацию, отметил гендиректор «Росатома» Алексей Лихачев. Основное оборудование энергетической установки разрабатывалось и изготовлялось российскими предприятиями специально для этого проекта.

– Реакторные и турбогенераторные установки, система электродвижения и система комплексной автоматизации – уникальные разработки отечественной промышленности, – подчеркнул глава атомной корпорации.

По «лидерскому» проекту планируется построить три ледокола. А всего, согласно планам, арктический флот России к 2035 году должен иметь не менее 13 тяжелых ледоколов, девять из которых – атомные. Мощный ледокольный флот – ключевое условие для того, чтобы реализовать план перевозок, включая транзит, по Северному морскому пути. К тому же в 2035 году грузопоток должен составить 160 миллионов тонн, подчеркнул **заместитель министра** по развитию Дальнего Востока и Арктики Александр Крутиков.

Как ожидается, пройти всю дистанцию Севморпути за «Лидером» коммерческие суда смогут за 15-20 суток. При таком раскладе перевозка грузов из Европы в Азию (от Роттердама до Йокогамы) по арктическим трассам займет почти в два раза меньше времени, чем по маршруту через Суэцкий канал. Главная сложность, которая была всегда и сохраняется по сей день, – тяжелые ледовые условия, особенно в восточном секторе Арктики. Именно они не позволяли гарантировать доставку груза точно по расписанию. А это крайне важный фактор, поскольку за любую задержку предусмотрены большие штрафы.

Появление на ледовых трассах головного «Лидера», а за ним еще двух сделает риск таких задержек минимальным.

<https://rg.ru/2020/07/22/reg-szfo/v-primore-nachali-sozдание-superledokola-dlia-sevmorputi.html>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2020.22.07; ПАРОХОДАМИ? КАРАВАНАМИ!; В РОССИИ НАРАСТАЕТ ВОЛНА АВТОТУРИЗМА

Культура автопутешествий, очень развитая в Европе и США, формируется и в России. Месяцы самоизоляции, за которые россияне успели основательно соскучиться по путешествиям, закрытые границы, снижение доходов и опасения подхватить вирус в самолете или поезде еще более подкрепили популярность этого сравнительно дешевого вида отдыха. «Передвигаясь на собственном авто и останавливаясь на отдых в выбранных местах, туристу легче обеспечить социальную дистанцию. В случае с автодомами путешественник везет с собой все необходимое для питания, ночлега и комфортного отдыха», – говорит **вице-президент Общенационального союза индустрии гостеприимства (ОСИГ) Алексей Волков**.

Едут не только в Краснодарский край или Санкт-Петербург, но и на Кавказ, Алтай, в Кабардино-Балкарию, Карелию, на «Ладожское кольцо» вокруг Санкт-Петербурга, в Архангельскую область по маршруту «Заповедные земли Русского Севера», по историческому маршруту «Сибирский тракт» и, конечно, по «Золотому кольцу».

Путешествие на автомобиле семьи из 3-4 человек дешевле на 30-40% по сравнению с путешествием на авиатранспорте, по железной дороге или в рамках готового тура, говорит

президент Общенациональной ассоциации автотуризма и караванинга Сергей Лобарев. Например, отдых в Анапе в отеле 3 звезды для двух взрослых и одного ребенка на 9 дней обойдется в августе в среднем примерно в 80 тысяч. На автомобиле такой отдых будет стоить семье из трех человек 54 тысячи рублей с возможностью варьировать отели и места питания, экономить на экскурсионном обслуживании и посредниках, поясняет он. Тем не менее караванеры вносят вклад в экономику не меньше, чем классические туристы. Они платят за бензин, газ, за те же мотели или автокемпинги (которые, впрочем, есть далеко не везде). Добавим к этому питание, сувениры, посещение музеев и национальных парков. Все эти расходы подпитывают экономику, причем автотуристы способны доехать туда, куда обычные туристы не доберутся, так что они важны для малых городов и удаленных территорий. Кроме того, у мест организованных стоянок вырастают кафе, сувенирные лавки, минирынки.

Очевидно, что приток денег от автотуристов выше там, где для него есть условия – созданы стоянки с туалетами, оборудованные площадки для трейлеров или палаток. Пока 60% всего трафика автотуристов дают жители Москвы и Санкт-Петербурга, говорит Лобарев. Чтобы развивать автотуризм в других регионах нужны совсем небольшие вложения в инфраструктуру. «На Чуйском тракте всего один платный туалет. Люди и были бы готовы платить, но вынуждены съезжать к рекам, а там они оставляют после себя грязь», – привел он пример.

В Ростуризме автопутешествия считают одним из перспективных направлений развития внутреннего туризма. В ведомстве заявляли, что готовят запуск туристических автомобильных маршрутов.

Поднимающуюся волну автопутешествий аналитики ОСИГ заметили по количеству сообщений в социальных сетях, проведя анализ с помощью мониторинговой системы YouScan. За прошедшие три недели июля этого года пользователи оставили более 60 тысяч сообщений с вовлечением в сумме около 2 млн лайков, репостов и комментариев, рассказали «РГ» в ОСИГ. В итоге июльские сообщения могут превысить показатели мая и июня.

<https://rg.ru/2020/07/22/v-rossii-narastaet-volna-avtoturizma.html>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; НАТАЛИЯ СЛАВИНА; 2020.22.07; ТАК УЧАТ ЛЕТАТЬ САМОЛЕТЫ; МС-21-300 ЭКЗАМЕНУЮТ ВОДОЙ

ОАК наращивает программу испытательных полетов новейшего пассажирского МС-21-300: в них участвуют четыре экспериментальных самолета. Два из них оборудованы пассажирскими кабинами на 163 и 211 мест соответственно. Испытательные полеты проводят как пилоты корпорации «Иркут», так и совместные экипажи из пилотов ОАК и представителей центра сертификации.

Сейчас самолет испытывается по защите от попадания воды в двигатели. На сухом языке специалистов задача звучит так: необходимо подтвердить возможность эксплуатации лайнера при наличии воды на взлетно-посадочной полосе. Для этого на аэродроме Ульяновск-Восточный был смонтирован «бассейн» длиной более 70 м и шириной свыше 20 м.

Все параметры, включая глубину, строго по нормам: в соответствии с российскими и международными требованиями, которые установлены для проведения подобных видов испытаний. МС-21-300 выполняет пробежки по воде в широком диапазоне скоростей и при различных режимах работы маршевых двигателей, включая использование реверса тяги.

Разработчики должны убедиться, что вода не нарушает работу маршевой и вспомогательной силовых установок движущегося лайнера, не повреждает элементы конструкции, систем и оборудования самолета. Весь ход испытаний фиксируется

комплексом бортовых измерений, системой видеокамер на земле и на самолете, а также представителями сертификационных центров и специалистами «Иркутта».

