



## Ежедневный мониторинг СМИ

09 ЯНВАРЯ 2020

ТАСС; 2020.09.01; МЕДВЕДЕВ ПОРУЧИЛ ОЦЕНИТЬ БЕЗОПАСНОСТЬ ПОЛЕТОВ И ТУРИЗМА НА БЛИЖНЕМ ВОСТОКЕ.....	2
КОММЕРСАНТЬ; ЕВГЕНИЯ КРЮЧКОВА; 2020.09.01; СОВЕТСКИЕ МИНИСТЕРСТВА ПОПАЛИ ПОД ГИЛЬОТИНУ; МИНЮСТ ГОТОВИТ ОТМЕНУ ВЕДОМСТВЕННЫХ АКТОВ ВРЕМЕН СССР.....	2
КОММЕРСАНТЬ; GERMAN КОСТРИНСКИЙ, АЛЕКСАНДРА МЕРЦАЛОВА; 2020.09.01; ОТ ИРАНА ОТВЕРНУЛАСЬ АВИАЦИЯ; ПЕРЕВОЗЧИКАМ ПРИДЕТСЯ ОБЛЕТАТЬ РЕГИОН .....	3
КОММЕРСАНТЬ; МАТВЕЙ ШИМАНОВ, КИЕВ; СЕРГЕЙ АЛЕКСАНДРОВ; 2020.09.01; УКРАИНСКИЙ BOEING НЕ ЗАКОНЧИЛ ВЗЛЕТ; АВИАКАТАСТРОФА В ИРАНЕ УНЕСЛА ЖИЗНИ 177 ЧЕЛОВЕК .....	4
ПОРТНЬЮС; ВИТАЛИЙ ЧЕРНОВ; 2020.08.01; МАКСИМ КУЛИНКО: «ВПЕРВЫЕ УТВЕРЖДЕНЫ ЭТАПЫ СОЗДАНИЯ КРУГЛОГОДИЧНОЙ НАВИГАЦИИ НА СЕВМОРПУТИ».....	6
ТАСС; ДАНИИЛ ШАБАШОВ; 2020.09.01; ДОРОГА РАБОТАЕТ БЕЗ ВЫХОДНЫХ: КАК РОССИЙСКИЕ ДОРОЖНИКИ ПОДГОТОВИЛИСЬ К ЗИМНИМ ПРАЗДНИКАМ.....	10
ТАСС; 2020.06.01; ТЮМЕНСКИЕ ВЛАСТИ НАМЕРЕНЫ ЗА ГОД ОТРЕМОНТИРОВАТЬ БОЛЕЕ 700 КМ ДОРОГ .....	12
ТАСС; 2020.04.01; НА КУБАНИ В 2020 ГОДУ МОДЕРНИЗИРУЮТ АЛЬТЕРНАТИВНЫЕ ПОДХОДЫ К КРЫМСКОМУ МОСТУ.....	13
КОММЕРСАНТЬ; ИВАН БУРАНОВ; 2020.09.01; АВТОМОБИЛЬНЫЕ ШТРАФЫ ПОСТАВЯТ НА ПОТОК; НАРУШИТЕЛЕЙ ОШТРАФУЮТ НА 2,5 ТЫС. РУБ. ДЛЯ ЗАПУСКА СИСТЕМЫ FREE-FLOW НА ПЛАТНЫХ ТРАССАХ .....	13
ТАСС; 2020.06.01; В ГОСДУМЕ СЧИТАЮТ, ЧТО ПРАВИЛА ЕЗДЫ НА ЭЛЕКТРОСАМОКАТАХ И ГИРОСКУТЕРАХ НУЖНЫ.....	14
ТАСС; 2020.01.01; КОММЕРЧЕСКОМУ ТРАНСПОРТУ ЗАПРЕЩЕНО ПАРКОВАТЬСЯ ВО ДВОРАХ ЖИЛЫХ ДОМОВ .....	15
ТАСС; МАРИЯ АМИРДЖАНЯН; 2020.09.01; САЙБЕРЛЕТЫ: ПОЧЕМУ КРЫЛО SSJ-100 ПОЛУЧИЛО ИЗОГНУТУЮ ФОРМУ.....	16
ТАСС; ЮНИЯ ПОЛЯКОВА 2020.09.01; MC-21 ВЫРУЛИВАЕТ НА ВЗЛЕТ: О СОПЕРНИКАХ И ПЕРСПЕКТИВАХ САМОГО АМБИЦИОЗНОГО АВИАЦИОННОГО ПРОЕКТА РОССИИ.....	19
РИА НОВОСТИ; 2020.06.01; РОССИЙСКИЕ АВИАКОМПАНИИ НАЧНУТ ОСНАЩАТЬ САМОЛЕТЫ ВИДЕОКАМЕРАМИ.....	21
ТАСС; 2020.01.01; ВСТУПИЛИ В СИЛУ ТРЕБОВАНИЯ ПО АДАПТАЦИИ САМОЛЕТОВ К ПОТРЕБНОСТЯМ ИНВАЛИДОВ .....	22
ТАСС; 2020.01.01; ЕВРОПЕЙСКИЕ ЛОУКОСТЕРЫ СМОГУТ ЛЕТАТЬ ИЗ АЭРОПОРТА ПУЛКОВО БЕЗ ОГРАНИЧЕНИЙ .....	22

**ТАСС; 2020.09.01; МЕДВЕДЕВ ПОРУЧИЛ ОЦЕНИТЬ БЕЗОПАСНОСТЬ ПОЛЕТОВ И ТУРИЗМА НА БЛИЖНЕМ ВОСТОКЕ**

Премьер-министр РФ Дмитрий Медведев поручил проработать вопрос о безопасности полетов и туризма в регионе Ближнего Востока и предложить меры по обеспечению безопасности граждан России с учетом ситуации там. Об этом сообщил в среду журналистам пресс-секретарь главы правительства РФ Олег Осипов.

