



Ежедневный мониторинг СМИ

16 ОКТЯБРЯ 2020

СОДЕРЖАНИЕ

ИЗВЕСТИЯ; GERMAN КОСТРИНСКИЙ; 2020.16.10; ШУМОВОЕ ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ: ЖИТЕЛИ ВБЛИЗИ АЭРОПОРТОВ МОГУТ НЕ ПОЛУЧИТЬ КОМПЕНСАЦИЙ; АЭРОПОРТЫ ПРЕДЛАГАЮТ ПЕРЕЛОЖИТЬ ОТВЕТСТВЕННОСТЬ НА ЗАСТРОЙЩИКОВ И ОРГАНЫ ВЛАСТИ	3
ГАЗЕТА.РУ; КОНСТАНТИН ЖУРАВЛЕВ; 2020.15.10; «ОГРАНИЧЕНИЕ ИМПОРТА КОЛЕС ИЗ УКРАИНЫ — ПРАВИЛЬНОЕ РЕШЕНИЕ»; ЛИБЕРАЛИЗАЦИЯ ИМПОРТА КОЛЕС ДЛЯ ВАГОНОВ МОЖЕТ УГРОЖАТЬ СОХРАНЕНИЮ РАБОЧИХ МЕСТ В РФ.....	5
РБК; ОЛЬГА АГЕЕВА; 2020.16.10; ГОСАУДИТ ПОКАЗАЛ ИЗБЫТОЧНЫЙ ОПТИМИЗМ ПРАВИТЕЛЬСТВА; СЧЕТНАЯ ПАЛАТА ПОДГОТОВИЛА ЗАКЛЮЧЕНИЕ НА ПРОЕКТ ФЕДЕРАЛЬНОГО БЮДЖЕТА	6
КОММЕРСАНТЬ; ДМИТРИЙ БУТРИН; 2020.16.10; СХЕМА ПО СРЕДСТВАМ; ПРАВИТЕЛЬСТВО ОПРЕДЕЛЯЕТСЯ С ТЕХНОЛОГИЕЙ ДОСТИЖЕНИЯ НАЦИОНАЛЬНЫХ ЦЕЛЕЙ	9
ИЗВЕСТИЯ; АННА КАЛЕДИНА; 2020.16.10; С ПОПРАВКОЙ НА ПАНДЕМИЮ: НА ПОДДЕРЖКУ ЭКОНОМИКИ И НАСЕЛЕНИЯ ПОТРЕБУЕТСЯ 10–12 ТРЛН; КОРОНАВИРУС МОЖЕТ СКОРРЕКТИРОВАТЬ МАКРОЭКОНОМИЧЕСКИЙ ПРОГНОЗ И ПЛАНЫ ПРАВИТЕЛЬСТВА	10
ИЗВЕСТИЯ; АННА КАЛЕДИНА. ЯРОСЛАВА КОСТЕНКО; 2020.16.10; ТУРАМ НА СМЕХ: РОССИЯНЕ АКТИВНО БРОНИРУЮТ ПУТЕВКИ НА НОВЫЙ ГОД; НА ПИКЕ ПОПУЛЯРНОСТИ — СОЧИ И ТУРЦИЯ, НО ПУТЕШЕСТВЕННИКИ ТАКЖЕ СОБИРАЮТСЯ ВО ФРАНЦИЮ, ГЕРМАНИЮ И США	12
ВЕСТИ; 2020.15.10; В ТУЛЕ ОТКРЫТА ВТОРАЯ ОЧЕРЕДЬ ВОСТОЧНОГО ОБХОДА. ВЕСТИ. ДЕЖУРНАЯ ЧАСТЬ	15
ВЕСТИ; ЯРОСЛАВ КРАСИЕНКО; 2020.15.10; МОСТЫ НА ЦКАД ИСПЫТЫВАЮТ НА ПРОЧНОСТЬ. ВЕСТИ-МОСКВА.....	15
ВЕСТИ; 2020.15.10; В СТОЛИЧНЫХ АЭРОПОРТАХ УСИЛИЛИ САНИТАРНЫЙ КОНТРОЛЬ. ВЕСТИ-МОСКВА	15
ВЕСТИ; 2020.15.10; НА САХАЛИНЕ ЗАВЕРШАЮТ СТРОИТЕЛЬСТВО ПЕРЕПРАВЫ ЧЕРЕЗ РЕКУ РОГАТКА. НОВОСТИ НА "РОССИИ 24"	15
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2020.15.10; ДОРОГАМ И МОСТАМ ПРИСВОЯТ КАТЕГОРИИ УЯЗВИМОСТИ.....	16
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2020.15.10; СТРОИТЬ ЗДАНИЯ У ДОРОГ БУДУТ ПО СОГЛАСОВАНИЮ С ИХ ВЛАДЕЛЬЦАМИ.....	16
ВЕДОМОСТИ; ИЛЬЯ ВИНОГРАДОВ; 2020.16.10; ПРОИЗВОДИТЕЛИ ГРУЗОВИКОВ ВЫБИРАЮТ МЕЖДУ БАТАРЕЯМИ И ВОДОРОДОМ; НО ПРОРЫВНОЙ ЗЕЛЕННОЙ ТЕХНОЛОГИИ ПОКА НЕ ВИДНО	17
ВЕДОМОСТИ; АНАСТАСИЯ ЛЬВОВА; 2020.16.10; ПРОДАЖИ ГРУЗОВИКОВ В СЕНТЯБРЕ ВЫРОСЛИ НА 15%; НО В ЦЕЛОМ ПО 2020 ГОДУ АНАЛИТИКИ ПРЕДСКАЗЫВАЮТ СНИЖЕНИЕ ПРОДАЖ	19
ИЗВЕСТИЯ; 2020.15.10; ЭКСПЕРТ ОЦЕНИЛА ВЛИЯНИЕ СИСТЕМЫ «АВТОДАТА» НА РОСТ ЦЕН ТОВАРОВ И ГРУЗОПЕРЕВОЗОК	21
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2020.15.10; ЗА ПАССАЖИРАМИ САМОЛЕТОВ БУДУТ СЛЕДИТЬ С ПОМОЩЬЮ ВИДЕОКАМЕР	22

КОММЕРСАНТЪ САМАРА; 2020.15.10; ПОЛЕТОВ СТАЛО МЕНЬШЕ;
ПАССАЖИРОПОТОК САМАРСКОГО АЭРОПОРТА КУРУМОЧ В ЯНВАРЕ —
СЕНТЯБРЕ СОКРАТИЛСЯ НА 46%23

ПУБЛИКАЦИИ

ИЗВЕСТИЯ; GERMAN КОСТРИНСКИЙ; 2020.16.10; ШУМОВОЕ ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ: ЖИТЕЛИ ВБЛИЗИ АЭРОПОРТОВ МОГУТ НЕ ПОЛУЧИТЬ КОМПЕНСАЦИЙ; АЭРОПОРТЫ ПРЕДЛАГАЮТ ПЕРЕЛОЖИТЬ ОТВЕТСТВЕННОСТЬ НА ЗАСТРОЙЩИКОВ И ОРГАНЫ ВЛАСТИ

Жители домов на приаэродромных территориях (ПАТ) могут остаться без компенсаций за шум от самолетов. Операторы воздушных гаваней не готовы платить за ущерб и считают, что это должны делать застройщики или органы власти, согласовавшие строительство. Девелоперы же говорят, что отсутствие понятных правил застройки и компенсаций негативно влияет на рынок жилищного строительства, а общий размер выплат в случае сноса всех зданий, не подходящих под критерии ПАТ, может обойтись в триллионы рублей.

Необъятные территории

Границы ПАТ должны были определить еще в 2017 году, когда в силу вступил федеральный закон № 135-ФЗ («О внесении изменений в отдельные законодательные акты РФ в части совершенствования порядка установления и использования приаэродромной территории и санитарно-защитной зоны»). Документ вносил в Воздушный кодекс изменения, по которым ПАТ должны быть разбиты на семь подзон, на каждой из которых разрешено строить здания и сооружения согласно их назначению.

В 2020 году Шереметьево и Внуково согласовали с администрациями Москвы и Подмосковья шесть подзон. Границы седьмой — самой большой, в которую попадает значительное количество жилых построек, остаются неустановленными.

После формирования ПАТ аэропорты, согласно 135 ФЗ, должны будут компенсировать собственникам земли и построек ущерб. Это может быть установка шумовой защиты либо выплаты за снос домов и расселение жителей, если первый вариант невозможен.

Вопрос о сносе зданий будет подниматься только в том случае, если уровень шума на территории превысит допустимые значения, отметил руководитель направления «Разрешение IT & IP споров» фирмы «Рустам Курмаев и партнеры» Ярослав Шицле. Если объекты возведены без исходно-разрешительной документации (разрешения Росимущества), они считаются самовольными постройками. В этом случае у собственника нет прав ни на объект, ни на компенсацию.

В последние годы проблема несколько раз привлекала внимание СМИ. Так, собственники квартир в жилых комплексах в Митино неоднократно жаловались на шум от самолетов. После ввода в эксплуатацию третьей полосы Шереметьево, трасса, по которой самолеты осуществляют взлет и посадку, пролегла прямо над их домами. Перед покупкой квартир граждан никто не уведомлял, что жилье находится на приаэродромной территории.

Кроме того, третья полоса Шереметьево была введена до окончательного расселения расположенных рядом поселков Перепечино и Дубровка. Расселение продолжалось уже после ее ввода в эксплуатацию и запуска полетов.

«Известия» направили запрос в Росавиацию о путях решения проблемы. На момент публикации там не ответили.

Спорные компенсации

Аэропортовое сообщество считает, что оператор не должен компенсировать собственникам жилья ущерб после установления ПАТ. Ассоциация «Аэропорт» 28 сентября направила министру транспорта Евгению Дитриху письмо (есть у «Известий»), в котором предлагает исключить из законодательства эту норму.

«ПАТ устанавливается в публичных интересах (безопасность полетов, исключение оказания негативного влияния на здоровье человека). Оператор аэродрома, равно как и концессионер, не являются ни источником вреда (шум создают воздушные суда, а не аэродром), ни приобретателем выгоды установленных на ПАТ ограничений», говорится в письме.

В ассоциации также считают, что из законодательства необходимо исключить процедуру «молчаливого согласия». По ней при отсутствии ответа **Росавиации** в установленный срок о согласовании или отказе в размещении объекта, его строительство считается согласованным. В объединении предлагают выдавать согласование федерального агентства только при наличии положительного заключения оператора аэропорта.

