

Президент Перу Педро Пабло Кучински хочет упростить систему перелетов из России в его страну

Страница 9



Российская Газета

Общественно-политическая газета. Выходит с ноября 1990 года. Вторник, 29 ноября 2016. № 270(7138) www.rg.ru

Федеральный выпуск

3 Почему снижается поток трудовых мигрантов в Россию

4 Тающие льды Арктики увеличат доходы российского бюджета на 15 процентов

5 Сотовые компании хотят перейти на 5G

6 Минтранс намерен создать центр науки и инноваций

7 СК заканчивает расследование о поддельном алкоголе

14 Родители и педагоги попали в поле зрения школьных психологов

ТЕАТР



Евгений Миронов ищет чеховского «Иванова» в Театре Наций

Проблема Увлечение молодежи смертельно опасным экстримом одними запретами остановить невозможно

Зацеп



СЕРГЕЙ КУСОВ

Наталья Козлова
Депутаты Мосгордумы планируют уже до конца года принять закон, предусматривающий серьезное увеличение штрафов за езду снаружи вагонов. Власть пытается хотя бы рублем переломить ситуацию с так называемыми зацеперами — подростками, которые катаются на общественном транспорте и в метро снаружи вагонов.

Проблема появилась несколько лет назад, и с каждым годом число погибших зацеперов стало увеличиваться буквально в геометрической прогрессии. По данным СКР на транспорте, в 2014-м травмы получили 27 зацеперов, а 9 из них погибли, в 2015-м году «скорая» увезла с серьезными

Акция
В 2014-м травмы получили 27 зацеперов, а 9 из них погибли, в 2015-м пострадали 37 «экстремалов», 12 из них погибли

травмами 37 зацеперов, 12 из них погибли. Только за 10 месяцев нынешнего года — уже девять погибших.

По задумке депутатов, штраф в 5 тысяч рублей для граждан, чьи дети увлекаются зацепингом, станет родителям предупрежде-

нием, и нерадивые взрослые будут лучше следить за детьми.

Хотелось бы верить, что замена нынешнего сторублевого штрафа на пятитысячный изменит сложившуюся ситуацию. Хотя специалисты, которые занимаются подростковой психи-

кой, в это не верят. По их утверждению, никакими штрафами нельзя справиться с желанием молодых показать всем, какой ты крутой.

У сегодняшних подростков, в отличие от их сверстников пару десятков лет назад, есть Интернет. На просторах которого виртуальные герои летают с крыши на крышу, парят над пропастью, стреляют направо и налево и уносятся в небо. И ничего с героями не происходит. В подростковой психике виртуальная картинка накладывается на реальность, и чувство самосохранения пропадает. Зато растет число вожденных лайков, то есть авторитет в сетевом сообществе за каждую фотографию автора в экстремальной ситуации.

Напомним, вечером в минувшую субботу на Пятницком шоссе в столичном районе Митино Юрий Елисеев был в семейной квартире со своими друзьями. В какой-то момент он решил показать приятелям свое экстремальное увлечение и полез из окна на балкон.

ПРАВО Верховный суд России разрешит сотовым компаниям и интернет-провайдерам взыскивать долги в ускоренном порядке

Расплата за звонок

Владислав Куликов

Пленум Верховного суда России готовит принципиально важное разъяснение: сотовые компании и в определенных случаях интернет-провайдеры подпадают под действие нового закона, упрощающего порядок взыскания некоторых долгов.

Теперь этим компаниям не обязательно судиться с клиентами-неплательщиками. Достаточно будет прийти в суд и взять приказ. Кто сколько наговорил (наклик), тот столько и заплатит.

Такова современная правовая тенденция: закон расширяет число ситуаций, когда долги могут быть взысканы в упрощенном порядке. Если дело бесспорно, долгие процедуры не нужны.

Например, нынешней весной был принят закон, упрощающий процедуру взыскания налоговых недоимок и пеней с граждан. Теперь налоговикам достаточно прийти в суд и получить судебный приказ. Без долгого разбирательства.

