



Официальный печатный орган Министерства транспорта РФ

# Транспорт России

Всероссийская транспортная еженедельная информационно–аналитическая газета № 15 (1394) 7 – 13 апреля 2025 года

О том, когда планируется обеспечить покрытие сигналом сотовой связи автомобильных дорог, читайте на **стр. 2**

Какие преимущества для транспортной компании от интеграции в рамках СНГ, читайте на **стр. 4**

Как повысить качество дорожных одежд, читайте на **стр. 5**



О роли транспорта в заключительных операциях Великой Отечественной войны на территории Польши и Германии, читайте на **стр. 7**

В КРЕМЛЕ



## Полеты по «плоскому» тарифу будут продолжены

Спрос на полеты в Махачкалу и Мурманск за последние 5 лет вырос

Президент РФ Владимир Путин обсудил с генеральным директором и председателем правления ПАО «Аэрофлот – Российские авиалинии» Сергеем Александровским вопросы развития внутреннего туризма, расширение программы полетов по «плоским» тарифам.

Путешествовать внутри России стали больше. По данным флагамена отечественных авиакомпаний, среди лидеров самых емких направлений Санкт-Петербург, Сочи, Калининград. По темпам прироста на первом месте Горно–Алтайск (+33%), Калининград (+23%) и Владивосток (+20%). Также за последние пять лет более чем на 70% вырос пассажиропоток в Мурманске и Махачкале.

Стимулирует к путешествиям и возможность купить билет по «плоскому» тарифу. В 2024 году по нему перевезены 1,4 млн человек. В этом году «Аэрофлот» увеличивает минимальное количество доступных мест до 1,5 млн, распространяет программу на девять городов, включая Якутск, Благовещенск, Анадырь и Улан–Удэ. Глава государства одобрил данную инициативу.

До начала апреля программа «плоских» тарифов действовала на пяти направлениях из Москвы в города ДФО – Владивосток, Хабаровск, Южно–Сахалинск, Петропавловск–Камчатский и Магадан. Стоимость «плоского» (то есть фиксированного) тарифа на этих направлениях сейчас составляет 18 100 руб. в одну сторону и 30 100 руб. – туда и обратно. На рейсах, выполняемых авиакомпанией «Россия», а также по программе «мокрого» лизинга – 16 000 руб. и 26 500 руб. соответственно.

Билеты по «плоским» и коммерческим тарифам в рамках новой структуры тарифов на каждом из девяти дальневосточных направлений будут доступны к продаже уже с 8 апреля 2025 года с возможностью перелета начиная с 15 мая 2025 года, пояснили в авиакомпании. Там уточнили, что существенное увеличение количества кресел эконом–класса, доступных к покупке по «плоскому» тарифу, стало возможным во многом благодаря механизму «мокрого» лизинга, который позволил авиакомпании обеспечить увеличение общей кресельной емкости эконом–класса на магистральных направлениях перевозок между Москвой и городами Дальнего Востока.

Программа «плоских» тарифов, финансируемая за счет собственных средств Аэрофлота, доказала свою эффективность: за 10 лет ее реализации было перевезено 19,1 млн пассажиров, из них 11 млн – на Дальний Восток. Кроме того, «плоские» тарифы «Аэрофлота» действуют на направлении Москва – Калининград.

## Проигнорировали ограничения

Ущерб экологии, нанесенный в результате крушения танкеров в Черном море, составил почти 85 млрд рублей

ОФИЦИАЛЬНО

Две комиссии Ространснадзора с участием экспертов Минтранса России и Росморречфлота завершили расследование причин крушения танкеров «Волго–нефть–212» и «Волго–нефть–239» в Керченском проливе.

Они произошли 15 декабря 2024 года. В тот день были неблагоприятные погодные условия. Выход в открытое море судов, которых не должно было в это время быть в проливе, привел к крушению и загрязнению нефтепродуктами акватории и побережья Черного моря.

Комиссии установили, что основные причины аварийных случаев – невыполнение капитанами судов и судовладельцами ограничений по сезону плавания судов в морских акваториях Азовского моря и Керченского пролива. Об этом министр транспорта РФ Роман Старовойт сообщил на заседании правительственной комиссии по координации работ по ликвидации последствий чрезвычайной ситуации, вызванной крушением танкеров в Керченском проливе.

В результате расследования было установлено, что для танкеров «Волго–нефть–212» и «Волго–нефть–239» сезон плавания в Азовском море был ограничен до 30 ноября. В Керченском проливе танкер «Волго–нефть–212» мог находиться до 30 ноября, а «Волго–нефть–239» только до 20 ноября. Однако капитанами танкеров и судовладельцами указанные ограничения были проигнорированы.