Кроме того, все семь подзон ПАТ нужно устанавливать одновременно, считают в ассоциации. Отсрочка определения седьмой подзоны, а именно это предусмотрено проектом федерального закона **Минтранса** (о совершенствовании порядка установления и использования ПАТ), приведет к усугублению проблемы застройки прилегающих к аэропорту территорий, указано в письме. При отсрочке строительство на этой территории не будет контролировать Роспотребнадзор, что приведет к ее застройке.

В Минтрансе подтвердили получение обращения.

— **Согласно санитарно-эпидемиологическому законодательству, за шум в зданиях и сооружениях, а также на прилегающих территориях отвечает застройщик или эксплуатант таких зданий и сооружений. Законодательство о приаэродромных территориях предусматривает ответственность операторов аэродромов только за вновь устанавливаемые ограничения,** — сказали в ведомстве.

Ранее Международная ассоциация аэропортов предлагала для выплаты компенсаций создать специальный фонд, который будет формироваться за счет отчислений аэропортов, авиакомпаний и бюджетов различных уровней. **Минтранс** эту инициативу не поддержал.

Аэропорты Внуково и Домодедово поддерживают предложение об одновременном установлении семи подзон. При этом во Внуково уверены, что даже при этом условии аэропорт не будет обязан компенсировать ущерб.

— Если здание построено законно, без нарушения каких-либо требований, следовательно, его не нужно сносить. Если оно построено с нарушением, скажем, санитарного законодательства, за ущерб должны отвечать застройщики или госорганы, которые разрешили строительство и ввод в эксплуатацию объекта строительства, — сказали «Известиям» в воздушной гавани.

В Домодедово добавили, что необходимо избежать установления «неполноценной» ПАТ в составе шести подзон. Ведь в результате права граждан на благоприятную среду могут быть нарушены, приаэродромная территория будет застраиваться без контроля, что повлечет ограничение деятельности аэропортов вплоть до их закрытия.

В Шереметьево отказались от комментариев. В Пулково не ответили на вопросы «Известий».

ПАТ устанавливаются в общественных интересах, собственник взлетно-посадочных полос — государство, которое финансирует их строительство. Сейчас обсуждается вариант возмещения ущерба гражданам за счет создания специального внебюджетного фонда, формируемого за счет взносов авиакомпаний за взлет-посадку, добавили во Внуково.

Авиационный целевой фонд — возможный инструмент привлечения финансирования для развития авиационной инфраструктуры, пояснили в **Минтрансе**. Это предложение министерство направило в правительство, окончательное решение о его создании не принято. При этом о компенсациях жителям из этого фонда речи не идет, уточнили в ведомстве.

Гармоничное сосуществование

Вопрос установления ПАТ сильно влияет на рынок жилищного строительства, говорят в ГК «Инград», которая строит жилье недалеко от столичных аэропортов.

— В правовой «дыре» оказались многие застройщики. Больше всего проблем возникло в Московском регионе и в Санкт-Петербурге, где в прилегающей к аэропортам седьмой зоне оказались огромные участки земли. По мнению экспертов, только в Подмосковье их площадь доходит до 300 га, — отметили в компании.

До сих пор нет однозначного понимания, что делать с жилыми домами, которые давно размещаются на ПАТ. Если будет принято решение снести эти здания, сумма ущерба составит триллионы рублей, считают в ГК «Инград».

Для решения проблемы можно рассмотреть европейский опыт, где аэропорты находятся в черте города, полагают в компании. Речь о аэропортах Хитроу, Парижа и Франкфурта, где запрещены ночные полеты. В компании выразили надежду, что в скором времени будут приняты нормы, которые не будут требовать дополнительных согласований при строительстве и реконструкции объектов. Это позволит соблюсти разумный баланс между необходимостью развития регионов и комфортом проживания и здоровьем людей, живущих по соседству с аэропортом, считают там.

«ПИК», «Самолет» и ГК «А101», также строящие объекты вблизи аэропортов, не ответили на запрос «Известий».

<https://iz.ru/1074286/german-kostrinskii/shumovoe-preduprezhdenie-zhiteli-vblizi-aeroportov-mogut-ne-poluchit-kompensacii>

ГАЗЕТА.РУ; КОНСТАНТИН ЖУРАВЛЕВ; 2020.15.10; «ОГРАНИЧЕНИЕ ИМПОРТА КОЛЕС ИЗ УКРАИНЫ — ПРАВИЛЬНОЕ РЕШЕНИЕ»; ЛИБЕРАЛИЗАЦИЯ ИМПОРТА КОЛЕС ДЛЯ ВАГОНОВ МОЖЕТ УГРОЖАТЬ СОХРАНЕНИЮ РАБОЧИХ МЕСТ В РФ

Похоже, что важная для российских производителей тема поддержки мощностей и сохранения рабочих мест может затеряться в кулуарных дискуссиях о нюансах ценообразования, где, как известно, ни правых, ни виноватых не бывает. На этой неделе стало известно, что правительство в очередной раз может выслушать мнения участников рынка о стоимости железнодорожных колес и методике ее регулирования. Точной даты пока не назначено, говорят собеседники «Газеты.Ру» в компаниях.

Цены на колеса уже становились предметом многочисленных разбирательств ФАС с производителями, ОМК и Evraz, в период 2018-2019 годов, когда резкий рост спроса вынуждал потребителей не только искать новые источники поставок за рубежом, но и задействовать административные рычаги для регулирования рыночных цен.

Однако из-за проседания рынка и циклического снижения потребностей операторов и вагоноремонтных компаний сейчас складывается парадоксальная ситуация.

По оценкам ИПЕМ, спрос на железнодорожные колеса в 2020 году сократится до 1,5 млн штук по сравнению с 1,8 млн штук в 2019 году, а в 2021 году будет еще меньше – 1,4 млн штук. Уже сейчас российские и казахстанские мощности профицитны на 30%. Evraz в августе сообщил о падении продаж колес за первое полугодие на 20%, до 84 тыс. тонн, Выксунский метзавод ОМК еще в июне предупредил о планах снижения производства колес и переводе части людей в другие подразделения.

На этом фоне прозвучала рациональная идея о поддержке российских производителей за счет ограничения импорта колес из Украины. Хотя **Минтранс** официально не комментирует тему, такое решение выглядит логичным в свете жестких ограничений и санкций против РФ со стороны украинских властей.

Так, в мае президент Украины Владимир Зеленский подписал приказ №184/2020 против 235 российских компаний, среди которых был Выксунский метзавод, а также такие гиганты, как ГАЗ, «Яндекс», «Мэйл.ру», «ВКонтакте», 1С, «Эрмитаж», МГУ.

В том же месяце железные дороги Украины ввели запрет для вагонов, укомплектованных колесами китайских компаний Maanshan Iron and Steel Co., Ltd и Taiyuan Heavy Industry

Railway Transit Equipment Co., Ltd. Стоит ли говорить, что именно эти компании поставляли колеса для российских операторов.

Заместитель председателя Ассоциации операторов железнодорожного подвижного состава Денис Семенкин отмечал, что украинской стороне такой шаг нужен для защиты интересов своего производителя, «Интерпайпа» Виктора Пинчука.

Пинчук еще в 2018 году попал под санкции РФ, однако колеса «Интерпайпа» по-прежнему продолжают в большом объеме поступать на российский рынок.

В конце сентября «Интерпайп» раскрыл, что в первом полугодии его EBITDA возросла на 19%, до \$149 млн, в основном за счет позитивных результатов железнодорожного дивизиона – его EBITDA составила \$124 млн. Пополнению украинского бюджета с налогов от продаж колес в РФ никакие санкции не помеха.

По оценкам Союза вагоноремонтных предприятий, запрет Украины на допуск вагонов с китайскими колесами ударил по отечественным предприятиям, ведь своими действиями Украина одномоментно ограничила курсирование более, чем 250 тысяч российских вагонов.

Это, в свою очередь, негативно повлияло на работу многих компаний и потребовало дополнительной нагрузки на инфраструктуру, т.к. вагоны начали останавливаться на передаточных пунктах, затрудняя эксплуатационный процесс. В Союзе уверены, что запрет допуска украинских колес на российский рынок будет правильной зеркальной мерой и российские производители в состоянии полностью закрыть потребности рынка без какого-либо негативного влияния на стоимость продукции.

Хотя некоторые операторы считают, что сокращение числа поставщиков может повлиять на цену колеса и стоимость перевозок, анализ показывает, что четкой взаимосвязи между этим нет. В 2016 году стоимость вагоносуток для полувагонов составляла 500 рублей при стоимости колес на уровне 25 тыс. руб. за штуку, а в 2018 году доходная ставка выросла в 3 раза, при том, что стоимость колеса увеличилась всего до 35 тыс. руб.

По расчетам Союза, уже более полугодом на территорию РФ не завозятся колеса китайских производителей, а средняя цена колеса за этот период не возросла, а упала почти на 30% при действующей пошлине на украинские колеса в размере 34,22%.

«Повышение объемов производства внутри РФ позволит в сегодняшних непростых условиях сохранить рабочие места, увеличить поступления финансовых средств в бюджет и повысить валовый продукт страны», – считает исполнительный директор Союза вагоноремонтных предприятий Дмитрий Лосев. По его мнению, ограничение импорта колес из Украины это правильное, необходимое и своевременное решение.

<https://www.gazeta.ru/business/2020/10/15/13320823.shtml>

РБК; ОЛЬГА АГЕЕВА; 2020.16.10; ГОСАУДИТ ПОКАЗАЛ ИЗБЫТОЧНЫЙ ОПТИМИЗМ ПРАВИТЕЛЬСТВА; СЧЕТНАЯ ПАЛАТА ПОДГОТОВИЛА ЗАКЛЮЧЕНИЕ НА ПРОЕКТ ФЕДЕРАЛЬНОГО БЮДЖЕТА

Экономика России может упасть сильнее, чем ожидает кабинет министров. Начавшаяся вторая волна пандемии усилит мировой кризис, но правительство не учло эти факторы при формировании бюджета, указала Счетная палата

Падение ВВП России будет в диапазоне 4,2–4,8% в 2020 году — больше ожидаемого правительством сокращения экономики на 3,9%. Прогноз экономического роста в 2022–2023 годах на 3% в год слишком оптимистичен, а прогноз по ценам на нефть, наоборот, излишне консервативен. Такую оценку приводит Счетная палата в заключении на проект федерального бюджета (есть в РБК).