Летом был принят закон, разрешающий взыскивать в приказном порядке коммунальные платежи, а также вводящий упрощенную процедуру рассмотрения некоторых гражданских дел.

Теперь гражданам не обязательно бегать за каждым жилищном-должником и затевать утомительные процессы со всеми, кто не платит за свет. Юристам управляющей компании достаточно собрать кипу нужных бумаг, прийти в суд и выписать судебные приказы на всех, кто чи-

слится в «черном списке» управдома. А дальше в дело вступят судебные приставы.

Но после принятия того закона возникла небольшая правовая интрига. Новые поправки разрешали в приказном порядке также взыскивать долги за услуги телефонной связи. Понятно, что изначально законодателем подразумевались услуги стационарной телефонной связи. Здесь никаких вопросов нет. Пользуемся вы или нет домашним телефоном, если он есть, за него надо платить.

Однако под телефонной связью можно понимать и сотовую связь, и даже IP-телефонию. Все зависит от того, как суды на практике будут понимать данную норму. Поэтому пока сотовые операторы были в несколько под-

вешенном состоянии. Но сейчас пленум Верховного суда России готовит постановление, разъясняющее тонкости приказной процедуры. Один из вопросов как

ЦИФРА

3,3
МИЛЛИОНА

Гражданских и административных дел были рассмотрены судами за полгода с вынесением судебного приказа или в порядке упрощенного производства

ДЕНГИ Граждане охладели к вкладам в иностранной валюте

Ход рублем

Юлия Кривошапко

РОССИЯНЕ перестали активно вкладываться в доллары и евро. По крайней мере применительно к банковским депозитам. Доля таковых в иностранной валюте в последнее время не растет. А вот сам объем вкладов незначительно, но все-таки увеличивается. Что будет дальше, «Российская газета» решила спросить у экспертов.

Граждане в этом году не очень активно несут деньги в банки. Тенденцию снижения сберегательной активности населения в течение всего года фиксирует Росстат. Подтверждают ее и данные Агентства по страхованию вкладов.

Как следует из обзора АСВ за третий квартал, с января по сентябрь объем средств населения в российских банках увеличился всего на 99,2 миллиарда рублей, или на 0,4 процента. Причем растут депозиты в основном за счет состоятельных клиентов, которые открывают достаточно крупные вклады величин от одного до пяти миллионов рублей. Что касается валютной структуры, то здесь предпочтения остаются преимущественно на стороне рубля. На начало октября доля депозитов в долларах и евро не превышала 25,6 процента. На фоне роста общего объема вкладов этот показатель на протяжении второго и третьего кварталов не менялся.

РЕЗОНАНС Снижение температуры

водопроводной воды не на пользу жителям

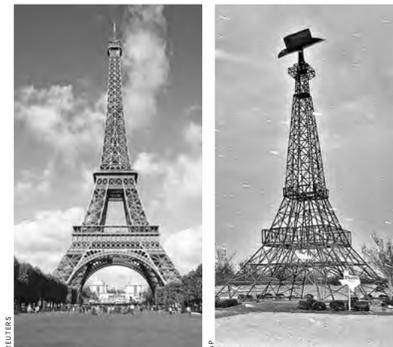
Кто любит похолоднее

Ирина Невинная

МИНЗДРАВ не поддержал предложение снизить температуру горячей воды, подающейся в многоквартирные дома. Такое понижение безопасно лишь при жестком соблюдении некоторых технических условий, что для старого жилого фонда проблематично.

«НИИ экологии человека и гигиены окружающей среды провел исследования, которые показали, что снижение температуры горячей воды возможно, однако при соблюдении строгих технических условий, — пояснил официальный представитель министерства Олег Салагай. — Согласно рекомендациям ВОЗ, а также подходам, используемым в целом ряде государств (США, Канада), температура воды должна быть доведена в нагревателе до 60 градусов, а на выходе из крана — не ниже 50 градусов. Это обеспечивает необходимую защиту от патогенных микроорганизмов, прежде всего легионелл, которые при данной температуре гибнут в течение короткого времени, до 30 минут».