<https://rg.ru/2020/07/21/novejshij-passazhirskij-samolet-ms-21-300-prohodit-ispytanie-vodoj.html>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – СТОЛИЧНЫЙ ВЫПУСК; СЕРГЕЙ ТИХОНОВ; 2020.22.07; БЕНЗИНУ ОТКРОЮТ ГРАНИЦЫ; МИНЭНЕРГО ПРЕДЛАГАЕТ ОТМЕНИТЬ ЗАПРЕТ НА ВВОЗ ТОПЛИВА

Введенный со 2 июня до 1 октября запрет был вызван снижением спроса и падением цен на топливо на мировом рынке из-за пандемии. Поставщики из стран, в которых стоимость топлива зависит от котировок нефти, получали на российском рынке ценовое преимущество перед отечественными производителями. В России в сфере налогообложения нефтепереработки действует демпфирующий механизм, препятствующий скачкам цен на АЗС как вверх, так и вниз и удерживающий их на стабильном уровне.

Конечный потребитель мог от этого пострадать в момент восстановления спроса. Импорт сократился бы по мере роста цен, а НПЗ был бы нанесен серьезный ущерб, из-за которого они могли не успеть восстановить свои мощности одновременно с ростом спроса. Это привело бы к дефициту бензина и дизтоплива на внутреннем рынке.

Но уже в июне производство моторного топлива в России стабильно превышало растущий спрос, а цены в Европе и Азии превысили внутрироссийские. В конце июня стоимость бензина АИ-95 превышала отметку в 62 тыс. рублей за тонну, но сейчас эта марка торгуется на бирже по цене около 54 тыс. рублей за тонну.

<https://rg.ru/2020/07/22/minenergo-predlozhilo-otmenit-zapret-na-vvoz-topлива.html>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – СТОЛИЧНЫЙ ВЫПУСК; СЕРГЕЙ БАБКИН; 2020.22.07; ФИГОВЫЙ ЛИСТОК; ВСЕ ЛИ СТОЛИЧНЫЕ ТАКСИ ОДИНАКОВО БЕЗОПАСНЫ

Каждое пятое такси в Москве нельзя считать безопасным. Такие выводы сделаны по итогам совместного рейда МАДИ и столичной ГИБДД. Даже у тех, кто ездит на брендированных машинах «Яндекс. Такси», вполне может не оказаться путевого листа. А это значит, что водитель не проходил медосмотра. И в каком состоянии он сел за руль, никто и не узнает.

Как уже писала «РГ», во многих случаях даже правильно заполненный путевой лист – далеко не стопроцентная гарантия, что вас везет здоровый и выспавшийся водитель. Профильная гильдия Московской торгово-промышленной палаты заявляла, что значительная часть этих медосмотров проводится «для галочки», без фактического освидетельствования. И все же этот документ – хоть какая-то страховка от откровенных бомбил. Все-таки врачи и технические эксперты ставят в этом документе свои печати. А значит, несут ответственность.

Проверка МАДИ показала, что далеко не каждый водитель может прикрыться даже фиговым листком. Сплошную проверку таксистов начали у метро «Площадь Ильича». Под пристальным вниманием Kia и Hyundai – даже не будучи окрашенными, такие иномарки довольно часто юридически являются такси.

Первым останавливают как раз Kia в «ливрее» Яндекса. Водитель Ахмед едет со своим братом. Спокойно показывает все документы инспектору управления МАДИ по надзору за таксомоторными перевозками Олегу Антипову. Он уже опытный – в инспекции уже третий год. И сразу замечает, что в путевом листе нет отметки о прохождении медосмотра. «Ну сами посудите: как он себя чувствует, никто толком не знает», – говорит Олег, выписывая протокол. «Вчера до вечера работал, не успел заехать в таксопарк на вечернюю отметку. Сейчас ехал на осмотр – и вот тебе раз, остановили», – объясняет он.

За Kia тем временем подъезжает эвакуатор, на нем иномарку отвезут на спецстоянку. Платить за перемещение и хранение Ахмеду не придется. А вот таксопарк, на который он работает, могут оштрафовать на сумму до 30 тысяч рублей.

Пока не закончится административное расследование, а длиться оно может до двух месяцев, таксисты не смогут забрать свое авто. Снова выйти на линию они смогут, только когда сотрудники МАДИ во всем разберутся. «Визуально таксистов-нарушителей становится меньше, – говорит Олег Антипов. – Наша работа не проходит даром, люди становятся дисциплинированными». Вот на островок безопасности по требованию сотрудника ГИБДД въезжает белый Kia. На крыше машины есть опознавательный фонарь такси, а вот цветографической схемы в виде шашечек нет. Водитель объясняет – лицензию получал давно, когда требования не были строгими. У инспекторов МАДИ в этом вопросе позиция твердая: раз принял решение пойти в московские таксисты – должен выполнять требования. Тем более что отсутствие атрибутики может отразиться на нас, пассажирах.

Если на дороге пробка, такой водитель не поедет по выделенной полосе для такси, а значит его пассажир будет терять время.

<https://rg.ru/2020/07/22/reg-cfo/chto-pokazala-proverka-moskovskih-taksi.html>

ТАСС; 2020.22.07; ДЕТСКИЙ ТРАВМАТИЗМ В ДТП СНИЗИЛСЯ НА ТРЕТЬ В СВЕРДЛОВСКОЙ ОБЛАСТИ С НАЧАЛА 2020 ГОДА

Травматизм и смертность детей в ДТП на территории Свердловской области существенно снизились в первом полугодии 2020 года, сообщил на пресс-конференции в Уральском региональном информационном центре ТАСС заместитель начальника отдела надзорной деятельности УГИБДД ГУ МВД России по региону Леонид Лиханов.

«Благодаря всем проведенным мероприятиям на территории Свердловской области в первом полугодии наблюдается снижение детского дорожно-транспортного травматизма. Количество ДТП с участием детей сократилось на 28%, погибших детей – на 87%, травмированных детей – на 23%», – сказал он.

Лиханов уточнил, что детский травматизм в ДТП снижается благодаря реализации на территории Свердловской области **национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**.

«В мае текущего года в рамках проекта... предложены различные материалы, в том числе в игровой форме, для обучения детей культуре на дорогах и соблюдению правил дорожного движения. Они направлены родителям и педагогам. Аналогично выстроена работа в летних оздоровительных лагерях», – сказал он.

Лиханов добавил, что также на территории региона возобновлена реализация проекта «Детство без опасности», он предусматривает обучение будущих родителей в Областном перинатальном центре правильной перевозке детей в автомобилях.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/detskij-travmatizm-v-dtp-snizilsa-na-tret-v-sverdlovskoj-oblasti-s-nacala-2020-goda>

ТАСС; 2020.22.07; РЕМОНТ ДОРОГ В СВЕРДЛОВСКОЙ ОБЛАСТИ ИДЕТ С ОПЕРЕЖЕНИЕМ ГРАФИКА

Ремонт дорог, который проходит в Свердловской области **в рамках национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**, в первом полугодии 2020 года идет с существенным опережением графика. Об этом сообщил на пресс-конференции в Уральском региональном информационном центре ТАСС замминистра транспорта и дорожного хозяйства региона Денис Чагаев.

«На текущий период за полугодие мы отмечаем более высокие темпы реализации, на текущий момент у нас около 155% выполнения от плана полугодия. Никакого влияния. Пандемия на процесс по ремонту дорог не влияет», – сказал он.

