



Ежедневный мониторинг СМИ

12 МАРТА 2021

СОДЕРЖАНИЕ

ГТРК КОСТРОМА; 2021.03.11; СЕРГЕЙ СИТНИКОВ: РЕШЕН ВОПРОС ФИНАНСИРОВАНИЯ ОБЪЕЗДА И ВТОРОГО МОСТА В КОСТРОМЕ.....	3
ИЗВЕСТИЯ; 2021.03.12; НАЙТИ ВКЛАД: КАК В РОССИИ НАМЕРЕНЫ ПРИВЛЕКАТЬ ИНВЕСТИЦИИ; НОВЫЕ МЕРЫ СТИМУЛИРУЮЩЕЙ ПОДДЕРЖКИ ВЛАДИМИР ПУТИН ОБСУДИЛ С ПРЕДСТАВИТЕЛЯМИ БОЛЕЕ 60 КРУПНЫХ КОМПАНИЙ.....	3
ВЕДОМОСТИ; АНАСТАСИЯ ЛЬВОВА; 2021.03.12; ДАЛЬНЕВОСТОЧНАЯ АВИАКОМПАНИЯ НЕ ПОЛУЧИТ ДЕНЕГ ИЗ БЮДЖЕТА; ПРАВИТЕЛЬСТВО ПРЕДЛАГАЕТ ПРОФИНАНСИРОВАТЬ ЕЕ СОЗДАНИЕ ЗА СЧЕТ РЕГИОНОВ.....	6
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; МАРИНА ТРУБИЛИНА; 2021.03.12; НА ДОРОЖНЫЕ РАБОТЫ ВЫДЕЛЕНО БОЛЕЕ 200 МЛРД РУБЛЕЙ	8
ТАСС; 2021.03.11; НА РЕМОНТ И СТРОИТЕЛЬСТВО ФЕДЕРАЛЬНЫХ ТРАСС В 2021 Г. ПОТРАТЯТ 552 МЛРД РУБЛЕЙ ИЗ БЮДЖЕТА	9
ТАСС; 2021.03.11; МИНТРАНС АКТУАЛИЗИРУЕТ ПЕРЕЧЕНЬ ТРАНСПОРТНЫХ ПРОЕКТОВ ДЛЯ ФИНАНСИРОВАНИЯ ИЗ ФНБ	9
КОММЕРСАНТЬ; ИВАН БУРАНОВ; 2021.03.12; ШТРАФЫ НЕ УГНАЛИСЬ ЗА ЦКАД; СИСТЕМА НАКАЗАНИЯ ЗА НЕОПЛАЧЕННЫЙ ПРОЕЗД ПО ПЛАТНЫМ ТРАССАМ НЕ ДЕЙСТВУЕТ	9
КОММЕРСАНТЬ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; 2021.03.12; В АРКТИКЕ РАЗГОРАЮТСЯ ПОРТОВЫЕ СБОРЫ; НОВАТЭК ДОНЕС РАЗНОГЛАСИЯ С «РОСАТОМОМ» ДО ПРЕЗИДЕНТА.....	11
КОММЕРСАНТЬ; АЛЕКСЕЙ ПОЛУХИН; 2021.03.12; ДАЛЬНИЙ ВОСТОК ПРОСИТ ПОДМОРОЗИТЬ ЦЕНЫ; РЕГИОНАЛЬНЫМ ВЛАСТЯМ НЕ ХВАТАЕТ ФЕДЕРАЛЬНЫХ СУБСИДИЙ НА ДОСТАВКУ ПРОДУКТОВ	12
КОММЕРСАНТЬ; ЮЛИЯ СТЕПАНОВА; 2021.03.12; НИЗКОПОКЛОНСТВО ПЕРЕД БУКВАМИ; ВЛАСТИ ОТУЧАТ ГОСЗАКАЗЧИКОВ ОТ ЗАПАДНЫХ ШРИФТОВ.....	13
РОССИЯ 24; 2021.03.11; ПУТИН: НУЖНО РАЗВИВАТЬ ИНФРАСТРУКТУРУ И ПОДДЕРЖИВАТЬ НОВЫЕ ИНВЕСТПРОЕКТЫ. НОВОСТИ НА «РОССИИ 24».....	14
МОСКВА 24; ЕКАТЕРИНА ФОМЕНКО КРИСТИНА РАДЧЕНКО; 2021.03.11; ЖИЛЬЦЫ ДОМА В ДОМОДЕДОВЕ ОТСТОЯЛИ СВОИ КВАДРАТНЫЕ МЕТРЫ .	14
РОССИЯ 1; ЭДУАРД ПИНЕГОВ; 2021.03.11; ИЗ-ЗА НЕПРАВИЛЬНОГО КРЕПЛЕНИЯ ТРАНСПОНДЕРА ПОЛЬЗОВАТЕЛИ СТАЛИ ДОЛЖНИКАМИ. ВЕСТИ В 20:00	15
РОССИЯ 24; ДАРЬЯ ШВЕДОВА; 2021.03.11; ОГРАНИЧЕНИЕ НА М5: БОЛЬШЕГРУЗЫ ВЫСТРОИЛИСЬ В КИЛОМЕТРОВЫЕ ПРОБКИ. НОВОСТИ НА «РОССИИ 24»	15
РОССИЯ 1; 2021.03.11; ПРИОТКРЫТЬ ГРАНИЦУ: ВО ВНУКОВО ИНОСТРАНЕЦ ПЫТАЛСЯ ДАТЬ ВЗЯТКУ СОТРУДНИКУ ФСБ. ВЕСТИ. ДЕЖУРНАЯ ЧАСТЬ	15
РОССИЯ 1; 2021.03.11; В ЛИПЕЦКОЙ ОБЛАСТИ ВОЗРОДИЛИ САНАВИАЦИЮ. ВЕСТИ	15
РОССИЯ 1; 2021.03.11; В ТАМБОВЕ ВОЗРОДИЛИ КОМИССИЮ ПО КОНТРОЛЮ ЗА ОБЩЕСТВЕННЫМ ТРАНСПОРТОМ. ВЕСТИ	15

ТАСС; 2021.03.11; ВОЛОДИН: ЧИСЛО ЖЕРТВ «ПЬЯНЫХ ДТП» СНИЗИЛОСЬ БЛАГОДАРЯ УЖЕСТОЧЕНИЮ ОТВЕТСТВЕННОСТИ	16
ТАСС; 2021.03.11; КОЛИЧЕСТВО ДТП В ТЮМЕНСКОЙ ОБЛАСТИ СНИЗИЛОСЬ В 2020 ГОДУ НА 16,5%.....	16
ТАСС; 2021.03.11; МИШУСТИН ПОРУЧИЛ ПОДУМАТЬ О ДОПОЛНИТЕЛЬНОЙ ЗАЩИТЕ НЕКВАЛИФИЦИРОВАННЫХ ИНВЕСТОРОВ	17
ИЗВЕСТИЯ; 2021.03.11; КОЛЫМА ГОТОВИТСЯ НАЧАТЬ ПРОЕКТ ПО ПОДЪЕМУ ЗАТОНУВШИХ СУДОВ	17
ТАСС; 2021.03.11; ХУСНУЛЛИН ПОРУЧИЛ СКОРРЕКТИРОВАТЬ СТОИМОСТЬ СТРОИТЕЛЬСТВА МОСТА ЧЕРЕЗ ЛЕНУ В ЯКУТИИ	17
РИА НОВОСТИ; 2021.03.11; МИРОНОВ ПРИЗВАЛ ОТМЕНИТЬ ТЕХОСМОТР АВТОМОБИЛЕЙ.....	18
КОММЕРСАНТЪ КРАСНОДАР; ДМИТРИЙ МИХЕЕНКО; 2021.03.11; БЮДЖЕТ СЪЕЗЖАЕТ НА АВТОБУСАХ; КУБАНСКИЕ ПЕРЕВОЗЧИКИ ТРЕБУЮТ ВОЗМЕЩЕНИЯ ЧАСТИ ЗАТРАТ НА ОБНОВЛЕНИЕ АВТОПАРКОВ	19
КОММЕРСАНТЪ ВОРОНЕЖ; ИРИНА ЛОБАНОВА; 2021.03.11; «СЕВЕРНОМУ» ПОДРЕЗАЛИ КРЫЛЬЯ; ГРАНИЦЫ КУРСКОГО АЭРОПОРТА ЗАДЕРЖАЛИ РАЗВИТИЕ КРУПНОГО МИКРОРАЙОНА	20
ТАСС; 2021.03.11; ГРУППА «ДЕЛО» ПРЕДЛОЖИЛА СУБСИДИРОВАТЬ РОССИЙСКИХ ПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ КОНТЕЙНЕРОВ	22
ТАСС; 2021.03.11; ЧИСЛО ПОСТРАДАВШИХ И ПОГИБШИХ НА ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ В ПОДМОСКОВЬЕ СНИЗИЛОСЬ НА 11%	22

ПУБЛИКАЦИИ

ГТРК КОСТРОМА; 2021.03.11; СЕРГЕЙ СИТНИКОВ: РЕШЕН ВОПРОС ФИНАНСИРОВАНИЯ ОБЪЕЗДА И ВТОРОГО МОСТА В КОСТРОМЕ

Губернатор Костромской области поделился хорошими новостями по итогам встречи с министром транспорта России **Виталием Савельевым**.

Глава региона в ходе рабочего визита в Москву побывал в **Министерстве транспорта РФ**. Во встрече принял участие и заместитель Председателя Совета Федерации, сенатор от Костромской области Николай Журавлёв. Как сообщил Сергей Ситников, обсуждали вопросы, которые очень беспокоят всех костромичей.

Сергей Ситников, губернатор Костромской области : «Первое и самое важное – на нашу просьбу ускорить строительство обхода Костромы и второго моста через реку Волгу было отмечено, что со следующего года в федеральном бюджете уже зарезервировано финансирование на реализацию проекта. Напомню, что строительством обхода будет заниматься структура федерального агентства **«Росавтодор»**. И мы в следующем году уже увидим первые шаги по строительству обхода города Костромы.

Также мы обсуждали перспективные вопросы, которые связаны с обходом города Буй и с возможностью передачи трассы Любим-Буй-Галич-Нея-Мантурово на содержание **«Росавтодора»**. Нам сейчас предстоит большая работа, чтобы все эти вопросы документально отработать.