«Дмитрий Медведев поручил вице-премьеру Максиму Акимову, министру иностранных дел Сергею Лаврову, министру транспорта Евгению Дитриху и главе Минэкономразвития Максиму Орешкину оценить безопасность полетов и туризма в ближневосточном регионе, регионе Персидского и Оманского заливов с учетом произошедших там последних событий», - сказал он. «Медведев также поручил подготовить предложения по обеспечению безопасности граждан РФ с учетом различных сценариев развития ситуации», - добавил Осипов.

<https://tass.ru/ekonomika/7479885>

На ту же тему:

<https://ria.ru/20200108/1563196053.html>

<https://1prime.ru/transport/20200108/830769901.html>

<https://otr-online.ru/news/medvedev-poruchil-proanalizirovat-bezopasnost-poletov-na-blizhnem-vostoke-143581.html>

**КОММЕРСАНТЪ; ЕВГЕНИЯ КРЮЧКОВА; 2020.09.01; СОВЕТСКИЕ МИНИСТЕРСТВА ПОПАЛИ ПОД ГИЛЬОТИНУ; МИНЮСТ ГОТОВИТ ОТМЕНУ ВЕДОМСТВЕННЫХ АКТОВ ВРЕМЕН СССР**

Минюст подготовил новый перечень ведомственных актов СССР и РСФСР, подлежащих отмене. Пока в него вошли 2,4 тыс. документов, но после предоставления Росархивом дополнительной информации список будет дополнен. Большую часть актов, включенных в новый пакет, предлагается признать недействующими уже с 1 февраля 2020 года. Некоторые документы будут отменены почти на год позже, с 1 января 2021-го — отсрочка нужна для того, чтобы перенести их отдельные еще применяемые положения в действующее законодательство.

Минюст сформировал еще один пакет нормативных актов советского периода, подлежащих отмене — проект соответствующего постановления правительства размещен на портале regulation.gov.ru. Напомним, в сентябре 2019 года премьер-министр Дмитрий Медведев поручил Минюсту подготовить перечень правовых актов СССР и РСФСР для признания их утратившими силу или недействующими уже с 1 февраля 2020 года. Предполагалось, что такой список будет составлен к 15 ноября 2019-го. Речь шла о 20,4 тыс. актов, при этом ведомствам была дана возможность обосновать необходимость сохранения каких-либо документов или же дополнить предварительный список.

Подготовка такого перечня затянулась и еще не завершена. Первый пакет Минюст подготовил в начале ноября (более 1,2 тыс. правительственных актов), второй — в начале декабря (еще 3,7 тыс. документов).

Теперь же к отмене предложены около 2,4 тыс. ведомственных актов РСФСР и СССР, включая письма министерств и государственных комитетов.

Как поясняет Минюст, в список вошли документы, которые имеют статус «действующие», но на практике в основном не применяются. Пока перечень неполный — как отмечается в пояснительной записке к проекту, в него попали только акты, копии титульных листов которых предоставлены Росархивом. Предполагается, что перечень для признания недействующими оставшейся части советских ведомственных актов будет сформирован после получения копий их титульных листов.

Представленный Минюстом перечень делится на две части. Подавляющее большинство — это акты, отменяемые с 1 февраля 2020 года (отметим, для этого проект постановления должен менее чем за месяц пройти все согласования в Белом доме). Среди них, например,

приказы Минздрава СССР от 1988 года «О мерах по улучшению медицинского обеспечения воинов-интернационалистов», письмо Минфина СССР 1987 года «О льготе по налогу на холостяков, одиноких и малосемейных граждан СССР лицам, вступившим в брак».

Оставшиеся акты (их чуть более 100) предлагается отменить только с 1 января 2021 года — например, постановление 1977 года «О списке производств, цехов, профессий и должностей с вредными условиями труда, работа в которых дает право на дополнительный отпуск и сокращенный рабочий день» или приказ Министерства социального обеспечения РСФСР 1988 года «О дополнительном отпуске медицинских и аптечных работников». Отсрочка, как следует из пояснительной записки, связана с тем, что отдельные положения этих документов еще применяются — за это время они должны быть инкорпорированы в законодательство.

Не вошли в предложенный Минюстом список акты, имеющие правоустанавливающий характер, регулирующие вопросы исторического и культурного значения, определяющие перечни памятных дат и праздников, а также содержащие действующие социальные нормы. Вместе с тем, указывает Минюст, дополнительной проработки требуют фактически применяемые советские акты, устанавливающие, в частности, социальные льготы, районные коэффициенты и северные надбавки. Их планируется обсуждать с заинтересованными ведомствами — с тем, чтобы перенести такие нормы в законодательство РФ.

<https://www.kommersant.ru/doc/4214996>

## **КОММЕРСАНТЪ; GERMAN КОСТРИНСКИЙ, АЛЕКСАНДРА МЕРЦАЛОВА; 2020.09.01; ОТ ИРАНА ОТВЕРНУЛАСЬ АВИАЦИЯ; ПЕРЕВОЗЧИКАМ ПРИДЕТСЯ ОБЛЕТАТЬ РЕГИОН**

Крушение Boeing 737 «Международных авиалиний Украины» под Тегераном заставило российских перевозчиков изменить маршруты над регионом. Рейсы в Дубай будут выполняться с облетом через Турцию, Египет и Саудовскую Аравию с увеличением времени полета на 2–3 часа с учетом дозаправки. Полеты на Мальдивы станут длиннее на час. Прямые рейсы в Тегеран из Москвы «Аэрофлот» пока сохранит, но в турбизнесе серьезных потерь в любом случае не ждут: Иран не слишком популярен среди российских клиентов.