В результате расследования было установлено, что капитанами танкеров и судовладельцами ограничения по выходу в Керченский пролив были проигнорированы.

Ространснадзор также установил, что экипажи судов не были укомплектованы квалифицированными кадрами в соответствии с правовыми актами Минтранса России: на танкере «Волго–нефть–212» должно было работать три дипломированных судоводителя при Правительстве РФ и Российским морским регистром с правом занятия должностей, тогда как на судне находилось два судоводителя, и лишь один из них отвечал требованиям по дипломированию. Аналогичная ситуация выявлена и на танкере «Волго–нефть–239».

Внеплановые проверки судовладельцев обоих танкеров после аварии выявили факты, которые привели к возбуждению дел об административных правонарушениях по ч. 4 ст. 14.1.2 КоАП РФ (осуществление предпринимательской деятельности в области транспорта с грубым нарушением условий, предусмотренных лицензией).

По итогам расследования комиссии Ространснадзора подготовили ряд предложений по организационным и правовым мерам. Минтранс России совместно с Институтом законодательства и сравнительного правоведения при Правительстве РФ и Российским морским регистром судоходства учтет результаты расследования в комплексном анализе законодательства в области обеспечения безопасности морских и речных перевозок, в особенности перевозок опасных и вредных веществ. Поручение о необходимости проведения анализа законодательства в области перевозок водным транспортом дал Президент России.

Ранее Ространснадзор заявил о предстоящем проведении проверки безопасности инфраструктурных объектов водного транспорта Азово–

Черноморского бассейна при осуществлении погрузочно–разгрузочных работ с опасными грузами.

Что касается ситуации в зоне нахождения затонувших фрагментов судов, то она остается стабильной, выходов мазута из танков не фиксируется. Глава МЧС РФ Александр Куренков сообщил, что в зоне чрезвычайной ситуации продолжается ежедневный мониторинг обстановки, которую будут контролировать до полной ликвидации последствий аварии.

В свою очередь Федеральной службой по надзору в сфере природопользования произведен расчет ущерба экологии, нанесенного в результате крушения танкеров в Черном море.

«Общая сумма предъявленных компаниям–загрязнителям требований составила 84 943 948 679 руб.

## Расширили географию

### На ЦКАД дали старт беспилотному грузовому движению

БЕСПИЛОТНЫЙ ТРАНСПОРТ

Еще один важный шаг сделан на пути развития экономики в целом и транспортной инфраструктуры нашей страны. На Центральной кольцевой автомобильной дороге (ЦКАД) запущено беспилотное грузовое движение в рамках реализации правительственной инициативы «Беспилотные логистические коридоры».

В торжественной церемонии запуска приняли участие первый заместитель министра транспорта Валентин Иванов, заместитель министра транспорта Андрей Никитин, генеральный директор NATCAR Илья Саттаров, председатель правления ГК «Автодор» Вячеслав Петушенко и директор ассоциации «Цифровой транспорт и логистика» Полина Давыдова. «Движение беспилотного грузового автомобильного транспорта на ЦКАД разрешаю... Поехали!» – сказал на торжественной церемонии первый замглавы Минтранса России Валентин Иванов.

По данным Минтранса России география дорог с возможностью беспилотного движения расширяется. Сегодня такую технику готов принять и ЦКАД. Столь быстрые темпы развития говорят только о том, что беспилотные перевозки интересны бизнесу, а значит, приносят пользу и выгоду. Поздравление и благодарность

всем причастным, командам «КАМАЗа», «Автогеа» и «Автодора». Совместная работа дала впечатляющие результаты. Это действительно задача национального масштаба.

Использование беспилотных грузовиков на федеральной опорной сети дорог позволит перераспределить 30% водителей с магистральными маршрутами на локальные, что не только снимает дефицит кадров, но и оптимизирует использование человеческих ресурсов.

Напомним, что в июне 2023 года дан старт движению беспилотных грузовиков по трассе М–11 «Нева» между Москвой и Санкт–Петербургом. Беспилотное регулярное движение по дорогам общего пользования началось с трех грузовых автомобилей КамАЗ. За полтора года количество увеличилось в 20 раз. Сейчас на маршруте курсируют уже 67 беспилотных грузовиков. А к концу года их станет уже 100. На данный момент на трассе М–11 беспилотная техника преодолела 7,2 млн км и перевезла 800 тыс. кубометров грузов.

Полтора года использования беспилотных грузовиков на трассе М–11 показали, что это экономически выгодно для логистического бизнеса. Именно транспортные компании просили расширить эксперимент на другие трассы, так как именно на «больших плечах» наилучшим образом проявляется экономика беспилотной перевозки.