ВЫБОРЫ



Франсуа Фийон уверен: башня в американском Париже (справа) не может быть «выше» оригинальной Эйфелевой башни.

Победитель праймериз среди правых во Франции ставит на национальные интересы страны

Официальные курсы валют ЦБ России с 29.11.16

Австралийский доллар	48,6345	Венгерский форинт**	22,3495	Казакстанский тенге**	19,0594	Норвежская крона*	76,0979	Турецкая лира	18,9994	Швейцарский франк	64,3682
Азербайджанский манат	37,7502	Вон Республики Корея***	55,4862	Канадский доллар	48,1853	Польский злотый	15,6853	Узбекский сум***	20,5754	Южноафриканский рэнд*	46,9173
Армянский драм**	13,5353	Датская крона*	93,0832	Киргизский сом**	93,8082	Румынский лей	15,3410	Украинская гривна*	25,3032	Японская иена**	58,0456
Белорусский рубль	33,0106	Доллар США	64,9153	Китайский юань**	94,0502	СДР	87,8629	Фунт стерлингов	81,2090		
Болгарский лев	35,4013	Евро	69,1608	Молдавский лей*	31,8750	Сингапурский доллар	45,5802	Чешская крона*	25,5950		
Бразильский реал	18,9672	Индийская рупия**	94,4566	Новый туркменский манат	18,5738	Тагджикский сомони*	82,4845	Шведская крона*	70,7054		

*За 10
**За 100
***За 1000



4 607044 060128

16148

Почти полмиллиона пассажиров ежедневно пользуются уникальной столичной системой наземного транспорта



ФИНАНСЫ
СКОРОСТНЫМ ТРАССАМ
НУЖНЫ ДЕНЬГИ
УЛИТА ЕДЕТ

Оксана Зозуля

РАЗРАБОТАНА программа развития федеральной сети скоростных автомобильных дорог РФ до 2030 года. Предполагается, что после ее координации с планами развития региональных дорог она будет утверждена правительством уже в 2017 году. В мировом рейтинге развития дорожной инфраструктуры Россия занимает малопочетное 132-е место. Доля автодорог первой категории составляет у нас всего 1 процент от общей протяженности дорог с твердым покрытием. Общая же протяженность скоростных автодорог в стране насчитывает сегодня не более 5 тысяч километров. Причем их участки не составляют единую сеть, а расположены достаточно хаотично. Очевидно, что создание в РФ сети скоростных дорог является задачей весьма актуальной и заявлено в качестве основного приоритета Транспортной стратегии. Аналогичные программы начиная с середины прошлого века были реализованы на территории США, Китая, европейских стран. В среднем все они были рассчитаны на двадцатилетний период и по завершении показали прирост ВВП для национальных экономик в пределах 5–7 процентов. И хотя РФ находится в самом начале пути создания сети скоростных трасс, ее первые зачатки уже просматриваются в направлении портов Северо-Запада и Юга и т.д. Основной объем строительства планируется развернуть с 2020 по 2030 годы.

Потери от несоответствия автодорог потребностям экономики оцениваются в 2–3 процента ВВП

Сегодня функции заказчика при проектировании, строительстве, реконструкции, ремонте и эксплуатации на платной основе федеральных трасс выполняет ГК «Автодор». В ее доверительном управлении находятся трассы М-1 «Беларусь» протяженностью 450 километров, М-4 «Дон» (1716 км) и М-3 «Украина» (432 км). «Автодор» является ответственным исполнителем строительства новой скоростной дороги М-11 Москва—Санкт-Петербург и Центральной кольцевой автодороги (ЦКАД). Все эти проекты, строительство которых рассчитано до 2020 года, составляют первый этап создания скоростных автодорожных связей между Центральным, Южным и Северо-Западными регионами.