Чагаев напомнил, что работы в рамках реализации нацпроекта на территории Свердловской области ведутся на 127 объектах. Запланированные траты на 2020 год составляют 3,4 млрд рублей, из них 2 млрд – федеральные средства, более 1,3 млрд – средства региональных бюджетов, еще 103 млн рублей выделяют муниципальные власти.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/remont-dorog-v-sverdlovskoj-oblasti-idet-s-operezeniem-grafika>

ТАСС; 2020.22.07; ВЛАСТИ ЧУВАШИИ ПЛАНИРУЮТ ПРОВЕСТИ РЕМОНТ ТРЕХ МОСТОВ ДО 2024 ГОДА

Правительство Чувашской Республики начало проектирование мостов через реки Алатырь и Суру, ручей на автомобильной дороге Алатырь – Ахматово – Ардатов и путепровод через железную дорогу на трассе «Сура». Их ремонт обойдется в 1,2 млрд рублей, власти планируют получить их по **нацпроекту «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**, сообщили в среду в **пресс-службе** правительства региона.

«В Чувашии началось проектирование трех мостов и одного путепровода в рамках федеральной программы «Мосты и путепроводы» – республика планирует в числе первых войти в федеральную программу ремонта и строительства мостов <...> по **нацпроекту «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**. <...> Общая стоимость объектов ориентировочно составляет 1,2 млрд рублей. Это объекты: мост через реку Алатырь на <...> автомобильной дороге Чебоксары – Сурское, мост через реку Сура на <...> автомобильной дороге <...> «Волга» – Урмары – Канаш – Ибреси – Алатырь, мост через ручей на <...> автомобильной дороге Алатырь – Ахматово– Ардатов, ремонт путепровода через железную дорогу <...> на автомобильной дороге «Сура», – говорится в сообщении.

В правительстве уточняют, что параллельно разрабатывается проектно-сметная документация на ремонт, в том числе капитальный, семи дорог.

«В 2020 году в рамках национального проекта **«Безопасные и качественные автомобильные дороги»** планируется выполнить ремонт 75 км и реконструкцию 2,4 км автодорог, ремонт трех мостов общей протяженностью 805,2 м, строительство 32 км наружного освещения. На строительство, реконструкцию, капитальный ремонт и ремонт автодорог по национальному проекту планируется направить 2,68 млрд рублей», – добавили в **пресс-службе**.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/vlasti-cuvasii-planiruyut-provesti-remont-treh-mostov-do-2024-goda>

РИА НОВОСТИ; 2020.22.07; НА ФИНАНСИРОВАНИЕ ЗА СЧЕТ ИНФРАСТРУКТУРНЫХ БОНДОВ ПРЕТЕНДУЮТ 10 ПРОЕКТОВ

Порядка 10 транспортных проектов могут быть профинансированы за счет средств от выпуска инфраструктурных облигаций, рассказал журналистам **вице-премьер РФ Марат Хуснуллин**.

«Как председатель наблюдательного совета, поставил задачу «Автодору» значительно увеличить объемы строительства. И понятно, что денег в бюджете не хватает, поэтому мы очень надеемся выпускать дополнительный финансовый инструмент в виде облигаций. Народные они будут называться, транспортные – это дело техники. Пока мы собрали порядка 10 проектов, в которых есть большой объем привлечения частных инвестиций», – **сказал Хуснуллин** после отчета правительства в Госдуме.

«Считаем, что выпуск дополнительного объема облигаций позволит нам привлечь дополнительные деньги в транспортное строительство. Сегодня вы видите, часть депутатов действительно задали вопрос о том, насколько важно строить в стране дороги. Я вообще считаю, что дороги надо строить обязательно: есть деньги, нет денег – надо строить», – также **добавил он**.

В конце июня вице-премьер, открывая очередной участок ЦКАД, заявил, что правительство РФ планирует собрать пул автодорожных проектов под выпуск инфраструктурных облигаций на 300 миллиардов рублей. **По словам Хуснуллина**, формирование пула таких проектов – это ежедневная работа, и плюс к этому раз в неделю проводятся совещания с «Автодором», посвященные развитию существующих проектов, и также делается обзор перспективных проектов.

Вице-премьер не исключил, что средства от размещения инфраструктурных бондов могут быть направлены в том числе на строительство дороги от Москвы до Казани в рамках коридора «Европа – Западный Китай», такая возможность сейчас прорабатывается. Несколькими днями позднее **глава Минтранса Евгений Дитрих** сказал, что ведомство хочет попробовать использовать «народные» облигации для строительства транспортных объектов.

<https://realty.ria.ru/20200722/1574724708.html>

РИА НОВОСТИ; 2020.22.07; НА РЯДЕ РОССИЙСКИХ ТРАСС МОГУТ ПОДНЯТЬ СКОРОСТНОЙ ЛИМИТ

Решение об увеличении скоростного лимита со 130 км/ч до 150 км/ч на участках скоростных платных трасс может быть принято в течении ближайшего месяца, рассказал журналистам **вице-премьер Марат Хуснуллин**.

«Я думаю, что в течение ближайшего месяца мы, скорее всего, это решение (об увеличении скоростного лимита – ред.) примем. Мы провели уже несколько консультаций с ГИБДД, мы посмотрели это в части проекта безопасные и качественные дороги. Мы рассматриваем точно этот вариант на трассе М11 до Санкт-Петербурга и рассматриваем этот вариант на М4 – трасса «Дон», – **сказал Хуснуллин** журналистам.

Глава «Автодора», в доверительном управлении которого находятся платные дороги в России, Вячеслав Петушенко в начале июля говорил, что планируется постепенно поднять скоростной лимит на платных трассах до 150 км/ч.

Он также подтвердил планы повысить скоростной лимит до тех же 150 км/ч на Центральной кольцевой автодороге (ЦКАД) в Подмосковье и добавил, что на обходе Лосево и Павловска сначала будет режим 110 км/ч, а затем, когда водители привыкнут к новой дороге, скоростной лимит будет расширен до 130 км/ч и после этого – до 150 км/ч, причем не только на этом участке, но и на других отрезках платной трассы М4 «Дон».

В конце июня **глава Минтранса РФ Евгений Дитрих** говорил, что вопрос увеличения допустимой скорости проезда по ЦКАДу с предварительно согласованных 130 км/ч до 150 км/ч будет решен до конца года.

<https://ria.ru/20200722/1574721944.html>

На ту же тему:

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/resenie-o-vozmoznom-uvelicenii-skorosti-na-m-11-i-m-4-do-150-kmc-primut-v-techenie-mesaca>

<https://tass.ru/obschestvo/9027449>

<https://lprime.ru/News/20200722/831811950.html>

<https://www.rzd-partner.ru/auto/news/reshenie-o-vozmozhnom-uvelicenii-skorosti-na-m-11-i-m-4-do-150-km-ch-primut-v-techenie-mesyatsa/>

РИА НОВОСТИ; 2020.22.07; «АВТОДОР» ПОВЫСИЛ СКОРОСТНОЙ РЕЖИМ НА ТРАССЕ М11

Госкомпания «Автодор» со среды повысила скоростной режим на платной трассе М11 «Нева».