Также проговорили с **Виталием Геннадьевичем Савельевым** возможность выделения Костромской области дополнительных средств на ремонт дорог в 2021 году. Напомню, что в этом году в регионе будет отремонтировано 280 км. Но хочется сделать больше».

<https://gtrk-kostroma.ru/news/sergey-sitnikov-reshen-vopros-finansirovaniya-obezda-i-vtorogo-mosta-v-kostrome/>

ИЗВЕСТИЯ; 2021.03.12; НАЙТИ ВКЛАД: КАК В РОССИИ НАМЕРЕНЫ ПРИВЛЕКАТЬ ИНВЕСТИЦИИ; НОВЫЕ МЕРЫ СТИМУЛИРУЮЩЕЙ ПОДДЕРЖКИ ВЛАДИМИР ПУТИН ОБСУДИЛ С ПРЕДСТАВИТЕЛЯМИ БОЛЕЕ 60 КРУПНЫХ КОМПАНИЙ

К 2030-му годовой объем инвестиций в основной капитал в России должен вырасти не менее чем на 70% в реальном выражении по сравнению с 2020-м. Об этом заявил **Владимир Путин** на совещании о мерах по стимулированию инвестактивности, которое прошло 11 марта. Одной из главных задач для достижения поставленной цели остается развитие инфраструктуры. Также президент призвал последовательно снижать расходы инвесторов при реализации проектов и обеспечить доступ компаний к финансовым ресурсам. С рядом предложений выступили и бизнесмены, участвовавшие в совещании. В частности, речь зашла о расширении использования средств Фонда национального благосостояния (ФНБ) и инвестиционном налоговом маневре. При этом необходимо соблюдать баланс интересов граждан и бизнеса – люди не должны сталкиваться с резким повышением цен на продукты, подчеркнул глава государства.

«Лучше в дом»

Мероприятие, прошедшее в режиме видеоконференции, собрало 81 участника, включая 66 представителей крупных компаний, а также членов правительства и руководителей комиссий Госсовета. Открывая совещание, **Владимир Путин** напомнил, что из-за COVID-19 прошедший год для глобальной экономики оказался самым тяжелым со времен окончания Второй мировой войны: ВВП планеты за 2020 год сократился на 3,5%. Однако

благодаря своевременным и просчитанным мерам поддержки отдельных отраслей и бизнеса России удалось преодолеть спад и выйти на восстановление экономики, подчеркнул президент.

По итогам прошлого года снижение ВВП РФ составило 3,1%. По словам главы государства, спад оказался меньше, чем во многих странах мира. При этом в IV квартале инвестиции в основной капитал даже вышли в плюс, отметил он. Однако к 2030-му их годовой объем должен вырасти не менее чем на 70% в реальном выражении по сравнению с 2020-м.

Для достижения этой цели одной из ключевых задач государства остается развитие инфраструктуры. Стоит отметить, что в этом направлении было немало сделано и в условиях пандемии. Объем инвестиций из федерального бюджета только в рамках нацпроектов по автомобильным дорогам и магистральной инфраструктуре в прошлом году вырос на 20% и составил 538 млрд рублей, сообщил **Владимир Путин**. Сейчас кабмин завершает работу над программой дополнительного финансирования региональной инфраструктуры.

Второй принципиальный вопрос связан с долгосрочной предсказуемостью условий реализации проектов, считает президент. Власти уже предложили российским и иностранным инвесторам новый механизм соглашений о защите и поощрении капиталовложений – когда крупные проекты получают фиксированные налоговые условия на срок до 20 лет. Между тем инвестиции в транспортную, энергетическую, социальную, коммунальную и цифровую инфраструктуры могут быть компенсированы государством за счет будущих налоговых поступлений, напомнил глава государства.

– Уже в этом году на всей территории страны нужно запустить механизм компенсации инвестиционного вычета по запускаемым проектам. Две трети доходов, недополученных региональными бюджетами из-за предоставления бизнесу такого вычета, будут покрываться за счет федеральных средств, – сказал он.

Владимир Путин призвал последовательно снижать расходы инвесторов – важно обеспечить доступ компаний к финансовым ресурсам на реализацию инвестпроектов. По его словам, необходимо развивать весь спектр финансовых инструментов и делать более доступными не только кредиты, но и облигационные займы.

Глава РФ подчеркнул, что в последние месяцы наметилась четкая тенденция на улучшение глобальной конъюнктуры по важным товарам российского экспорта (сталь, медь, никель, удобрения). Все эти рынки не только отыграли кризисные потери, но и по ряду позиций демонстрируют многолетние максимумы. Поэтому можно прогнозировать, что отечественные компании – прежде всего в экспортно ориентированных секторах – завершат наступивший год с хорошим финансовым результатом.

– Это значит, будет сформирован солидный инвестиционный ресурс. Важно, чтобы этот ресурс сработал на развитие России, на развитие экономики страны, на создание новых производств и современных рабочих мест, на усиление позиций российских производителей на внутреннем, да и на внешних рынках, – сказал президент.

Владимир Путин уверен: в условиях неопределенности на мировых рынках российским предприятиям лучше инвестировать внутри страны.

– Руководители компаний, акционеры сами должны принимать решения, связанные с инвестиционной активностью и такими планами. Но в условиях большой неопределенности – лучше в дом. Здесь спокойнее и надежнее, – считает он.

Главное маневры

На встрече с президентом бизнес представил ряд предложений по стимулированию инвестиционной активности. Так, глава «Фосагро» Андрей Гурьев выступил с инициативой расширить возможности инвестирования ФНБ.

– В качестве успешного примера можно привести инвестирование в нефтехимические проекты средств ФНБ. Необходимо расширить этот опыт и на другие отрасли, – предложил он президенту.

Президент в конце совещания поручил правительству в течение месяца подготовить предложения по проектам для инвестирования средств ФНБ, ликвидные активы которого превысили установленную законом отметку в 7% ВВП.

Владелец группы ЕСН Григорий Березкин высказался за расширение финансового инструментария для компаний, которые работают на экспорт. Рынки цикличны, напомнил он: высокие цены сменяются низкими, но в последние годы их волатильность существенно выросла. Поэтому пора задуматься о новом финансовом инструменте, который мог бы хеджировать эти риски.

– Инвестор в новый проект понимает, что его финансовый поток в период низких цен не позволяет выполнять обязательства перед банками, что очевидный стоп-кран для реализации любого проекта. И вместо того чтобы всё бросить, он идет в финансовое учреждение и покупает инструмент, который позволит ему избежать дефолта в период низких цен и расплатиться в период их восстановления, – предложил Григорий Березкин.

Эта мера даст возможность реализовывать проекты, которые много лет откладывались из-за колебаний цен, резюмировал он.

В свою очередь, председатель совета директоров ООО «Инфраструктурная корпорация АЕОН» Роман Троценко выступил с предложением осуществить инвестиционный налоговый маневр. В качестве первой меры бизнесмен рассказал о возможности предоставления предприятиям инвестировать половину суммы прибыли в текущем налоговом периоде в строительство новых мощностей и технического перевооружения, при этом освободив вложенные инвестиции от уплаты налога на прибыль.

– Для компенсации потерь бюджета предлагается увеличить базовую ставку налога на прибыль на 2% в пользу региона. Эта мера не только приведет к росту инвестиций, но и существенно увеличит поступления по НДС, поскольку вырастут расходы предприятий на строительство, приобретение оборудования, техники, а также даст дополнительные заказы отечественным машиностроению, металлообработке, – поделился он.

Вторая мера заключается в предоставлении регионам права самостоятельно заменять налог на имущество на увеличенную ставку налога на прибыль – например, на 2%, отметил Роман Троценко. В этом случае субъекты и бизнес будут иметь одну цель – увеличение прибыли и инвестиций. По словам предпринимателя, для успешного осуществления маневра от ФНС потребуется введение новой автоматизированной системы учета осуществления инвестиций. В целом предлагаемые рычаги позволят объединить интересы страны и выполнить поставленную главой государства задачу по увеличению инвестиций в основной капитал, заключил он.

По оценкам аналитика «Фридом Финанс» Валерия Емельянова, на реализацию первых двух мер потребуется порядка 1,6–2 трлн рублей, а третья, напротив, приведет к снижению доходов бюджета. В частности, на предложение Гурьева может быть потрачено порядка 10% активов фонда, сейчас это около 1,3 трлн рублей.

– Предложение Березкина покрывается с помощью классических инструментов хеджирования. Это делают многие компании мира за свой счет или некоторые государства вроде Мексики за счет госбюджета. Стоимость такой страховки обычно составляет 2–5% от размера самого актива, а именно – объема экспортной выручки. Россия в 2020-м поставила сырьевых товаров на \$170 млрд, чтобы застраховать всю эту сумму от падения, потребуется до \$8,5 млрд, или 630 млрд рублей по нынешнему курсу. В спокойные годы хедж стоит почти вдвое дешевле – около 300 млрд рублей, – рассказал аналитик «Известиям».

Предложение Романа Троценко предполагает освобождение половины налога на прибыль, который суммарно приносит сейчас бюджету 4 трлн рублей в год. Даже если льготу дадут

только промышленным предприятиям без учета торговли и сферы услуг в целом, бюджет потеряет до 600 млрд рублей, подытожил Валерий Емельянов.

Баланс интересов

Заявил **Владимир Путин** и о важности соблюдать баланс интересов граждан и бизнеса. По его словам, россияне не должны сталкиваться с резким повышением цен на продукты. Он призвал смягчать «ценовые удары». Для этого на рынке уже существует ряд инструментов, отметил глава Ассоциации экспертов рынка ритейла Андрей Карпов. По его мнению, в первую очередь речь идет об адресной финансовой поддержке – полученные таким образом средства граждане смогут тратить, например, на продукты. Это будет способствовать тому, что всё меньше людей будут нуждаться в самом необходимом, считает эксперт. А сохранить интересы производителей помогут меры их поддержки со стороны государства – например, субсидирование кредитов.

– Безусловно, если правительство обеспечит отсутствие «ценовых ударов», жизнь в РФ станет намного комфортнее. Если мы будем точно уверены, что завтра продукты не подорожают в два раза, бензин на 30% и так далее, мы будем уверены в завтрашнем дне, – заявил «Известиям» член генерального совета «Деловой России» Алексей Кучмин.

