

Ежедневный мониторинг СМИ

08:00–08:00 | 24–27 июля | 2026 год

Москва, 2026

СОДЕРЖАНИЕ

ГК «Нацпроектстрой»	5
Встреча с губернатором Омской области Виталием Хоценко.....	5
Президент России (kremlin.ru) 25.07.2026.....	5
<i>В.Хоценко: ... 20 августа [откроем], это будет один из лучших объектов в стране и самый большой фонтан за Уралом. Здесь спасибо Герману Оскаровичу Грефу, он вложилась прямо душой. С помощью архитекторов сделали великолепную концепцию... В.Путин: Он здесь учился, да? В.Хоценко: Учился, Омский госуниверситет заканчивал. В.Путин: Правильно, не жадничает. В.Хоценко: Не жадничают, все очень сильно помогают – и Александр Валерьевич Дюков, и "Нацпроектстрой", и группа компаний "Титан". То есть здесь такая получилась народная стройка.....</i>	5
Дивизион «Дороги и Мосты»	10
В Ярославле начали строить объездную дорогу из-за возведения моста	10
Коммерсантъ Ярославль (kommersant.ru) 24.07.2026	10
<i>Протяженность дороги составит около 300 метров. Она позволит сохранить движение транспорта, пока будет идти реконструкция участка на Тормозном шоссе. Строить объездную дорогу будет ООО "Трансстроймеханизация" Нацпроектстрой, с которым заключен контракт ценой 4 млрд руб. на строительство транспортной развязки и эстакады.</i>	10
Дивизион «Железные дороги»	10
АО «Росжелдорпроект»	10
От старинных мостов до атомной науки. Лучшие практики цифрового моделирования России	10
Infranomica.ru 25.07.2026	10
<i>Подводя итоги: высокая скорость проектирования определялась не столько скоростью будущих поездов, но скоростью обмена информацией, координации специалистов, внедрения изменений и принятия инженерных решений. Именно эти скорости позволили нашей компании успешно реализовать проект такого масштаба. «Мы также являемся крупной организацией, работающей на всей территории страны и входящей в группу компаний "НацпроектСтрой", – говорит Дмитрий Чилин, директор Центра компетенций информационного моделирования объектов строительства АО "Росжелдорпроект". – С нами сотрудничает значительное число строительных и проектных организаций. Первый и самый известный проект из серии высокоскоростных магистралей – это линия Москва – Санкт-Петербург. Известно, что в обсуждении находятся четыре таких проекта, и мы отдаем себе отчет, что работа на проекте ВСМ-1 не завершится его реализацией: впереди предстоит еще множество задач. Именно поэтому руководство поставило перед нашей командой задачу подготовить инфраструктуру информационного моделирования к проектированию последующих этапов ВСМ».....</i>	10
ООО «Северо-Западная концессионная компания»	14

Есть ли жизнь на МКАД14

Коммерсантъ (kommersant.ru) 24.07.2026..... 14

По данным ООО "Северо-Западная концессионная компания" (СЗКК; входит в ГК "Нацпроектстрой"), на платном участке дороги М-11 "Нева" от Москвы до Солнечногорска в 2025 году произошло шесть наездов на стоящие авто, погибших не было. В текущем году зарегистрировано три таких происшествия, в результате погиб один человек. "На скоростной магистрали опасность представляет не только само ДТП, но и каждая минута, которую люди проводят в остановившемся автомобиле, – отмечают в СЗКК. – Если машина не может продолжать движение, самое безопасное решение – покинуть ее и уйти за барьерное ограждение. Своевременные и правильные действия водителей позволяют предотвратить вторичные аварии и сохранить жизни"..... 14

Новости на ресурсах НПС.....16

Сто лет назад в СССР была запущена первая электричка – это произошло в Баку16

ТГ-канал «Дороги и мосты», 24.07.2026 16

Новый вид транспорта имел и идеологическое значение – ведь социалистическая электроэнергия должна была прийти на смену капиталистическому пару. Естественно, что новая технология тут же породила много проектов, одним из которых стал московский метрополитен. 16

В Ярославле Нацпроектстрой развернул строительство моста на двух берегах Волги16

ТГ-канал «Дороги и мосты», 24.07.2026 16

По словам губернатора Ярославской области Михаила Евраева, "работы ведутся сразу на нескольких направлениях, что позволяет сохранять хороший темп строительства"..... 16

Цифровая модель участка ВСМ Москва – Санкт-Петербург взяла "золото" Всероссийского конкурса "ТИМ-ЛИДЕРЫ 2025/26"17

ТГ-канал «Наша колея 1520», 24.07.2026..... 17

Цифровая модель участка ВСМ Москва – Санкт-Петербург, разработанная инженерами "Росжелдорпроекта" (входит в Нацпроектстрой), взяла "золото" Всероссийского конкурса "ТИМ-ЛИДЕРЫ 2025/26". Над проектом работали специалисты из 11 подразделений "Росжелдорпроекта". По итогам экспертной оценки модели присудили первое место в номинации "Информационном моделировании транспортных коммуникаций"..... 17

Соты будущего17

ТГ-канал «Все включено», 24.07.2026..... 17

Ветряные турбины устанавливают на склонах холмов, равнинах и вдоль морских побережий. Но в городской среде из-за нестабильных воздушных потоков, ограниченного пространства и строгих требований к уровню шума нужно альтернативное решение. Его предложила британская компания Katrick Technologies, разработавшая безопасной ветрогенератор, который внешне напоминает пчелиные соты. 17

Премия «ТОП-5 АВТО» - 2026: на М-11 протестировали лучшие автомобили года.....18

ВК «ОССП - ООО «Объединённые системы сбора платы», 24.07.2026..... 18

Вчера на скоростной трассе М-11 «Нева» при поддержке СЗКК («Северо-Западной концессионной компании») состоялся традиционный тест-драйв премии «ТОП-5 АВТО». В этом году члены жюри, представители автопроизводителей и партнёров премии отобрали в шорт-лист 30 моделей автомобилей по пяти основным критериям: соотношению цена — качество, дизайну, техническим новациям, комфорту и практичности..... 18

Купили машину из Казахстана – а потом пришел счет?.....19

ВК «ОССП - ООО «Объединённые системы сбора платы», 27.07.2026..... 19

Россиянам массово приходят требования о доплате утильсбора за автомобили, ввезённые через страны ЕАЭС, в том числе из Казахстана, которые затем были проданы в течение года или оформлялись по льготной схеме с нарушениями. 19

ГК «Нацпроектстрой»

Встреча с губернатором Омской области Виталием Хоценко

Президент России (kremlin.ru) 25.07.2026

В.Хоценко: ... 20 августа [откроем], это будет один из лучших объектов в стране и самый большой фонтан за Уралом. Здесь спасибо Герману Оскаровичу Грефу, он вложилась прямо душой. С помощью архитекторов сделали великолепную концепцию... В.Путин: Он здесь учился, да? В.Хоценко: Учился, Омский госуниверситет заканчивал. В.Путин: Правильно, не жадничает. В.Хоценко: Не жадничают, все очень сильно помогают – и Александр Валерьевич Дюков, и "Нацпроектстрой", и группа компаний "Титан". То есть здесь такая получилась народная стройка.