Российские авиакомпании вслед за иностранными изменили траектории маршрутов при полетах над странами Персидского залива после крушения Boeing 737 «Международных украинских авиалиний» под Тегераном (см. стр. 6) и обстрела Ираном американских военных баз в Ираке. По данным “Ъ”, «Аэрофлот» будет выполнять рейсы в Дубай с облетом Ирана с запада — через Турцию, Египет и Саудовскую Аравию с дозаправкой в Сочи или в Каире. Рейс Москва-Тегеран пока сохранен.

По данным Flightradar, 8 января рейсы «Аэрофлота» из Дубая в Москву пролегали через территорию Ирана. «Компания находится в постоянном контакте с авиационными властями Ирана и ОАЭ и готова принять неотложные меры по обеспечению безопасности полетов», — заявили в «Аэрофлоте». Входящая в ту же группу «Россия» скорректировала маршруты трех рейсов: из Внуково на Гоа, а также из Петербурга и Екатеринбурга в Шарджу (ОАЭ).

«Победа» пока только просчитала альтернативные маршруты и ждет указаний Росавиации.

По словам собеседника “Ъ” в одном из крупных перевозчиков, авиакомпании получили телеграмму от Госкорпорации по организации воздушного движения «по поручению Росавиации» о пересмотре маршрутов в зоне Персидского и Оманского заливов.

В ведомстве подтвердили факт выпуска рекомендаций, но оставили выбор за перевозчиками.

В Azur Air подготовили альтернативные траектории полетов в курортные зоны ОАЭ, Индии, Шри-Ланки и Мальдив. В компании не назвали точное количество рейсов через Иран, уточнив лишь, что полеты выполняются из 30 российских регионов от Петербурга

до Тюмени. Сейчас перевозчик согласовывает новые маршруты с авиавластями стран, над которыми будут выполняться полеты.

Новые решения по организации полетов могут быть приняты 10 января на совещании у вице-премьера Максима Акимова, в котором примут участие представители МИДа, Минтранса, Ростуризма.

Гендиректор Friendly Avia Support Александр Ланецкий отметил, что один час полета самолетов типа Boeing 737 и Airbus A320 стоит около \$10 тыс., час полета A330 обходится примерно в \$15 тыс. Облет территорий Ирана и Ирака по разным направлениям может занять до трех часов, посадка для дозаправки обходится в несколько тысяч долларов. «Потери авиакомпаний в случае прямого запрета пролета будут большими, но безопасность полетов должна стоять на первом месте», — подчеркивает эксперт. Глава Infomost Борис Рыбак согласен, что выполнение гражданских рейсов в условиях неопределенности на Ближнем Востоке ставит под угрозу жизни пассажиров.

Возможный запрет авиасообщения закроет иранский рынок для российских туристов.

Впрочем, Иран не пользуется большой популярностью: по оценке погранслужбы ФСБ, за первые три квартала 2019 года страну посетило 16,87 тыс. россиян. Для сравнения, Турцию за тот же период посетили 4,5 млн туристов. По расчетам Ассоциации туроператоров России, сейчас в Иране могут находиться не более 30–40 российских туристов, большинство из которых самостоятельные путешественники. В Ростуризме добавили, что данных о находящихся в стране организованных туристах в ведомстве нет. Среди крупных туроператоров продажу экскурсионных туров в Иран ведет «Интурист». Исполнительный директор компании Сергей Толчин пояснил “Ъ”, что речь идет об индивидуальном бронировании, сейчас клиентов «Интуриста» в стране нет. Он добавил, что направление относится к немассовым и ограничение перевозки не станет серьезным ударом для туристической отрасли.

<https://www.kommersant.ru/doc/4214997>

На ту же тему:

<https://iz.ru/962133/natalia-bashlykova-elnar-bainazarov-mariia-perevoshchikova-anna-ivushkina-anton-lavrov/nezazhivaiushchii-iran-otvet-ssha-na-aviudary>

<https://rns.online/transport/akimov-provedet-soveshanie-v-pyatnitsu-po-situatsii-s-poletami-na-Blizhnem-Vostoke-2020-01-08/>

<https://rns.online/transport/aeroflot-razrabotal-alternativnie-marshruti-dlya-poletov-v-Tegeran-i-Dubai-2020-01-08/>

<https://rns.online/transport/Rosaviatsiya-rekomendovala-ne-letat-nad-Iranom-i-Irakom-2020-01-08/>

<https://tass.ru/ekonomika/7481197>

<https://tass.ru/ekonomika/7480237>

<https://tass.ru/ekonomika/7479169>

<https://tass.ru/ekonomika/7479009>

## **КОММЕРСАНТЪ; МАТВЕЙ ШИМАНОВ, КИЕВ; СЕРГЕЙ АЛЕКСАНДРОВ; 2020.09.01; УКРАИНСКИЙ BOEING НЕ ЗАКОНЧИЛ ВЗЛЕТ; АВИАКАТАСТРОФА В ИРАНЕ УНЕСЛА ЖИЗНИ 177 ЧЕЛОВЕК**

Крушение самолета Boeing 737 «Международных авиалиний Украины» (МАУ) при взлете из тегеранского аэропорта имени имама Хомейни стало крупнейшей катастрофой за всю историю украинской авиации. На борту лайнера, направлявшегося из иранской столицы в Киев, находились 177 человек. Все они погибли. Власти Исламской Республики Иран заявили, что причиной трагедии стали возгорание двигателя и неспособность экипажа взять ситуацию под контроль. Впрочем, высказываются и другие версии — от теракта до случайного попадания ракеты. Тем временем несколько стран решили приостановить или ограничить полеты гражданских воздушных судов над Ираном и Ираком.