Обсуждалась на встрече и ситуация на нефтяном рынке. В частности, глава «Лукойла» Вагит Алекперов попросил власти найти способ стимулирования добычи сверхвязкой нефти. Мировая экономика выходит из рецессии, и скоро ограничения по добыче ОПЕК+ потеряют актуальность. Соответственно, добычу надо будет вести и на сложных месторождениях, отметил руководитель ИАЦ «Альпари» Александр Разуваев. Россия должна в максимально сжатые сроки восстановить объемы добычи, утерянные из-за связанных с пандемией ограничений, добавил эксперт.

Сейчас, когда цена на нефть подобралась к \$70, проблем с доходами бюджета нет. И правительству стоит подумать о развитии экономики, сказал эксперт «Известиям». В России для нефтяных компаний очень жесткий налоговый режим. Высока доля консолидированных платежей в бюджет в выручке. Именно поэтому баррель доказанных запасов у российских нефтегазовых холдингов оценен фондовым рынком значительно дешевле, чем у зарубежных аналогов. Соответственно, для того чтобы разработка сложных месторождений была рентабельной, нужен более мягкий налоговый режим, добавил Александр Разуваев. В данном случае речь должна идти о льготной ставке НДС, считает эксперт.

Обсуждалось на встрече и развитие экспорта строительных услуг. Возможности строительной отрасли сейчас значительно выросли, поэтому экспорт стройуслуг выглядит вполне реалистично, заявила «Известиям» руководитель подкомитета «Деловой России» по градостроительной политике в субъектах РФ Елена Киселева. Сама по себе «строительная услуга» – уже предмет возможного экспорта, добавила она. Сейчас стоит заняться разработкой единой цифровой системы управления строительным комплексом – так называемой системой суперсервисов для последующего их экспорта, подытожила она.

<https://iz.ru/1135841/izvestiia/naiti-vklad-kak-v-rossii-namereny-privlekat-investicii>

ВЕДОМОСТИ; АНАСТАСИЯ ЛЬВОВА; 2021.03.12; ДАЛЬНЕВОСТОЧНАЯ АВИАКОМПАНИЯ НЕ ПОЛУЧИТ ДЕНЕГ ИЗ БЮДЖЕТА; ПРАВИТЕЛЬСТВО ПРЕДЛАГАЕТ ПРОФИНАНСИРОВАТЬ ЕЕ СОЗДАНИЕ ЗА СЧЕТ РЕГИОНОВ

Создаваемая региональная авиакомпания для Дальнего Востока не получит господдержки из федерального бюджета в 2021–2023 гг. Это следует из проекта скорректированного плана по достижению национальных целей развития РФ до 2024 г., подготовленного правительством. Документ есть в распоряжении «Ведомостей», его подлинность и актуальность подтвердили источник в правительстве и источник в одном из профильных министерств.

Представить план, скорректированный в связи с последствиями коронавируса для экономики, должны были в соответствии с поручением **Владимира Путина** еще до 1 февраля, теперь ожидается, что он будет утвержден к апрелю. В проекте плана, в частности, говорится, что мероприятия по созданию новой авиакомпании и развитию маршрутной сети на Дальнем Востоке следует добавить в госпрограмму «Развитие транспортной системы», первоначально принятую в 2017 г. Финансировать проект в 2021–2023 гг. предлагается только из средств бюджетов субъектов и внебюджетных средств, следует из документа. Источник финансирования на 2024 г. не указан.

Впрочем, собеседник «Ведомостей» в авиаотрасли утверждает, что данный проект остается в статусе федерального и, соответственно, федеральные деньги на него выделяться будут. «Действительно, на данном этапе есть неопределенность, но работа ведется», – говорит он, затрудняясь при этом назвать сроки выделения федеральной господдержки. **«Концепция дальневосточной авиакомпании содержит предполагаемые объемы государственной поддержки перевозчика на период до 2025 г. Окончательные параметры господдержки сейчас дорабатываются. Они взаимосвязаны с поставкой отечественной техники в новую авиакомпанию»**, – сообщил представитель Минтранса.

Согласно концепции **Минтранса**, на базе дальневосточной авиакомпании «Аврора» в регионе должен быть создан объединенный авиаперевозчик. В «Аврору» планируется передать активы АО «Камчатское авиапредприятие», АО «Авиакомпания «Якутия», КГУП «Хабаровские авиалинии», АО «АК Полярные авиалинии», ГП ЧАО «Чукотавиа». Ранее правительство планировало выделить на этот проект из бюджета 30 млрд руб., писали «Ведомости». Источник издания, близкий к руководству «Авроры», знает, что именно такая сумма была запрошена для закупки новых самолетов.

Между тем 10 марта глава **Минтранса Виталий Савельев** на совещании у президента уже отчитался о создании перевозчика. Сахалинская область приобрела 51% акций «Авроры» (ранее входила в группу «Аэрофлот») за символический один рубль, работа по покупке акций «Авроры» властями субъектов Дальневосточного федерального округа уже ведется, сама компания вот-вот начнет работу, заявил он. Источник «Ведомостей» в регионе при этом утверждает, что процедура передачи блокпакетов акций региональных авиакомпаний в собственность «Авроры» займет не менее двух лет. **«Сроки передачи пакетов акций региональных авиакомпаний зависят от сроков процедур приватизации в отношении АО, а также акционирования и приватизации в отношении краевых предприятий»**, – соглашается представитель Минтранса.

«Не все в регионах довольны таким подходом и готовы с легкостью передать активы в «Аврору». Местные перевозчики понимают, что вся господдержка в дальнейшем будет стекаться именно в эту компанию, а остальным ничего не достанется», – говорит источник «Ведомостей», знакомый с обсуждением проекта.

Без ответа остается вопрос и об источнике средств на новые самолеты. В объединенную авиакомпанию планируют закупать не только девятиместный разрабатываемый самолет «Байкал» (на замену «кукурузнику» «Ан-2»), но и Superjet 100, знает собеседник «Ведомостей» в компании-авиапроизводителе. Всего до конца 2024 г. планируется закупить 45 самолетов. «Сейчас рассчитывается потребность проекта в господдержке с разбивкой по годам на период до 2025 г., **Минтранс** готовит изменение в законодательство, чтобы дополнительно субсидировать перевозки в ДФО через механизм софинансирования расходов бюджетов субъектов РФ», – сообщил «Ведомостям» глава Минвостокразвития Алексей Чекунков.

В **пресс-службе** правительства отказались комментировать новые планы финансирования авиакомпании. Представитель Минфина переадресовал вопросы в **Минтранс**. Представитель профильного **вице-преьера Андрея Белоусова** не ответил на запрос «Ведомостей».

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2021/03/12/861171-dalnevostochnaya-aviakompaniya>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; МАРИНА ТРУБИЛИНА; 2021.03.12; НА ДОРОЖНЫЕ РАБОТЫ ВЫДЕЛЕНО БОЛЕЕ 200 МЛРД РУБЛЕЙ

Подготовка к дорожно-строительному сезону обсуждалась на заседании президиума правительственной комиссии по региональному развитию.

В 2021 году на реализацию дорожных работ предусмотрены федеральные средства в размере 131 млрд рублей, еще 70,5 млрд рублей распределено в рамках разблокировки средств и 10,5 млрд выделено Республике Крым из Резервного фонда.

Вопросы исполнения финансовых обязательств находятся на особом контроле федерального центра, отметил **вице-премьер Марат Хуснуллин**. Освоить выделенные средства необходимо к 1 декабря. Также, по мнению **Хуснулина**, на развитие транспортной инфраструктуры необходимо привлекать внебюджетное финансирование. **Вице-премьер** акцентировал внимание губернаторов на важности увеличения доли проектов, реализуемых в рамках государственно-частного партнерства. **«Мы должны максимально привлекать внебюджетные деньги. Задача, которую мы себе ставим на ближайшие три года – за счет различных источников привлечь в отрасль порядка триллиона рублей»**, – сказал он.

Необходимо поменять подходы к формированию программ дорожных работ, добавил **вице-премьер**. В первую очередь, нужно выделять финансирование на ремонт дорог, входящих в опорную сеть страны. Во-вторых, включать в перечень ремонта транспортные артерии с высокими пассажиро- и грузопотоками.

Ключевой темой совещания стала подготовка регионов к старту нового дорожно-строительного сезона. **Первый заместитель министра транспорта Андрей Костюк** отметил, что наиболее масштабные работы пройдут в рамках нацпроекта **«Безопасные и качественные автомобильные дороги»**. В программу мероприятий 2021 года вошли порядка 5 тысяч объектов, более 77% из них законтрактованы. Также регионам поставлена задача по формированию трехлетних программ дорожной деятельности, детализированных по срокам и объектам.

«Заблаговременная контрактация объектов 2022-2023 годов позволит подрядным организациям проработать вопрос ресурсного обеспечения дорожного хозяйства, в том числе достаточность техники, строительных материалов, трудовых ресурсов, а также принять меры в целях недопущения дефицита и роста цен», – подчеркнул **Костюк**.

Результатом должно стать достижение целевых показателей нацпроекта к 2024 году, в том числе – увеличение до 85% доли дорог городских агломераций в нормативном состоянии. Другая важная задача – внедрение интеллектуальных транспортных систем в городских агломерациях с населением свыше 300 тысяч человек. На это в 2020 году 22 регионам было выделено порядка 3 млрд руб. В этом году работа будет продолжена: предусмотрено финансирование в объеме 3,95 млрд рублей 25 регионам.

«Развитие интеллектуальных транспортных систем – это одна из ключевых задач, стоящих перед нами. Благодаря наладке этой системы мы можем увеличить пропускную способность дорожной сети вплоть до 20%», – подчеркнул **Хуснуллин**.

Также **Костюк** обратил внимание регионов на своевременное проведение противопаводковых мероприятий на региональных и местных дорогах.

В завершение совещания был рассмотрен проект строительства мостового перехода через реку Лена в районе города Якутска. Он позволит снять инфраструктурные ограничения, повысить конкурентоспособность местной экономики и качество жизни населения.