Завершая рабочую поездку в Омскую область, Президент провел рабочую встречу с главой региона Виталием Хоценко. Обсуждалось социально-экономическое развитие региона, в том числе крупные инвестпроекты, городское благоустройство, улучшение экологии, ситуация со строительством метрополитена, помощь обманутым дольщикам.

В.Путин: Виталий Павлович, уже с утра, днем, когда прилетел, в машине начали говорить о ситуации, связанной с социально-экономическим развитием и вообще о ситуации в Омской области.

Давайте продолжим. Пожалуйста.

В.Хоценко: Спасибо, Владимир Владимирович.

Спасибо за возможность, что Омск принимает Форум регионов России и Казахстана, и после длительного перерыва это происходит с очным участием Президентов стран. Для нас это, на самом деле, очень важно, как сегодня и говорил.

Кратко об итогах социально-экономического развития Омской области на сегодняшний день. На встрече с Вами весной я докладывал текущую ситуацию. Если говорить об оценке валового регионального продукта Омской области: у нас есть показатели за 2025 год – 0,7 процента роста было на тот момент, когда была предварительная оценка.

За прошедшее время оценку увеличили, она уточнилась – и по темпам практически в два раза мы [выросли]: то есть те цифры, которые называл тогда, 0,7 [процента] – сейчас где-то 1,3 процента к 2024 году за 2025-й.

В этом году мы фиксируем увеличение объемов сельского хозяйства порядка 6 процентов – это выше, чем растет страна в целом и Сибирский федеральный округ [в частности].

В.Путин: Промышленность подрастает?

В.Хоценко: Промышленность немножко идет со снижением, Владимир Владимирович, на полтора процента. Я Вам сегодня докладывал, это связано с производством по определенным отраслям нефтехимии, нефтепереработке. Но думаю, что до конца года мы выйдем в цифры 2025 года.

В.Путин: Хорошо.

В.Хоценко: Что касается сельского хозяйства, почему мы развиваемся? У нас в животноводстве новые комплексы открылись по прошлому году...

В.Путин: (Обращаясь к презентации.) В промышленности – минус 1,5 [процента] в первом полугодии.

В.Хоценко: Да. Но мы делаем все для того, чтобы до конца года мы вышли в темпы прошлого года. Задача стоит такая.

Что касается крупных проектов, несмотря на все вызовы в экономике, мы ничего не останавливаем. У нас идет реализация проекта по строительству завода графитированных электродов, это 100 миллиардов рублей. Это завод сверхкрупногабаритных шин, 60 миллиардов рублей, компания УГМК с китайскими партнерами. Севернее от Омска мы начали строить,

Владимир Владимирович, причем это 70 километров дороги, Вы нас поддержали, по сути, мы делаем кольцевую дорогу вокруг Омска, это помимо того, что это продолжение трассы "Россия". В ближайшее время мы сделаем первую надвижку на мост, и она сделана тоже из омских металлоконструкций. Это мощный проект, по сути, таких проектов дорожного строительства сегодня не так много в стране.

И приступили к практической реализации аэропорта Омск-Федоровка. Тот аэропорт, в котором мы сегодня Вас встретили, центральный, он находится, по сути, в центре левобережья. Много ограничений. Все решения приняты, все поручения Ваши, спасибо Вам большое, исполняются Правительством и нами. К концу года мы должны выйти в активную фазу строительства. Сейчас мы получили экспертизу на проектно-сметную документацию на аэродром. Ждем экспертизу на терминальный комплекс.

Что касается потребительского рынка, что мы видим? Он тоже растет у нас, и оборот розничной торговли на 10 процентов практически, девятое место в стране, и объем платных услуг также увеличивается.

Что касается поддержки участников специальной военной операции, то Вы подписали соответствующий Указ, Ваше поручение было от 15 июля 2026 года по утверждению универсальных мер поддержки для участников специальной военной операции. Это поручение мы выполнили. Там 14 самых востребованных мер поддержки.

Кроме этих 14-ти, еще 40 различных мер поддержки действуют в нашем регионе, наших субъектов.

На постоянной основе мы продолжаем гуманитарный конвой отправлять. Омичи более 4 тысяч тонн грузов с начала СВО отправили и в зону проведения специальной военной операции, и в приграничье с зоной СВО, продолжаем это и дальше делать.

Я Вам докладывал тоже весной о том, что мы построили госпиталь ветеранов войн новый, отремонтировали тот госпиталь ветеранов войн, где папа Касым-Жомарта Кемелевича Токаева лечился. Старое здание, но оно в замечательном состоянии.

Мы открыли вместе Сергеем Викторовичем Чemezовым ЦИТО, построили первый за Уралом, это центр по реабилитации ребят – по протезированию, производству протезов. В ближайшее время мы откроем новый операционный корпус нашего самого большого хирургического центра, он будет самый современный в стране, он также будет принимать ребят – участников СВО не только омичей, но это и Урал, и сибирские регионы.

В.Путин: Здесь очень важно трудоустройство ребят, которые с фронта вернулись, и дополнительное образование. И конечно, активные виды спорта.

В.Хоценко: Вы нас поддержали весной, я после Вашего поручения сразу побежал в Правительство, и мы сегодня работаем над созданием многофункционального центра по адаптивным видам спорта. У Вас хорошая резолюция, мы с Дмитрием Николаевичем Чернышенко и с Дегтяревым Михаилом Владимировичем работаем, чтобы у нас такой объект в ближайшие годы появился.

Что касается, Вы сказали, трудоустройства, мы проводим квотирование рабочих мест на предприятиях. Кроме того, добровольно предприятия все понимают значимость этой работы и сами обеспечивают, помимо квот, дополнительные вакансии для ребят, кто может, желает трудиться на производстве, в сфере услуг. Эта работа у нас на контроле.

Что касается обучения, я Вам тоже докладывал, у нас действует, как во всех регионах, продвижение героев. Мы уже ребят трудоустроили. Директор, кстати, госпиталя ветеранов войн – выпускник нашей программы.

В.Путин: Здорово.