Далее стартует второй этап, предусматривающий расширение сети скоростных автодорог в восточном направлении. В первую очередь начнут строиться скоростные магистрали в Приволжском и Уральском регионах. После чего скоростные трассы продлятся до Сибири. Как пояснил зампред правления ГК «Автодор» по инвестициям и стратегическому планированию Александр Носов, в основу стратегии развития сети скоростных автодорог будет заложен матрично-сетевой принцип. Он призван соединить по кратчайшему маршруту все крупные агломерации страны с населением более миллиона человек. Проходить при этом трассы будут вне населенных пунктов. «Именно крупные агломерации являются системообразующими элементами формирования основных транспортных потоков, а также потоков, вокруг которых формируется региональная сеть дорог», — подчеркнул он. В целом в рамках стратегии планируется нарастить протяженность высокоскоростных платных автодорог категории 1Б до 20 тысяч километров, что обойдется примерно в 7 триллионов рублей. Такие затраты, которые предполагают в том числе участие частных инвесторов, могут оказаться вполне оправданными. Сейчас потери от несоответствия автодорог потребностям экономики оцениваются в 2–3 процента ВВП. При этом почти треть дорог эксплуатируется с превышением нормативной загрузки, а большинство грузовых потоков страны замкнуто на столичной регион, в результате чего вся дорожная сеть сформирована по центростремительному принципу.

Развитие Крупные транспортные узлы притягивают инвестиции

Транзит за горизонт

Юлия Квитко

У транспортного комплекса России имеется значительный потенциал роста в сфере транзитных возможностей. Однако их реализация требует значительных инвестиций и новых решений, связанных с логистикой и ускорением движения грузов. Потенциал развития транзита через территорию России огромен. Об этом, например, свидетельствуют темпы роста глобальных рынков. Так, в 2000–2015 годах средний темп роста международной торговли составил 5,2 процента против роста мирового ВВП на 3,9 процента. Согласно прогнозу МВФ, эта тенденция сохранится и в 2016–2021 годах: несмотря на общее снижение, ожидается, что темпы роста международной торговли составят 4 процента в год при росте мирового ВВП на 3,6. Это говорит о том, что объемы перевозок грузов также будут увеличиваться опережающими темпами, а принцип «время — деньги» все больше приобретает транспортное измерение в борьбе за сквозные транспортные продукты.

Сегодня основным направлением развития транзитных маршрутов становятся транспортные коридоры «Восток — Запад» и «Север — Юг». Причем они предусматривают комплексное развитие портовых мощностей, железнодорожных линий и автодорог. Большое внимание формированию новых транзитных маршрутов уделяется сегодня и в нашей стране. Так, президент РФ Владимир Путин уже заявил о необходимости активно развивать транспортную инфраструктуру для внутренних и трансграничных перевозок, исходя не только из нынешних потребностей, но и с учетом дальнейших перспектив. Одним из последних его поручений в транспортной сфере стала подготовка стратегии развития российских морских портов в Каспийском бассейне, железнодорожных и автомобильных подходов к ним. Новая транспортная инфраструктура региона будет создаваться, исходя из объема грузопотоков через эти порты и развития интеграционных процессов.

Южный транзит приобрел особую актуальность после снятия западных санкций с Ирана и последовавшего за этим оживления региональной торговли. В связи с этим между Россией, Азербайджаном и Ираном было принято решение о развитии международного транспортного коридора «Север — Юг». В перспективе это мультимодальный транспортный коридор, включающий морскую, железнодорожную и автомобильную составляющую, может составить конкуренцию маршруту через Суэцкий канал. Еще одним глобальным проектом становится концепция встраивания в экономическое пространство «Нового Шелкового пути». Этот проект также включает мультимодальные маршруты, соединяющие Китай и Западную Европу: железнодорожный, автодорожный и морской. Северный ход железнодорожного сообщения и автомобильная трасса проходят через Россию.

В 2016 году именно на эти цели был выделен значительный объем средств федерального бюджета. Причем в условиях жесткой бюджетной экономии госфинансирование стратегических проектов по строи-



Акцент

Финансирование стратегических инфраструктурных проектов сохранится и в условиях бюджетной экономии

транспортный коридор, включающий морскую, железнодорожную и автомобильную составляющую, может составить конкуренцию маршруту через Суэцкий канал.