Сомнения в реалистичности прогноза

В сентябре Минэкономразвития опубликовало прогноз социально-экономического развития России на 2021–2023 годы. На нем основан проект федерального бюджета на ближайшую трехлетку.

Как указала Счетная палата, ни в одном из вариантов прогноза не учтена вторая волна пандемии и рецессия в мировой экономике. Из-за роста заболеваемости COVID-19 в Москве и регионах уже начали повторно вводить ограничения. Пока, как правило, это самоизоляция людей старше 65 лет и граждан с хроническими заболеваниями, а также возврат части сотрудников на удаленку. Вторая волна, «по сути, к сожалению, началась», заявлял председатель Счетной палаты Алексей Кудрин 5 октября.

И базовый, и консервативный прогнозы Минэкономразвития предполагают снижение ВВП на 3,9% в 2020 году. Консервативный сценарий на 2022–2023 годы предусматривает средний рост ВВП в районе 2,7%. «Ряд показателей консервативного варианта имеют все признаки целевого варианта», — отмечает Счетная палата. Ранее глава Счетной палаты Алексей Кудрин уже заявлял о нереалистичности прогноза.

Правительство ожидает роста ВВП на 3,3% в 2021 году и выход экономики на докризисный уровень в третьем квартале 2021 года.

По мнению Счетной палаты, это довольно амбициозные планы, учитывая результаты последних лет. С 2013 года максимальный рост ВВП не превышал 2,5%, а среднегодовой темп составил всего 0,9% в 2013–2019 годах.

Рост ВВП не превысит 2% в 2021–2023 годах, оценивает Счетная палата.

Прогноз не учитывает «риск пробуксовки структурных реформ», в нем не указан ожидаемый эффект исполнения национального плана восстановления экономики. На его реализацию планируется потратить до 6,4 трлн руб., сообщил «Коммерсантъ» со ссылкой на финальную версию документа. В июне премьер Михаил Мишустин называл президенту Владимиру Путину сумму расходов около 5 трлн руб.

Получившийся прогноз Минэка, на котором строился бюджет, — это больше целевые и желаемые показатели, чем прогнозные и реально ожидаемые, прокомментировала РБК руководитель направления фискальной политики Экономической экспертной группы Александра Суслина. «Прогноз готовился довольно давно, когда еще была некоторая реальная надежда, что второй волны удастся избежать», — отметила она: кроме того, «есть ощущение, что Министерству экономического развития было как бы спущено сверху «поручение» дать понять, что вирус побороли и дальше все будет хорошо».

В дальнейшем оценки падения экономики из-за пандемии будут множиться и расходиться все сильнее, ожидает Суслина: «К сожалению, никто не знает, что будет и каким окажется ущерб. Но с точки зрения бюджетной политики, мне кажется, было бы целесообразно использовать более консервативные прогнозы и готовиться к худшему в надежде на лучшее».

Цены на нефть и курс рубля

Прогноз Минэкономразвития предполагает, что добыча нефти будет соответствовать условиям сделки ОПЕК+, а с мая 2022 года ограничения будут полностью сняты. Ожидается, что нефть Urals будет стоить в среднем \$44,5 за баррель до конца 2020 года, к 2023-му подрастет до \$47,5.

По мнению Счетной палаты, значения нефтяных цен в прогнозе занижены. Диапазон \$50–55 за баррель больше соответствует заложенным в прогноз предпосылкам в отношении сделки ОПЕК+ и ожиданиям по восстановлению мировой экономики.

Как ранее заявлял Кудрин, ко второй волне пандемии власти всех стран будут относиться иначе, чем к первой, когда не был известен масштаб заражения и уровень смертности. «Поэтому и правительства будут меньше вводить ограничения. В этом смысле цена на нефть не опустится до тех значений, которые были весной», — считает Кудрин.

При этом Счетная палата отметила, что в консервативном варианте прогноза не учтены риски снижения нефтяных цен, на которые указывают другие прогнозы. Так, рисковый

сценарий Банка России предполагает снижение цен на нефть Urals, несмотря на сделку ОПЕК+, до \$25 за баррель в 2021 году с дальнейшим медленным восстановлением до \$35 к концу 2023 года.

В базовом варианте прогноза заложен курс 71,2 руб. за доллар с дальнейшим ослаблением до 72,4–73,8 руб. за доллар в 2021–2023 годах. Но Счетная палата видит маловероятным ослабление курса рубля при росте цен на нефть и объема импорта.

Демографический прогноз предполагает сокращение численности населения с 146,7 млн человек в 2020 году до 146,4 млн человек в 2023-м. Такая оценка оптимистична и не учитывает последствия пандемии, указала Счетная палата.

Риски недополучения доходов

Согласно проекту бюджета, доля нефтегазовых доходов в общем объеме доходов федерального бюджета будет расти с 28,7% в 2020 году до 33,6% в 2023 году. Доля ненефтегазовых доходов уменьшится с 71,3 до 66,4%.

Проект бюджета не учитывает влияние изменений налогообложения при добыче нефти и других полезных ископаемых на поступления по налогу на прибыль организаций. По оценке Счетной палаты, из-за этого бюджет может недополучить 8,4 млрд руб. ежегодно с 2021 по 2023 год.

В целом, по оценке аудиторов, риски непоступления налоговых и неналоговых доходов могут составить 46,1 млрд руб. в 2021 году, 69,7 млрд руб. в 2022-м и 100 млрд руб. в 2023 году.

Счетная палата привела дополнительные способы увеличения дохода бюджета. Программный документ Минфина — Основные направления налоговой политики — аудиторы сочли схематичным, без оценки ожидаемых результатов. По их мнению, нужно уделить больше внимания инвентаризации неналоговых платежей, сокращению объемов незавершенного строительства и вовлечению в оборот приостановленных и «брошенных» объектов.

Увеличить доходы бюджета можно за счет взыскания дебиторской задолженности, которая возросла на 27,3%, или 812,2 млрд руб., до почти 3,8 трлн руб., за 2019 год, отмечает Счетная палата. Наибольшая задолженность сложилась у Федеральной налоговой службы (25,7% общей суммы), Рослесхоза (24%), Минобороны (10,8%), Росимущества (10%), Федеральной таможенной службы и Федеральной службы судебных приставов (7,6%).

После рекордных трат 2020 года на борьбу с коронавирусом и его экономическими последствиями Минфин объявил вынужденный секвестр бюджета на следующие годы: расходы более чем по 50 «незащищенным» статьям снизят на 10%.

За счет «оптимизации расходов», включая сокращение программы вооружений на 5% и отказ от ежегодной индексации зарплат чиновникам, планируется высвободить почти 1 трлн руб. в 2021 году и перенаправить на антикризисные цели. Последний раз подобный секвестр бюджета проводился в 2016 году после падения цен на нефть и сокращения нефтегазовых доходов.

Кроме того, Минфин обяжет все госкомпании платить дивиденды из расчета не ниже 50% скорректированной чистой прибыли по МСФО. Ранее для некоторых компаний делались исключения, позволявшие им платить менее 50% или привязывать выплаты к прибыли по РСБУ (в частности, РЖД и «Россети»). В 2021 году Минфин ожидает снижение поступлений на 31%, до 442,1 млрд руб., потому что госкомпании выплатят дивиденды за пандемийный 2020 год. Зато в 2022 году дивиденды вырастут до 754,3 млрд руб. и до 913,4 млрд руб. в 2023 году, ожидает Минфин.

<https://www.rbc.ru/newspaper/2020/10/16/5f87ec289a794780e63c50db>

КОММЕРСАНТЪ; ДМИТРИЙ БУТРИН; 2020.16.10; СХЕМА ПО СРЕДСТВАМ; ПРАВИТЕЛЬСТВО ОПРЕДЕЛЯЕТСЯ С ТЕХНОЛОГИЕЙ ДОСТИЖЕНИЯ НАЦИОНАЛЬНЫХ ЦЕЛЕЙ

Близкая к финальной версия «Единого плана достижения национальных целей», разрабатываемого в правительстве, впервые описывает контуры управленческой модели, в которой он будет реализовываться. Схема выглядит «надстройкой» к проектной работе в Белом доме, управляемой на уровне вице-премьеров, она отличается от административных стандартов прежних правительств, и это в будущем должно менять управленческие практики исполнительной власти. План в этой версии предполагает постоянно действующие механизмы корректировки промежуточных целей и постоянную работу Белого дома с рабочими группами Госсовета — в документ впервые интегрирован региональный раздел. В этом виде план выглядит как центральный высокоуровневый документ правительства до 2030 года.

В распоряжении «Ъ» оказалась одна из последних версий «Единого плана» — проект по состоянию на 12 октября (правительство намерено представить финальную версию к 30 октября). В Белом доме не стали комментировать содержание документа, сообщив, что работа над ним не завершена, в документе по-прежнему возможны значимые изменения.

Напомним, что принципиально формат плана, смысл которого — определить способ исполнения правительством «майского указа» Владимира Путина 2018 года о национальных целях развития (с коррективами 2020 года; см. «Ъ» от 28 сентября), измениться не мог: сам набор целей зафиксирован летом 2020 года. Работа над документом ведется параллельно с коррекцией **нацпроектов** и госпрограмм, с бюджетным процессом на 2021–2023 годы и с утверждением новых программ исполнительной власти (так, в этой версии плана уже отражена программа развития Дальнего Востока до 2025 года). Часть промежуточных целевых показателей (в том числе в демографической части, в части развития массового спорта, борьбы с бедностью) изменилась в сравнении с летними версиями.

Впрочем, сам текст плана гарантирует, что цифры в нем и будут меняться — предлагается актуализовать его раз в год вместе с бюджетом с опережением на год.

Еще одно из важных изменений концепции плана — в нем впервые описана предполагаемая управленческая схема Белого дома по его реализации: это не только набор подвижных целевых показателей, связанных с результатами расходов исполнительной власти в текущей «трехлетке» и с проектной деятельностью в **нацпроектах**, но и описание того, как команда премьер-министра Михаила Мишустина видит оргструктуру исполнительной власти, оптимизированную под целевую деятельность. «Целевая надстройка» выглядит так: под каждую «национальную цель развития» создается оперативный штаб, возглавляемый ответственным вице-премьером (конкретные показатели в пяти «композитных» целях также расписаны по заместителям премьер-министра). Штабы взаимодействуют с рабочими группами Госсовета (напомним, в нем основную роль играют сейчас региональные власти), которые координируют работу по целям в регионах. Штабы на федеральном уровне (рекомендуется масштабировать ту же схему и в регионах) ответственны и за обратную связь (управление по ожиданиям) и мониторинг.