Самолет МАУ рейса PS752 со 168 пассажирами и 9 членами экипажа на борту разбился ранним утром в среду, упав с высоты около 1 тыс. м через три с небольшим минуты после взлета. По появившимся в сети видеозаписям видно, что после возгорания на борту машина вошла в штопор и через несколько секунд ударилась о землю. По информации

иранского информационного агентства IRNA, к месту крушения было направлено порядка 40 спасательных команд. Их работе мешал пожар — самолет взлетал с полными баками горючего. Как сообщил журналистам управляющий директор тегеранского управления по чрезвычайным ситуациям Мансур Дараджати, все находившиеся на борту погибли. Он также добавил, что тела пассажиров и членов экипажа серьезно повреждены, что затруднит их опознание.

Катастрофа произошла всего через несколько часов после обстрела иранской армией военных баз США на территории соседнего Ирака.

В медиа, в том числе в британской Daily Mail, было высказано предположение, что лайнер МАУ мог быть случайно сбит баллистической ракетой, запущенной в Ирак, или системой противовоздушной обороны, операторы которой приняли украинский пассажирский самолет за бомбардировщик ВВС США.

Однако в Министерстве дорог и городского развития Ирана, в компетенцию которого входит и гражданская авиация, заявили, что такого рода предположения не имеют под собой оснований и являются ошибочными. В ведомстве сообщили, что главной версией трагедии считают техническую неисправность лайнера.

Если бы авария была вызвана попаданием ракеты, самолет взорвался бы в небе. Причиной катастрофы стало возгорание двигателя и неудачная попытка пилота вернуть контроль над лайнером», — говорится в заявлении Министерства дорог и городского развития Ирана.

Украинское посольство в Иране также распространило официальное заявление, в котором говорилось, что версия гибели самолета из-за попадания в него ракеты на данный момент не рассматривается в качестве наиболее вероятной. Дипломаты, указывалось в этом сообщении, склоняются к тому, что причиной крушения стали именно технические неполадки в двигателе. Но вскоре текст этого заявления, размещенного на Facebook-странице посольства, был изменен. Из него убрали утверждение о том, что версии теракта или попадания ракеты исключаются. Вместо этого в тексте было указано, что любые заявления о возможных причинах катастрофы до окончания следствия не являются официальными.

В свою очередь, в МАУ утверждают, что разбившийся самолет был исправен, хотя и не говорят о том, что причиной трагедии могли стать теракт или попадание ракеты. «Самолет произведен в середине 2016 года, получен с завода, до этого нигде не использовался. Замечаний по матчасти не было. Последнюю проверку самолет прошел 6 января. Самолет был исправен. От экипажа ни по прилете в Тегеран, ни перед вылетом замечаний не было», — заявил журналистам технический директор МАУ Александр Шапиев в ходе экстренно созванного утром в среду брифинга в киевском аэропорту Борисполь. А вице-президент МАУ по полетной работе Игорь Сосновский добавил, что самолетом управлял опытный экипаж, хорошо знакомый с маршрутом. По его словам, в авиакомпании не рассматривают версию совершения кем-то из пилотов ошибки, которая могла бы привести к крушению самолета. Отметим, что командиром воздушного судна в этом рейсе был Владимир Гапоненко (11,6 тыс. часов налета), вторым пилотом Сергей Хоменко (7,6 тыс. часов), их действия контролировал пилот-инструктор Алексей Наумкин (12 тыс. часов). Кроме них в экипаж входили Катерина Статник, Марина Микитюк, Валерия Овчарук, Юлия Сологуб, Игорь Матков и Денис Лыхно.

Официально в авиакомпании не ставят под сомнение предварительные выводы иранских властей, однако глава МАУ Евгений Дыхне заявил, что его подчиненные проведут собственное расследование катастрофы. Причем до его окончания все рейсы МАУ в Иран будут отменены. Вскоре после этого заявления господина Дыхне Государственная авиационная служба Украины сообщила о полном запрете на полеты в Иран для всех авиакомпаний страны.

Запрет вступает в силу 9 января, а решение о его отмене будет приниматься только после окончания расследования катастрофы.

Отметим, что ряд других стран также приняли решение запретить или ограничить полеты над Ираном, Ираком, Персидским и Оманским заливами. Росавиация также рекомендовала российским авиакомпаниям искать альтернативные маршруты, а премьер

Дмитрий Медведев поручил соответствующим ведомствам обеспечить безопасность полетов и туризма на Ближнем Востоке.

Тем временем президент Украины Владимир Зеленский после получения известия об авиакатастрофе экстренно прервал свой визит в Оман и вернулся в Киев. «Дал поручение генеральному прокурору открыть уголовное производство по факту катастрофы самолета МАУ в Тегеране. Необходимо создать следственную комиссию из представителей силовых и профильных ведомств, ответственных за гражданскую авиацию. Должны быть изучены все возможные версии. Независимо от выводов о причинах катастрофы в Иране будет проведена проверка летной годности всего гражданского флота», — сообщил господин Зеленский на своих страницах в соцсетях. Позже появилось сообщение, что украинская прокуратура начала досудебное производство по статье «Нарушение правил безопасности движения или эксплуатации воздушного транспорта, повлекшее гибель людей».

Тем временем эксперты говорят, что приоритетной версией катастрофы в скором времени все-таки может стать теракт или попадание ракеты. В частности, они указывают на отверстия в обломках самолета, хорошо видимые на фотографиях, сделанных на месте катастрофы. Внешне они более напоминают пробоины, нежели повреждения, возникающие при столкновении с землей. Такие пробоины могут возникнуть как при обстреле самолета снаружи, так и при взрыве бомбы, заложенной в салоне.