В.Хоценко: Владимир Владимирович, я Вас хочу поблагодарить от всех омичей, Вы подписали Указ о 400-лети со дня освоения Россией Омского Прииртышья. Мы сегодня формируем организационный комитет, для нас это серьезная дата, это указ царя Михаила Федоровича 1628 года. Проведены раскопки, я Вам через протокол передал сувенир, там есть монеты, которые датированы тем годом, когда Михаил Федорович правил страной, и различные глиняные изделия.

Мы сегодня формируем организационный комитет. Я хотел Вас попросить согласовать кандидатуру Патрушева Дмитрия Николаевича, Заместителя Председателя Правительства страны, он же куратор Сибирского округа в Правительстве, стать его председателем.

В.Путин: Хорошо.

В.Хоценко: Соответствующее письмо тоже подготовил. Если можно будет, [прошу] поддержать.

Владимир Владимирович, Вы нас поддержали с набережной к форуму.

В.Путин: Да.

В.Хоценко: Выделили миллиард рублей.

В.Путин: Получилось?

В.Хоценко: Все получилось в лучшем виде.

Мы его к концу... Форум же должен был быть изначально 20 августа, мы старались успеть к 25 июля, но немножко не получилось. 20 августа [откроем], это будет один из лучших объектов в стране и самый большой фонтан за Уралом. Здесь спасибо Герману Оскаровичу Грефу, он вложил прямо душой. С помощью архитекторов сделали великолепную концепцию...

В.Путин: Он здесь учился, да?

В.Хоценко: Учился, Омский госуниверситет заканчивал.

В.Путин: Правильно, не жадничает.

В.Хоценко: Не жадничают, все очень сильно помогают – и Александр Валерьевич Дюков, и **"Нацпроектстрой"**, и группа компаний "Титан". То есть здесь такая получилась народная стройка.

Если будет возможность, Владимир Владимирович, нам настолько понравилось создавать набережные, что мы хотим к 2028 году еще один кусочек попросить поддержать по возможности. На 2027-2028 год еще будет заявляться порядка миллиарда рублей, по 500 миллионов, и мы туда вложим еще не меньше, столько же за счет региональных и внебюджетных средств. Уже соответствующее обращение подготовил. Это последний участок, который у нас на этих 5,5 километра набережной остался.

Владимир Владимирович, наша гордость – это спортивный комплекс имени Блинова. Он мой ровесник, 1986 года [рождения]. Блинов – это наш олимпийский чемпион с одним из самых сильных "щелчков" в мире. Молодой парень, умер очень рано. Мы возродили этот комплекс, это самый первый Ледовый дворец был вообще на территории Омской области. Он 10 лет простоял неработающий, и вместе с компанией "Газпром нефть", спасибо Александру Валерьевичу Дюкову, спасибо Акимову Андрею Игоревичу, "Газпромбанку", опять же Герману Оскаровичу Грефу, мы привели его в порядок за 10 месяцев. Сейчас у нас две суперсовременные арены: "G-Drive Арена" на 12 тысяч человек, одна из самых современных в мире, и СКК имени Блинова на пять тысяч.

Мы на этом не остановились, и с учетом того, что Сбер преобразует пространство, мы еще и сквер сделали около СКК им.Блинова тоже при участии тех же партнеров, о которых я сказал.

В.Путин: А денежки из Федерации не получали?

В.Хоценко: Нет, это все внебюджетные. Мы только обращаемся к Вам, если сами не можем, уже в крайнем случае.

В.Путин: Хорошо.

В.Хоценко: Владимир Владимирович, очень болезненный вопрос. Я 3,5 года работаю губернатором, специально его не задавал, готовился все это время – это наш недостроенный метрополитен. На сегодняшний день проект готов на 35 процентов. Строился он с 2001 по 2015 год. Строился за федеральные и областные деньги, на тот момент страна вложила 12,3 миллиарда, сегодня это в ценах сегодняшних свыше 43 миллиардов.

Хотим его интегрировать, сделать метротрамвай, интегрировать в нашу трамвайную сеть. Советовался с Маратом Шакирзяновичем Хуснуллиным, он сюда прилетал, всюду пошел, посмотрел, дал поручения. Мы сделали концепцию соответствующую. По предварительным данным, достроить... У нас уже есть метромост, уже существует, он действующий, только рельсы осталось положить и ездить. У нас есть одна станция метро, и прорыто пять тоннелей под станцией.

Я понимаю всю ситуацию, я реалист, которая сейчас с деньгами происходит. Я прошу Вас поддержать – войти в федеральный реестр недостроенных. Мы сейчас туда движемся, с Маратом Шакирзяновичем я эту историю согласовал, начать проектировать, и впоследствии – год, два, три – ситуация поменяется. Все-таки этот проект, он...

В.Путин: Денег всегда не хватает. Вопрос не в деньгах, вопрос в приоритетах. Сколько стоит недостройка?

В.Хоценко: По предварительным данным 2024 года, 51,5 миллиарда рублей. Это такой же проект, как в Челябинске, Красноярске, Нижнем Новгороде, Волгограде. Это вот один недострой в городе-миллионнике остался, по которому пока решения нет.

Если есть возможность, буду просить включить его в проект мероприятий оргкомитета к 400-летию начала освоения русского Прииртышья.

Еще одна тема, важная для нас, – это мусорная реформа. Мы сегодня движемся, но реформа непростая. Мы рекультивировали все большие свалки, которые образовались в середине прошлого века в Омске, их было четыре крупных свалки. Но новых объектов на сегодняшний день пока не создано. У нас временные свалки есть, и мы мусор развозим по муниципалитетам.

Сегодня заключили два концессионных соглашения. Нужно еще один объект построить, цена вопроса – 13 миллиардов рублей. Предварительно с Минприроды, с Дмитрием Николаевичем Патрушевым проговаривал.

Есть отдельные решения Ваши и Правительства, например, по Крыму, по Дагестану, по ряду других регионов по поддержке строительства таких объектов. Я тоже буду обращаться, если можно будет, [прошу] поддержать, я это еще с Правительством доработаю и тоже хотел бы это включить в план мероприятий по подготовке празднования 400-летия Омского Прииртышья.

В.Путин: С выбросами как?

В.Хоценко: С выбросами ситуация значительно стала лучше. Город Омск, Вы знаете, входил в проект "Чистый воздух". И много сделано за это время со стороны самих предприятий. Например, нефтезавод построил, сегодня говорили, "Биосферу" – это крупнейшее сооружение по очистке вод. По сути, они меньше из Иртыша воды берут на сегодняшний день и меньше отдают в водопровод воды. То есть, по сути, очищают и внутри контура используют повторно свою же воду технологическую.

Мы много перевели домовладений с твердого топлива на газ, более пяти тысяч, и продолжаем дома переводить на газ. Мы перевели транспорт, заменили троллейбусы, автобусы газомоторные приобрели в большом количестве.