Отметим, что впервые «Единый план» содержит декомпозицию промежуточных целей по регионам (из которых, кстати, сейчас очень наглядно виден реальный уровень неравенства показателей развития субъектов РФ). Ответственными за достижение «региональных целей» объявлены главы регионов. Региональная часть также включает отдельные планы развития шести «геостратегических территорий» — Дальнего Востока, Арктической зоны РФ, Северного Кавказа, Крымского полуострова, Калининградской области и Ангаро-

Енисейского макрорегиона, а также план поддержки экономически слаборазвитых регионов («индивидуальные программы»).

Федеральные органы власти представлены в штабах — и, судя по схеме, как и вице-премьеры, должны обеспечивать согласование реализации плана с госпрограммами (т. е. бюджетом), **нацпроектами**, ФЦП и выделенными проектами исполнительной власти.

«Единый план» предполагается центральным стратегическим документом Белого дома до 2030 года — все остальные, в том числе и документы проектной деятельности, ему, по сути, подчинены, хотя и нелинейно.

План имеет два горизонта планирования — синхронный бюджетному циклу краткосрочный и десятилетний, как госпрограммы и **нацпроекты**. До 2023 года цели на краткосрочном горизонте — вернуть экономику на траекторию до весны 2020 года.

<https://www.kommersant.ru/doc/4531638>

ИЗВЕСТИЯ; АННА КАЛЕДИНА; 2020.16.10; С ПОПРАВКОЙ НА ПАНДЕМИЮ: НА ПОДДЕРЖКУ ЭКОНОМИКИ И НАСЕЛЕНИЯ ПОТРЕБУЕТСЯ 10–12 ТРЛН; КОРОНАВИРУС МОЖЕТ СКОРРЕКТИРОВАТЬ МАКРОЭКОНОМИЧЕСКИЙ ПРОГНОЗ И ПЛАНЫ ПРАВИТЕЛЬСТВА

Главная битва за параметры бюджета на 2021 год и ближайшую трехлетку развернулась, что необычно, между Счетной палатой и Минэкономразвития. Камнем преткновения стал макропрогноз, на основании которого был сверстан основной финансовый документ страны. Глава СП Алексей Кудрин упрекнул экономическое ведомство в том, что прогноз не учитывает затяжной пандемии, которая повлияет на экономику страны и потребует дополнительного пакета помощи правительства. Эксперты Национального рейтингового агентства (НРА) специально для «Известий» подготовили обновленный макропрогноз с учетом распространения инфекции, который предполагает общий объем поддержки в размере 10–12 трлн рублей. Дополнительные средства можно взять в ФНБ, сообщили «Известиям» в Счетной палате. В Центробанке «Известиям» рассказали, что риски пандемии учтены в альтернативных сценариях, которые будут пересмотрены в ноябре этого года.

Оптимизм vs пессимизм

Как правило, главным «ответчиком» за бюджет в публичной плоскости выступает Минфин. Но не в этот раз. То, что обсуждение основного финансового документа будет жарким, было понятно еще на прошлой неделе. Первый звонок прозвучал в Совете Федерации, где глава СП заявил, что документ сверстан на основании прогноза Минэка, который не учитывал развитие пандемии и предполагал восстановительный рост ВВП уже в будущем году. Поэтому, заявил Алексей Кудрин, существенная корректировка бюджета потребуется уже в начале 2021 года.

В четверг дебаты продолжились уже на уровне Госдумы на заседании профильного комитета. Снижение ВВП России в 2020 году может составить от 4,2% до 4,8%, а не 3,9%, как заложено в базовом прогнозе Минэка, заявил глава СП. При этом уже со следующего года экономическое ведомство оптимистично ждет восстановительного роста. В третьем квартале экономика выйдет на докризисный уровень, уверены в Минэкономразвития.

Однако, отметили в Счетной палате, с учетом кумулятивного эффекта прирост ВВП останется в отрицательных значениях (-0,7%) в ближайшее время. По оценке СП, темпы роста экономики в 2021–2023 годах не превысят 3%. А в условиях ограничений и развития пандемии этот показатель составит 2%, что может отразиться на инвестициях, доходах населения, потребительском спросе и т.д. Поэтому с учетом текущих реалий экономике понадобится дополнительная помощь со стороны государства.

Глава Минэка парировал, что экономическая ситуация в России развивается в соответствии с макропрогнозом. Но признал, что в документе не были заложены жесткие карантинные ограничения и ужесточение параметров сделки ОПЕК+.

Проверка стрессом

Конечно, принципиален вопрос — будет ли введен очередной раунд локдауна или правительство и региональные власти ограничатся точечными действиями. Как считают эксперты, если нас ждет новый жесткий сценарий изоляции, то он окажется болезненным для экономики.

— В случае реализации этого сценария возможно падение ВВП по итогам года на 6,7–7,5% в 2020 году. К середине 2021 года рост ВВП за счет постепенного восстановления может составить около 0%, а к концу 2021 года рост будет на уровне 1%, — прогнозирует управляющий директор НРА Сергей Гришунин.

Агентство обновило свой стрессовый прогноз с учетом распространения пандемии. В соответствии с ним, темп прироста расходов на конечное потребление домохозяйств в 2021 году замедлится на 1,1–2,1%. Курс доллара США к рублю может вырасти до отметок более 90 рублей за доллар в первом полугодии 2021 года. Как полагают в агентстве, объем помощи экономике в случае длительного карантина может составить около 10–12 трлн рублей в 2020–2021 году.

Как сообщил замглавы Минфина Владимир Колычев, по состоянию на начало июля стоимость мер, направленных на борьбу с пандемией и поддержку экономики, составила около 4 трлн рублей. По мнению главы Счетной палаты Алексея Кудрина, государство могло бы выделить больше на эти цели. Из каких источников?

- Необходимо отметить, что в распоряжении правительства есть такой ресурс, как Фонд национального благосостояния (ФНБ). По состоянию на 1 сентября текущего года в нем накоплено 13,3 трлн рублей, — отметила пресс-служба СП.

Готовы к изменениям

Еще недавно главным оппонентом Минэкономразвития был Центробанк, который бывший глава ведомства Максим Орешкин упрекал в недостаточной мягкости денежно-кредитной политики. За это время ЦБ снизил ключевую ставку до рекордных 4,25%, таким образом снизив стоимость заемных средств. В текущей ситуации Центробанк готов пересмотреть свой макроэкономический прогноз, но в какую сторону — пока неизвестно.

Более затяжной период пандемии может отразиться как на темпах восстановления спроса, так и на уровне потенциала мировой и российской экономики. Это отражено в упомянутых альтернативных сценариях прогноза, сообщили «Известиям» в пресс-службе Центробанка.

— Экономические условия в текущем году характеризуются повышенной неопределенностью. С учетом этого Банк России разработал и представил в Основных направлениях единой государственной денежно-кредитной политики базовый сценарий и три альтернативных. Риски продолжения пандемии учтены в двух из этих сценариев: дезинфляционном (ВВП в 2021 году — 1,5–2,5%. — «Известия») и рисковом (0 – минус 1%. — «Известия»), — уточнили в ЦБ.

Как рассказали в Центробанке, регулятор опубликует обновленный базовый сценарий макроэкономического прогноза по итогам заседания Совета директоров по ключевой ставке в октябре. Альтернативные сценарии для Основных направлений единой государственной денежно-кредитной политики на 2021 год и период 2022–2023 годов будут уточнены с учетом обновления базового прогноза и представлены в окончательной версии документа в ноябре, добавили в Центробанке.

В России на текущий момент достаточный запас прочности для нивелирования негативных последствий развивающейся пандемии — размер ФНБ по состоянию на начало сентября — чуть больше 13 трлн рублей, что при грамотном менеджменте позволит существенным образом не пересматривать бюджет и более-менее комфортно пережить ограничительные меры, полагает доцент кафедры Математических методов в экономике РЭУ им. Г.В. Плеханова Никита Моисеев. Доцент департамента мировых

финансов финансового университета Лазарь Бадалов также считает, что возможен вариант с расходованием части средств ФНБ или правительству придется увеличивать заимствования, что повлечет рост госдолга.

Пресс-служба Минэкономразвития не ответила на запрос «Известий». В Минфине сообщили, что при составлении проекта бюджета министерство использовало базовый вариант макропрогноза, подготовленный Минэком.

<https://iz.ru/1074395/anna-kaledina/s-popravkoi-na-pandemiiu-na-podderzhku-ekonomiki-i-naseleniia-potrebuetsia-10-12-trln>

ИЗВЕСТИЯ; АННА КАЛЕДИНА. ЯРОСЛАВА КОСТЕНКО; 2020.16.10; ТУРАМ НА СМЕХ: РОССИЯНЕ АКТИВНО БРОНИРУЮТ ПУТЕВКИ НА НОВЫЙ ГОД; НА ПИКЕ ПОПУЛЯРНОСТИ — СОЧИ И ТУРЦИЯ, НО ПУТЕШЕСТВЕННИКИ ТАКЖЕ СОБИРАЮТСЯ ВО ФРАНЦИЮ, ГЕРМАНИЮ И США

Пока власти регионов постепенно возобновляют ограничения в связи с новой волной распространения коронавируса, россияне, как выяснили «Известия», активно бронируют туры на Новый год. На сентябрь пришлось 76,1% покупок авиабилетов на отдых в праздники внутри России за весь 2020 год. Зарубежные поездки заняли 13,6%. На пике популярности у наших соотечественников — Сочи, во внешнем туризме лидирует Турция. Однако билеты и проживание в некоторых зарубежных странах, с которыми открыто сообщение, могут стать «золотыми», предупреждают специалисты. Впрочем, россияне бронируют отели даже в США и Таиланде, с которыми нет прямых рейсов. Самостоятельный туризм со стыковочными рейсами — большой риск, считают эксперты туротрасли. Но это не останавливает засидевшихся на карантине граждан. Как говорится, коронавирус коронавирусом, а отдых — по расписанию.

В отличие от персонажа знаменитой «Иронии судьбы», который утверждал, что «всем надо домой Новый год встречать», многие россияне хотят вырваться на каникулы из поднадоевшего домашнего уюта. Видимо, исходя из принципа «надежда умирает последней» и «работе время, а отдых необходим», граждане уже в сентябре активизировали покупку билетов, отелей и туров.