«Концептуально я поддерживаю строительство этого моста, однако считаю, что проект необходимо корректировать с точки зрения его стоимости», – сказал

Хуснуллин. Глава Якутии, Минтранс, Росавтодор и Главгосэкспертиза в течение двух недель должны доработать проект и представить свои предложения по его оптимизации.
<https://rg.ru/2021/03/11/reg-ufo/na-dorozhnye-raboty-vydeleno-bolee-200-mlrd-rublej.html>

ТАСС; 2021.03.11; НА РЕМОНТ И СТРОИТЕЛЬСТВО ФЕДЕРАЛЬНЫХ ТРАСС В 2021 Г. ПОТРАТЯТ 552 МЛРД РУБЛЕЙ ИЗ БЮДЖЕТА

Более 552 млрд рублей планируется направить из бюджета РФ на строительство, ремонт, реконструкцию и содержание федеральных трасс в 2021 году, сообщили ТАСС в пресс-службе Минтранса РФ.

«В 2021 году в рамках государственной программы «Развитие транспортной системы» на строительство и реконструкцию федеральных автомобильных дорог предусмотрено 167,4 млрд рублей. На капитальный ремонт, ремонт и содержание – свыше 385 млрд рублей», – отметили в министерстве.

При этом в Минтрансе уточнили, что эти средства выделяются как на дороги под управлением Росавтодора, так и на платные трассы госкомпании «Автодор».

Ранее в пресс-службе вице-преьера РФ Марата Хуснуллина сообщали, что на ремонт и строительство региональных автодорог в этом году выделено в общей сложности более 210 млрд рублей. Так, на дорожные работы в регионах предусмотрен 131 млрд рублей, еще 70,5 млрд рублей распределено в рамках «разблокировки средств» и 10,5 млрд рублей выделено Республике Крым из Резервного фонда.

<https://tass.ru/ekonomika/10887079>

ТАСС; 2021.03.11; МИНТРАНС АКТУАЛИЗИРУЕТ ПЕРЕЧЕНЬ ТРАНСПОРТНЫХ ПРОЕКТОВ ДЛЯ ФИНАНСИРОВАНИЯ ИЗ ФНБ

Минтранс РФ актуализирует перечень транспортных проектов для финансирования из Фонда национального благосостояния (ФНБ) с учетом поручений президента России Владимира Путина. Об этом сообщили ТАСС в пресс-службе министерства.

В четверг глава государства заявил, что ликвидные активы ФНБ превысили оценку в 7% ВВП. Прогнозируется, что при сохранении текущей внешнеэкономической конъюнктуры фонд будет ежемесячно пополняться на 180-200 млрд рублей. С учетом этого Путин поручил правительству в течение месяца представить новые предложения по инвестированию средств ФНБ.

«Перечень таких проектов в Минтрансе есть. В настоящее время он актуализируется с учетом поручения президента России», – отметили в Минтрансе.

<https://tass.ru/ekonomika/10884479>

КОММЕРСАНТЪ; ИВАН БУРАНОВ; 2021.03.12; ШТРАФЫ НЕ УГНАЛИСЬ ЗА ЦКАД; СИСТЕМА НАКАЗАНИЯ ЗА НЕОПЛАЧЕННЫЙ ПРОЕЗД ПО ПЛАТНЫМ ТРАССАМ НЕ ДЕЙСТВУЕТ

Система наказания нарушителей, не оплативших проезд по Центральной кольцевой автодороге (ЦКАД), выяснил “Ъ”, до сих пор не заработала. Для того чтобы впервые в России запустить на ЦКАД систему free flow, позволяющую отказаться от шлагбаумов, Госдума в конце прошлого года приняла поправки к КоАП с санкциями для «безбилетников». С 10 января Ространснадзор должен был рассылать автовладельцам «письма счастья», но у ведомства до сих пор нет на это прав. «Автодор» копит информацию о должниках: когда проблему урегулируют, штрафы направят автовладельцам. Юристы в этой связи напоминают, что привлекать к ответственности граждан спустя два месяца после нарушения запрещено КоАП.

Минтранс разместил на regulation.gov.ru проект постановления правительства, наделяющий Ространснадзор правом «контроля соблюдения требований по внесению платы за проезд по платным автодорогам». Речь идет об исполнении требований ст.

12.21.4 КоАП, вступившей в силу 10 января (для владельца легковой машины штраф за проезд без оплаты составляет 1,5 тыс. руб., для хозяев грузовиков и автобусов – 5 тыс. руб.). Эта норма, как выяснил “Ъ”, с тех пор не применяется.

Поправки к КоАП, напомним, вводились для того, чтобы впервые в России запустить систему free flow на платных магистралях. Технология позволяет отказаться от шлагбаумов и без остановки машины списывать деньги с транспондеров, привязанных к личному счету автовладельца. Первой free flow трассой стала ЦКАД, платные участки которой (на севере и северо-востоке столичного региона) открыли для движения в ноябре и декабре прошлого года. Госдума не успела утвердить штрафы для нарушителей к запуску движения, хотя правительство внесло поправки в парламент в 2019 году. Законопроект приняли на одном из последних заседаний Госдумы в 2020 году, а 10 января 2021 года он вступил в силу.

С этого дня штрафы должен был выносить **Ространснадзор** – эта обязанность предусмотрена в ст. 23.36 КоАП. СМИ сообщали, что санкции начали применяться. Однако спустя два месяца из текста проекта постановления правительства стало ясно, что полномочия **Ространснадзора** до сих пор не закреплены в «**положении о Федеральной службе по надзору в сфере транспорта**».

«Штрафные постановления в настоящее время не формируются», – подтвердили “Ъ” в **Минтрансе**. Знакомый с ситуацией источник говорит, что **Ространснадзор** поздно начал готовить документ, его долго согласовывали.

Информация о нарушителях КоАП аккумулируется в системе, пояснили “Ъ” в **Минтрансе** и госкомпании «Автодор». Задолженность формируется по госномеру машины, владелец которой не оплатил проезд. Госкомпания обещает дать доступ к базе должников **Ространснадзору**, как только у агентства появятся полномочия для привлечения тех к ответственности. Пользователю дают пять дней, чтобы оплатить проезд добровольно («Автодор» уже высылает предупреждения). В противном случае последует штраф, который, впрочем, будет отменен, если в течение 20 дней гражданин погасит долг.

Ни в «Автодоре», ни в Минтрансе не раскрывают данных о накопленной задолженности. Известно, что по ЦКАД-3 (участок между М11 и М7) долги копятся с 11 ноября, по ЦКАД-3-5 (участок между трассами М10 и М11) – с 28 декабря, по ЦКАД-4 (между М7 и М4) – с 12 января. По частично открытой ЦКАД-1 (между М4 и М2) проезд пока бесплатный. Стоимость проезда, напомним, варьируется от 2,5 до 5 руб. за 1 км. ЦКАД-5, совмещенная с «Малой бетонкой» (А107) на западе Подмосковья, останется бесплатной. С момента запуска платных участков с ноября по март «Автодор» зафиксировал 4,2 млн «транзакций» на трассе, то есть списаний средств с автомобиля, миновавшего рамку free flow с датчиками. Точный объем трафика госкомпания не раскрывает.

Пока решаются вопросы с полномочиями, истекает двухмесячный срок давности привлечения нарушителя к ответственности (ст. 4.5 КоАП), обращает внимание адвокат движения «Свобода выбора» Сергей Радько.

То есть, если предположить, что ведомство получит права уже сегодня, все не оплатившие проезд в ноябре декабре и частично в январе не могут быть оштрафованы. К ответственности можно привлечь только лиц, которые совершили нарушение 10 января и позже, независимо от того, с какого периода «Автодор» собирает сведения, считает адвокат юридической группы «Яковлев и партнеры» Евгения Рыжкова. Помимо этого, обращает внимание Сергей Радько, с момента нарушения у автомобиля мог смениться владелец: **Ространснадзор** должен получить у ГИБДД данные о собственнике в момент нарушения, но не факт, что этими данными МВД с ведомством поделится.

«Законотворческая практика имеет прецеденты поспешного принятия законов, но случаи, когда не была обеспечена возможность применения мер принуждения в административном законодательстве, редки», – замечает партнер юридической группы

«Гречкин и партнеры» Тимур Алиев. Он заметил, что, если нарушение не влечет за собой наказания, граждане такие нормы права считают «рекомендацией к поведению».

На фоне неработающей, по сути, системы контроля сама кольцевая дорога все еще достраивается.

Решение об открытии участков в конце 2020 года, напомним, было во многом политическим, поскольку ранее правительство пообещало запустить движение именно к Новому году. На некоторых участках еще нет освещения, не оборудованы стоянки. Также на ЦКАД не хватает развязок с магистралями, например с Можайским шоссе, для строительства которых готовятся проекты и ищется финансирование.

<https://www.kommersant.ru/doc/4723170>

КОММЕРСАНТЪ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; 2021.03.12; В АРКТИКЕ РАЗГОРАЮТСЯ ПОРТОВЫЕ СБОРЫ; НОВАТЭК ДОНЕС РАЗНОГЛАСИЯ С «РОСАТОМОМ» ДО ПРЕЗИДЕНТА

НОВАТЭК, основной грузоотправитель на Севморпути, просит президента **Владимира Путина** обеспечить «стабильные тарифы» на портовое обслуживание в Арктике. По данным “Ъ”, речь идет о разногласиях с «Росатомом», который отвечает за инфраструктуру на Севморпути, по размеру тарифов – подведомственное госкорпорации ФГУП «Гидрографическое предприятие» при нынешних ставках несет убытки. Эксперты напоминают, что НОВАТЭК уже пользуется беспрецедентными льготами в Арктике, и сомневаются, что доля портовых сборов в расходах компании на вывоз СПГ является существенной.

Глава и основной владелец НОВАТЭКа Леонид Михельсон попросил президента **Владимира Путина** обеспечить «стабильные тарифы» в рамках портовых сборов в Арктике, в том числе канального сбора. Компания уже обратилась с соответствующими предложениями в правительство, уточнил бизнесмен 11 марта на совещании о мерах по повышению инвестиционной активности. Господин Михельсон подчеркнул, что более 25% операционных затрат проектов компании по производству СПГ – это транспортная составляющая. **Владимир Путин** заверил, что предложения будут рассмотрены.

Речь идет о разногласиях между НОВАТЭКом и «Росатомом», который в 2018 году был назначен единым инфраструктурным оператором Севморпути. ФГУП «Гидрографическое предприятие», подведомственное дирекции Севморпути «Росатома», сейчас отвечает за взимание портовых сборов в регионе.