Основатель киевского Центра изучения повстанческих движений Игаль Левин сообщил в эфире «Радио НВ», что причиной гибели самолета мог стать обстрел из переносного ракетно-зенитного комплекса (ПЗРК). По словам господина Левина, ракеты ПЗРК, в отличие от ракет стационарных систем ПВО, не фиксируются радаром, однако способны поражать цели даже на высоте 2,5 тыс. м.

Сомневается в версии иранских властей и российский летчик-инструктор Денис Окань, специализирующийся на самолетах Boeing 737. В опубликованном на сайте издания «Редакция» комментарии господина Оканя говорится, что отказ или даже разрушение одного из двигателей позволяет современным самолетам маневрировать, набирать высоту и безопасно заходить на посадку. Пилот предположил, что причиной гибели могли стать вовсе не технические неисправности лайнера.

Мне неизвестен отказ собственных систем самолета, который мог бы привести к указанным выше последствиям. Внешнее воздействие вполне могло к таким эффектам привести», — говорится в комментарии Дениса Оканя.

Другие эксперты также отмечают, что у Boeing даже полный отрыв одного двигателя не является критичным и не мешает совершить посадку и даже уйти в случае неудачи на второй круг. Кроме того, они обращают внимание на пропажу радиосвязи между экипажем и диспетчерами сразу после взлета (об этом сообщил представитель Организации гражданской авиации Ирана) — возгорание двигателя на нее никак повлиять не может. Многие могут прояснить записи черных ящиков самолета. Оба самописца, речевой и параметрический, уже найдены на месте катастрофы — об этом сообщил глава Организации гражданской авиации Ирана Али Абедзаде. «Мы не передадим черные ящики производителю и американцам», — предупредил он.

<https://www.kommersant.ru/doc/4214933#id1845684>

### **ПОРТНЬЮС; ВИТАЛИЙ ЧЕРНОВ; 2020.08.01; МАКСИМ КУЛИНКО: «ВПЕРВЫЕ УТВЕРЖДЕНЫ ЭТАПЫ СОЗДАНИЯ КРУГЛОГОДИЧНОЙ НАВИГАЦИИ НА СЕВМОРПУТИ»**

Об утвержденном Плане развития инфраструктуры Севморпути, арктической логистике, дноуглублении и перспективах использования альтернативных видов топлива в Арктике в интервью ИАА «ПортНьюс» рассказал заместитель директора дирекции – директор департамента развития Северного морского пути и прибрежных территорий Дирекции Северного морского пути Госкорпорации «Росатом» Максим Кулинко.

- План развития инфраструктуры Северного морского пути до 2035 года был недавно утвержден правительством РФ. В чем вы видите значение этого документа для органов власти и частных инвесторов? Могут ли в него добавляться новые проекты?

- По оценке коллег из Минвостокразвития, **Минтранса**, Росморречфлота, других федеральных органов, субъектов Федерации и заинтересованных структур действительно получился комплексный документ.

Мы впервые вводим этапность развития Севморпути до 2035 года. Дело в том, что до этого не было никакого документа о том, с какого этапа должна быть обеспечена круглогодичная навигация по Севморпути, что конкретно для этого должно быть сделано. А из этого вытекает, например, расчет необходимой ледокольной группировки. Теперь План развития инфраструктуры утвержден и мы ориентируемся на задачу - с 2025 года работать на Севморпути круглогодично.

В Плате учтены и вопросы аварийно-спасательной готовности. Спасибо заместителю председателя правительства и полпреду президента РФ в ДФО Юрию Петровичу Трутневу, который нам подсказал, что мы должны смотреть на План и с точки зрения аэропортовой инфраструктуры и железнодорожных магистралей, которые потенциально могут выходить на Северный морской путь и добавлять ему грузопоток, и с точки зрения медицины, и с точки зрения кадров...

С другой стороны, мы понимаем, что жизнь переменчива и этот План не является некоей догмой, он должен меняться в лучшую сторону, корректироваться. Я уверен, что и федеральные органы власти и субъекты Федерации, да и крупные инвесторы смогут включать туда свои проекты.

Мы определились, и это предусмотрено в распоряжении, что по конкретным инвестпроектам будут приниматься отдельные планы, утверждаемые правительством России. В них будут предусмотрены четкие параметры проектов, определены лица, ответственные за их реализацию, поставлены сроки. Такая схема снимает возможные вопросы о необходимости развития тех или иных проектов в Арктике и об ответственности за них.

- Достаточно ли будет ледоколов для обеспечения поставленной задачи по достижению объемов перевозок по Севморпути в 80 млн тонн в год к 2024 году?

- Если учесть, что ресурс действующих ледоколов продлен и что мы построим пять новых атомных ледокола ЛК-60, а также ледокол-лидер (на контрактацию которого планируется выйти в 2020 году), то этого будет достаточно для действующих проектов.

С учетом того, что будет принят федеральный закон о преференциях в Арктике, подготовленный министерством по развитию Дальнего Востока и Арктики, возможно, начнется реализация ряда новых и очень крупных проектов. В первую очередь это нефтяные, во вторую очередь – угольные проекты. Вот здесь, возможно, потребуется корректировка с точки зрения ледокольного обеспечения.

Также напомним о планах «Новатэка» по строительству четырех ледоколов на сжиженном природном газе (СПГ). Окончательное решение о начале их строительства находится в проработке. Если коллеги эти ледоколы все же построят, то мы считаем, что полученной группировки ледоколов будет достаточно для работы на Севморпути. Более того, это позволит с 2025 года переориентировать наши атомные ледоколы на работу в восточном направлении и обеспечить ту самую круглогодичную навигацию по Севморпути.