По осени считают

Конечно, большая часть граждан, которые планируют поездки на новогодних каникулах, рассматривает внутренний туризм, рассказал «Известиям» гендиректор Ozon.Travel Михаил Осин. Отказываться от дополнительного отдыха зимой люди не планируют, подтверждает вице-президент ассоциации туроператоров России Дмитрий Горин. Это доказывают результаты летнего сезона, который, казалось бы, должен был быть провальным, но желание провести пару недель на море оказалось преобладающим.

— Текущие цифры показывают, что внутренний турпоток летом сократился минимум на 30% от прошлого года — это хороший результат, прогнозы были более пессимистичны, — сообщил Дмитрий Горин.

Да и новогодние каникулы, похоже, обещают не разочаровать туристическую отрасль. По данным продаж онлайн-сервиса путешествий «Туту.ру», спрос на авиабилеты по России в августе и сентябре вырос на 23–26% соответственно по сравнению с теми же месяцами 2019 года. И на сентябрь приходится 76,1% покупок на новогодние праздники.

— Данные на октябрь к текущему моменту пока выше примерно на 10%, несмотря на ухудшающуюся ситуацию с распространением коронавируса, — отметили в компании.

В соответствии с опросом «Туту.ру», который сервис проводил в конце сентября, 20% россиян планируют путешествие на новогодние праздники, причем 5% уже купили билеты и забронировали отели. Кстати, в прошлом году этот показатель был ниже — 18%.

Поисковые запросы по вылетам из Москвы распределяются так: около 75% — по России, за рубеж — 25% (в прошлом году было примерно 50 на 50). В топ-10 входят: Сочи, Калининград, Санкт-Петербург, Симферополь, Минеральные Воды, Новосибирск,

Краснодар, Екатеринбург, Казань и Иркутск. Также высок интерес к Ростову-на-Дону, Мурманску, Красноярску, Махачкале и Омску.

Что касается «наземного размещения», то, по данным сервиса онлайн-бронирования отелей Ostrovok.ru, наибольшим спросом у туристов, уже сейчас планирующих отдых в новогодние праздники, пользуются внутрироссийские направления: Москва, Санкт-Петербург, Сочи, Массандра, Ялта, Севастополь, Казань, Калининград.

Из-за недоступности зарубежных горнолыжных курортов цена проживания в Сочи выросла на 40% по сравнению с 2019-м. Средняя стоимость на эти новогодние праздники составляет 8500 рублей за ночь. С учетом перелета десять дней на курорте Краснодарского края обойдется в среднем в 100 тыс. рублей.

Также сильно, по данным Ostrovok.ru, выросла стоимость отелей в Калининград — плюс 20% к прошлогоднему новогоднему ценнику или 5 тыс. рублей в среднем. Прибавили в цене также гостиницы Казани (4500 рублей за ночь или плюс 18% к 2019-му), Севастополе (4 тыс. рублей и 15% соответственно), Массандре (8500 рублей и 13%). При этом средняя цена за ночь не изменилась в Москве (5100 рублей), а в Санкт-Петербурге даже снизилась на 5% от прошлогодних показателей (3900 рублей). Как пояснили «Известиям» специалисты, турпоток в обе столицы перетянул на себя Калининград, который российскими туристами воспринимается как «своего рода заграница».

Едем за рубеж

Не хотят россияне отказываться и от зарубежного отдыха. По словам гендиректора Ozon.Travel, ограничения текущего года внесли коррективы в планы путешественников, которые предпочитают отдыхать за границами России.

— Если в прошлом году в топе предпочтений россиян для заграничных поездок на зимние каникулы находились Таиланд и Испания, а замыкала топ-5 Турция, то в этом году россияне, планирующие выезд за границу на Новый год, в большинстве своем рассматривают отдых на турецких курортах, — отметил Михаил Осин.

В Ostrovok.ru также зафиксировали изменения в предпочтениях новогодних путешественников: годом ранее туристы бронировали отели преимущественно в странах Европы (Чехии, Италии, Испании, Германии, Франции), а также в США, Таиланде, ОАЭ и Турции.

— Сейчас в топ вошли преимущественно те направления, с которыми Россия уже возобновила авиасообщение, — уточнили специалисты сервиса онлайн-бронирования.

Цены в отелях, нужно сказать, кусаются. Так, средняя стоимость номера в Турции составляет 6800 тыс. рублей за ночь. Дешевле всего обойдется ночевка в Египте — в среднем 5300 рублей, а самые дорогие — Мальдивы (25 тыс. рублей в сутки) и ОАЭ (22 тыс. рублей). Кроме того, туристы бронируют отели в Таиланде (8500 рублей), Индонезии (8 тыс. рублей), Греции (4700 рублей), США (15 тыс. рублей за ночь), Германии (8500 рублей).

В «Туту.ру» «Известиям» рассказали, что среди зарубежных направлений самое популярное направление по поиску авиабилетов — Стамбул. Доля, которая приходится на этот город на новогодние праздники, по сравнению с прошлым годом выросла в четыре раза — с 2,8% до 11,2%. Также в топ-10 входят Ташкент, Дубай, Мале, Анталья, Минск, Пхукет, Бишкек, Ош, Нур-Султан. Очевидно, что города ближнего зарубежья интересуют или мигрантов, которые хотят провести Новый год с родными, или туристов — в качестве перевалочного пункта.

Однако билеты за рубеж в условиях ограниченного предложения, особенно если речь идет о стыковочных рейсах, могут стать золотыми, хотя в последнее время запланированы послабления.

— Стартовали программы в Занзибар: то, что уже три авиакомпании поставили рейсы туда на октябрь, говорит о спросе на этом направлении. По последним новостям — открывается Куба, четыре рейса в неделю. Ну, и конечно, все ждут увеличения квот на

Мальдивы и в ОАЭ. Потому что спрос на них есть, но в ОАЭ, например, летает всего четыре рейса в неделю, и фактически это порождает повышение цены на перелет. Сейчас из-за дефицита мест билет даже в эконом-класс может стоить порядка 100—150 тыс. рублей, — сказал Дмитрий Горин.

В сервисе планирования путешествий OneTwoTrip также отметили, что на некоторые зарубежные поездки цены взлетели более, чем в два раза.

Вице-президент ассоциации туроператоров также добавил, что самостоятельным путешественникам, которые приобретают билеты в страны, с которыми у России еще нет прямого авиасообщения, придется добираться на стыковочных рейсах.

— Поездки в страны, с которыми у России нет прямого авиасообщения, возможны только для самостоятельных путешественников — в организованном туризме это невозможно. Мы имеем право отправлять туристов в страну, только если есть авиасообщение и разрешение оперативного штаба на это, — подтвердила исполнительный директор ассоциации «Альянс туристических агентств» Наталья Осипова.

На свой страх и риск

Технически из России, особенно с открытием таких крупных пересадочных хабов, как Стамбул или Абу-Даби, можно улететь куда угодно. С некоторыми странами, например, с США сообщение полностью и не закрывалось. Как показывают агрегаторы, используя пересадки, можно приземлиться в Европе. Однако массовый туризм сюда ограничен — нужен медицинский контракт, который подтвердит, что вам необходимо прохождение той или иной процедуры. Таиланд, заявляли местные власти, в октябре и ноябре ждет первых туристов, но по специальным туристическим визам. Кроме того, по приезду 14 дней придется провести на карантине.

— Сложно оценить действия людей, которые покупают билеты в страны, которые в большинстве своем всё же закрыты. Возможно, они надеются, что ситуация изменится, а у них во время всеобщего ажиотажа уже будет билет, — считает Наталья Осипова.

Дмитрий Горин также отмечает, что, например, та же традиционно популярная в Новый год Доминиканская Республика открыта, но туда нет прямых рейсов из России.

— То же самое с Мексикой. Однако, планируя такие поездки, стоит четко осознавать риски. Эвакуационные рейсы отменены с 21 сентября. Поэтому билет нужно покупать только в обе стороны. Пандемия показала, что организованный туризм безопаснее самостоятельного — в начале пандемии туроператоры вывезли своих клиентов до 31 марта, самостоятельные туристы возвращались фактически до сентября, — подчеркнул он.

Что касается эпидемиологической ситуации в популярных для туризма странах с прямым авиасообщением из России, то статистика ВОЗ показывает следующее: в Турции за последние сутки коронавирусом заразились 1632 человека, в ОАЭ — 1431, на Мальдивах — 69, на Кубе — 18, в Танзании за 24 часа не заболел никто.

Директор Научного центра по вирусным инфекциям Георгий Викулов предупреждает, что риск от новогодних поездок россиян велик.

— Со стопроцентной вероятностью это скажется на распространении коронавируса, часть людей будет возвращаться уже заболевшими и заражать других, — предположил он.

Однако за два месяца эпидемиологическая ситуация может сильно измениться, как в наших регионах, так и за рубежом, поэтому предполагать, куда ехать опаснее преждевременно, добавил специалист.

<https://iz.ru/1074342/anna-kaledina-iaroslava-kostenko/turam-na-smekh-rossiiane-aktivno-broniruiut-putevki-na-novyi-god>

ВЕСТИ; 2020.15.10; В ТУЛЕ ОТКРЫТА ВТОРАЯ ОЧЕРЕДЬ ВОСТОЧНОГО ОБХОДА. ВЕСТИ. ДЕЖУРНАЯ ЧАСТЬ

В рамках реализации национального проекта "Безопасные и качественные автомобильные дороги" в нескольких российских регионах состоялось открытие новых участков трассы.

<https://www.vesti.ru/video/2231829>

ВЕСТИ; ЯРОСЛАВ КРАСИЕНКО; 2020.15.10; МОСТЫ НА ЦКАД ИСПЫТЫВАЮТ НА ПРОЧНОСТЬ. ВЕСТИ-МОСКВА

На третьем пусковом комплексе Центральной кольцевой автомобильной дороги начались испытания мостов. Это обязательный этап приемки таких сооружений перед вводом в эксплуатацию, а он запланирован на самое ближайшее время. В испытаниях задействовали 30-тонные самосвалы.

<https://www.vesti.ru/video/2231761>

ВЕСТИ; 2020.15.10; В СТОЛИЧНЫХ АЭРОПОРТАХ УСИЛИЛИ САНИТАРНЫЙ КОНТРОЛЬ. ВЕСТИ-МОСКВА

Более 70 нарушителей масочного режима выявили инспекторы во время рейда во Внукове. Сотрудники Роспотребнадзора и полиции проверяли, как пассажиры и служащие аэропорта соблюдают антиковидные ограничения. Санитарный контроль усилили и в Домодедове. А в Шереметьеве за соблюдением масочного режима ежедневно следят около 200 волонтеров.