«На участке с 334-го по 543-й километр трассы М11 «Нева» (шестой этап) вводится скоростной режим в 130 километров в час. Теперь водители легковых автомобилей смогут с такой скоростью проехать 335 километров (с 208-го километра – обхода Торжка в Тверской области – по 543-й километр – в Новгородской). Это расстояние они преодолеют за 2,5 часа», – следует из сообщения «Автодора».

Отмечается, что такой режим разрешено вводить на трассах высшей технической категории с разделенными встречными потоками. Дорога М11 отвечает этим параметрам. В компании планируют постепенно увеличить скоростной лимит на всех участках технической категории 1А, которые находятся в ее доверительном управлении. Повышенная скорость, как отметили в «Автодоре», способствует увеличению пропускной способности дороги, а также делает транспортный поток более равномерным.

Водителям не нужно совершать лишние перестроения и маневры, что в конечном итоге повышает безопасность дорожного движения, но при одном важном условии – полном соблюдении ПДД, добавили в компании.

Согласно приведенной в сообщении «Автодора» статистике, количество смертельных случаев в ДТП на сотню километров пути за пять месяцев этого года на платных участках снизился на 31,2% в годовом выражении, а на бесплатных – на 17,9%.

<https://ria.ru/20200722/1574704448.html>

На ту же тему:

<https://rns.online/transport/Skorostnoi-rezhim-na-uchastke-trassi-Moskva--Peterburg-velichili-do-130-kmch-2020-07-22/>

АГЕНТСТВО МОСКВА; 2020.22.07; ДЕПУТАТ МГД ЩИТОВ ПРЕДЛОЖИЛ ПРИРАВНЯТЬ ЭЛЕКТРОСАМОКАТЫ К ВЕЛОСИПЕДАМ ДЛЯ РЕГУЛИРОВАНИЯ ИХ ПЕРЕДВИЖЕНИЯ

Председатель комиссии Мосгордумы по безопасности, спорту и молодежной политике Кирилл Щитов предложил приравнять электросамокаты к велосипедам для регулирования движения этого транспорта и наличия четких правил поведения в городе. Об этом он заявил Агентству городских новостей «Москва».

«Это (электросамокаты – прим. агентства «Москва») действительно не транспортные средства в их классическом понимании, а механические средства индивидуальной мобильности, великолепный транспорт для передвижения в пределах района, который можно взять с собой в метро или автобус. Поэтому требовать наличия водительского удостоверения от самокатчиков, на мой взгляд, неразумно – таким образом мы уничтожим этот весьма полезный в Москве вид транспорта. А вот приравнять самокаты к велосипедам – транспортным средствам, для управления которыми не требуется прав, но которые имеют свои четкие правила поведения в городе – можно и нужно. Правового вакуума в таком быстрорастущем секторе быть уже не должно», – сказал он.

Щитов напомнил, что в Москве продолжают дорожные происшествия с участием электросамокатов, а популярность этого вида транспорта растет с каждым годом, особенно заметно – на фоне пандемии. «Специалисты рынка объясняют это несколькими факторами. Во-первых, вырос сегмент доставки еды, а курьеры зачастую используют как раз электросамокаты. Во-вторых, для некоторых москвичей, испытывающих страх заразиться в общественном транспорте, подобные устройства стали альтернативой для поездок в неотдаленные точки города», – отметил председатель комиссии.

Он подчеркнул, что особенность электросамокатов в том, что они, как и гироскутеры, и моноколеса, и другие подобные колесные средства, с точки зрения действующих законов не являются транспортными средствами. «Транспортная – но не юридическая – терминология называет такие вещи средствами индивидуальной мобильности. И с точки зрения ПДД место электросамокатов – на тротуарах, а их обладатели являются пешеходами. Между тем при хорошем качестве московских дорог и тротуаров, самокатчики могут разогнаться до вполне автомобильных скоростей – свыше 60 км/ч – и превращаются в угрозу для себя и соседей по тротуару», – сказал Щитов.

По его словам, профильная комиссия Мосгордумы по безопасности еще в прошлом созыве подняла тему правового регулирования использования индивидуальных транспортных средств. «По итогу парламентских слушаний с участием экспертов было подготовлено обращение в правительство Российской Федерации с целью внесения изменений в действующие ПДД. В осеннюю сессию мы вернемся к рассмотрению данного вопроса», – сообщил он.

Он отметил, что западные страны, столкнувшиеся с этой проблемой, уже нашли ответ. «Средства индивидуальной мобильности ввели в рамки закона, появились правила их эксплуатации, четкие определения опасной езды, штрафы за нарушения ПДД в том числе и для самокатчиков. Ничего подобного в России пока нет – продолжается анархия. Хотя прецедент интеграции новых транспортных средств в правовую систему у нас есть, и вполне удачный. Речь о скутерах и мопедах кубатурой 50 см³ и менее. Еще десять лет назад на них также не распространялись требования техрегламентов, для управления ими не нужно было водительских прав – в результате на них, как на велосипедах, по дорогам ездили подростки, нередко за рулем таких аппаратов попадались нетрезвые люди. После того, как для управления скутером стали необходимы права, ситуация стремительно пришла в норму. При этом механически повторять этот прецедент с электросамокатами – не нужно и даже вредно», – подчеркнул Щитов.

Он напомнил, что с 2017 года, по данным ГИБДД, произошло 140 дорожно-транспортных происшествий с участием «средств индивидуальной мобильности». Четыре человека погибли в этих авариях.

<https://www.mskagency.ru/materials/3024819>

РАДИО 1; 2020.22.07; «ЗЕЛЁНЫЙ ПРОЕЗДНОЙ» КАК ЗАЛОГ ЭКОБЕЗОПАСНОСТИ НАСЕЛЕНИЯ. МНЕНИЕ ЭКСПЕРТА

С инициативой поощрять «зелёными проездными» тех, кто сдаёт пригодные к переработке отходы, выступили экологи «Всероссийского общества охраны природы». Они направили предложение главе **Минтранса России Евгению Дитриху**. В основе идеи лежит возможность использовать льготные тарифы при проезде в общественном транспорте пропорционально тому, сколько твёрдых коммунальных отходов сдал человек. Какова была их масса и виды. К последним относятся полиэтилен низкого и высокого давления (ПНД и ПВД), полиэтилентерефталат (ПЭТ), макулатура, а также использованные аккумуляторы. Ожидается, что билеты будут иметь специальную защиту и маркировку. О том, поможет ли эта инициатива приучить людей к экологичному образу жизни, «Радио 1» рассказала научный **руководитель автономной некоммерческой организации «Равноправие» Наталья Соколова**.

«С учётом того, что сейчас мы не создаём отрасль заново, а, наоборот, возрождаем, могут быть свои сложности. Мы живём в эпоху цифровизации. Не так просто сейчас вовлечь людей, чтобы они долго что-то собирали и потом обменивали для получения каких-то благ», – сказала Соколова.

Минтранс отработывает подобную идею с 2019 года, добавила спикер. При этом ведомство опирается преимущественно на зарубежный опыт и частично на советский.

Проезд на общественном транспорте – весомая статья расходов россиян. Тарифы дорожают ежегодно.

«Сегодня через кошелёк, через финансовый инструмент жителей, которые пользуются общественным транспортом, попытались привлечь к инициатив. Для них это может оказаться существенной экономией», – подчеркнула собеседница «Радио 1».