Беспилотные грузовики позволяют сократить время доставки. Как показала практика их использования на М–11, время кругового рейса между Москвой и Санкт–Петербургом сократилось с 3 до 1,5 суток. Сегодня на маршруте протяженностью более 1000 км у бизнеса есть возможность сократить издержки на топливо и комплектующие на 10–14% в зависимости от направления.

С вводом в эксплуатацию обхода Твери на М–11 в 2024 году дорожники обеспечили бесшовное движение по этой трассе. Она стала полностью доступной для движения беспилотного автотранспорта. У оператора теперь есть техническая возможность не пересаживаться на место за рулем, чтобы проехать отрезок по дороге М–10 «Россия». Напомним, что такое требование изначально было закреплено в рамках экспериментально–правового режима (ЭПР) для беспилотных грузовиков.

Возвращаясь к событиям апреля 2025 года, можно сказать, что ЦКАД – одна из ключевых магистралей, она связывает логистические хабы, где сосредоточено более 6 млн кв. м складских площадей. Нет сомнений, что беспилотники на ЦКАД также существенно повлияют на скорость и экономическую эффективность перевозок.

Россия занимает одну из лидирующих позиций в мире в области технологий беспилотного транспорта. Уровень развития в

этой области позволяет использовать беспилотные транспортные средства на М–11 и ЦКАД. В следующем году запланирован старт движения на трассе М–12 «Восток».

В России реализуется инициатива «Беспилотные логистические коридоры»: идет создание экономически эффективной модели перевозки беспилотными грузовиками, формируется цифровая инфраструктура на основных автомагистральных страны, которую можно использовать для всего автотранспорта, для обеспечения безопасности движения. Кроме этого, решается острая кадровая проблема – недостаток опытных водителей–дальнобойщиков.

Идет накопление базы данных и алгоритмов, создание цифровых двойников федеральных дорог. К 2030 году планируется расширить сеть беспилотных коридоров до 19,5 тыс. км.

Развитие беспилотного транспорта – один из актуальных трендов автомобильной отрасли. Сегодня можно с уверенностью сказать, что мы стоим на пороге новой транспортной эры беспилотных технологий, считая участников мероприятия.

Наши достижения в сфере автономного транспорта – это не только результат упорного труда и инновационных разработок, но и свидетельство огромного потенциала отечественной научной и инженерной школы.

Продолжение темы читайте в следующем номере.

## К взлету готовы!

В Совете Федерации обсудили ход реализации комплексной программы развития гражданской авиации

В СОВЕТЕ ФЕДЕРАЦИИ

Авиапром ведет подготовку к сертификационным испытаниям и производству различных видов авиатехники, в том числе пассажирских самолетов МС–21, новых моделей «Суперджет–100», Ту–214, Ил–114–300 и других.

О том, на чем будем летать, шел разговор на расширенном заседании Комитета СФ по экономической политике. Замминистра промышленности и торговли РФ Геннадий Абраменков рассказал о реализации комплексной программы развития гражданской авиации. Эта работа ведется совместно с Объединенной авиастроительной корпорацией, ведущими предприятиями отрасли.

Минпромторгом России заключен госконтракт на выполнение работ в 2025–2027 годах по расширению эксплуатационных характеристик МС–21 и завершению сертификационных работ. Одновременно с этим идет подготовка серийного производства на Иркутском авиазаводе. Началась программа летных сертификационных испытаний самолета «Суперджет–100».

«По программе Ту–214 ведется сертификация, машина летает регулярно, девять комплектов изделий импортозамещены и сертифицируются в составе воздушных судов. Параллельно с этим готовим серийный выпуск», – сообщил представитель Минпромторга.

На Казанском авиационном заводе возводятся производственные помещения, каждую неделю завозятся десятки станков, идет их пусконаладка, только в марте смонтированы более 50 новых станков. «До конца года планируем по механообрабатывающему производству дооснастить казанскую площадку», – заверил Геннадий Абраменков.

Благодаря ее переоснащению в России перейдут от единичного изготовления машин к серийному производству на конвейере. Вся авиационная отрасль получит значительный мультипликативный эффект.

По поручению Президента РФ для решения задач обеспечения транспортной связанности страны создается региональный самолет Ил–114–300. Программа модернизации и возобновления серийного производства Ил–114–300 реализуется при поддержке Минпромторга России. Машина состоит исключительно из отечественных систем и оборудования, создается в кооперации с ведущими российскими разработчиками и производителями.

Ил–114–300 – региональный пассажирский самолет с максимальной вместимостью 68 мест. Он заменит Ан–24, АТР–42/72, Bombardier Q–300, CRJ–100/200 на местных авиалиниях. Ил–114–300 будет способен работать автономно с относительно небольших аэродромов, имеющих как бетонированные, так и грунтовые покрытия. Кроме того, предполагается использовать его в арктической зоне.