И те же самые свалки, четыре штуки огромных рекультивировали.

Поэтому качество воздуха значительно лучше. Мы это видим по объемам, по которым делаем замеры.

В.Путин: Надо продолжать мониторить ситуацию.

В.Хоценко: Есть.

Еще один вопрос, хотел тоже просить Вашей поддержки, эти вопросы под Вашими поручениями. Это тепличные комплексы на 120 гектаров, два крупных тепличных холдинга, они под 70 процентов странового масштаба, объема производят тепличных овощей.

На один объект все меры поддержки уже приняты, 20 гектаров, мы откроем уже в этом году, компания "Рост". Еще на 100 гектаров – все решения приняты по земле, по электричеству, Вы давали поручение "Россетям", по предоставлению субсидированных кредитов по линии Минсельхоза. Остался последний вопрос, мы – газодefицитные, то есть у нас шесть регионов Сибири испытывают дефицит по газу.

Хотел попросить Вашего поручения отдельного Правительству и "Газпрому" все-таки постараться нам найти эти лимиты внутри этой системы. Ну и вообще впоследствии "расшить" газотранспортную систему Сибирского округа.

В.Путин: Лимиты найти несложно, с системой – это другой вопрос. Надо проработать, конечно.

В.Хоценко: Есть.

Ну и заключительный вопрос. Сейчас будет в ближайшее время отбор по казначейским кредитам на создание инфраструктуры. У нас есть особая экономическая зона "Авангард", и отдаем заявку на создание инфраструктуры. Это газовые сети, электрические, дорога. Хотел просить Вас тоже поддержать, с Решетниковым Максимом Геннадьевичем проговорил, с Маратом Шакирзяновичем Хуснуллиным тоже. Ваша поддержка позволит приоритизировать нашу заявку.

В.Путин: Хорошо. У Вас это есть в документах?

В.Хоценко: Да, конечно.

В.Путин: И, насколько я знаю, не до конца решены вопросы, связанные с обманутыми дольщиками. Небольшое [число], но все-таки есть.

В.Хоценко: Владимир Владимирович, Вы ставили этот вопрос, тоже обозначали. Штабы в постоянном режиме. Я пришел, три с половиной года назад у нас было 30 с лишним домов, осталось восемь. Мы по этим домам по всем приняли "дорожные карты", по двум домам у нас есть решение с "ДОМ.РФ", и там в двух случаях – это достройка домов. По остальным домам у нас либо региональные выплаты, либо мы предоставляем землю, инвестор строит дом и расплачивается с нами квартирами, а мы квартиры отдаем, соответственно, дольщикам, где невозможны "достройки", старые дома. По прошлому году мы 809 дольщиков обеспечили жильем. За четыре предыдущих года было 600 человек всего. Так что мы в темпе двигаемся, эта работа у нас на постоянном контроле.

В.Путин: Пока последний человек не будет удовлетворен принятыми решениями, не успокаивайтесь.

В.Хоценко: Есть, Владимир Владимирович.

<...>

<http://kremlin.ru/events/president/transcripts/80336>

Другие публикации по теме

http://omskregion.info/news/172161-vitaliy_xotsenko_poprosil_u_prezidenta_putina_mill/

https://vomske.ru/news/33934-o_chem_putin_i_khotsenko_govorili_v_omske/

https://superomsk.ru/news/163984-eto_budet_odin_iz_luchshix_obektov_v_strane_xotsen/

<https://omsk.mk.ru/social/2026/07/26/khocenko-rasskazali-putinu-kogda-otkroyut-samy-bolshoy-fontan-za-uralom.html>

<https://www.om1.ru/news/society/428048->

[khocenko nazval datu otkrytija v omske samogo bolshogo za uralom fontana/](https://www.om1.ru/news/society/428048-khocenko_nazval_datu_otkrytija_v_omske_samogo_bolshogo_za_uralom_fontana/)

<https://kvnews.ru/news-feed/206110>

<https://www.ridus.ru/hocenko-anonsiroval-otkrytie-krupnejshego-fontana-v-omske-v-avguste-901061.html>

<https://ria.ru/20260725/khotsenko-2107002041.html>

Дивизион «Дороги и Мосты»

В Ярославле начали строить объездную дорогу из-за возведения моста

Коммерсантъ Ярославль (kommersant.ru) 24.07.2026

*Протяженность дороги составит около 300 метров. Она позволит сохранить движение транспорта, пока будет идти реконструкция участка на Тормозном шоссе. Строить объездную дорогу будет **ООО "Трансстроймеханизация" Нацпроектстроя**, с которым заключен контракт ценой 4 млрд руб. на строительство транспортной развязки и эстакады.*

В Ярославле началось строительство объездной дороги на время работ по созданию транспортной развязки на Тормозном шоссе в рамках возведения третьего моста через Волгу. Об этом сообщили в правительстве области.

Протяженность дороги составит около 300 метров. Она позволит сохранить движение транспорта, пока будет идти реконструкция участка на Тормозном шоссе. Строить объездную дорогу будет **ООО "Трансстроймеханизация" Нацпроектстроя**, с которым заключен контракт ценой 4 млрд руб. на строительство транспортной развязки и эстакады.

Сейчас основной объем работ сосредоточен на правом берегу: помимо строительства развязки, там монтируют ригели и возводят временный мост для доступа к месту устройства первой русловой опоры. На левом берегу стройплощадку расчистили от кустарников и начали завозить плиты.

<https://www.kommersant.ru/doc/8833556>

Другие публикации по теме

<https://76.ru/text/transport/2026/07/24/76550857/>

Дивизион «Железные дороги»

АО «Росжелдорпроект»

От старинных мостов до атомной науки. Лучшие практики цифрового моделирования России

Infranomica.ru 25.07.2026

*Подводя итоги: высокая скорость проектирования определялась не столько скоростью будущих поездов, но скоростью обмена информацией, координации специалистов, внедрения изменений и принятия инженерных решений. Именно эти скорости позволили нашей компании успешно реализовать проект такого масштаба. «Мы также являемся крупной организацией, работающей на всей территории страны и входящей в **группу компаний "НацпроектСтрой"**», – говорит Дмитрий Чилин, директор Центра компетенций информационного моделирования объектов строительства АО **"Росжелдорпроект"**. – С нами сотрудничает значительное число строительных и проектных организаций. Первый и самый известный проект из серии высокоскоростных магистралей – это линия Москва – Санкт-Петербург. Известно, что в обсуждении находятся четыре таких проекта, и мы отдаем себе отчет, что работа на проекте ВСМ-1 не завершится его реализацией: впереди предстоит еще множество задач. Именно поэтому*

руководство поставило перед нашей командой задачу подготовить инфраструктуру информационного моделирования к проектированию последующих этапов ВСМ».