«Росатом» также ведет строительство федеральной инфраструктуры в Обской губе для проекта НОВАТЭКа «Арктик СПГ-2» стоимостью 95 млрд руб. и реконструкцию морского канала за 37,5 млрд руб. В 2021 году также намечено строительство федеральной инфраструктуры за 1,8 млрд руб. для «Обского СПГ», и в 2023 году за 2 млрд руб. – для «Арктик СПГ-1».

По словам собеседников “Ъ”, знакомых с ситуацией, проблема в том, что тарифы «Гидрографическому предприятию» были переданы от «Росморпорта» и текущие ставки не покрывают операционных затрат.

В результате предприятие терпит убытки в размере около 0,5 млрд руб. в год. Как отмечают источники “Ъ”, госкорпорация предлагала индексировать действующие ставки или внести изменения в закон, увеличив срок амортизации для портовых объектов (прежде всего для канала в Обской губе). Источники “Ъ” говорят, что сейчас вопрос портовых сборов вынесен на рассмотрение госкомиссии по развитию Арктики.

Другим аспектом, вызывающим разногласия, является то, что тарифы на поддержание канала в Обской губе рассчитаны исходя из прогнозного грузопотока, которого в настоящий момент еще нет. В «Росатоме» считают, что текущая тарифная выручка не покрывает затрат на поддержание канала. Глава дирекции Севморпути Вячеслав Рукша, отвечая 10 марта на вопрос “Ъ” в рамках гидротехнического конгресса PortNews о

возможном увеличении портовых сборов на Севморпути, заявил, что «портовые сборы должны обеспечивать владельцу инфраструктуры возможность поддерживать ее в соответствующих паспортных характеристиках». «Не может быть так, что вы сделали канал в 500 м (шириной.– “Ъ”) и 50 км длиной, а у вас для ремонтного черпания будет (лишь.– “Ъ”) 0,5 млрд руб. Мы ведем соответствующие дискуссии»,– отметил господин Рукша. «Все забывают, что идет развитие, и часто бывает, что сама инфраструктура уже сделана, а грузопоток сильно отстает. Расчеты идут под грузопоток в 40–50 млн тонн, а он появится только, наверное, в 2027 году. Это пример Обской губы. А (текущего грузопотока.– “Ъ”) 35 млн тонн будет хватать на другой объем ремонтного черпания»,– пояснил он.

Проекты НОВАТЭКа по производству СПГ уже пользуются беспрецедентными льготами по различным направлениям, напоминает глава «Infoline-Аналитики» Михаил Бурмистров.

Он также отмечает, что в совокупном объеме расходов на транспортировку СПГ доля портовых сборов минимальна. Если тарифы будут заморожены, то «Росатому» должна быть предоставлена возможность компенсировать эти выпадающие доходы (например, за счет ускоренной индексации в последующие годы), говорит эксперт.

<https://www.kommersant.ru/doc/4723133>

КОММЕРСАНТЬ; АЛЕКСЕЙ ПОЛУХИН; 2021.03.12; ДАЛЬНИЙ ВОСТОК ПРОСИТ ПОДМОРОЗИТЬ ЦЕНЫ; РЕГИОНАЛЬНЫМ ВЛАСТЯМ НЕ ХВАТАЕТ ФЕДЕРАЛЬНЫХ СУБСИДИЙ НА ДОСТАВКУ ПРОДУКТОВ

Власти Камчатки и Магадана попросили федеральных чиновников выделить из бюджета страны средства для компенсации бизнесу затрат на доставку воздушным путем в эти регионы продовольствия, алкоголя и табака. Это должно снизить цены на эту продукцию. Но Бюджетный кодекс прямо запрещает поддерживать транспортировку подакцизных товаров.

Глава Камчатского края Владимир Солодов и губернатор Магаданской области Сергей Носов направили в Минпромторг РФ предложение субсидировать доставку в регионы воздушным транспортом продуктов питания, алкоголя и табака, что позволит снизить их конечную стоимость. Об этом глава минэкономразвития и торговли Камчатки Юлия Морозова сообщила на проходивших 10 марта слушаниях в Госдуме по совершенствованию механизмов регулирования цен. “Ъ” ознакомился с аудиозаписью слушаний. В администрациях Камчатки и Магаданской области не ответили на запросы “Ъ”.

По словам госпожи Морозовой, в отдаленные районы молочная продукция, овощи и фрукты поставляются только воздушным путем. Доставка обходится минимум в 400 руб. на 1 кг продукции, так что транспортные расходы составляют до 80% от цены продукции. Сами регионы компенсировать часть затрат поставщикам и продавцам не могут из-за недостаточности средств в бюджетах, поэтому главы двух субъектов РФ попросили на эти цели предоставить межбюджетные трансферты.

В Минпромторге подтвердили “Ъ” получение обращения, но оно касалось лишь субсидирования транспортных затрат по поставке сахара и подсолнечного масла. Точно такое же обращение получил Минсельхоз, сообщили “Ъ” в министерстве. Вместе с тем, уточнили там, «вопросы транспортировки продукции не относятся к компетенции министерства».

Директор Плодоовощного союза Михаил Глушков напоминает, что уже сейчас субсидируется перевозка продуктов на Дальний Восток железнодорожным транспортом: «Но этой мерой никто не пользуется, так как доставка занимает до 21 дня и продукция портится». Гендиректор ИА FruitNews Ирина Козий говорит, что доставка фруктов и овощей на Дальний Восток и Крайний Север воздушным путем увеличивает расходы, а

морским путем – приводит к большим потерям из-за длительного срока перевозки. Гендиректор «Союзмолока» Артем Белов добавляет, что цены на молочную продукцию на Дальнем Востоке традиционно несколько выше, чем в целом по стране. В декабре 2020 года ритейлеры и производители договорились о временных максимальных ценах на подсолнечное масло на полках 110 руб. за литр, на сахар – 46 руб. за кг.

По данным Росстата за 9 марта, на Камчатке средняя цена подсолнечного масла составляла 162,31 руб. за литр, сахара – 72,3 руб. за кг, огурцов – 489,5 руб., молока – 88 руб. за литр.

В Минпромторге заявили, что уже сейчас в ряде регионов оказывается поддержка по доставке продуктов, но предоставлять субсидии для ввоза табака и алкоголя мешает Бюджетный кодекс, запрещающий поддерживать перевозку подакцизных товаров. По словам Юлии Морозовой, предприниматели не возят эти товары отдельными партиями, так как это экономически невыгодно. В Минпромторге добавили, что направили предложение о компенсации затрат в Минэкономики и Минфин. В Минэкономики подтвердили эту информацию.

Субсидии на перевозку продуктов вряд ли ускорят процесс выхода на рынок Дальнего Востока федеральных сетей, которые сейчас там не представлены. В X5 Retail Group заявили, что планируют развитие на Дальнем Востоке до 2023 года. В «Ленте» и «Верном» заявили, что не планируют развитие в этой части страны. Исполнительный директор «Русбренда» Алексей Поповичев указывает, что сети уже сейчас развиваются в сторону восточных регионов. Предпосылкой для выхода федеральных сетей в труднодоступные регионы является не временное субсидирование, а развитие логистической инфраструктуры, добавляет управляющий партнер BMS Group Алексей Матюхов.

<https://www.kommersant.ru/doc/4723142>

КОММЕРСАНТЬ; ЮЛИЯ СТЕПАНОВА; 2021.03.12; НИЗКОПОКЛОНСТВО ПЕРЕД БУКВАМИ; ВЛАСТИ ОТУЧАТ ГОСЗАКАЗЧИКОВ ОТ ЗАПАДНЫХ ШРИФТОВ

Госорганам и госкорпорациям рекомендуют использовать в документах отечественные шрифты. Такие изменения Росстандарт внес в соответствующий ГОСТ. Эта мера облегчит работу компаниям, которые уже используют отечественные операционные системы (ОС). Из-за санкций их разработчики не могли включать популярные шрифты, в том числе стандартный для ведомственных документов Times New Roman американской Monotype Imaging. Изменения снимут противоречие между требованиями по импортозамещению и оформлению документации, уверены разработчики.

Как узнал “Ъ”, Росстандарт внес изменения в ГОСТ по оформлению технической документации. По ним госорганам и госкорпорациям рекомендовано использовать в документообороте «свободно распространяемые» шрифты. Изменения уже приняты техническим комитетом системы разработки и постановки продукции на производстве, но еще проходят согласование в других инстанциях, рассказал “Ъ” член технического комитета, старший научный сотрудник ГУБ НИЦ «Курчатовский институт» Александр Харьков.

Дело в том, что в действующей версии ГОСТа требуется применение шрифтов Times New Roman и Arial, которые могут использоваться без лицензионных отчислений, только для ОС Windows, объяснил господин Харьков.

В остальных ОС, в том числе и отечественных, на которые переходят госорганы и госкорпорации в рамках программы импортозамещения, такие шрифты недоступны. Для решения проблемы многие организации использовали шрифты со свободной лицензией, из-за чего их документы не соответствовали ГОСТу, а значит, могли не пройти

ведомственные согласования, объяснил господин Харьков. В приеме таких документов, по его словам, могло быть отказано.

Если открыть документ, который оформлен, например, шрифтами Times New Roman или Arial на компьютере, где они не были установлены, то операционной системе или офисному ПО придется заменять их другими доступными, говорит гендиректор компании «МойОфис» Дмитрий Комиссаров. В результате, по его словам, может нарушиться структура документа: изменится форматирование текста, его верстка или разметка.

Договориться на использование зарубежных шрифтов в отечественных ОС у их разработчиков не получилось из-за санкций.

Американская Monotype Imaging, владеющая правами на шрифты Times New Roman и Arial, отказалась включать их в состав ОС Astra Linux из-за работы компании с Минобороны (см. “Ъ” от 12 декабря 2016 года). Чтобы сохранить корректность документооборота в госорганах, были разработаны отечественные аналоги этих шрифтов, рассказал директор по инновациям ГК Astra Linux Роман Мылицын. Так, например, власти Ульяновской области в июне 2019 года первыми перешли на применение отечественного шрифта PT Astra Serif в документах, сообщил Росстандарт. Изменение ГОСТа, по мнению господина Мылицына, позволило согласовать госпрограмму импортозамещения с требованиями к документации.