- Вы упомянули дополнительные проекты в сфере добычи и вывоза угля и нефти. Каковы их реальные перспективы?

- По нефти это Пайяхское месторождение, разрабатываемое АО «Нефтегазхолдинг». Кроме того, коллеги из «Роснефти» находятся в активной фазе проработки Ванкорского месторождения. Что касается угля, то здесь наиболее интересными нам представляются проекты компаний «ВостокУголь» и «Северная звезда».

Замечу, что ни Пайяха, ни «Северная звезда» в общем объеме грузопотока 80 млн тонн у нас пока не учитывались. Тем не менее, мы конечно рассчитываем, что свой вклад они внесут и позволят даже превысить этот уровень.

По угольному порту «Чайка» компании «ВостокУголь» у нас есть определенная озабоченность. Следует констатировать, что коллеги из «ВостокУгля» написали в наш адрес официальное обращение, в котором говорится о переносе начала реализации проекта с 2019 года на первое полугодие 2020 года. Таким образом, де-юре реализация этого проекта пока не начинается.

Проект «ВостокУгля», по плану, должен дать объем перевозок к 2024 году в 19 млн тонн угля в год. По нашим оценкам, с учетом переноса начала реализации на год, к указанному сроку он сможет выйти на объем лишь в 12 млн тонн угля в год.

Сейчас мы думаем над компенсационными мерами, как по угольному, так и по нефтяным проектам. В частности, есть вероятность запуска трех проектов «Газпром нефти». Они также находятся в активной стадии проработки и ожидают принятия упомянутого закона о преференциях в Арктике для начала их реализации.

- Какую долю в общем грузопотоке по Севморпути могут занять транзитные перевозки?

- Есть разные оценки. В ходе подготовки Плана развития инфраструктуры Северного морского пути, совместно с аналитическим центром при правительстве России, мы проанализировали возможный грузопоток до 2035 года. Пока официальные оценки, основанные на запросах от компаний, в том числе иностранных, конечно, очень скромные. Максимально на что мы выходим, это 3 млн тонн в год к 2035 году. Напомню, в 2019 году транзит составил чуть менее 700 тыс. тонн.

Если построить порты-хабы или транспортно-логистические центры в Мурманске и Петропавловске-Камчатском, если нам удастся продвинуться в строительстве контейнеровозов ледового класса (речь идет о судах вместимостью 5-10 тыс. TEUs) или вступить в консорциум с иностранными перевозчиками, то вполне вероятно будет увеличить транзитный грузопоток.

Конечно, эти планы легче будет реализовать в увязке с обеспечением круглогодичной навигации. Помимо ледокольных мощностей для транзитных грузов на Севморпути необходимо организовать и сопутствующие сервисы в части безопасности, навигации, обеспечения аварийно-спасательной помощи.

Сейчас в рамках Общественного совета Северного морского пути мы работаем с иностранными партнерами, среди которых есть очень крупные игроки. У них часто возникают вопросы, связанные с доступностью запчастей для транзитных судов, возможностями смены экипажа, миграционными картами, процедурами пересечений границы РФ. Эти вопросы, несомненно, решаемы. Эту работу нужно сделать, чтобы переломить негативный взгляд иностранных партнеров на маршрут по Севморпути. Мы, конечно, не сравниваем Севморпуть с Суэцким каналом, - эти маршруты совершенно разные, - но он может стать неплохим дополнением к нему.

- Вы сказали о планах по строительству контейнеровозов. Есть ли уже конкретные проработки на этот счет.

- Пока полного понимания на этот счет нет. «Росатом» прорабатывает данный вопрос, в 2020 году планируется работа по обоснованию проекта. Необходимо определить технический облик контейнеровоза, его тоннаж и экономику эксплуатации. Сегодня однозначно можно сказать, что судно имеющее ледовый класс вплоть до Arc7 неэффективно использовать за пределами арктических вод. Соответственно проект должен прорабатываться в связке с финансово-экономической моделью Северного морского пути.

Более того скажу, что сейчас Минвостокразвития рассматривается целесообразность введения нового понятия - «Северный морской транспортный коридор». Это в некотором смысле возврат к опыту Советского Союза, когда был создан Главсевморпуть, отвечавший за трассу от Мурманска до Камчатки (Северный морской путь сейчас ограничивается Карскими воротами с запада и Беринговым проливом с востока). Это не замена Севморпути, но это более правильная с точки зрения экономики модель развития наших северных морей. Таким образом, проект развития контейнерной линии может работать в рамках экономической модели Северного морской транспортный коридора.

- В настоящее время группой стран в Международной морской организации (ИМО) лоббируется запрет на использование тяжелого топлива в Арктике. Если этот запрет все же будет введен, насколько это будет критично для освоения Севморпути и Арктики?

- Тема применения того или иного топлива очень интересна с точки зрения полярности высказываемых мнений.

Мы же со своей стороны готовы предложить атомные технологии, считаем, что они безопасны, надежны, достаточно эффективны. Мы даже проводили исследование: сравнивали экономику использования ледокола на СПГ с экономикой ледокола на

ядерном топливе. Так вот, на горизонте 35-40 лет атомный ледокол демонстрирует большую экономическую эффективность, чем ледокол на СПГ, даже не учитывая преимуществ атомохода по дальности плавания и автономности.

Хорошо, когда «Новатэк», имея «под боком» СПГ будет использовать газомоторные ледоколы, но если мы говорим о круглогодичной навигации при ограниченных возможностях бункеровки СПГ, то эффективность газомоторных ледоколов будет еще ниже.

- Продолжая тему бункеровки СПГ, предусматриваете ли вы создание соответствующих точек для заправки газомоторных судов в Арктике?