X Всероссийская отраслевая конференция "Лучшие практики технологий информационного моделирования в России", организованная Национальным объединением технологий информационного моделирования (НОТИМ), состоялась на площадке Торгово-промышленной палаты.

Не потерянное десятилетие

– 2016 год стал для меня точкой возврата с государственной службы, где я в полной мере познал все изъяны плоскостного проектирования, – отметил Президент НОТИМ Михаил Викторов, модерировавший конференцию. – В те годы мы сталкивались со сложнейшими проектами: тот же Калининград, стадион "Янтарь-Холл", который принимал Президент РФ. Там накопилось множество ошибок, бесконечных исправлений, сроки летели под откос. Именно тогда во мне впервые зародилось стремление внедрять более современные подходы. Впоследствии в Москве эта работа продолжилась на ряде объектов: в Домодедове, микрорайоне Южный – вновь ошибки и их неизбежные корректировки. И знаете, первые наши попытки были по-своему наивны, излишне теоретизированы. Мы придавали огромное значение студенческим работам. Сегодняшние студенческие проекты на порядок превосходят те, что десять лет назад создавались взрослыми профессионалами. Это отрадно, поскольку результаты, которые вы демонстрируете, поднимают планку на качественно новый уровень. За последние три года многие продукты и разработки вендоров становятся все более массовыми. Я уже упомянул итоги работы наших разработчиков систем автоматического проектирования; отдельный блок составляют платформы для заказчиков и генеральных подрядчиков. Недостаток у нас лишь один: страна огромна, в ней десятки и сотни тыс. предприятий и пользователей. И, конечно, донести до них всю эту массу полезной информации требует колоссальных физических усилий и времени. Сегодняшнее мероприятие – это еще одна мощная подсветка, если угодно, лучших разработок, которые мы постараемся тиражировать в предстоящие годы.

– Позвольте поздравить вас с открытием уже десятой по счету Всероссийской конференции лучших практик и технологий, – обратился к участникам Ефим Басин, председатель комитета Торгово-промышленной палаты Российской Федерации по предпринимательству в сфере строительства. – Это достижение свидетельствует о том, что вы – члены НОТИМ – целеустремленно трудитесь над внедрением цифровых технологий в нашу повседневную жизнь. Много уже сделано, но хотелось бы видеть еще больше. Потому что сегодня одной из узких зон в развитии строительной отрасли остается низкая производительность труда. Именно цифровизация, роботизация, аддитивные технологии и автоматизация способны повысить эту производительность. В соответствии с нашим основным национальным проектом "Инфраструктура для жизни" к 2030 году мы должны увеличить производительность труда не менее чем на 22%. Это непростая, но абсолютно необходимая задача, если мы стремимся к дальнейшему развитию строительной отрасли.

Много уже сделано. Действительно, проектные институты активно работают над созданием отечественного программного обеспечения. Цифровизация успешно внедряется в экспертизу проектов: сегодня мы уже не можем подать проект на экспертизу в бумажном, а не в цифровом, электронном виде – это значительный прогресс. Нам продемонстрировали элементы контроля качества работ с использованием информационных технологий, беспилотников. В жилищно-коммунальном хозяйстве наблюдается оживление, особенно в Москве, в части внедрения BIM-технологий и цифровизации при учете расходов энергии: воды, электричества, газа и так далее.

Однако всего этого недостаточно. Нам хотелось бы увидеть роботов и аддитивные технологии в широком смысле слова, их внедрение на стройку, достичь того уровня, который сегодня освоен в Китае. Восемь лет назад я был в Европе на ежегодных Инженерных днях, с белой завистью видел, как молодые прорабы докладывали и показывали на экранах iPhone всю стройку. Они работали не по чертежам, как мы до сих пор делаем, а именно в электронном виде. Даже сдача исполнительной документации в электронном виде повышает уровень нашей работы, уменьшает бюрократию и сокращает сроки строительства вплоть до всего жизненного цикла объекта.

Поэтому хотелось бы, чтобы и государство стимулировало это внедрение, поскольку возникает парадокс. С одной стороны, производительность труда действительно зависит от цифровизации и внедрения технологических инноваций: роботов, автоматизации и так далее. Но для этого необходима разработка отечественного проектного обеспечения, что требует значительных средств. Однако эти средства недоступны из-за высокой ключевой ставки. Государство должно субсидировать и стимулировать разработку отечественных программ, а также приобретение новейших автоматизированных и роботизированных систем. Этого пока нет. Поэтому перед НОТИМ, нашим профессиональным сообществом и, конечно, перед НОПРИЗ стоит задача убедить руководство страны в необходимости такой работы. Я рассчитываю, что сегодня мы услышим лучшие практики применения BIM-технологий непосредственно на стройплощадке. Это касается не только проектных изыскательских работ или контроля качества, но и непосредственно производства – например, кирпичной кладки, штукатурных, мал

ярных работ и так далее. И пока мы не достигнем этого в широком смысле слова, будем считать, что наша задача по этой теме, еще не завершена.

– Десять лет НОТИМ – значимая веха, и вы движетесь в ногу с развитием, с масштабным становлением технологий информационного моделирования в России, – согласен Кирилл Пчелин, руководитель направления ТИМ в ГАУ "Институт Генплана Москвы" Департамента градостроительной политики. – Мы пережили 2022 год, который оставил своего рода пепелище, но возродились. Конкурс с каждым годом набирает силу. На прошлой неделе мы с организаторами обсуждали, что выбирать становится все труднее: уровень в ключевых номинациях вырос настолько, что уже сложно определить, кто же истинный ТИМ-лидер. ТИМ-лидеры теперь все, кто вошел в номинации и особенно в шорт-листы. Всех, кто попал в шорт-лист, я сердечно поздравляю.

Москва действительно делает много для развития ТИМ. И это не развитие ради развития: наши руководители видят главное – рост производительности труда. В стране есть проблема рабочих рук, и мы понимаем, в какую сторону двигаться. Поставлена задача уйти от бумаги и бумажных чертежей. В Москве эта цель стоит, и мы к ней идем. В этом году, что примечательно, в 70-летие Дня строителя, совпавшее с десятилетием конкурса "ТИМ-лидеры", в Москве произошел своего рода переворот. Москва стала первым городом в мире, где на 100 % новых объектов в этом году будет применяться информационная модель.

Это будет именно информационная модель, а не только BIM-модель в традиционном понимании. На основе данных, которые мы получаем от города и от коммерческих застройщиков, мы понимаем, как выстраивать процессы, откуда брать информацию, какие данные мы можем получать и, самое главное, каких данных нам не хватает. Мы видим, какие сценарии реально будут работать в информационном моделировании, а какие являются избыточными.