Она обратила внимание, что похожая ситуация наблюдалась в 2017 году, который объявлен годом экологии. В течение указанного периода многие театры, музеи и кинотеатры примкнули к акции, когда можно было сдавать в определённых пунктах пластик, стеклотару и электронику. В обмен на это они получали бесплатные билеты. Также Наталья Соколова привела в пример Европу. Там сейчас активно развивается тенденция предварительного накопления отходов.

«В июне правительством России, а именно – **вице-премьером** Викторией Абрамченко была подписана дорожная карта по ведению раздельного сбора и накопления отходов. Благодаря этому все мы постепенно будем вовлечены в эту систему. Более того, мы ожидаем, что новшество позволит не только получить скидку на проезд, но и на оплату услуг ЖКХ», – сказала спикер.

Создание экологической карты, на которую могли бы начисляться бонусы за сдачу отходов на переработку, обсуждалось неоднократно. На данный момент существует несколько альтернативных предложений от различных организаций, но, по словам Соколовой, это не очень удобно. В первую очередь, из-за того, что жителям сложно оборудовать у себя дома пространство для первичной сортировки отходов.

«На сегодняшний день важно создать именно удобную для населения систему, чтобы активнее вовлекать его в развитие экологической безопасности. Любые попытки помочь и обеспечить её приветствуются. Таким образом люди могут стать экологическими волонтерами. Например, специально для детей и подростков создан сайт экодетство.рф. Там они могут узнать, как приобщиться к вопросам экобезопасности», – сказала собеседница «Радио 1».

Соколова добавила, что 15 и 16 ноября 2020 года состоится Всероссийский экологический диктант. Там расскажут о том, как правильно сортировать отходы и куда их сдавать, как обеспечивается экологическая безопасность и сохраняются природные компоненты, при том, что они попадают не на полигон, а на переработку.

«Мы будем рады, если жители московского региона примут участие в таком экологическом просвещении, проверке своих знаний и пригласят своих друзей, соседей и родственников. Обеспечивая экобезопасность, мы заботимся о национальном благосостоянии. В новой редакции Конституции России этому уделено отдельное внимание, появилась статья 114. Поэтому инициатива прекрасная, здорово, что **Минтранс** её поддерживает», – подчеркнула спикер.

В настоящее время на территории Подмосковья реализуется проект по организации площадок для раздельного сбора твёрдых коммунальных отходов «Мегабак». В рамках программы на вторичную переработку можно сдать старую бытовую технику, мебель, одежду, спил деревьев, лампы и прочие сухие бытовые коммунальные отходы. К нововведению присоединилось уже 11 муниципалитетов Московской области.

<https://radio1.news/article/zelyonyj-proezdnoj-kak-zalog-ekobezopasnosti-naseleniya.-mnenie-eksperta-46798>

РБК АВТОНОВОСТИ; АЛИНА РАСПОПОВА; 2020.22.07; РЕФОРМА ТРАНСПОРТНОГО НАЛОГА: ПРЕДЛАГАЮТ ДАТЬ СКИДКИ, НО НЕ ВСЕМ

Полностью освободить автомобилистов от уплаты транспортного налога предложили депутаты Госдумы. Речь идет о тех автомобилистах, кто не планирует пользоваться машиной более полугода

Полностью освободить автовладельцев от уплаты транспортного налога в 2020 году предложили в Госдуме. Речь идет только о тех водителях, которые знают, что не будут пользоваться машиной продолжительный срок – от полугода и более. Например, по причине серьезной поломки и отсутствия возможности провести ремонт. Такое предложение в МВД России направил член комитета Госдумы по бюджету и налогам Евгений Федоров. Он напомнил, что сейчас в России размер этого налога не зависит от интенсивности эксплуатации транспортного средства.

Контролировать процесс отправки автомобиля на простой депутат предложил с помощью ГИБДД – туда водители должны будут обратиться для временного приостановления срока регистрации машины. При этом необходимо будет оставить в ГИБДД на безвозмездное хранение госномера.

Как говорится в письме, которое цитирует RT, для случаев, когда автовладелец получит освобождение от уплаты налога, но все-таки сядет за руль машины с приостановленной регистрацией, нужно будет предусмотреть штрафные санкции – на усмотрение профильных ведомств.

Тема транспортного налога и его возможной отмены – одна из обсуждаемых в автомобильном сообществе. В силу высокого резонанса депутаты регулярно выступают с предложениями по его отмене или снижению по разным причинам. Так, в июне 2020 года депутат Госдумы Василий Власов предложил в текущем году снизить транспортный налог на 25% для всех автовладельцев из-за объявленного в России режима повышенной готовности по причине коронавируса. Он мотивировал это тем, что в связи с вынужденной самоизоляцией подавляющее большинство россиян несколько месяцев просидели дома и не пользовались автомобилями. Это затронуло как физических, так и юридических лиц.

Тогда Власов уточнял, что его предложение о скидке – оперативная мера поддержки населения в период пандемии. В дальнейшем такой шаг мог бы стать переходным: депутат предложил снизить его на 50%, а потом вообще отменить. При этом некоторые депутаты Госдумы выступают за полную отмену транспортного налога. Такого мнения, в частности, придерживается первый зампреда комитета Госдумы по госстроительству и законодательству Вячеслав Лысаков. Он напомнил, что несколько раз просил об отмене транспортного налога лично президента **Владимира Путина**. Однако решение осталось без изменений в силу расчетов тех потерь, которые понесет бюджет при отмене пошлины.

«В 2011 году шло обсуждение повышения акциза на топливо на три рубля, в контексте с этим правительство обещало отменить транспортный налог, – припомнил Лысаков. – По моим расчетам, чтобы нивелировать возможные потери бюджета, поднять цены на топливо нужно было в среднем на 85 коп. – 1 рубль. А тут речь шла о трех рублях. Но потом эту идею свернули из-за расчетов Минфина, который уверял, что в таком случае топливо должно было «значительно» подорожать. Но это не так, однако с тех пор ситуация не сдвигается дальше обсуждений».

Лысаков напомнил, что сейчас более ста стран взимают транспортный налог, включив его в стоимость топлива. Этот способ он назвал «самым правильным и справедливым».

«Много едешь – больше платишь, мало едешь – меньше платишь. Если машина мощная, ты потребляешь больше топлива и, опять-таки, платишь больше, – рассудил Лысаков. – И при этом водитель платит там, где эксплуатирует этот автомобиль. Например, путешествует в другой регион и там же заправляется: отчисления с каждого рубля идут в бюджет этого региона. Лучше такого способа ничего не придумано, но государство не хочет пойти на изменения – зачем отказываться от лишних денег, если водители платят и за бензин, и налог на автомобиль. Это 100 с лишним млрд рублей».

Кто выступает против

Против полной отмены выступают в нескольких профильных ведомствах. Например, глава Минтранса Евгений Дитрих регулярно критикует эти предложения. Дело в том, что отчисления от уплаты этой пошлины уходят напрямую в региональные дорожные фонды. Дитрих уверен, что регионы не готовы к таким потерям. На одном из заседаний Госдумы в 2019 году он напоминал о том, что каждый регион при желании имеет полное право изменить структуру налога.