Еще одним глобальным проектом становится концепция встраивания в экономическое пространство «Нового Шелкового пути». Этот проект также включает мультимодальные маршруты, соединяющие Китай и Западную Европу: железнодорожный, автодорожный и морской. Северный ход железнодорожного сообщения и автомобильная трасса проходят через Россию.

В 2016 году именно на эти цели был выделен значительный объем средств федерального бюджета. Причем в условиях жесткой бюджетной экономии госфинансирование стратегических проектов по строи-

тельству транспортной инфраструктуры сохранится. Как рассказал министр транспорта РФ Максим Соколов: «Если говорить о стратегических проектах, качественно меняющих транспортную инфраструктуру нашей страны, то, конечно же, мы сохраним в полном объеме бюджетное финансирование».

И все же даже на фоне амбициозных планов правительства строительство первой в стране ВСМ стоит особняком — в силу своей масштабности, и потому, что генерирует целый комплекс новых технологий, не применявшихся ранее в России, и по объему инвестиций, необходимых для реализации. Приступить к строительству ВСМ Москва—Казань планируется уже в 2017 году, далее маршрут планируется продлить до Екатеринбурга, а еще в более отдаленной перспективе — соединить его с

международной линией высокоскоростных магистралей, идущих из Китая. Сегодня само строительство ВСМ выступает в качестве масштабного полигона для применения новых технологий и технических решений, материалов и конструкций. При этом бюджетный эффект за первые 10 лет функционирования новой инфраструктуры высокоскоростных магистралей составит не менее 7 триллионов рублей, что намного превышает сегодняшние потребности в инвестициях, а с учетом участия внебюджетных инвесторов потребности в госфинансировании составят менее половины суммы требуемых вложений.

Однако на пути реализации таких масштабных проектов есть и свои подводные камни. Прежде всего это риск несвоевременного освоения инвестиций. При этом, как уже предупреждают аудиторы Счетной палаты, затягивание инвестиций со стороны госзаказчика может закономерно привести к их сокращению со стороны государства. Еще один вызов — риск нарастания технологического запаздывания. Так, по словам члена-корреспондента РАН, президента Российской инженерной академии Бориса Гусева, сегодня инженерное сообщество активно включилось в работу по модернизации транспортной системы страны, но здесь стоит учитывать отставание уровня развития отечественной научной и производственной базы от ведущих технологически развитых стран мира. Например, мы значительно отстали в показателях производительности труда — в РФ он в 5 раз ниже, чем в США. Отстаем и в сфере материаловедения, в разработке и внедрении патентов.

В эпоху глобализации мировой торговли и производственных процессов в качестве центров притяжения долгосрочных инвестиций выступают не только страны, но и крупнейшие транспортные узлы. Географическое положение РФ как раз позволяет выступать в качестве узловой точки торговых, транспортных, миграционных и иных путей между Европой и Азией. Если прибавить к этому потенциалу сбалансированное распределение транспортных потоков, строительство интермодальных терминалов и внедрение интеллектуальных систем управления, то это может дать большой экономический эффект и заметно увеличить конкурентоспособность нашей страны на мировых рынках.

Транспортную инфраструктуру необходимо развивать, исходя из дальнейших перспектив.

ЭКСПОРТ Россия стремится к диверсификации трубопроводных маршрутов

Тоннель накрылся Тазом

Тарас Фомченков

Россия является лидером по протяженности (около 53,4 тысячи километров) магистральных нефтепроводов. В 2015 году по ним транспортировалось 481,4 миллиона тонн нефти, в этом году планируется прирост в 300 тысяч тонн, а в планах на 2017 год стоит 483,3 миллиона тонн.

Самым заслуженным является нефтепровод «Дружба», который функционирует с 1960-х годов. По нему в Европу ежегодно экспортируется около 66,5 миллиона тонн нефти. Также стоит упомянуть Балтийскую трубопроводную систему (БТС), кото-

рая связывает месторождения нефти Тимано-Печорского, Западно-Сибирского и Урало-Поволжского районов с морским портом Приморск в Ленинградской области. Вторая очередь БТС позволила полностью перенаправить нефть на российские порты Балтийского региона, исключив транзитные риски.