Работая непосредственно с проектировщиками, застройщиками и вендорами, мы отчетливо видим, насколько высок уровень ТИМ в стране. Это не локальные проекты, а целые системы, отрасль, инфраструктура. Огромная заслуга в этом принадлежит конкурсу "ТИМ-Лидеры" НОТИМ, который за эти десять лет, в том числе благодаря номинациям студенческих работ, вырастил плеяду конструкторов, архитекторов и специалистов по информационному моделированию. С ними мы сейчас взаимодействуем, на них опираемся и с их помощью сделаем наш город, а затем и нашу страну передовым лидером в технологиях. У нас нет совершенно никаких ограничений, кроме тех, что существуют в наших головах. У нас есть все: технологии, специалисты, программное обеспечение и самая главная – необъятная страна, которую строить, строить и строить. <...>

Поскольку мы проектировали в рамках существующего завода, точность и близость стройки вынудили нас использовать лазерное сканирование для сопряжения проектируемых корпусов с существующими уже на этапе проектирования и прохождения экспертизы. Подготовительные работы на стройплощадке велись параллельно, и некоторые чертежи и разделы рабочей документации забирались буквально из-под рук проектировщиков. Строительство – процесс многоитерационный, поэтому перед нами стояла задача максимально быстро внедрять изменения, поступающие со стройки. Для этого мы применяли собственные классификаторы отделки, материалов и оборудования для всех корпусов. Единый классификатор, реализованный

через наши плагины, позволял оперативно вносить изменения от строителей. Когда изменение затрагивало все корпуса и разделы, его внедрение занимало не более нескольких часов.

Подводя итоги: высокая скорость проектирования определялась не столько скоростью будущих поездов, но скоростью обмена информацией, координации специалистов, внедрения изменений и принятия инженерных решений. Именно эти скорости позволили нашей компании успешно реализовать проект такого масштаба.

Мы поедем, мы помчимся

– Мы также являемся крупной организацией, работающей на всей территории страны и входящей в **группу компаний "НацпроектСтрой"**, – говорит Дмитрий Чилин, директор Центра компетенций информационного моделирования объектов строительства АО **"Росжелдорпроект"**. – С нами сотрудничает значительное число строительных и проектных организаций. Первый и самый известный проект из серии высокоскоростных магистралей – это линия Москва – Санкт-Петербург. Известно, что в обсуждении находятся четыре таких проекта, и мы отдаем себе отчет, что работа на проекте ВСМ-1 не завершится его реализацией: впереди предстоит еще множество задач. Именно поэтому руководство поставило перед нашей командой задачу подготовить инфраструктуру информационного моделирования к проектированию последующих этапов ВСМ. <...>

<https://infranomica.ru/2026/07/25/ot-starinnyh-mostov-do-atomnoj-nauki-luchshie-praktiki-czifrovogo-modelirovaniya-rossii/>

ООО «Северо-Западная концессионная компания»

Есть ли жизнь на МКАД

Коммерсантъ (kommersant.ru) 24.07.2026

По данным ООО "Северо-Западная концессионная компания" (СЗКК; входит в ГК "Нацпроектстрой"), на платном участке дороги М-11 "Нева" от Москвы до Солнечногорска в 2025 году произошло шесть наездов на стоящие авто, погибших не было. В текущем году зарегистрировано три таких происшествия, в результате погиб один человек. "На скоростной магистрали опасность представляет не только само ДТП, но и каждая минута, которую люди проводят в остановившемся автомобиле, – отмечают в СЗКК. – Если машина не может продолжать движение, самое безопасное решение – покинуть ее и уйти за барьерное ограждение. Своевременные и правильные действия водителей позволяют предотвратить вторичные аварии и сохранить жизни".

Во вторичных авариях на Кольцевой дороге перестали погибать люди

С начала 2026 года в Москве не зарегистрировано ни одной гибели на МКАД в результате наездов машин на водителей, остановившихся на полосе для оформления мелкого ДТП. В предыдущие годы такие происшествия нередко приводили к смертельным исходам на Кольцевой дороге. Актуальные данные о так называемых вторичных авариях предоставили "Ъ" в столичном Центре организации дорожного движения. Городские власти утверждают, что этому способствовал комплекс мер, включая работу умных камер, которые фиксируют инциденты, а также передачу видео страховщикам, принимающим решения о выплатах пострадавшим автовладельцам. Эксперт считает, что региональным властям и владельцам других дорог стоит перенять опыт столицы.

Сотрудники московского ЦОДД используют все возможные способы, чтобы исключить вторичный наезд на стоящие машины

Фото: Анатолий Жданов / Коммерсантъ

В Центре организации дорожного движения Москвы (ЦОДД) "Ъ" предоставили данные о так называемых вторичных авариях. Речь идет о ДТП, происходящих на магистралях, когда в стоящий посреди дороги автомобиль, поврежденный во время мелкой аварии или поломки, на полном ходу врезается другая машина. Такие происшествия, как правило, заканчиваются жертвами.

- За полгода, по данным ЦОДД, число таких аварий на МКАД сократилось на 25%.
- Погибших не зафиксировано, хотя в первом полугодии 2025 года на Кольцевой дороге погибло несколько человек.
- Общая аварийность на МКАД сократилась за полгода на 3%, число погибших – на 35%.

О проблеме вторичных аварий на МКАД (одна из самых загруженных магистралей города) и других магистралях столичные власти говорят давно. С 2020 года мэрия Москвы разрабатывала инструменты для борьбы с этими происшествиями. ЦОДД, в частности, предоставляет страховщикам видео с камер, для того чтобы водители, попавшие в мелкую аварию, быстро убрали поврежденную машину с проезжей части и оформлялись без ГИБДД уже за пределами дороги. Видео нужно для реконструкции обстоятельств происшествия и исключения мошенничества при страховых выплатах. Параллельно с этим с 2022 года ЦОДД разворачивает на Кольцевой дороге сеть умных камер. Они автоматически фиксируют разнообразные инциденты, включая вторичные ДТП и выходы животных.

Набор этих инструментов, а также взаимодействие с ГИБДД помогли сократить до нуля смертность во вторичных авариях на Кольцевой дороге, говорят в ЦОДД. Сейчас на МКАД работает 880 камер видеоаналитики: при получении данных информация передается в ЦОДД, который направляет на место происшествия экипаж службы "Дорожный патруль". Сотрудники ограждают место происшествия и при возможности буксируют машину с проезжей части.