«Вопрос отмены мы бы с учетом мнения регионов не поддерживали, – говорил Дитрих. – У регионов есть право структуру транспортного налога установить самостоятельно, снизив его, повысив или привязав его к экологическим или иным требованиям».

С таким мнением согласен координатор проекта «Карта убитых дорог» Александр Васильев. В беседе с корреспондентом Autonews.ru он посоветовал тем, кто долго не собирается пользоваться автомобилем, просто его продать.

«Если вы не планируете ездить полгода или год, то лучше продать автомобиль, положить деньги под процент и потом решить, нужна ли вам вообще эта машина, – предложил Васильев. – Мало кто хочет платить налоги, но тогда давайте по такой логике не будем платить зарплату дорожникам, чтобы они не чистили дороги или не наносили разметку. Сейчас у каждого региона есть возможность маневра. Если регион, например, сильно пострадал от последствий коронавируса и все встало, или от какого-то природного катаклизма, то можно ввести определенные поблажки».

Эксперт напомнил, что при покупке дорогих автомобилей, на которые транспортный налог выше, водители понимали, на что шли, выбрав именно такие параметры.

«Транспортный налог действительно может оказаться существенным. Так, если это машина с большим двигателем под 300 л.с., то придется заплатить под 100 тыс. рублей, – рассуждает Васильев. – Но в большинстве случаев это современные дорогие автомобили, люди даже платят за них налог на роскошь. При покупке водители понимали, за что им придется платить. Под более экономных автомобилистов подстраиваются сами производители, которые устанавливают в малолитражки моторы мощностью до 100 л.с.»

Тем, кто хотел снизить расходы на содержание автомобиля, эксперт посоветовал переходить на альтернативные виды транспорта: каршеринг, такси, самокаты и так далее.

«К введению подобных поблажек я относился бы осторожно, за исключением разве что поддержки продажи электрокаров. Разово отменять налог сейчас как некий бонус после пандемии тоже странно – мы ведь за этот год будем платить только в следующем, мы уже забудем, что происходило сегодня», – подытожил Васильев.

Во время пандемии коронавируса автомобилисты действительно стали реже выезжать на дороги. К примеру, в Москве падение трафика в среднем составило около 40% – количество автомобилей снизилось до 1,45 млн единиц. Об общем падении трафика по причине ограничений говорили и в Госавтоинспекции.

Однако после снятия ограничительных мер трафик начал постепенно расти, о чем в том числе в интервью Autonews.ru рассказывал Аналитик сервиса «Яндекс.Пробки» Леонид Медников.

Социологические опросы в свою очередь показали, что россияне стали меньше доверять общественному транспорту по причине коронавируса и более активно начинают пользоваться личными автомобилями. Дилеры премиальных марок в беседе с Autonews.ru признались, что некоторые клиенты приехали приобретать второй и даже третий автомобиль в семью – как раз для того, чтобы снизить число поездок на общественном транспорте, включая такси.

В «Авито Авто» также отмечают, что на фоне пандемии частота использования личных автомобилей только растет. Эксперты уверены, что повышение интереса к личному автотранспорту на фоне пандемии – международный тренд. Проведенные компанией опросы показали, что в июне 57% опрошенных жителей России после снятия режима самоизоляции стараются чаще пользоваться автомобилем для поездок в целях

безопасности. Более того, 9% россиян, у которых раньше не было машины на фоне пандемии, решили приобрести личный автомобиль, еще 3% россиян планировали продать машину, но передумали.

<https://www.autonews.ru/news/5f16fb109a79474e2350d743>

РБК АВТОНОВОСТИ; ЕКАТЕРИНА ДЕМИШЕВА; 2020.22.07; ЛЕКАРСТВА, ИЗ-ЗА КОТОРЫХ ВОДИТЕЛЕЙ МОГУТ ЛИШИТЬ ПРАВ. ТАБЛИЦА

Таблетки от аллергии, порошок от температуры, сироп от кашля и капли в нос – в каких медицинских препаратах содержатся алкоголь и наркотики, прием которых карается лишением водительских прав

Проверка на алкоголь и наркотики может закончиться проблемами даже для водителя, который ничего не принимал. Чтобы лишиться прав на дороге, достаточно принять давно знакомое лекарство, в составе которого есть этанол или вещества, дающие положительный или ложноположительный тест на наркотики. Мы выяснили, с какими лекарствами лучше вообще не совмещать управление автомобилем.

Опасные вещества

Инспектор ГИБДД может попросить водителя подуть в трубочку или отправить на медосвидетельствование даже при отсутствии внешних признаков странного поведения. Для этого ему достаточно случайных слов водителя о приеме лекарств или неважном самочувствии. Потому что сотрудники ГИБДД прекрасно знают, что многие медицинские средства негативно влияют на водителей и показывают наличие запрещенных веществ в крови. А последнее уже неизбежно ведет к лишению водительских прав.

Человек, не связанный с медициной, может не знать свойств и состава большинства лекарств. Именно для этого у каждого препарата есть инструкция, в которой указывают противопоказания – в этой графе зачастую присутствует рекомендация не садиться за руль при приеме лекарства. Но инструкцию многие не читают, а при хорошем самочувствии влияния на себя вредных веществ или небольших доз этилового спирта могут не заметить – как раз такие истории часто приводят к лишению прав.

Одно из самых распространенных веществ, которого стоит опасаться – это фенobarбитал. Данное психотропное часто используется в седативных препаратах, например, в давно известных нам каплях «Корвалолола» и «Валокордина». Чувствительное медицинское оборудование позволяет обнаружить вещество в крови человека в течение двух недель после однократного приема.

Еще один невидимый враг водителя, который необходимо отслеживать в лекарственных препаратах – кодеин. Этот алкалоид опиума обладает расслабляющим и болеутоляющим эффектом и так же как фенobarбитал внесен в Перечень наркотических средств психотропных веществ и их прекурсоров соответствующим Постановлением Правительства РФ от 4 февраля 2013 г. № 78.

Что нельзя совмещать с вождением

Не только два вышеупомянутых вещества могут вызвать негативные последствия для водителей, таких химических соединений гораздо больше, также разнообразен и перечень лекарств, которые не стоит употреблять за рулем. Мы собрали в таблицу самые известные препараты, прием которых может стать причиной наказания по статье 12.8 КоАП. Согласно этому пункту кодекса, управление автомобилем в состоянии алкогольного или наркотического опьянения, если такие действия не содержат уголовно наказуемого деяния, приведет к наложению административного штрафа в размере 30 тысяч рублей с лишением права управления транспортными средствами на срок от полутора до двух лет.