Требование ГОСТа на повсеместное использование шрифта Times New Roman часто выдвигалось в качестве аргумента против перехода на отечественные офисные программы, которые также не могли включать его в свои наборы, отмечает гендиректор «Ред Софта» Рустам Рустамов. Поэтому теперь, по его мнению, при переходе на российское программное обеспечение стало одним препятствием меньше. Изменение ГОСТа снимает сложности при использовании заказчиками российских ОС, согласна гендиректор разработчика «Р7-Офис» Наталия Агафонова.

Внесение ГОСТа, по мнению гендиректора группы ИВК Григория Сизоненко, станет еще одним шагом на пути к технологической независимости России в сфере ИТ.

Шрифты, права на которые принадлежат зарубежным разработчикам, могут стать предметом санкций в отношении российских компаний, считает он. Если будет введен запрет на их использование со стороны правообладателей, российские организации не смогут работать с конструкторской документацией, хранящейся в электронном виде, рассуждает он. «Под вопросом окажется, например, проведение профилактических и ремонтных работ на атомных станциях, нефтепроводах, в авиации и на автомобильном транспорте, на заводах, в сервисных центрах по обслуживанию медицинской техники», – отмечает господин Сизоненко. Применение «свободно распространяемых» шрифтов, по его мнению, также оправдано экономически и позволяет избежать потенциальных проблем при взаимодействии различных организаций между собой.

<https://www.kommersant.ru/doc/4723093>

РОССИЯ 24; 2021.03.11; ПУТИН: НУЖНО РАЗВИВАТЬ ИНФРАСТРУКТУРУ И ПОДДЕРЖИВАТЬ НОВЫЕ ИНВЕСТПРОЕКТЫ. НОВОСТИ НА «РОССИИ 24»

Необходимо увеличить на федеральном и региональном уровнях расходы на расширение инфраструктуры и поддержать новые инвестпроекты, заявил президент **Владимир Путин**.

<https://www.vesti.ru/video/2276624>

МОСКВА 24; ЕКАТЕРИНА ФОМЕНКО КРИСТИНА РАДЧЕНКО; 2021.03.11; ЖИЛЬЦЫ ДОМА В ДОМОДЕДОВЕ ОТСТОЯЛИ СВОИ КВАДРАТНЫЕ МЕТРЫ

Жильцам дома в Домодедове удалось отстоять свои квадратные метры. Их не хотели заселять в дом из-за его близости к аэропорту.

Это, увы, не единственный такой случай. Как хотят помочь тем, кто оказался на спорной территории? Подробнее – в сюжете телеканала Москва 24.

<https://www.m24.ru/videos/obshchestvo/11032021/281294>

РОССИЯ 1; ЭДУАРД ПИНЕГОВ; 2021.03.11; ИЗ-ЗА НЕПРАВИЛЬНОГО КРЕПЛЕНИЯ ТРАНСПОНДЕРА ПОЛЬЗОВАТЕЛИ СТАЛИ ДОЛЖНИКАМИ. ВЕСТИ В 20:00

Долги за проезд по транспондеру – с такой проблемой столкнулись московские водители, которые пользуются специальными устройствами на платном участке ЦКАД. Транспондер в наличии, деньги на счету есть, а оплата не проходит. Автомобилисты узнают об этом, когда получают уведомления о задолженности. Почему так происходит, и в чем ошибка самих водителей?

<https://www.vesti.ru/video/2276806>

РОССИЯ 24; ДАРЬЯ ШВЕДОВА; 2021.03.11; ОГРАНИЧЕНИЕ НА М5: БОЛЬШЕГРУЗЫ ВЫСТРОИЛИСЬ В КИЛОМЕТРОВЫЕ ПРОБКИ. НОВОСТИ НА «РОССИИ 24»

Сильные снегопады в Челябинской области привели к заторам на городских улицах и многокилометровым пробкам на дорогах. Было парализовано движение на трассе М5, пришлось ограничить движение фур. Сейчас большегрузам снова дали зеленый свет, но ситуация на магистрали остается сложной.

<https://www.vesti.ru/video/2276724>

РОССИЯ 1; 2021.03.11; ПРИОТКРЫТЬ ГРАНИЦУ: ВО ВНУКОВО ИНОСТРАНЕЦ ПЫТАЛСЯ ДАТЬ ВЗЯТКУ СОТРУДНИКУ ФСБ. ВЕСТИ. ДЕЖУРНАЯ ЧАСТЬ

В аэропорту Внуково поймали приезжего из африканской страны. Мужчина пытался дать взятку пограничнику.

<https://www.vesti.ru/video/2276823>

<https://www.1tv.ru/news/2021-03-11/402976-v-aeroportu-vnukovo-zaderzhan-grazhdanin-odnoy-iz-afrikanskih-stran-pytavshiysya-provesti-nezakonno-pyateryh-sootechestvennikov>

РОССИЯ 1; 2021.03.11; В ЛИПЕЦКОЙ ОБЛАСТИ ВОЗРОДИЛИ САНАВИАЦИЮ. ВЕСТИ

В Липецкой области оказывать помощь пациентам, чья жизнь в опасности и требует срочного врачебного вмешательства, будет «воздушная скорая помощь». Раньше таких пациентов перевозили наземным транспортом, что существенно увеличивало время в пути и представляло риски для здоровья. Теперь в рамках нацпроекта «Здравоохранение» заключен договор на 157 летных часов в год.

<https://www.vesti.ru/video/2276832>

РОССИЯ 1; 2021.03.11; В ТАМБОВЕ ВОЗРОДИЛИ КОМИССИЮ ПО КОНТРОЛЮ ЗА ОБЩЕСТВЕННЫМ ТРАНСПОРТОМ. ВЕСТИ

Контролировать работу общественного транспорта в Тамбове будет специальная комиссия. В ее состав вошли представители общественности, перевозчики, сотрудники ГИБДД и депутаты.

<https://www.vesti.ru/video/2276835>

ТАСС; 2021.03.11; ВОЛОДИН: ЧИСЛО ЖЕРТВ «ПЬЯНЫХ ДТП» СНИЗИЛОСЬ БЛАГОДАря УЖЕСТОЧЕНИЮ ОТВЕТСТВЕННОСТИ

Ужесточение ответственности для нетрезвых виновников дорожно-транспортных происшествий, повлекших травмы и гибель людей, привело к сокращению таких случаев, депутаты продолжают отслеживать правоприменительную практику. Об этом журналистам сообщил председатель Госдумы Вячеслав Володин.

Закон об ужесточении уголовной ответственности за гибель людей в ДТП по вине пьяного водителя вступил в силу 28 июня 2019 года. «В 2020 году, когда уже действовал закон о повышенной ответственности за «пьяные» ДТП, погибло на 232 человека меньше и пострадало на 1 585 человек меньше, чем 2018 году, когда ответственность была ниже», – сказал Володин.

Согласно приведенной спикером статистике, по вине пьяных водителей в 2020 году произошло 14 481 ДТП, в 2019 году – 14 689, а в 2018 году – 15 166 происшествий. В 2020 году в таких ДТП пострадали 19 044 человека. По сравнению с 2018 годом снижение составило 7,7%, тогда за год пострадали 20 629 человек. Погибли в 2020 году 4 064 человека, что сопоставимо с 2019 годом – 4 050 человек. По сравнению с 2018 годом – снижение на 5,4% (было 4 296 погибших).

Общее количество ДТП в 2020 году (145 073) по сравнению с 2019 годом (164 358) снизилось на 11,7%, по сравнению с 2018 годом (168 099) – на 13,7%.

«Так что мы видим, что это было правильное решение, принятие закона сохранило сотни человеческих жизней», – отметил Володин. Он добавил, что депутаты продолжат отслеживать его правоприменительную практику.

Президент **Владимир Путин** в июне 2019 года подписал закон об усилении уголовной ответственности для нетрезвых водителей за дорожно-транспортные происшествия с жертвами. Согласно поправкам, если совершение ДТП повлекло причинение тяжкого вреда здоровью человека, максимальное наказание предусматривается в виде лишения свободы на срок от трех до семи лет, в случае гибели человека – от пяти до 12 лет, если погибли двое и более лиц – от восьми до 15 лет.

<https://tass.ru/obschestvo/10887483>

ТАСС; 2021.03.11; КОЛИЧЕСТВО ДТП В ТЮМЕНСКОЙ ОБЛАСТИ СНИЗИЛОСЬ В 2020 ГОДУ НА 16,5%

Количество дорожно-транспортных происшествий уменьшилось на 16,5% в Тюменской области в 2020 году. Как сообщила **пресс-служба** областной думы в четверг, основная причина аварий – выезд на встречную полосу.

«По информации Госавтоинспекции, в прошлом году количество дорожно-транспортных происшествий удалось уменьшить на 16,5%. Число раненных в ДТП сократилось на 13%. Почти на 17% ниже зафиксировано количество происшествий с участием детей до 16 лет. При этом на 8,9% выросло число погибших», – говорится в сообщении.

Главными причинами аварий в 2020 году стали выезд на встречную полосу, превышение скорости и обгон, а крупные трагедии с летальными исходами чаще происходят на федеральных трассах. По мнению ГИБДД, решить проблему поможет патрулирование и установка антивандалных коробок с видеокамерами. В частности, будет расширена федеральная трасса в сторону Ханты-Мансийска и Омска, где чаще всего происходят аварии.

<https://tass.ru/ural-news/10879191>

ТАСС; 2021.03.11; МИШУСТИН ПОРУЧИЛ ПОДУМАТЬ О ДОПОЛНИТЕЛЬНОЙ ЗАЩИТЕ НЕКВАЛИФИЦИРОВАННЫХ ИНВЕСТОРОВ

Председатель правительства России **Михаил Мишустин** поручил профильным ведомствам до 30 апреля проанализировать, необходима ли неквалифицированным инвесторам дополнительная защита от недобросовестных игроков биржи. Как сообщает в четверг **пресс-служба** кабмина, такое распоряжение дано премьером по итогам встречи с членами Совета палаты Совета Федерации.

«До 30 апреля Минфин, Минэкономразвития, Росфинмониторинг совместно с Центробанком проанализируют, нужна ли неквалифицированным инвесторам дополнительная защита от действий недобросовестных участников биржевого рынка», – отмечается в сообщении.