Информация об инцидентах выводится на табло. "Вторичные столкновения особенно опасны на скоростных магистралях, мы постоянно усиливаем профилактику", – заявил вице-мэр Москвы Максим Ликсутов. Глава рабочей группы "Защита прав автомобилистов" "Народного фронта" Петр Шкуматов назвал снижение смертности во вторичных авариях отличной новостью.

Эксперт считает, что на ситуацию повлиял комплекс факторов, среди которых предупреждения столичных властей о рисках при остановке на МКАД и разъяснения страховщиков о праве получить компенсацию за ДТП, даже если оно было оформлено без ГИБДД.

Господин Шкуматов считает, что регионам и владельцам дорог нужно брать на вооружение столичный опыт. Вторичные аварии регулярно фиксируются, к примеру, в Московской области. В этом году, рассказали "Ъ" в подмосковном минтрансе, в регионе зафиксировано 73 наезда на стоящие авто (против 75 за аналогичный период 2025 года), в которых погибли 18 человек. "Для предупреждения повторных ДТП обустраиваются шумовые полосы, предупреждающие и информационные щиты, – сказали в министерстве. – На федеральных трассах есть табло переменной информации, работают аварийные комиссары и автомобили прикрытия. Минтранс проводит информационно-пропагандистскую работу, в том числе на АЗС и стоянках грузового транспорта, о порядке действия при поломке или ДТП на трассах".

В компании "Магистраль Северной столицы" (оператор Западного скоростного диаметра) "Ъ" рассказали, что за первую половину 2026 года на трассе зафиксировано 18 вторичных ДТП, это на 7 меньше, чем за аналогичный период прошлого года.

Для исключения таких ДТП и жертв на трассе применяется система обнаружения нештатных ситуаций, использующая в том числе датчики и камеры. При возникновении аварии, как и в Москве, на дорожные табло выводятся предупреждения, на место направляется экипаж оперативного отдела. В ряде случаев компания применяет прицепы-демпферы, которые ставятся перед стоящей на полосе машиной и смягчают удар от наезда.

По данным **ООО "Северо-Западная концессионная компания" (СЗКК; входит в ГК "Нацпроектстрой")**, на платном участке дороги М-11 "Нева" от Москвы до Солнечногорска в 2025 году произошло шесть наездов на стоящие авто, погибших не было. В текущем году зарегистрировано три таких происшествия, в результате погиб один человек. "На скоростной магистрали опасность представляет не только само ДТП, но и каждая минута, которую люди проводят в остановившемся автомобиле, – отмечают в **СЗКК**. – Если машина не может продолжать движение, самое безопасное решение – покинуть ее и уйти за барьерное ограждение. Своевременные и правильные действия водителей позволяют предотвратить вторичные аварии и сохранить жизни".

Фиксирует вторичные ДТП и госкомпания "Автодор". Для предотвращения инцидентов на платных трассах используется, в том числе, служба аварийных комиссаров, выезжающая в течение 15-20 минут на место аварий. За первую половину 2026 года служба совершила 6 тыс. выездов на различные ДТП (в том числе вторичные), что составляет порядка 7% от всех нештатных событий на платной сети госкомпания. Для исключения повторных аварий сотрудники службы ставят ограждения перед стоящим в полосе транспортом, выставляют переносные предупреждающие табло на полосе. Также госкомпания выводит предупреждения для автомобилистов на электронные табло, стоящие над трассой.

Иван Буранов, корсеть

<https://www.kommersant.ru/doc/8833335>

Другие публикации по теме

<https://www.insur-info.ru/press/212911/>

Новости на ресурсах НПС

Сто лет назад в СССР была запущена первая электричка – это произошло в Баку

ТГ-канал «Дороги и мосты», 24.07.2026

Новый вид транспорта имел и идеологическое значение – ведь социалистическая электроэнергия должна была прийти на смену капиталистическому пару. Естественно, что новая технология тут же породила много проектов, одним из которых стал московский метрополитен.

Новый вид транспорта имел и идеологическое значение – ведь социалистическая электроэнергия должна была прийти на смену капиталистическому пару. Естественно, что новая технология тут же породила много проектов, одним из которых стал московский метрополитен.

Однако существовала и альтернатива метро, которую предлагал народный комиссариат путей сообщения. Идея заключалась в том, чтобы превратить столичные вокзалы в единую сеть, соединив их продолжениями электрофицированных железнодорожных линий. Пригородная электричка не останавливалась бы на вокзале, а следовала бы дальше – частично под землей, частично по эстакадам. Назывался проект "Глубокий ввод".

Особенно детально был расписан план соединения нижегородского направления Курской железной дороги с Ярославской железной дорогой. Уходя в районе Курского вокзала под землю, электрички должны были пройти под Китай-городом, Лубянской и выйти на поверхность только в районе Цветного бульвара, где уже по эстакаде добраться до Ярославского вокзала и далее – уехать в Мытищи.

В качестве примера разработчики проекта приводили метро Нью-Йорка. В 1934 году решение о начале работ по реализации проекта даже было принято, но в генплан развития города 1935 года он в итоге не вошел: метрополитен выиграл у "Глубокого ввода" НКПС схватку за деньги и ресурсы. Лишь в XXI веке в столице открыли Московские центральные диаметры – без туннелей, зато с эстакадами.

#ДиМ_квиз

<https://t.me/TheRoadsAndBridges/2369>

Другие публикации по теме

https://vk.ru/wall-222904688_3130

В Ярославле Нацпроектстрой развернул строительство моста на двух берегах Волги

ТГ-канал «Дороги и мосты», 24.07.2026

По словам губернатора Ярославской области Михаила Евраева, "работы ведутся сразу на нескольких направлениях, что позволяет сохранять хороший темп строительства".

По словам губернатора Ярославской области Михаила Евраева, "работы ведутся сразу на нескольких направлениях, что позволяет сохранять хороший темп строительства".

На левом берегу расчищают место для строительной площадки. Здесь будет смонтирован временный мост, с помощью которого в русле Волги начнут строить опоры.

На правом берегу также сооружают временный рабочий мост, уже погрузили 49 трубосвай и собрали 124 тонн металлоконструкций. Также на правом берегу началось строительство временной объездной дороги на Тормозном шоссе. Она необходима, чтобы завершить возведение развязки, соединяющей с ним будущий мост. Длина дороги составит 300 м.

На двух эстакадах в составе этой развязки устроено более 90% буронабивных свай, идет возведение ростерков и стоек опор. Общая длина эстакад составит 395 м, их техническая готовность достигла 25%.

В общей сложности на двух берегах работают 134 человека и 22 единицы техники из Мостоотряда-6 "ДиМ" и "Трансстроймеханизации".