<https://www.vesti.ru/video/2231744>

ВЕСТИ; 2020.15.10; НА САХАЛИНЕ ЗАВЕРШАЮТ СТРОИТЕЛЬСТВО ПЕРЕПРАВЫ ЧЕРЕЗ РЕКУ РОГАТКА. НОВОСТИ НА "РОССИИ 24"

Реконструкцию моста на Сахалине провели в рамках национального проекта. Мост небольшой, но очень важный в дорожной структуре столицы региона. Объект обещают сдать в ноябре.

Текст сюжета:

За реконструкцию участка главной дорожной артерии областного центра строители взялись в конце 2019-го. Через реку Рогатка возвели временную переправу и приступили к сооружению нового моста. На сегодня работы выполнены на 80%.

"Сооружены опоры. Полностью, 100%. Произведён монтаж балок пролётных строений. Монолитили швы между балок. И готовимся к устройству выравнивающего слоя из стали фибробетона", – докладывает Алексей Мещеряков, представитель подрядной организации.

Интенсивность движения здесь – сотни автомобилей в час. В обеденное и вечернее время – километровые пробки. Предотвратить дорожный коллапс помогут расширенные четыре полосы. Протяженность новой переправы 30 метров. Ширина – 22.

"Отлично, я думаю. Разгрузится город. Пробок поменьше будет. Без опоздания будем до работы добираться", – довольна Ирина Буракова, жительница Южно-Сахалинска.

Пропускная способность моста – 120 тонн. В условиях островной погоды объект возводят прочным и долговечным. Новая переправа прослужит 50 лет.

Прежний мост служил сахалинцам с 1972 года. Ещё раньше автомобили передвигались по японскому сооружению. Конструкцию строители убирать не станут. Мост оставят под пешеходную зону.

Параллельно с этим объектом, через реки Рогатка и Красносельская, строят еще два моста. Одновременно в эксплуатацию их должны сдать летом следующего года. Подрядчик

заверил — первые автомобили по новым сооружениям поедут уже в ноябре. Полностью завершить работы "под ключ" строители планируют в мае 2021 года.

<https://www.vesti.ru/video/2231953>

<https://www.vesti.ru/article/2472808>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2020.15.10; ДОРОГАМ И МОСТАМ ПРИСВОЯТ КАТЕГОРИИ УЯЗВИМОСТИ

Объекты транспортной инфраструктуры дорожного хозяйства, автомобильного, воздушного, железнодорожного, морского и речного транспорта разобьют на пять категорий по степени уязвимости к попыткам незаконного вмешательства в их деятельность. Правила присвоения категорий вступают в силу 16 октября.

Категории присваивают большинству объектов транспортной инфраструктуры, за некоторым исключением, на основе нескольких критериев. Например, оценивается степень угрозы совершения акта незаконного вмешательства в деятельность объектов транспортной инфраструктуры или транспортных средств. Для этого используются статистические данные о совершенных и предотвращенных актах незаконного вмешательства на территории России, кроме заведомо ложных сообщений об угрозе совершения такого акта.

Также будут оценивать возможные последствия акта незаконного вмешательства в деятельность объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств.

Категорированные объекты или транспортные средства включают в специальный реестр. В зависимости от присвоенных категорий владельцы объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств должны предпринимать меры по обеспечению безопасности. Выполнение требований оценивает **Ространснадзор**. За нарушения грозят штрафы.

<https://rg.ru/2020/10/16/dorogam-i-mostam-prisvoiat-kategorii-uiazvimosti.html>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2020.15.10; СТРОИТЬ ЗДАНИЯ У ДОРОГ БУДУТ ПО СОГЛАСОВАНИЮ С ИХ ВЛАДЕЛЬЦАМИ

Владельцам автомобильных дорог будут направлять на согласование проект планировки территории, который предусматривает размещение объекта капитального строительства в границах придорожной полосы автодороги. Уточненные правила подготовки и утверждения проекта планировки территории вступают в силу 16 октября.

Согласование проекта планировки с владельцем автодороги необходимо для того, чтобы здание или сооружение не ухудшало видимость на дороге и не создавало угрозу безопасности дорожного движения. Также здание не должно мешать работам по содержанию, ремонту или реконструкции автомобильной дороги.

Если эти требования будут нарушаться, владельцы дорог могут отказать в согласовании проекта. В случае отклонения проекта планировки территории доработанный проект нужно будет согласовывать повторно. Те же правила действуют и в случае внесения изменений в проекты планировки территории.

Владельцы автомобильных дорог должны рассмотреть изменения в документацию по планировке территории в течение 30 календарных дней со дня их получения и направить уведомление. Если в течение этого срока владельцами автомобильных дорог не представили уведомление о результатах рассмотрения изменений, такие изменения считаются согласованными.

<https://rg.ru/2020/10/16/stroit-zdaniia-u-dorog-budut-po-soglasovaniiu-s-ih-vladelcami.html>

ВЕДОМОСТИ; ИЛЬЯ ВИНОГРАДОВ; 2020.16.10; ПРОИЗВОДИТЕЛИ ГРУЗОВИКОВ ВЫБИРАЮТ МЕЖДУ БАТАРЕЯМИ И ВОДОРОДОМ; НО ПРОРЫВНОЙ ЗЕЛЕННОЙ ТЕХНОЛОГИИ ПОКА НЕ ВИДНО

Мировой парк коммерческого автотранспорта, по данным Statista, на конец 2019 г. составлял более 400 млн единиц. Абсолютным лидером являются США: по данным NationMaster, на конец 2019 г. в стране имелось более 150 млн единиц техники и последние пять лет рынок рос в среднем на 1,8% в год. На 2-м месте с большим отрывом находится Китай: более 32 млн единиц транспорта, а рост рынка составлял в среднем 2,4% в год. Россия расположилась на 8-м месте: около 7,5 млн единиц коммерческого автотранспорта и рост в среднем на 1% в год.

По данным аналитического агентства «Автостат» на 1 января 2020 г. парк грузовиков в России состоял из 3,78 млн единиц. Средний возраст грузовика на российских дорогах составляет 21,2 года, при этом возраст более чем 64,7% всех грузовых автомобилей в стране превышает 15 лет. Грузовики иностранного производства составляют 33% парка (лидер среди иномарок – Volvo, а среди российских брендов – «Камаз»). Около 70% техники укомплектовано дизельными двигателями, а экологическому стандарту «Евро-4» (и выше) соответствует не более 20% машин.

Согласно подсчетам Международного энергетического агентства (IEA), гигантская армада автобусов, тяжелых и средних грузовиков ежегодно выбрасывает в атмосферу планеты около 2,5 Гт парниковых газов. Для сравнения: выбросы легкового и легкого коммерческого транспорта составляют около 1,1 Гт в год, воздушного и водного транспорта – приблизительно по 1 Гт в год на каждый их этих двух видов. Среднестатистический грузовик, например, в США выбрасывает около 260 г CO₂ на тонно-километр.

Ранее по теме: Продажи грузовиков в сентябре выросли на 15%

В условиях введения по всему миру все более жестких норм по ограничению вредных выбросов производители коммерческого автотранспорта вынуждены искать альтернативы дизельному двигателю. Так, власти ЕС требуют, чтобы к 2025 г. средний объем выбросов CO₂ от тяжелых грузовиков и автобусов был сокращен на 15% по сравнению с уровнем 2019 г., а к 2030 г. – на 30%. Если производитель в период с 2025 по 2029 г. нарушит требование больше чем на 5%, ему придется выплатить штраф в размере 4250 евро за каждый грамм превышения среднего объема выбросов CO₂ на тонно-километр на каждую выпущенную единицу транспорта. С 2030 г. штраф увеличится до 6800 евро. В США совокупный объем выбросов коммерческого транспорта 2018–2027 модельных годов должен быть сокращен на 1,1 млрд т.

Если не брать в расчет редкие эксперименты с солнечными панелями и пантографами, на рынке сегодня идут испытания технологий по трем направлениям: добавление электромоторов к дизельным моделям, использование в качестве основного двигателя электромотора, заряжаемого в процессе эксплуатации генератором на альтернативных видах топлива, или электромотора, заряжаемого во время стоянки от электросети.

Частичная электрификация

Американская компания Nullion предложила комплект для частичной электрификации работающих на дизельном топливе седельных тягачей. Комплект, который может быть установлен как на новые, так и на подержанные грузовики, состоит из батареи, контроллера с ПО для определения оптимальной работы системы и оси с электродвигателем. Система следит за работой дизеля и в нужные моменты подключает электродвигатель, позволяя основному мотору работать в оптимальном режиме и с низким уровнем выбросов. Компания заключила соглашения с американским производителем комплектующих для грузовиков Dana Incorporated и подразделением шведского производителя грузовиков Volvo Trucks в США о производстве и установке своих комплектов с их помощью.

К частичной электрификации можно также отнести гибридные модели, т. е. автотранспорт, оснащенный традиционным ДВС и вдобавок электромотором и батареей. В коммерческом секторе применяется параллельная схема, при которой транспортное средство может приводиться в движение либо ДВС, либо электромотором, либо обеими силовыми установками одновременно. Такой подход может решить проблему движения грузовиков в населенных пунктах, где уже введены ограничения по нормам выбросов CO₂. Но запас хода гибридов на одном электричестве невелик – около 40 км.

Зарядка на борту

У NuLiion есть и проект по полной электрификации седельных тягачей, который называется Hypertruck ERX: грузовики приводятся в движение только электромоторами, которые питаются от батарей, заряжаемых в процессе эксплуатации генератором, работающим на биогазе. Это позволяет сократить выбросы вредных газов на 25% по сравнению с дизельными машинами.

Проект Hypertruck ERX, промышленный выпуск которого намечен на 2021 г., отличается от аналогичных разработок других компаний использованием биогаза для работы генератора. Большинство конкурентов предлагают использовать для этой цели водород. Водородные топливные элементы осуществляют превращение химической энергии топлива в электричество, и такая схема уже сокращает вредные выбросы до нуля (система выделяет только обычную воду).