- Мы учитываем это в Плане развития инфраструктуры Севморпути и считаем (эта позиция согласована с Минэнерго), что нужно внимательно проанализировать, в каких районах инфраструктура по СПГ действительно нужна. Речь не только о бункеровке судов, но и переводе теплоснабжения наших арктических территорий с мазута на сжиженный газ. Поэтому будет создана отдельная комплексная программа по использованию СПГ в Арктике. В 2020 году должны ее проработать и внести в правительство России.

- Говоря об альтернативных видах топлива, можно отметить, что в Плане развития инфраструктуры Севморпути помимо СПГ предусмотрено использование метанола.

- По мнению целого ряда экспертов, использование метанола в качестве судового топлива даже более перспективно, чем СПГ. Остается, конечно, вопрос двигателей, хранения, в целом целесообразности перевода судов на метанол. Но если предположить, что в будущем в качестве топлива будет все более активно использоваться водород, имеющий преимущества перед СПГ в части КПД, то и метанол вполне может занять свою нишу.

Недавно мы общались с одним из известных европейских перевозчиков, который большое внимание уделял именно метанолу. СПГ может быть хорош, если говорить, например, о ледоколах, но размещать на контейнеровозах емкости под его хранение не всегда целесообразно. Здесь метанол как бункерное топливо может быть интересен.

- Для выполнения всех заявленных портовых проектов в Арктике требуется большой объем дноуглубительных работ. Как сейчас обстоит дело с работами для терминала «Утренний» и проектом расширения морского канала в Обской губе?

- Действительно, есть большие задачи, связанные с дноуглублением, в первую очередь для терминала «Утренний». Все они должны быть выполнены до 2022 года.

В 2019 году объем дноуглубления составил по данному проекту 5,3 млн куб. м на сумму в 3,5 млрд руб. Надо сказать спасибо компании «Мордрага», которая проводила в 2019 году дноуглубительные работы, они действительно отработали хорошо и в условиях крайне ограниченного времени. Период без ледовой навигации в месте проведения работ составляет всего 60-70 календарных дней в году.

На 2020 году перед нами стоят еще более амбициозные задачи. Помимо работ по терминалу «Утренний» мы еще должны начать реконструкцию морского канала в Обской губе. Сейчас есть разные оценки предстоящей работы, и Крыловский государственный научный центр завершает исследование по этой теме. Предварительная оценка - порядка 40 млрд руб. будет стоить только реконструкция морского канала в Обской губе. Есть разные технологические решения. Эту работу планируется положить в основу проектно-сметной документации, и в 2020 году мы должны данный проект запустить.

Помимо этого не надо забывать и о ремонтном дноуглублении, которое с учетом особенностей Обской губы, таких как штормы, высокая заносимость, будет достаточно существенным по объемам.

Кроме того, потребуется дноуглубление и под другие проекты на Северном морском пути: угольные и нефтяные.

- Продолжая тему дноуглубления можно отметить, что Планом развития инфраструктуры Севморпути предусмотрена возможность создания Национальной морской дноуглубительной компании. Как вы оцениваете ее перспективы?

- Мощность имеющегося в России на данный момент дноуглубительного флота, для выполнения всех вышеперечисленных работ, требует значительного увеличения. Поэтому мы вынуждены привлекать иностранную технику.

Дноуглубительные работы на Севморпути осложняются коротким навигационным периодом, за который надо успеть мобилизовать флот, произвести работы и уйти до наступления тяжелых ледовых условий

У нас есть ряд задач от аппарата правительства РФ проработать вопрос целесообразности создания специализированной дноуглубительной компании, способной выполнять такие работы. Готового решения по этому поручению нет, но мы думаем о возможности создания отечественной группировки дноуглубительного флота. Это осложняется тем, что в сезон тяжелых ледовых условий в Арктике дноуглубительные суда должны еще где-то работать, а это непрофильный для нас бизнес. Поэтому вопрос непростой.

- Если говорить о железнодорожной составляющей арктической логистики, то какие проекты вы считаете наиболее перспективными?

- Наиболее реальными проектами нам представляются «Северный широтный ход-2» (СШХ-2) и железнодорожная ветка на порт Индига. Замечу, что Индига не входит в зону Северного морского пути и к нашей зоне ответственности сейчас не относится.

Для реализации проекта СШХ-2 очень важна позиция «Газпрома», который прорабатывает разные варианты: проложить железнодорожную ветку до Сабетты или все-таки выйти на Харасавэй.

Учитывая перспективы развития до 2030 года правильнее было бы проложить ветку до Сабетты, поскольку именно в этих временных параметрах будет начато освоение Тамбейского месторождения, где есть очень большие запасы газа. А освоение Тамбейского месторождения невозможно без железнодорожной инфраструктуры. Соответственно, если заложить сейчас железнодорожную основу под Сабетту, то в дальнейшем получим мультипликативный эффект.

Если же рассматривать в горизонте пяти лет, то ветка до Сабетты может выглядеть не слишком привлекательной в сравнении с выходом на Харасавэй, где будет разрабатываться месторождение газового конденсата. Но перспективный объем добычи газового конденсата Харасавэе не такой уж большой (предварительно оценивается в 8 млн тонн). Поэтому в долгосрочной перспективе железнодорожная ветка на Сабетту несомненно даст гораздо больший эффект.

- Каковы перспективы перевозки рыбы по Севморпути с учетом опыта использования контейнеровоза «Севморпуть»?

- «Севморпуть» за один рейс зашел в четыре порта и «Атомфлот» приобрел бесценный опыт и рыбаки достаточно позитивно оценили этот рейс: груз был доставлен вовремя и ни один контейнер не был разморожен.

В настоящее время работаем над тем, чтобы эту линию «раскатать». Для этого рассматриваем возможность аренды других судов-контейнеровозов. Предварительные расчеты показывают эффективность использования двух контейнеровозов вместимостью по 400 сорокафутовых рефрижераторных контейнера.