#Дороги_и_Мосты #Мостоотряд_6 #ТСМ

<https://t.me/TheRoadsAndBridges/2370>

Другие публикации по теме

https://vk.ru/wall-222904688_3132

Цифровая модель участка ВСМ Москва – Санкт-Петербург взяла "золото" Всероссийского конкурса "ТИМ-ЛИДЕРЫ 2025/26"

ТГ-канал «Наша колея 1520», 24.07.2026

Цифровая модель участка ВСМ Москва – Санкт-Петербург, разработанная инженерами "Росжелдорпроекта" (входит в Нацпроектстрой), взяла "золото" Всероссийского конкурса "ТИМ-ЛИДЕРЫ 2025/26". Над проектом работали специалисты из 11 подразделений "Росжелдорпроекта". По итогам экспертной оценки модели присудили первое место в номинации "Информационном моделировании транспортных коммуникаций".

Цифровая модель участка ВСМ Москва – Санкт-Петербург, разработанная инженерами "Росжелдорпроекта" (входит в Нацпроектстрой), взяла "золото" Всероссийского конкурса "ТИМ-ЛИДЕРЫ 2025/26".

Над проектом работали специалисты из 11 подразделений "Росжелдорпроекта". По итогам экспертной оценки модели присудили первое место в номинации "Информационном моделировании транспортных коммуникаций".

Модель включает вокзальный комплекс и платформы промежуточной пассажирской станции, пост электрической централизации, служебные здания, инженерные коммуникации и контактную сеть. В проект заложена инновационная конструкция безбалластного пути ВСМ, в основе которой – разработанная и запатентованная Нацпроектстроем уникальная рельсовая плита четвертого поколения.

Информационная модель выполнена в единой высокоточной системе координат, с учетом результатов геологических и геодезических изысканий. Сборка велась с помощью отечественного программного комплекса S -INFO разработки компаний Нацпроектстроя.

Всероссийский конкурс с международным участием "ТИМ-ЛИДЕРЫ" проходит с 2016 года при поддержке Минстроя России. Цель – выявить лучшие практики по направлению информационного моделирования в строительстве.

♥ Каналы Нацпроектстрой 📱 Подписаться на НПС в Макс #новости1520 #Росжелдорпроект #ВСМ

<https://t.me/NashaKoleya/4493>

Соты будущего

ТГ-канал «Все включено», 24.07.2026

Ветряные турбины устанавливают на склонах холмов, равнинах и вдоль морских побережий. Но в городской среде из-за нестабильных воздушных потоков, ограниченного пространства и

строгих требований к уровню шума нужно альтернативное решение. Его предложила британская компания Katrick Technologies, разработавшая безопасный ветрогенератор, который внешне напоминает пчелиные соты.

Ветряные турбины устанавливают на склонах холмов, равнинах и вдоль морских побережий. Но в городской среде из-за нестабильных воздушных потоков, ограниченного пространства и строгих требований к уровню шума нужно альтернативное решение. Его предложила британская компания Katrick Technologies, разработавшая безопасный ветрогенератор, который внешне напоминает пчелиные соты.

Основой модульной системы стали шестиугольные ветровые панели, способные эффективно улавливать порывистые потоки воздуха. Внутри каждой секции установлены аэродинамические элементы, похожие на лопасти. Под воздействием ветра они колеблются, а возникающая механическая энергия преобразуется генератором в электрическую.

Панели хорошо подходят для размещения вдоль магистралей, где автомобили создают сильный воздушный поток, на крышах зданий, возле жилых домов, аэропортов и других объектов инфраструктуры.

Испытания прототипов прошли успешно. По данным разработчиков, одна ветровая панель способна ежегодно производить около 22 000 кВт·ч. Этого хватит, чтобы обеспечить энергией до шести домов.

♥ Каналы Нацпроектстрой 📱 Подписаться на НПС в Макс #НПС_заряд

<https://t.me/npsvsevk/771>

Премия «ТОП-5 АВТО» - 2026: на М-11 протестировали лучшие автомобили года

ВК «ОССП - ООО «Объединённые системы сбора платы», 24.07.2026

Вчера на скоростной трассе М-11 «Нева» при поддержке СЗКК («Северо-Западной концессионной компании») состоялся традиционный тест-драйв премии «ТОП-5 АВТО». В этом году члены жюри, представители автопроизводителей и партнёров премии отобрали в шорт-лист 30 моделей автомобилей по пяти основным критериям: соотношению цена — качество, дизайну, техническим новациям, комфорту и практичности.

Вчера на скоростной трассе М-11 «Нева» при поддержке СЗКК («Северо-Западной концессионной компании») состоялся традиционный тест-драйв премии «ТОП-5 АВТО». В этом году члены жюри, представители автопроизводителей и партнёров премии отобрали в шорт-лист 30 моделей автомобилей по пяти основным критериям: соотношению цена — качество, дизайну, техническим новациям, комфорту и практичности.

Лонг-лист кандидатов в номинанты состоял из почти 60 новых или существенно обновленных моделей автомобилей, продажи которых на российском рынке стартовали в течение прошлого года.

Напомним, что в 2025 году титул «Автомобиль года» взял JETOUR T2, в 2024 году — кроссовер Geely Monjaro, а в 2023 — сразу две модели Tank 300 и Omoda C5.

С нетерпением ждём результатов!

https://vk.ru/wall-174642209_11366

Купили машину из Казахстана – а потом пришел счет?

ВК «ОССП - ООО «Объединённые системы сбора платы», 27.07.2026

Россиянам массово приходят требования о доплате утильсбора за автомобили, ввезённые через страны ЕАЭС, в том числе из Казахстана, которые затем были проданы в течение года или оформлялись по льготной схеме с нарушениями.

Россиянам массово приходят требования о доплате утильсбора за автомобили, ввезённые через страны ЕАЭС, в том числе из Казахстана, которые затем были проданы в течение года или оформлялись по льготной схеме с нарушениями.

В таких случаях льготный утильсбор могут пересчитать на коммерческий. ФТС объясняет доначисления не изменением правил, а проверками: если при ввозе были указаны недостоверные сведения или неправильно применена формула расчёта, владельцу могут доначислить сбор позже.

Что важно помнить:

- льготный утильсбор для физлица — это невыгодный платёж, а режим с условиями;
- перепродажа машины в течение 12 месяцев может истолковаться ФТС нарушением цели ввоза;
- если авто ввозилось по серой схеме или через недобросовестного посредника, проблемы могут всплыть уже после покупки.

Будьте внимательны: если машина из ЕАЭС выглядит слишком выгодной, стоит особенно внимательно проверять, как именно она была ввезена, кто платил утильсбор и не нарушены ли условия льготы. Иначе выгодная цена может позже обернуться очень дорогим сюрпризом.

https://vk.ru/wall-174642209_11370