Валидол, Корвалол, Валосердин

Седативное, тахикардия Фенobarбитал

Тетралгин, Андипал Спазмоанальгетик Фенobarбитал, кодеин

Солпадеин, Нурофен плюс, Пенталгин-Н, Кетанов, Спазмалгин

Анальгетик, обезболивающее Кодеина фосфат, кофеин, фенobarбитал, кеторолака трометамин

Коделак, Терпинкод, Тедеин, Колдрекс найт Кашель, простуда Кодеин, фенилэфрин Амиксин, Тизин спрей Противовирусное, насморк Тилорон (ложный тест на наркотики) Терафлю, Фервекс, Форейн

Жаропонижающее, простуда Фенилэфрин, хлорфенамин, фенирамин

Тавегил, Супрастин, Кларитин, Телфаст

Аллергия Сонливость, потеря внимания-рекомендации не пить за рулем

Группа риска

Лекарства, которые могут привести к лишению прав, не всегда связаны с нервной системой или квалифицируются как успокоительные и седативные. Многие препараты принимают во время вируса, головной или зубной боли, проблем с давлением, кашля или сезонной аллергии. Например, известное противовирусное средство «Амиксин» может дать ложноположительный тест на метамфетамин. А кодеинсодержащие препараты показывают положительный тест на морфины. На текущий момент Минздрав занимается подготовкой подробного официального перечня и списка лекарств, которые не рекомендованы к употреблению водителям.

Однако сроки появления этого документа неизвестны. Руководитель отдела клинической наркологии центра психиатрии и наркологии им. Сербского, доктор медицинских наук, профессор Сергей Игумнов уточнил, что многие препараты нужно принимать с осторожностью и строго по назначению врача не только садясь за руль, а в целом. «Например, «Корвалол» – это препарат, которого вообще стоит опасаться. А за руль после приема этого лекарства нельзя категорически. В 100 мл субстанции «Корвалола» содержится 2 грамма фенobarбитала. Никто, конечно, такие дозы по случаю употреблять не будет, но важно понимать, что эта доза вводит обычного человека в коматозное состояние.

Кроме того, за рулем надо опасаться и всех спиртосодержащих настоек, будь то сиропы от кашля или боли в горле», – пояснил профессор. Доктор посоветовал водителям всегда внимательно читать инструкцию к употребляемому препарату, ни в коем случае не заниматься самолечением и в случае назначения лекарства на длительный срок обсудить возможность его влияния на управление автомобилем со своим лечащим врачом.

<https://www.autonews.ru/news/5f16fb109a79474e2350d743>

РБК АВТОНОВОСТИ; ДМИТРИЙ АЛЕКСАНДРОВ; 2020.22.07; В ГИБДД ОБЪЯСНИЛИ, КАК ПРАВИЛЬНО ЕЗДИТЬ НА ГИРОСКУТЕРАХ И СИГВЕЯХ

Автоинспекторы объяснили, как правильно и безопасно ездить на моноколесах, сигвеях и гироскутерах

В России при управлении определенными видами электротранспорта, к которым относятся моноколеса, сигвеи и гироскутеры, требуется соблюдать ряд важных правил. Об этом напомнили в ГИБДД Кировска. В ведомстве объяснили, что такой транспорт пользуется все большей популярностью среди детей. При этом такие средства имеют электрический двигатель и могут быстро передвигаться.

В ведомстве подчеркнули, что на моноколесах, сигвеях и гироскутерах следует передвигаться в наколенниках, налокотниках и шлемах. Также автоинспекторы напомнили, что эти технические средства предназначены исключительно для личного активного отдыха вне проезжей части дорог.

«Поэтому родители должны четко определить места для катания – это могут быть закрытые площадки, школьные стадионы, парки, т.е. те места, куда ограничен въезд автомобилям. При необдуманном выезде на проезжую часть, дети, катающиеся на гироскутерах, моноколесах и сигвеях, рискуют быть сбитыми автомобилями, водители

которых просто не успеют среагировать на резко появившегося на дороге участника движения», – добавили в ГИБДД.

В ведомстве призвали водителей объяснить детям еще несколько правил, которые следует соблюдать при передвижении на гироскутерах, моноколесах и сигвеях. Так, во время движения нельзя пользоваться мобильными телефонами или другими гаджетами и внимательно следить за своей безопасностью. Во время поездки необходимо соблюдать безопасную дистанцию до людей и не развивать быструю скорость. Останавливать гироскутер следует плавно и аккуратно.

Ранее **Минтранс** предложил ввести в ПДД новый термин – «средство индивидуальной мобильности» (СИМ). В первую очередь к ним будут относиться электросамокаты, моноколеса, сигвеи, гироскутеры и другие аналогичные устройства. Также в этот список попали роликовые коньки, самокаты, скейтборды. Владельцам таких средств хотят разрешить передвигаться в пешеходной зоне, а в ночное время обязать ездить с включенным фонарем. Передвигаться на СИМ в состоянии алкогольного опьянения запретят.

<https://www.autonews.ru/news/5f17f4919a7947b2b6ad8752>

РИА НОВОСТИ КРЫМ; 2020.22.07; ГЛАВГОСЭКСПЕРТИЗА ОДОБРИЛА РЕМОНТ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ ДЖАНКОЙ-ФЕОДОСИЯ

Эксперты крымского филиала Главгосэкспертизы одобрили проект капитального ремонта ж/д путей в Джанкойском районе, сообщает **пресс-служба** федерального ведомства. Отмечается, что работы пройдут на железнодорожной линии, связывающей Джанкой и Феодосию, в пределах перегона Разъезд – станция Азовская на участках общей протяженностью 15,1 км. «Здесь заменят элементы верхнего строения пути, очистят загрязненный щебеночный балласт, проведут его досыпку и балластировку новым, уложат плети бесстыкового пути, усилят земельное полотно и выполнят иные необходимые работы. Скорость движения на отремонтированных участках составит до 80 км/ч для грузовых и до 120 км/ч для пассажирских поездов», – говорится в сообщении. Финансировать работы планируют за счет средств федерального бюджета. Застройщик – «Крымская железная дорога», а проектировщик – «Уральский государственный университет путей сообщения».

<https://crimea.ria.ru/society/20200722/1118535369/Glavgosekspertiza-odobrila-remont-zheleznoy-dorogi-Dzhankoy-Feodosiya.html>

На ту же тему:

<https://www.rzd-partner.ru/zhd-transport/news/skorost-dvizheniya-poezdov-na-uchastke-ot-dzhankoya-do-kerchi-v-krymu-vyrastet-do-120-km-ch/>

АГЕНТСТВО МОСКВА; 2020.22.07; РЖД ПЛАНИРУЮТ ОСТАВИТЬ САНИТАЙЗЕРЫ НА ВОКЗАЛАХ И ПОСЛЕ СНЯТИЯ САНИТАРНЫХ ОГРАНИЧЕНИЙ ПО COVID-19

После снятия ограничений, введенных из-за распространения коронавирусной инфекции, РЖД не планируют демонтировать санитайзеры на вокзалах. Об этом Агентству городских новостей «Москва» сообщили в пресс-службе дирекции железнодорожных вокзалов ОАО «РЖД».

«Мы уделяем особое внимание безопасности здоровья наших пассажиров и принимаем все необходимые меры по предотвращению распространения коронавирусной инфекции. Демонтаж санитайзеров (диспенсеров для обработки рук антисептиком) после снятия ограничений, введенных из-за распространения коронавируса, в настоящее время не планируется», – сказали в пресс-службе.

Как ранее сообщало Агентство «Москва», столичный метрополитен также не планирует отказываться от санитайзеров после снятия ограничительных санитарных мер, введенных из-за пандемии коронавирусной инфекции.