Немецкая Daimler Truck представила в сентябре 2020 г. концепт водородного седельного тягача Mercedes-Benz GenH2 грузоподъемностью 25 т и с запасом хода в 1000 км. Серийная версия появится после 2025 г. и в отличие от водородных разработок других компаний будет работать не на газообразном (хранение под давлением 700 бар), а на жидком водороде (хранение при температуре минус 253 градуса по Цельсию). Это позволит использовать значительно более легкие и меньшие по размерам топливные баки – у GenH2 их будет два, на 40 кг каждый. Недостаток этого варианта – в мире практически нет инфраструктуры заправок жидким водородом.

Японская корпорация Toyota совместно со своим подразделением по производству грузовиков Hino Motors представила в октябре 2020 г. концепт водородного седельного тягача. Прототип, базирующийся на модели Hino XL Series, появится на японских дорогах в 2021 г., а затем начнется серийное производство в США. Южнокорейская Hyundai Motor Company этим летом первой в мире запустила серийное производство тяжелого грузовика на топливных элементах XCIENT Fuel Cell. В 2020 г. компания планирует произвести 60 машин, а к 2025 г. должно быть выпущено в общей сложности 1600 шт. Запас хода составляет 400 км. Hyundai также разрабатывает седельный тягач с запасом хода 1000 км.

Зарядка от сети

Никто не обязывает производителей коммерческого автотранспорта выбирать только одну из трех технологий. Ограничения со стороны властей касаются только совокупного уровня выбросов вредных газов. Та же Daimler Truck, например, помимо водородных разрабатывает и электрические грузовики, в том числе eActros с запасом хода до 200 км и среднемагистральный седельный тягач eActros LongHaul с запасом хода до 500 км. Они будут запущены в серийное производство в 2021 г. и 2024 г. соответственно.

«Грузовики на аккумуляторных батареях будут скорее использоваться для меньшего веса груза и для более коротких расстояний. А грузовики на топливных элементах будут предпочтительным вариантом для более тяжелых грузов и больших расстояний. Наши концепты от Mercedes-Benz – GenH2, eActros LongHaul и eActros, – а также электрические грузовики от брендов Freightliner и FUSO позволят нам предлагать клиентам подходящие под их задачи варианты», – заявил глава Daimler Trucks Мартин Даум. Уже упомянутая Hino Motors разрабатывает электрические грузовики совместно с американским стартапом Xos Trucks.

Американская компания Tesla провела презентацию проекта своего электрического седельного тягача Semi в ноябре 2017 г.: запас хода – до 800 км, разгон до 100 км/ч без груза – 5 секунд, при полной загрузке (36 т) – 20 секунд, время полной зарядки аккумулятора – 40 минут, до 80% – полчаса. Стоимость – от \$180 000. Тестирование прототипов Semi на дорогах общего пользования началось в 2018 г. Начало производства планировалось на 2019 г., потом было перенесено на 2020 г., а в конце апреля Tesla заявила, что производство начнется не раньше 2021 г.

Плюсы и минусы

Частичная электрификация не решает проблему загрязнения воздуха коммерческим автотранспортом в целом. Однако даже небольшое увеличение экологичности продукции может дать производителям передышку, для того чтобы они смогли разработать для себя стратегию развития производства на ближайшее будущее.

В качестве плюсов коммерческого автотранспорта на водородном топливе можно отметить достаточный запас хода (400–1200 км) и быстрый процесс заправки (сравнимый с заправкой традиционных машин). Ну а минусы (помимо вопроса о вреде экологии при производстве топливных элементов) заключаются в дороговизне инфраструктуры (производство, хранение, транспортировка и продажа водорода) и относительной опасности технологии (водород взрывоопасен при соприкосновении с воздухом).

Что касается чисто электрического коммерческого автотранспорта, то, хотя в городе применение электрических автобусов и грузовиков уже может рассматриваться в качестве приемлемого варианта, основная проблема применения «электричек» в дальних перевозках заключается в батарее: современные технологии пока не позволяют выпускать батареи с приемлемым для соответствующего коммерческого автотранспорта сочетанием веса, емкости и стоимости. А когда (и если) таковые появятся, останется вопрос времени зарядки: на длинных маршрутах даже 40 минут каждые 800 км играют роль.

Описанные технологии и их проблемы демонстрируют, что производители коммерческого автотранспорта оказались в сложной ситуации. С одной стороны, им необходимо сделать выбор пути дальнейшего развития производства в условиях ужесточения норм по выбросам CO₂. С другой – этот выбор ограничен вариантами, из которых выбрать можно только по принципу меньшего из зол.

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2020/10/15/843484-proizvoditeli-gruzovikov>

ВЕДОМОСТИ; АНАСТАСИЯ ЛЬВОВА; 2020.16.10; ПРОДАЖИ ГРУЗОВИКОВ В СЕНТЯБРЕ ВЫРОСЛИ НА 15%; НО В ЦЕЛОМ ПО 2020 ГОДУ АНАЛИТИКИ ПРЕДСКАЗЫВАЮТ СНИЖЕНИЕ ПРОДАЖ

Объем продаж новых тяжелых грузовых автомобилей на российском рынке в сентябре 2020 г., по данным аналитического агентства «Автостат», составил 7000 единиц, что на 15% больше, чем в сентябре 2019 г. Это первая положительная динамика на рынке с марта, уточняют специалисты агентства. Некоторые производители даже могут говорить о буме продаж – например, Scania в сентябре в России продала почти вдвое больше грузовиков, чем в аналогичный период прошлого года.

В сегменте легких коммерческих моделей в сентябре также наметилось восстановление – продажи выросли на 12% до 10 100 единиц. Почти все марки, кроме лидера сегмента «Газель Next», показали рост: продажи Ford Transit выросли на 60%, «буханки» УАЗ-3909 – на 20%, фургона «Соболь» и «Газели Бизнес» – на 50 и 30% соответственно.

При этом снизились продажи УАЗ «Профи». Как утверждают производители, на текущую динамику кроме объективных факторов – противоэпидемических ограничений, снижения спроса в период самоизоляции, ограничений по выходу персонала – повлияла переналадка производств в преддверии выхода новых моделей. «УАЗ рассчитывает нарастить объемы продаж LCV, в том числе благодаря льготному кредитованию опережающих поставок автомобилей для нужд государственных ведомств и программам господдержки,

связанным с корпоративным сектором и субъектами МСП», – сообщил представитель автозавода.

Транспортные компании не заметили карантина

«По оценке наших аналитиков, на рынке грузоперевозок сформировался отложенный с апреля – мая спрос и перераспределение рынка в пользу перевозчиков, которые сохранили стабильность графика отправки грузов», – сообщил «Ведомостям» заместитель директора одного из крупнейших перевозчиков сборных грузов – ПЭК – Вадим Филатов. Уже с мая ситуация стабилизировалась и перевозки компании сейчас превышают показатели за аналогичный период 2019 г. на 5–15% в зависимости от месяца, уточнил он. Одним из факторов роста стал повышенный спрос на экспресс-доставку для e-commerce – объем этого сегмента в пандемию увеличился почти в 3 раза. Изменилась и структура грузоперевозок: из-за запрета на международное пассажирское авиасообщение (около 50% воздушного груза перевозится в грузовых отсеках пассажирских самолетов) часть объемов как раз перешла на автотранспорт или железную дорогу. Сейчас китайскую границу до сих пор могут пересекать только 20 российских автомобилей в сутки, добавляет Филатов.

Резкого снижения спроса на логистику доставщики сборных грузов не заметили, подтверждает источник в другом крупном грузоперевозчике. «В период январь – сентябрь 2020 г. наблюдаем рост перевозок по сравнению с прошлым годом. Во многом этот спрос поддержала электронная коммерция и увеличение объемов доставки по городу. По итогам года ожидаем прирост тоннажа», – сообщил собеседник. По его словам, доля авиаперевозок выросла за счет того, что пассажирские авиакомпании в пандемию переориентировались на грузоперевозки и в результате спроса на экспресс-доставку, в том числе медицинских товаров. «Реновация парка автомобилей идет в этом году по плану», – добавляет он.

Во внутрироссийской доставке возникали сложности из-за введения в некоторых регионах разноуровневого пропускного режима. Например, власти Краснодарского края вводили три типа пропусков для транспорта: красные – для передвижения по субъекту Федерации, синие – для транзитного транспорта и желто-черные – для поездок по Краснодару.

«Рынок восстанавливается быстрее, чем ожидалось», – говорит представитель «Вольво восток». Компания отмечает повышенный интерес к обновлению парков, несмотря на сложности кризисного периода. А японская Isuzu даже фиксирует рост продаж в целом за девять месяцев 2020 г. «Мы приняли решение в марте и апреле не пересматривать цены на популярные модели легких и среднетоннажных шасси Isuzu, несмотря на волатильность российской валюты. Кроме того, мы заранее сформировали запас шасси у себя и наших дилеров, что позволило удовлетворить возросший после периода карантина спрос», – сообщил гендиректор «Исузу рус» Фабрис Горлье.

Рост продаж в сентябре мог спровоцировать тот факт, что дилеры еще не успели повысить цены на грузовики иностранных брендов после очередного скачка евро, что сформировало привлекательную цену автомобилей, считает эксперт НАПТА Тарас Коваль. «Отчасти сыграл на руку также отложенный спрос и кредитование», – добавляет он.

Однако в целом за девять месяцев продажи тяжелых грузовиков снижаются на 7–10%. «Снижение продаж грузовиков можно считать не критичным – с учетом тех обстоятельств, в которых рынок оказался в нынешнем году», – считают аналитики «Автостата».

По итогам трех кварталов года в России было реализовано 51 047 среднетоннажных и тяжелых грузовиков, самыми продаваемыми марками среди которых остаются «Камазы» – полноприводник 43118, самосвалы и магистральный тягач 5490. На долю моделей Камского автомобильного завода приходится 40% продаж машин этого сегмента. Пандемия не помешала «Камазу» вывести на рынок в этом году премиальную модель тягача новой линейки K5, компания также презентовала новое поколение электробусов,

электрошасси для спецтехники и тягачи на СПГ. Среди иномарок в сегменте пока лидирует Volvo с проданными 3090 тягачами, следом идет Scania – 2985 грузовиков.

Сегмент LCV потерял 9% по итогам девяти месяцев, сжавшись до 71 100 экземпляров. Сильнее всего пострадали микроавтобусы, сообщил представитель группы ГАЗ. «Весной и в первые месяцы лета компании-пассажироперевозчики остановили закупку техники из-за резкого снижения объемов перевозок, но и сейчас не выходят на прошлогодние объемы из-за сложного финансового положения. На поддержку спроса в коммерческом транспорте работала госпрограмма льготного лизинга, но в октябре она закончилась. Ее продление на ноябрь – декабрь крайне необходимо, чтобы снизить динамику падения в конце года», – сообщает представитель ГАЗа.