О них мы поговорим подробнее чуть позже, а пока стоит упомянуть нефтепроводы Сибири и Дальнего Востока, которые этих рисков лишены. Порт Козьмино, например, уже перешагнул 30-миллионную отметку отгрузки по году и практически вышел на проектную мощность. Идут работы над расширением нефте-

провода Восточная Сибирь—Тихий океан (ВСТО), и к 2021 году эти магистрали дадут уже 80 миллионов тонн через ВСТО-1 и 50 миллионов — через ВСТО-2.

Наконец, готовится к сдаче нефтепровод Заполярное — Пурпе, который является составной частью транспортной системы Заполярье — Пурпе — Самотлор. По ней углеводороды Ванкорского месторождения начнут поступать в трубопроводную систему ВСТО.

Во время прокладки этой нитки, кстати говоря, было применено множество новейших технических решений, в том числе связанных с преодолением препятствий. Одним из них стала река Таз, под руслом которой проложили трубу длиной один километр. Переход непосредственно через русло выполнили методом наклонно-направленного бурения. Сначала под дном реки бурится тоннель, а затем сквозь него протаскивается труба. Это трудоемкий, но самый надежный метод, особенно с природоохранной точки зрения.

Отдельная глава «книги» о трубопроводной системе России написана по газопроводам. Из самых новых стоит отметить строящуюся «Силу Сибири». С ее помощью планируется поставлять газ из Якутии сначала в Приморский край и далее в страны Азиатско-Тихоокеанского региона. Стоимость строительства трубы оценивается в 800 миллиардов рублей. Закончить газопровод

Акцент

Вторая очередь Балтийской трубопроводной системы полностью перенаправила нефть на российские порты

планируется к 2017 году, а первые поставки «голубого топлива» стоят в плане на 2019 год. Газопровод «Голубой поток» предназначен для поставок российского газа в Турцию через Черное море. А две нитки «Северного потока» общей мощностью 55 миллиардов кубов в год предназначены для транспортировки газа в Германию и далее в другие страны Европы. Окончание строительства второй нитки запланировано на 2019 год. Наконец, «Ямал — Европа», который проходит по территории четырех стран — России, Белоруссии, Польши и Германии.

Сегодня российская трубопроводная система строится с прицелом на избежание транзитных рисков. А есть еще куда совершенствоваться? Одна ресурсная база у России завязана на Европу, другая — целиком на Китай, поэтому я не стал бы говорить о широких возможностях для диверсификации, сообщил директор Фонда энергетического развития Сергей Пикин.

«Я не считаю, что система нефтепроводов серьезно зависит от геополитики. Объемы прокачки зависят от контрактных обязательств. Геополитики нет, есть экономика», — уверен эксперт. Сложно говорить и о диверсификации в газовой сфере, продолжает Сергей Пикин: «Любой покупатель хочет минимальной стоимости и лучших условий. И в ситуации, когда труба завязана единственно на Пекин, говорить о каких-то широких возможностях очень непросто».

ЦИФРА

53,4 ТЫСЯЧИ

километров составляет длина магистральных нефтепроводов в РФ

ПРОЕКТЫ Строительство крымского моста идет полным ходом

Примерил бетонную робу

Сергей Винник, Симферополь

СЕГОДНЯ возведение моста через Керченский пролив идет одновременно на восьми площадках, и на многих участках строители торопятся с опережением графика.

К концу октября монтажники выполнили годовой план по сооружению опор. «Приступив к строительным работам в феврале, мы поставили задачу: сделать до конца года не менее 1200 опор из 595, предусмотренных проектом», — рассказал и.о. начальника ФКУ Упрдор «Тамань» Роман Новиков. — Добившись этого показателя в сентябре, мы решили, что к Новому году сделаем еще не менее 300 опор».

Но похоже, что и эту планку мостостроители преодолели значительно раньше, потому что уже к концу октября были готовы 154 опоры, а в работе находилось еще более 140. «Мы к концу года хотим сделать 30 процентов опор. То есть 200 штук должны поставить», — поделился планами владелец фирмы-подрядчика «Стройгазонтаж» Аркадий Ротенберг.