На вопрос дополнительной защиты граждан, приобретающих финансовые инструменты и не являющихся квалифицированными инвесторами, ранее обратил внимание **президент РФ Владимир Путин**. На совещании о ситуации в банковской сфере 1 февраля он потребовал защитить интересы таких инвесторов, чтобы эти люди не стали «новой версией обманутых дольщиков». Глава государства поручил до 15 июля обеспечить внесение в законы необходимых для этого изменений.

Комиссия правительства РФ по законопроектной деятельности поддержала при условии доработки законопроект о запрете продажи сложных финансовых инструментов неквалифицированным инвесторам.

Помимо этого, премьер поручил **Минтранс**у, Минфину и Минпромторгу России рассмотреть предложения Совета Федерации о дополнительном субсидировании межрегиональных перевозок, что, как ожидается, снизит стоимость транспортных услуг для граждан. О результатах необходимо доложить до 15 апреля.

<https://tass.ru/ekonomika/10877503>

ИЗВЕСТИЯ; 2021.03.11; КОЛЫМА ГОТОВИТСЯ НАЧАТЬ ПРОЕКТ ПО ПОДЪЕМУ ЗАТОНУВШИХ СУДОВ

В Магаданской области в ближайшее время стартует проект по подъему затонувших судов в акваториях Дальневосточного федерального округа. Глава региона Сергей Носов поручил качественно подготовиться к конкурсам по выбору подрядчика для проведения работ.

Ранее в **Росморречфлоте** сообщали, что работа по подъему затонувших судов в бухте Нагиева началась в соответствии с утвержденной программой правительства. По «дорожной карте» мероприятия на Колыме должны стартовать в феврале-марте. В ходе торгов региональное правительство определит ответственных за проведение обследования, подъема и последующего удаления корпусов четырех судов.

Если не будут сорваны сроки конкурсных процедур, то «Гусфар», «Линг», «Серес» и «Малли», затонувшие в бухте Нагиева, увидят свет, пишет ИА MagadanMedia.

В Дальневосточном федеральном округе обнаружено порядка 580 затопленных судов и кораблей, 235 из которых необходимо поднять и утилизировать в первую очередь. Магаданская область выступит в качестве пилотного региона, затем опыт перенесут на другие субъекты, в том числе в бухту Золотой Рог во Владивостоке.

<https://iz.ru/1135418/2021-03-11/kolyma-gotovitsia-nachat-proekt-po-podemu-zatonuvshikh-sudov>

ТАСС; 2021.03.11; ХУСНУЛЛИН ПОРУЧИЛ СКОРРЕКТИРОВАТЬ СТОИМОСТЬ СТРОИТЕЛЬСТВА МОСТА ЧЕРЕЗ ЛЕНУ В ЯКУТИИ

Вице-премьер РФ Марат Хуснуллин поддержал строительство моста через реку Лена в Якутии, при этом он поручил местным властям и профильным ведомствам в течение двух

недель скорректировать проект с точки зрения стоимости, передает его слова **пресс-служба**.

«Концептуально я поддерживаю строительство этого моста, однако считаю, что проект необходимо корректировать с точки зрения его стоимости, прошу главу Якутии, Минтранс России, Росавтодор и Главгосэкспертизу в течение двух недель доработать проект и представить свои предложения по его оптимизации», – сказал вице-премьер.

Строительство моста позволит снять инфраструктурные ограничения, повысить конкурентоспособность экономики и качества жизни населения на северо-востоке страны, добавили в **пресс-службе**. Сейчас Якутск и часть Якутии, расположенная на левому берегу реки Лена, не имеют круглогодичной наземной транспортной связи с остальной Россией. Как неоднократно говорил глава региона Айсен Николаев, это является одним из сдерживающих факторов развития экономики республики.

Изначально в паспорте проекта нового моста отмечалось, что капитальные расходы на его строительство составят 77,9 млрд рублей, прочие – около 5,5 млрд рублей. При этом группа «ВИС» (занимается проектированием и строительством объекта) намерена профинансировать за счет собственных средств до 20% его стоимости.

Мост через Лену должен пройти от села Старая Табага (входит в городской округ Якутск) до села Хаптагай Мегино-Кангаласского района. Его строительство вошло в проект национальной программы по развитию Дальнего Востока. Он позволит создать в Якутске транспортно-логистический узел, в котором сойдутся несколько федеральных маршрутов: железнодорожный, речной и авиационный, а также автодороги федерального значения «Вилуй», «Лена» и «Колыма». Открытие моста запланировано на 2025 год. Это приведет к росту грузоперевозок в регионе в три раза – до 6 млн тонн в год.

<https://tass.ru/nedvizhimost/10883493>

РИА НОВОСТИ; 2021.03.11; МИРОНОВ ПРИЗВАЛ ОТМЕНИТЬ ТЕХОСМОТР АВТОМОБИЛЕЙ

Лидер фракции «Справедливая Россия» в Госдуме Сергей Миронов раскритиковал идею установить базовый размер платы за техосмотр автомобиля. Он предложил полностью отменить эту процедуру для легкового транспорта.

Ранее в Совете Федерации выступили за внесение изменений в действующее законодательство, которые предусматривают введение базового размера платы за техосмотр и ее ценовых пределов. Также в верхней палате парламента предложили передать полномочия по аккредитации операторов ТО и по ведению их реестра от Российского союза автостраховщиков Росаккредитации. Соответствующий законопроект направили в это ведомства для получения отзыва.

«Наша позиция неизменна: обязательный техосмотр – узаконенное вымогательство денег у автолюбителей, не имеющее ничего общего с безопасностью дорожного движения. Поэтому любые попытки усовершенствовать эту порочную систему ведут в тупик. Вся свистопляска, которая происходит в последние годы вокруг так называемой реформы ТО, только утверждает нас в этой мысли», – сказал Миронов РИА Новости в четверг.

Он обратил внимание на распространенную ранее ГИБДД информацию о росте в 2020 году числа дорожно-транспортных происшествий из-за неисправных машин.

«Это откровенная попытка подтасовать факты и как-то оправдать необходимость ТО. В общем количестве ДТП доля таких аварий чуть выше пяти процентов. Львиная доля автокатастроф и гибели людей связана с плохими дорожными условиями, но об этом в ГИБДД упорно молчат, как и том, кто конкретно понес наказания за безобразное состояние наших дорог», – заявил политик.

Лидер фракции напомнил, что в ПДД предусмотрена обязанность автовладельцев следить за технической исправностью транспорта. По его словам, можно ужесточить ответственность за нарушение этих требований.

<https://ria.ru/20210311/tekhosmotr-1600800313.html>

КОММЕРСАНТЬ КРАСНОДАР; ДМИТРИЙ МИХЕЕНКО; 2021.03.11; БЮДЖЕТ СЪЕЗЖАЕТ НА АВТОБУСАХ; КУБАНСКИЕ ПЕРЕВОЗЧИКИ ТРЕБУЮТ ВОЗМЕЩЕНИЯ ЧАСТИ ЗАТРАТ НА ОБНОВЛЕНИЕ АВТОПАРКОВ

В текущем году может возобновиться остановленная в 2015 году краевая программа по возмещению части затрат региональным пассажирским перевозчикам на обновление подвижного состава. Пандемия принесла в минувшем году убытки отрасли до 40%, а это привело к тому, что автопарки не обновлялись и на линии сегодня курсируют автобусы, многие из которых уже должны быть списаны. Кроме того, бизнес столкнулся с трудностями по лизинговым и кредитным выплатам, а также выплате заработной платы сотрудникам. Эксперты отрасли констатируют, что средства в краевой казне на эти цели заложены, однако довести деньги до адресата мешает бумажная волокита.

Власти Краснодарского края рассматривают возможность компенсации региональным пассажирским перевозчикам части затрат на обновление подвижного состава. Накануне депутаты Законодательного собрания дали поручение краевому минтрансу совместно с минэкономки края определить возможные меры поддержки с финансовым обоснованием, для того чтобы включить их в краевую госпрограмму. Ведомства должны разработать план мероприятий по восстановлению транспортной отрасли, сообщили в **пресс-службе** заксобрания.

Как отметил председатель комитета заксобрания по вопросам ТЭК, транспорта и дорожного хозяйства Владимир Чепель, в декабре прошлого года, по поручению главы кубанского парламента Юрия Бурлачко, соответствующие рекомендации уже были даны профильным министерствам, в том числе по внесению изменений в краевую госпрограмму по социально-экономическому и инновационному развитию. Однако некоторые из рекомендаций, по словам депутата, ответственными лицами выполнены не были.

Суть бюджетной поддержки представителей малого и среднего бизнеса, занятого в сфере пассажирских перевозок, заключается в том, что кризис, связанный с пандемией коронавируса, серьезно пошатнул отрасль. В частности, в регионе наблюдается существенное снижение пассажиропотока на автобусных маршрутах, это становится причиной падения доходов перевозчиков, в результате чего предприниматели испытывают серьезные трудности при выплате зарплаты своим сотрудникам, а также при выплатах по кредитным и лизинговым договорам.

«Ранее уже существовала программа поддержки перевозчиков в этой части. Бюджетная поддержка бизнеса на обновление автопарка доходила до 75% компенсации затрат на выплату по кредитам и лизингу. Однако с 2015 года эта программа прекратила свое действие. Снижение доходов привело к тому, что в прошлом году подвижной состав частных перевозчиков не обновлялся. А это значит, не появилось новых автобусов, а те, что должны были списать, до сих пор находятся на линии. Отсюда снижение качества перевозок. Если бюджет окажет поддержку, хотя бы на 50% софинансируя затраты перевозчика на обновление автопарка, то бизнес будет брать кредиты на эти цели, не боясь стать неплатежеспособным», – рассказал “Ъ-Кубань” президент Союза транспортников Кубани Иван Петров.

По словам господина Петрова, за прошлый год выручка частных перевозчиков снизилась на 10–40%, и эти потери до сих пор не вернулись. Если власти пойдут навстречу частному бизнесу в отрасли, то появится возможность пустить на линии низкопольные автобусы с кондиционерами и прочими атрибутами современного пассажирского транспорта. Сейчас

же сложившаяся ситуация может привести к банкротству отдельных компаний и предпринимателей, работающих в сфере регулярных пассажирских перевозок.