Рынок автобусов в сентябре просел на 18%, всего за три квартала в России было продано 8882 новых автобуса (-9% к аналогичному периоду прошлого года). Хотя в июне, когда все сегменты рынка падали, автобусы, наоборот, оказались в плюсе, причем весьма значительно (+56%). Российский автобусный сегмент напрямую зависит не от карантинных ограничений, а от выделенных на обновление парка бюджетных средств и от сроков их распределения, отмечает Коваль.

«Пока сложно говорить, как будет развиваться рынок в оставшиеся месяцы, но уже можно сказать, что его падение сохранится и для грузовиков, и для автобусов, причем, скорее всего, оно будет двузначным – в диапазоне от -10 до -20%», – прогнозируют аналитики «Автостата».

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2020/10/15/843483-prodazhi-gruzovikov>

ИЗВЕСТИЯ; 2020.15.10; ЭКСПЕРТ ОЦЕНИЛА ВЛИЯНИЕ СИСТЕМЫ «АВТОДАТА» НА РОСТ ЦЕН ТОВАРОВ И ГРУЗОПЕРЕВОЗОК

Введение новой системы «Автодата» без обоснования целесообразности для экономики страны, бизнеса и граждан недопустимо, считает исполнительный директор Национального союза экспертов в сфере транспорта и логистики (СЭЛ) Ольга Федоткина. Своим мнением она поделилась с «Известиями» в четверг, 15 октября.

«Разрабатываемый законопроект имеет высокую степень регулирующего воздействия, при этом не проходит публичное обсуждение с бизнес-сообществом, очевидно возникает риск недобросовестного использования коммерческих данных в непонятных коммерческих целях. Закон об «Автодате» обязывает передавать данные со всех автомобилей в эту систему и явно не за государственные деньги, а за счет перевозчиков — владельцев таких данных. Это вызовет рост стоимости перевозки и цен на товары», — заявила она.

Федоткина также отметила, что порядок определения оператора «Автодаты» и его полномочия, который будет, в частности, устанавливать тарифы на пользование платной частью данных, не установлены — все основополагающие вопросы, которые должны решаться на законодательном уровне, передаются на уровень регулирования подзаконными актами.

«Отдельно стоит обратить внимание на отсутствие анализа уже существующих источников телематических систем, в том числе государственных (таких как, например, ЭРА-ГЛОНАСС, «Платон»)), — добавила она.

Ранее в этот же день «Коммерсант» сообщал, что 12 крупнейших ассоциаций и союзов логистов, поставщиков продуктов питания и потребительских товаров попросили премьера России Михаила Мишустина внимательно обсудить проект навигационно-телеметрической платформы «Автодата», против которого уже высказались Яндекс и Mail.ru, производители автомобилей КАМАЗ и Volkswagen, а также **Минтранс России** и оператор системы ЭРА-ГЛОНАСС — АО «ГЛОНАСС».

Платформа «Автодата», которая должна собирать данные об автомобилях и географии передвижения автовладельцев, также сможет сообщить о превышении скорости водителями. На ее базе планируется создание единого федерального центра автоматической фиксации нарушений ПДД (ЦАФАП). Он будет объединять информацию о нарушениях с дорожных камер из всех регионов России. Об этом «Известиям» сообщили в рабочей группе НТИ «Автонет» (курируется Минпромторгом и НП «ГЛОНАСС»).

<https://iz.ru/1074039/2020-10-15/ekspert-otcenila-vliianie-sistemy-avtodata-na-rost-tcen-tovarov-i-gruzoperevozok>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2020.15.10; ЗА ПАССАЖИРАМИ САМОЛЕТОВ БУДУТ СЛЕДИТЬ С ПОМОЩЬЮ ВИДЕОКАМЕР

Авиакомпании должны оснастить воздушные суда системами видеонаблюдения в кабине и в салоне, ввести контроль доступа к критическим элементам транспортного средства. Такие требования по обеспечению транспортной безопасности вступают в силу 16 октября.

Требования учитывают уровни безопасности для судов гражданской авиации, выполняющих коммерческие перевозки и авиационные работы. Выполнять их должны перевозчики. Авиакомпании должны обеспечить обработку, накопление, хранение видеoinформации, полученной с видеокамер, не менее 30 суток и доступ к данным в соответствии с порядком доступа и передачи данных.

В целом авиакомпании должны разработать, утвердить и направить в Росавиацию паспорт обеспечения транспортной безопасности транспортного средства воздушного транспорта по типовой форме. Мероприятия касаются воздушных судов, работников компании, пассажиров.

Так, например, перевозчикам предписано проверять лиц, принимаемых на работу, непосредственно связанную с обеспечением транспортной безопасности, и не допускать к таким работам лиц, имеющих непогашенную или неснятую судимость за совершение умышленного преступления, а также страдающих психическими заболеваниями, алкоголизмом, наркоманией, токсикоманией.

Также авиакомпании должны проводить подготовку и аттестацию сил обеспечения транспортной безопасности транспортного средства из числа своего персонала.

Перевозчики обязаны проводить самостоятельно и с участием представителей федеральных органов исполнительной власти учения и тренировки для оценки эффективности и полноты реализации паспорта транспортного средства не реже одного раза в год.

Кроме того, авиакомпаниям предписано обеспечить проверку документов физических лиц, грузов, багажа, ручной клади, иных материальных и технических объектов, проходящих и перемещаемых в зону транспортной безопасности.

Иностранные перевозчики также обязаны выполнить ряд требований. Например, обеспечить наличие программы безопасности эксплуатанта воздушного судна, оснастить самолеты системами видеонаблюдения и обеспечить защиту технических средств транспортного средства от несанкционированного доступа к элементам управления.

Также вступают в силу требования транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры. Требования включают видеомониторинг в секторе свободного доступа, патрулирование и осмотр объекта не реже одного раза в 24 часа силами подразделений транспортной безопасности и другие мероприятия.

<https://rg.ru/2020/10/16/za-passazhirami-samoletov-budut-sledit-s-pomoshchiu-videokamer.html>

КОММЕРСАНТЬ САМАРА; 2020.15.10; ПОЛЕТОВ СТАЛО МЕНЬШЕ; ПАССАЖИРОПОТОК САМАРСКОГО АЭРОПОРТА КУРУМОЧ В ЯНВАРЕ — СЕНТЯБРЕ СОКРАТИЛСЯ НА 46%

Самарский международный аэропорт Курумоч, входящий в холдинг «Аэропорты Регионов» Виктора Вексельберга, опубликовал данные по пассажиропотоку за первые три квартала 2020 года. За этот период услугами Курумоча воспользовались 1,24 млн пассажиров. По сравнению с показателем января — сентября 2019 года падение пассажиропотока составило 46%. По мнению экспертов, ситуация в ближайшее время не сильно изменится.

В 2020 году зафиксировано снижение числа направлений из самарского аэропорта. Если в январе — сентябре прошлого года их было 66, в текущем году — 59. Падение пассажирского потока на внутренних рейсах составило 31,6%, на международных — 86,0%. В Москву стало летать на 48% пассажиров меньше, при этом снижение пассажиропотока в другие российские города составило всего 3%.

В других аэропортах, входящих в холдинг «Аэропорты Регионов», наблюдается аналогичная ситуация. В Ростове-на-Дону снижение пассажиропотока составляет 37%, в Екатеринбурге — 46%, в Нижнем Новгороде — 50%.

По итогам 2019 года Курумоч впервые в своей новейшей истории скатился на 14е место в списке самых загруженных российских аэропортов. По итогам 2017 года самарский аэропорт занимал 11ю позицию. В 2018 году Курумоч по пассажиропотоку обогнали аэропорты Казани и Ростова-на-Дону, а по итогам 2019 года это удалось аэропорту Кневичи (Владивосток). До 2012 года Курумоч находился в топ10 самых загруженных аэропортов страны. По итогам 2020 года самарский аэропорт может опуститься еще на одну позицию ниже. По данным **Росавиации**, еще более значительное падение пассажиропотока наблюдается в аэропорту Владивостока, обогнавшем Самару по этому показателю в прошлом году. При этом аэропорты Красноярска и Минеральных Вод за восемь месяцев 2020 года обслужили почти 1,1 млн пассажиров. Если положительная динамика продолжится, то они впервые окажутся выше Курумоча в списке самых загруженных аэропортов страны.

Собеседник „Ъ“, знакомый с ситуацией, сообщил, что часть пассажиров, ранее летавших через Курумоч, «перехватил» аэропорт Ульяновска. Им стали активнее пользоваться жители Ульяновской области и соседних регионов после появления бюджетных рейсов из Ульяновска в Москву, Санкт-Петербург и Новосибирск. «В последнее время растет пассажиропоток по направлению Ульяновск — Новосибирск. Раньше жители Ульяновской и Пензенской области летали в Сибирь через Москву или Самару, теперь стало гораздо удобнее. Проживающим в западной части Самарской области, например в Сызрани, также удобнее добираться именно в ульяновский аэропорт», — отметил собеседник „Ъ“. По данным **Росавиации**, снижение пассажиропотока аэропорта Ульяновска в январе — августе 2020 года составило 27% при общероссийском показателе 52,7%.

Руководитель аналитического департамента AMarkets Артем Деев считает, что предпосылок для роста пассажиропотока Курумоча пока нет. Эксперт также полагает, что и серьезное падение числа пассажиров может произойти только лишь в случае принятия жестких ограничительных мер. «Пока ни федеральная, ни региональная власти не заявляют о том, что будет какое-либо ограничение полетов между российскими регионами, поэтому вряд ли вторая волна пандемии может кардинально сказаться на пассажиропотоке аэропорта Курумоч. Но удаленный режим работы (если он будет введен не только в Москве, но и в других регионах страны) способен снизить пассажиропоток не зок. Отчасти улучшить ситуацию с транспортной доступностью аэропорта и пассажиропотоком могло бы возвращение аэроэкспресса. Однако стоит учесть и другие

факторы, как, например, стоимость авиабилетов, удобство расписания для пассажиров и т.д. На финансовые показатели аэропорта и пассажиропоток влияет масса факторов, как экономического, так и инфраструктурного плана», — рассказал господин Деев.

<https://www.kommersant.ru/doc/4531676>

[Вернуться в оглавление](#)