Сооружение свайных оснований — одна из главных задач первого года строительства. Проектом предусмотрено погружение на глубину от 12 до 90 метров в общей сложности более 7 тысяч свай разного типа. Самые сложные из них, так называемые трубчатые сваи, составляют большую их часть. Это настоящие исполины диаметром 1420 миллиметров. Погружать сваи приходится в морское дно, которое в проливе очень сложное с точки зрения геологии. К тому же с сентября погода заметно испортилась. Температура воды в проливе сейчас 9 градусов, а зимние ветры, которые дуют с двух морей, усиливаются. Уже в начале осени более 200 штормовых часов за месяц, а с наступлением холодов волнение еще больше возрастет, а температура упадет. Несмотря на это, строители не снижают темпов работ.

«Технология погружения трубосвай — а они были для нас самыми непростыми с точки зрения производства работ — сейчас полностью отработана и поставлена на поток», — рассказал директор по строительству транспортного перехода через Керченский пролив компании «Стройгазонтаж» Леонид Рыженкин.

КОНТРОЛЬ Таможня справится с трафиком почтовых отправок

Подарок придется кстати

Ирина Фурсова

ОТ ИНФРАСТРУКТУРЫ любого ведомства напрямую зависит, насколько эффективно оно выполняет задачи, поставленные государством. Какие экономические факторы выявляют потенциал таможенной инфраструктуры, позволяя адаптировать ее к условиям изменяющихся условий? И как это влияет на экономические показатели? Об этом «РГ» беседует с начальником Главного управления организации таможенного оформления и таможенного контроля ФТС России Дмитрием Жуковым.

Дмитрий Борисович, в последние годы динамично развиваются особые экономические зоны и территории опережающего развития (ТОР). Какие импульсы для привлечения в них инвестиций создает таможня?

ДМИТРИЙ ЖУКОВ: На территориях Особых экономических зон и приравненных к ним территориях (ТОР), свободный порт Владивосток) применяется таможенная процедура свободной таможенной зоны. Предусмотренные законодательством таможенные и налоговые льготы для резидентов повышают предпринимательскую активность, инвестиционную привлекательность региона.

Одним из элементов обеспечения таможенного законодательства в Особых экономических зонах является оборудование и обустройство их территорий объектами таможенной инфраструктуры для проведения таможенного контроля.

ПРОГРЕСС Интеллектуальные системы обеспечат безопасность движения

Доведут до ума

Ольга Кондрева, Казань

В ТЕЧЕНИЕ двух лет в России на участке Казань — Набережные Челны федеральной трассы М7 «Волга» будет создана инфраструктура, необходимая для движения машин-беспилотников. Об этом заявил глава Росавтодора Роман Старовойт на международной конференции, посвященной перспективам развития умного Шелкового пути. В форуме, который проходил в столице Татарстана, участвовало более трехсот экспертов из разных стран.

На международный транспортный коридор «Европа — Западный Китай» протяженностью свыше семи тысяч километров страны — участницы проекта возлагают большие надежды. По словам председателя Комитета автомобильных дорог министерства по инвестициям и развитию Республики Казахстан Мерке Шембаева, строительство дорог даст мультипликативный эффект для развития бизнеса. А доставка грузов из Китая в Европу с вводом Шелкового пути станет быстрее минимум на 15 дней. В Казахстане строительство коридора уже завершается, в России же только набирает обороты.

Напомним, российский участок трассы от Санкт-Петербурга до Казахстана имеет протяженность более 3,8 тысячи километров, и лишь 2,5 тысячи из них находятся в нормативном состоянии. Но, как заявил Роман Старовойт, к концу 2016 года их доля увеличится до 71 процента. А уже к 2019 году все дороги Шелкового пути будут в норме. Также в этом году на строительство, реконструкцию и капитальный ремонт федеральных трасс, входящих в международный автокоридор, предусмотрено более 42 миллиардов рублей.



Резервуарный парк нефтебазы на территории порта «Козьмино».

ФОРМ СМЯТКОМ / ТАСС

A4

A3

A4