Поставка серийных самолетов эксплуатантам начнется в следующем году, в строгом соответствии с контрактными обязательствами.

«В цехе окончательной сборки стоят три машины, идет оснащение системами, определяем первого заказчика, – проинформировал Геннадий Абраменков. – Для нас очень важно, чтобы первые серийные машины максимальное количество времени находились в воздухе, чтобы вылечить все «детские болезни».

Самолет Ил–114–300 состоит из российских агрегатов и систем, оснащенных отечественными двигателями ТВ7–117СТ–01 производства петербургского предприятия «ОДК–Климов» (входит в Объединенную двигателную корпорацию, которая является частью Ростеха). Силовая установка была сертифицирована в декабре 2022 года и по техническим характеристикам превосходит зарубежные аналоги. Она обладает повышенной мощностью на взлетном режиме и включает новый воздушный винт АВ112–114, имеющий повышенную тягу 4 тонны.

На новом региональном Ил–114–300 улучшены летно–технические характеристики, увеличено применение композиционных материалов, установлен новый цифровой пилотажно–навигационный комплекс. На самолете усовершенствованы практически все основные системы, особое внимание было уделено повышенной эргономике кабины экипажа.

Ил–114–300 продолжает традиции своего знаменитого предшественника, воплощая передовые достижения авиационной отрасли. При его проектировании учитывались как последние технологические разработки, так и многолетний опыт эксплуатации самолетов Ил–14 и Ил–114. Благодаря этому удалось создать самолет, идеально подходящий для развития региональных авиаперевозок в России.

ЛМС–901 «Байкал» – российский легкий многоцелевой турбовинтовой однодвигательный самолет, созданный для замены устаревшего Ан–2.

Проект разработан Уральским заводом гражданской авиации (УЗГА) и Московским авиационным институтом по заданию и при поддержке Минпромторга, в рамках государственной программы по развитию малой авиации.

Самолет предназначен для использования на местных воздушных линиях, а также для выполнения широкого спектра авиационных работ. Он может применяться для пассажирских и грузовых перевозок, поисково–спасательных работ, санавиации, борьбы с пожарами, сельскохозяйственных работ и обучения пилотов.

Как сказал Геннадий Абраменков, в сентябре 2024 года по результатам первых летных испытаний были получены замечания от летчиков–испытателей, разработана программа доработки этой машины. «Проблема в том, что у нас с 1961 года в этой нише нет своего двигателя. Очень важно сделать экономичный надежный двигатель для одно– и двухдвигательных самолетов. В 2025 году должны сертифицировать этот двигатель с воздушным винтом, в 2026–м – завершить сертификацию машины с этим двигателем и начать серийные поставки», – заключил он.

Сенатор от Амурской области Иван Абрамов проинформировал, что потребность региона в ЛМС–901 «Байкал» составляет 14 самолетов. «Когда мы сможем получить первые самолеты и какая будет стоимость? Нам необходимо определять для себя финансовую модель и искать источники финансирования», – обратился парламентарий к представителю Минпромторга.

«В 2026 году должны начаться первые серийные поставки самолета ЛМС–901 «Байкал». УЗГА гарантировал поставку не дороже 280 млн руб.», – сказал Геннадий Абраменков.

«В настоящее время эксплуатируются около тысячи самолетов Ан–2, и в дружественных странах их огромное количество, они ремонтируются и летают. Вопрос покупки «Байкала» частными покупателями остается открытым при условии, что есть возможность купить Ан–2, – продолжил тему представитель Кузбасса, сенатор Алексей Силинщев. – Будет ли «Байкал» соответствовать бизнес–модели любого авиаперевозчика? У нас малая авиация не развивается из–за того, что требования к ней, как к большой авиации, а потребность в ней огромная, учитывая размеры страны, особенно в Сибири и на Дальнем Востоке».

Геннадий Абраменков подчеркнул, что в отсутствие сертификата типа на самолет Ан–2 невозможна его модернизация. «Разработаны две программы. Мы восстанавливаем летную годность Ан–2, в том числе для Дальнего Востока. Срок эксплуатации текущего парка довольно ограничен. Есть серьезная проблема с двигателем, который сейчас не выпускается. Чтобы ремоторизовать Ан–2, надо получить сертификат типа и далее проводить работы по ремоторизации на современный тип двигателя, в том числе, возможно, на ВК–800», – рассказал он.

Татьяна ЛАРИОНОВА, обозреватель «ТР»

Продолжение темы на с. 3