Как рассказал “Ъ-Кубань”, председатель комитета по транспорту и пассажирским перевозкам Краснодарского краевого отделения «Опоры России» Сергей Кумбарули, средства на поддержку региональных пассажирских перевозчиков в региональном бюджете заложены, однако «бумажная волокита» до сих пор не позволила довести деньги до адресата. В частности, по словам собеседника, на обновление подвижного состава в 2021 году планируется направить по 1 млн руб. на транспортное средство, в 2022 году – по 1,2 млн руб. и в 2023 году – по 1,3 млн руб. Помимо этого существует лизинговая программа по компенсации 50% затрат бизнеса по выплатам. «Интересно, что когда в течение трех месяцев наши автобусы простаивали, а по лизингу нужно было платить, нас поддерживали, однако забыли про тех, кому приходилось платить по кредитам, взятым на приобретение новых автобусов», – уточнил господин Кумбарули.

По словам председателя Краснодарского краевого отделения «Опоры России» Даниэля Башмакова, ранее общественники выходили в Законодательное собрание с инициативой компенсации не только части затрат на покупку нового подвижного состава, но и возмещения межмуниципальным перевозчикам, как самым пострадавшим во время карантина, части затрат на приобретение топлива, а также возмещения части затрат на выплату заработной платы. «Сейчас обсуждаемые границы поддержки сузились, однако они уже будут распространяться не только на межмуниципальных перевозчиков, но и на тех, которые работают внутри муниципалитетов», – резюмировал господин Башмаков.

<https://www.kommersant.ru/doc/4723024>

КОММЕРСАНТЬ ВОРОНЕЖ; ИРИНА ЛОБАНОВА; 2021.03.11; «СЕВЕРНОМУ» ПОДРЕЗАЛИ КРЫЛЬЯ; ГРАНИЦЫ КУРСКОГО АЭРОПОРТА ЗАДЕРЖАЛИ РАЗВИТИЕ КРУПНОГО МИКРОРАЙОНА

Установление приаэродромной территории (ПАТ) аэропорта Курска с положительной экспертизой о нормативном уровне шума в районе микрорайона Северный, скорее всего, позволит продолжить дальнейшее развитие крупнейшей комплексной застройки города. АО «Курский завод КЖД им. А.Ф. Дериглазова» с октября 2020 года не может ввести в эксплуатацию построенные здесь многоквартирные дома. Из-за несоответствия ограничениям использования объектов недвижимости, установленным на приаэродромной территории, городские власти прекратили действие 13 разрешений на строительство около 145 тыс. кв. м жилья в высокой степени готовности. Теперь эксперты надеются на компромисс между интересами аэропорта и девелоперов.

В администрации Курской области сообщили “Ъ-Черноземье“, что на разработанный проект приаэродромной территории от ленинградского ФБУЗ «Северо-Западный научный центр гигиены и общественного здоровья» 24 февраля было получено положительное экспертное заключение. В результате 3 марта проект решения об установлении ПАТ был направлен в ФГКУ «ГЦ ГСЭН (СПН)» Минобороны РФ для получения санитарно-эпидемиологического заключения. Но уже полученное предварительное экспертное заключение свидетельствует о том, что в жилом микрорайоне Северный «эквивалентный уровень шума не превышает нормативный», отметили в обл администрации.

С октября 2020 года ограничения ПАТ аэродрома Курска стали причиной остановки развития крупнейшего в облцентре микрорайона Северный. Его возводит АО «Курский завод КЖД им. А.Ф. Дериглазова». Застройщик не может ввести в эксплуатацию уже готовые многоквартирные дома. Комитетом архитектуры и градостроительства Курска прекращено действие 13 разрешений на строительство жилья на территории микрорайона, выданных заводу. Это документы не соответствовали ограничениям использования объектов недвижимости, установленным на приаэродромной территории (на основании п.

1.1 ч. 21.1 ст. 51 Градостроительного кодекса РФ), пояснили “Ъ-Черноземье“ в областной администрации. Речь идет об около 145 тыс. кв. м квартир в высокой степени готовности. «Разрешение сложившейся ситуации обеспечивается путем реализации положений федерального законодательства – утверждения проекта решения об установлении приаэродромной территории», – считают областные чиновники.

Жилой район Северный состоит из четырех микрорайонов и формируется с 2009 года АО «Курский завод КПД им. А.Ф. Дериглазова». Расчетная численность его населения – 50,044 тыс. человек, для которых планируется возвести 25,59 тыс. квартир общей площадью более 1,37 млн кв. м. Кроме того, в микрорайоне предусмотрено строительство коттеджей на 59,41 тыс. кв. м. В перечне социальной инфраструктуры – семь детских садов на 1730 мест, две школы на 2,2 тыс. мест, поликлиники, спорткомплекс и ТРЦ.

В настоящее время построено и введено в эксплуатацию 68 многоквартирных домов площадью 849,44 тыс. кв. м, 150 коттеджей на 30,6 тыс. кв. м, три детских сада и школа. Ведется строительство поликлиники для взрослых на 600 посещений в смену, торгового центра «ДАФ», спортивного комплекса с плавательным бассейном на 50 м. Планируется строительство 25 многоквартирных домов площадью 457,4 тыс. кв. м с вводом в эксплуатацию с 2021 по 2024 год.

О том, затронуты ли проектом ПАТ интересы других участников, предназначенных под жилищное строительство, можно будет говорить после окончательного установления всех ограничений приаэродромной территории, уточнили в администрации региона.

Член генерального совета «Деловой России» Алим Бишенов напоминает, что дискуссии вокруг статуса и размера ПАТ в России ведутся давно, и если изначально это была зона в 30 км, то в 2017 году вышел закон, обязывающий аэродромы самостоятельно установить зоны ПАТ. «Многие с этим не справились ни в 2018, ни в 2019 годах, – отмечает господин Бишенов. – А другие записали себе в ПАТ огромные территории, которые уже на тот момент рассматривались девелоперами как их вотчина». ПАТ рассчитывались согласно действующим нормам шумового воздействия, измерялся максимальный показатель, и так получались закрытые участки по 200-300 га, занимающие, например, в теории до половины Подмосковья, пояснил эксперт.

«Но можно измерять не максимальный уровень шума, а среднесуточный, тогда картина будет другая, думаю, по этому пути и идут в Курске, – предположил Алим Бишенов. – В седьмой зоне ПАТ аэропорта Шереметьево сейчас проживает порядка 1 млн человек, это сложившийся факт, и юридический статус этого жилья сложен. Жители, с одной стороны, хотят там оставаться, с другой стороны, уровень шума дает им право жаловаться на аэропорт и на девелопера. А государство не может переселить их без компенсации, которая могла бы составить астрономический 1 трлн руб., поэтому ищется компромисс». «Можно надеяться, что и в Курске компромисс будет найден, но, поскольку экологическая повестка сейчас очень сильна, девелоперов в ПАТ будут сильно ограничивать», – предупредил аналитик.

Впрочем, гендиректор ООО «Центр экологической безопасности» Михаил Картышев считает, что все корректировки ПАТ в пользу планов девелоперов решают сиюминутную проблему (как невозможность ввести пять зданий в эксплуатацию в случае Курска), но ввергают аэродром в ситуацию, при которой ему придется сокращать интенсивность полетов, чтобы соблюдать границу установленной седьмой подзоны. «Через 10 лет уже никто не вспомнит, что нужно было любыми путями сократить зону ради интересов ограниченного круга лиц», – резюмировал господин Картышев.

<https://www.kommersant.ru/doc/4722472>

ТАСС; 2021.03.11; ГРУППА «ДЕЛО» ПРЕДЛОЖИЛА СУБСИДИРОВАТЬ РОССИЙСКИХ ПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ КОНТЕЙНЕРОВ

Группа компаний «Дело» предлагает предоставить российским производителям контейнеров госсубсидии, которые позволят покрыть разницу в цене продукции по сравнению с китайскими аналогами.

Об этом ТАСС сообщил глава «Дела» Сергей Шишкарев по итогам совещания у президента России Владимира Путина о мерах по повышению инвестиционной активности, его слова передала **пресс-служба**.

«Мы предлагаем вернуться к идее создания полноценного производства контейнеров на территории России. <...> Мы будем готовы покупать российские контейнеры, если государство покроет разницу в их стоимости по сравнению с китайским аналогом в форме субсидий производителям. Это также позволит поддержать высокотехнологичные рабочие места на российских машиностроительных предприятиях, которые в последний год столкнулись с падением спроса на традиционные вагоны. По нашим расчетам, ежегодная потребность в контейнерах составляет 20 тыс. штук, что позволит каждый год инвестировать в экономику России порядка 7 млрд рублей», – сказал Шишкарев.

<https://tass.ru/ekonomika/10884137>

ТАСС; 2021.03.11; ЧИСЛО ПОСТРАДАВШИХ И ПОГИБШИХ НА ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ В ПОДМОСКОВЬЕ СНИЗИЛОСЬ НА 11%

Количество пострадавших и погибших удалось сократить на 11% благодаря благоустройству подходов к железной дороге и установке ограждений в Подмосковье. Об этом сообщается в Telegram-канале Министерства транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры Московской области.

«На железной дороге Подмосковья с начала года удалось сократить число пострадавших и погибших на 11%. В период праздников, с 6 по 8 марта, число погибших и раненых снизилось на 80% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года», – говорится в сообщении.

Отмечается, что сохранить жизни удалось благодаря благоустройству подходов к переходам, построенным ограждениям вдоль путей и перекрытию «народных троп». Среди лучших муниципалитетов по мероприятиям, направленным на снижение смертности на ж/д: Люберцы, Электросталь, Истра, Королев, Павловский Посад, Красногорск и Руза.

В материале напоминает, что несанкционированный переход железнодорожных путей остается самой распространенной причиной гибели на железной дороге. В 2020 году на территории подмосковной ж/д инфраструктуры впервые удалось снизить травматизм на рекордные 25%.

«По поручению губернатора Подмосковья Андрея Воробьева в регионе ведется комплексная работа по снижению травматизма и смертности на железной дороге. В этом году запланировано продолжить ликвидировать «народные тропы», благоустроить станции, отремонтировать и построить новые первоочередные переходы через ж/д», – добавляется в материале.

Минтранс Подмосковья призывает всех пассажиров пользоваться только санкционированными переходами, при переходе через пути снимать наушники и капюшоны, не подходить близко к краю платформы при ожидании транспорта.

<https://tass.ru/obschestvo/10877637>