<https://www.mskagency.ru/materials/3024681>

РИА НОВОСТИ; 2020.22.07; ПРАВИТЕЛЬСТВО ВЫДЕЛИЛО СРЕДСТВА НА СУБСИДИРОВАНИЕ РЕГИОНАЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК

Правительство РФ выделило 3 миллиарда рублей на субсидирование региональных авиаперевозок с условием, что они будут осуществляться на самолетах, произведенных в России с 2009 года, говорится в соответствующем распоряжении.

«Выделить Росавиации из резервного фонда правительства РФ бюджетные ассигнования в размере 3000000 тысяч рублей в целях предоставления в 2020 году субсидий из федерального бюджета организациям воздушного транспорта на осуществление региональных воздушных перевозок пассажиров на территории РФ и формирование региональной маршрутной сети, имея в виду обеспечение осуществления указанных перевозок в объеме не менее 450 тысяч пассажиров на современных воздушных судах, произведенных на территории РФ после 1 января 2009 года», – говорится в документе.

<https://ria.ru/20200722/1574706791.html>

На ту же тему:

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/kabmin-vydelil-rosaviacii-3-mlrd-rublej-na-subsidirovanie-regionalnyh-aviperevozok>

<https://tass.ru/ekonomika/9024275>

РИА НОВОСТИ; 2020.22.07; АВИАКОМПАНИИ ВОССТАНАВЛИВАЮТ ЧАСТОТУ РЕЙСОВ ИЗ ВЛАДИВОСТОКА ПО РОССИИ

Авиакомпании восстанавливают частоту рейсов из Владивостока по региональным направлениям, сообщает Международный аэропорт Владивостока.

Ранее из-за пандемии коронавируса многие перевозчики сократили число рейсов или приостановили их выполнение по ряду маршрутов.

«Международный аэропорт Владивосток приступил к восстановлению частоты полетов на внутренних направлениях. С 22 июля авиакомпания «Уральские авиалинии» увеличила до четырех рейсов в неделю полеты в Екатеринбург через Иркутск. Рейсы в столицу Урала будут выполняться по понедельникам, средам, четвергам и субботам. Увеличилось количество рейсов по направлению в Москву. Самолеты авиакомпании «Россия» отправляются из воздушной гавани Приморья теперь ежедневно», – говорится в сообщении.

Кроме того, рейсы из Владивостока в столицу выполняет «Аэрофлот» дважды в день. S7 Airlines увеличила частоту полетов в Красноярск до двух раз в неделю, в Новосибирск – до 12 раз в неделю. Также увеличилось количество рейсов авиакомпании «ИрАэро» по маршруту Владивосток-Благовещенск-Чита-Иркутск с двух до трех раз в неделю.

Аэропорт напомнил, что в рамках летнего расписания открылись рейсы в Сочи и Симферополь.

<https://ria.ru/20200722/1574693979.html>

ТАСС; 2020.22.07; СТРОИТЕЛЬСТВО АЭРОДРОМА В СЕВЕРО-КУРИЛЬСКЕ ПЛАНИРУЕТСЯ ЗАВЕРШИТЬ В НОЯБРЕ

Строительство аэродрома в городе Северо-Курильск на острове Парамушир планируется завершить в ноябре. Об этом во время прямого эфира с губернатором Сахалинской области сообщил глава регионального министерства транспорта Валерий Спиченко.

«Как вы знаете, в Северо-Курильске ведется строительство взлетно-посадочной полосы для выполнения полетов на самолетах. После завершения строительства мы организуем полеты на самолетах. Строительство аэродрома планируется [завершить] в ноябре. Мы планируем, что самолет полетит в следующем году, в этом году мы вертолетное сообщение усилим частотностью и регулярностью», – сказал министр транспорта региона. Он добавил, что по поручению главы Сахалинской области в августе откроется постоянное транспортное сообщение Северо-Курильска с Камчаткой.

Северо-Курильск связан с материком только вертолетным сообщением, которое имеет несколько организационных особенностей, и теплоходом «Гипанис», которому периодически требуется ремонт.

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.

<https://tass.ru/v-strane/9022389>

РИА НОВОСТИ; 2020.22.07; «ВНУКОВО» В БЛИЖАЙШЕЕ ВРЕМЯ ВЕРНЕТСЯ К ВОПРОСУ ОРГАНИЗАЦИИ КУРИЛОК

Московский аэропорт «Внуково» на фоне ситуации с коронавирусом приостановил организацию курилок в терминале, но в ближайшее время вернется к этому вопросу, сообщили РИА Новости в пресс-службе авиагавани.

«В аэропорту «Внуково» организация курительных комнат на фоне коронакризиса была приостановлена, в ближайшее время аэропорт «Внуково» вернется к вопросу обустройства курительных зон в терминале А», – сказали в пресс-службе.

«Говорить о введении отдельных зон для электронных сигарет и вейпов в аэропорту преждевременно, необходимо дождаться принятия поправок в закон «Об охране здоровья граждан от воздействия окружающего табачного дыма и последствий потребления табака», – добавили в пресс-службе.

СМИ ранее сообщили, что автор закона о возвращении курилок в аэропорты депутат Госдумы Сергей Боярский заявил, что в авиагаванях могут быть созданы отдельные курилки для электронных сигарет.

Закон, возвращающий курилки в здания аэропортов, был принят в конце прошлого года. В соответствии с документом, у курительных комнат будут непрозрачные стены, они должны быть оснащены системой вентиляции. Воспользоваться услугами таких помещений смогут пассажиры, прошедшие регистрацию на рейс, а также следующие транзитом.

Курение в ряде общественных мест, включая аэропорты, было запрещено в России в 2013-2014 годах, после принятия «антитабачного» закона.

<https://ria.ru/20200722/1574712881.html>

МОСКВА 24; 2020.21.07; ВТОРОЙ ПУТЕПРОВОД ПОСТРОЯТ МЕЖДУ ТЕРМИНАЛАМИ ШЕРЕМЕТЬЕВО

Строительство второго путепровода началось на железнодорожной линии между терминалами аэропорта Шереметьево. Об этом сообщает Агентство «Москва».

Как рассказали в пресс-службе Московской железной дороги (МЖД), работы проведут в два этапа.

«На первом предполагается возведение двухпутной железнодорожной линии длиной 4,2 километра, которая пройдет вдоль летного поля и включит две железнодорожные эстакады в 600 метров и 1,4 километра, а также вокзального терминального комплекса», – объяснили в организации.

Подчеркивается, что уже после первого этапа строительства станет возможным движение поездов-шаттлов из Южного терминального комплекса в Северный. Интервал движения в этом случае составит 15 минут.

На втором этапе работ новая линия будет соединена с Савеловским направлением МЖД. Благодаря этому поезда из Москвы смогут напрямую следовать к Южному или Северному терминалу аэропорта.

На данный момент завершено строительство первой эстакады длиной 600 метров. Вторая эстакада начата, она пройдет на высоте 10-12 метров вдоль Шереметьевского шоссе.

Дорога будет завершаться у трехэтажного вокзального комплекса с двумя платформами, турникетной и кассовой зонами. Его интегрируют с пешеходным переходом, который ведет от парковки к терминалу В в Шереметьево.

<https://www.m24.ru/news/gorod/21072020/125976>

[Вернуться в оглавление](#)