К сожалению, перевозка из Камчатки в Санкт-Петербург удлиняет маршрут. Поэтому мы хотели бы организовать перегрузку рефгрузов в Мурманске. Мы даже рассматриваем возможность создания там специализированного морского терминала. Сейчас ищем площадку и энергетические мощности.

Кроме того, важна обратная загрузка на этой линии. Например, Архангельск предлагает загрузку фанерой и домокомплектами, идущим в Китай. Этот груз может быть контейнеризирован. Также обратная загрузка может быть обеспечена рыбой: из Дальнего Востока на запад перевозится красная рыба, а обратно из Мурманска – белая сезонная рыба, которая активно потребляется в Азии. Кроме того, это могут быть продукты питания в рамках Северного завоза и другие грузы, поскольку цены в европейской части России и на Дальнем Востоке различаются.

Мы сравнили морской маршрут перевозки дальневосточной рыбы в европейскую часть России с железнодорожным. Оказалось, что морской маршрут может быть эффективнее при условии обеспечения обратной загрузки.

Мы получили одобрение Госкомиссии по развитию Арктики относительно продления работы по организации этой сезонной контейнерной линии по Севморпути и одновременно поручение во взаимодействии с губернаторами Мурманской,

Архангельской областей, Камчатки, Приморского края и Санкт-Петербурга рассмотреть возможность обеспечения обратной загрузки в восточном направлении.

<http://portnews.ru/comments/2769/>

## **ТАСС; ДАНИИЛ ШАБАШОВ; 2020.09.01; ДОРОГА РАБОТАЕТ БЕЗ ВЫХОДНЫХ: КАК РОССИЙСКИЕ ДОРОЖНИКИ ПОДГОТОВИЛИСЬ К ЗИМНИМ ПРАЗДНИКАМ**

В новогодние праздники на российских дорогах ожидается значительный рост числа автомобилей: многие воспользуются длинными выходными, чтобы выбраться за город, отправиться в путешествие с семьей, посетить различные праздничные мероприятия, туристические места. О том, как подготовились к обеспечению комфортного и безопасного передвижения в зимний период дорожные службы, рассказывает портал «Будущее России. Национальные проекты», оператором которого является информационное агентство ТАСС. Несколько советов для автомобилистов прилагается!

Зима в России — самое сложное время для дорожников. Конечно, некоторым регионам повезло с теплом и беснежной погодой, но есть и такие, где холода, начавшись в конце октября, длятся больше полугода. Многочисленные метели, снег и лед кардинально меняют поведение автомобилей на дороге и требуют повышенного внимания и от водителей, и от служб, обеспечивающих качественное состояние автотрасс. Без должного обслуживания дороги всего несколько часов снегопада может привести к полному транспортному коллапсу. Скептики порой говорят, что для дорожных служб зима всегда приходит неожиданно. Но это далеко не так: работа в зимний период для дорожников — та часть будней, к которой готовятся загодя.

Пуд дорожной соли

Все подведомственные «Росавтодору» учреждения к зиме готовы на 100%, заверили в ведомстве. Для того чтобы проезд по федеральным трассам был безаварийным и бесперебойным, заготовлено 848 тыс. кубометров песка, 155 тыс. тонн жидких противогололедных материалов, более 4 млн тонн реагентов и столько же песко-соляной смеси, готовы к работе зимой все 978 имеющихся пескобаз. Также полностью укомплектованы и готовы к работе более 10,5 тыс. единиц специальной дорожной техники, применяющейся для очистки дорог от снега и льда. Для того чтобы техника могла работать круглосуточно, организованы 993 теплые стоянки для машин и 960 помещений, в которых смогут погреться и отдохнуть водители.

Всего за несколько последних лет в арсенале у дорожников появились существенно облегчающие работу средства связи и техника, что позволяет переходить от наблюдения за ситуацией на трассах (например, с помощью видеокамер) к прогнозированию ситуации. Так, на федеральной сети действуют более 1,2 тыс. автоматизированных систем метеорологического контроля. Датчики в онлайн-режиме передают информацию о погоде, состоянии дороги, плотности транспортного потока. Это, к примеру, позволяет дорожникам заранее определить дозировки материалов, применяемых для повышения сцепления, будь то песок, соль или другие реагенты. Невозможно предсказать неожиданные, экстренные дорожные события, но программные комплексы позволяют спрогнозировать развитие ситуации, уменьшить время реагирования, выдать рекомендации диспетчерам по координации дорожных служб и переброске спецтехники туда, где требуется усиление.

Конечно, некоторые водители ждут, что сразу после снегопада дороги начнут расчищать именно от их домов. Необходимо понимать, что в случае снегопада устранить его последствия мгновенно невозможно. Более того, нельзя приступать к уборке снега до момента, пока не закончился снегопад. Только после этого можно убрать сугробы, а уже после начинать сыпать реагенты.

При этом у дорожных служб есть жесткая очередность работ: в первую очередь обрабатываются наиболее опасные участки, такие как крутые повороты, подъемы и спуски. Кроме того, дороги, как правило, не убирают всем фронтом техники сразу «начисто». Ведь в таком случае спецмашины, исчерпав свой запас хода, просто упрутся в необработанную часть дороги, на которой все равно образуются заторы. Поэтому

дорожники для начала стараются обеспечить достаточно безопасное сквозное движение по трассе, а уже потом полностью очищают остальные зоны. В среднем на уборку рыхлого и талого снега с проезжей части ГОСТ дает до 12 часов.

Расслабляться не стоит

Но, как бы ни старались дорожники, обеспечить зимой такое же сцепление колес с проезжей частью, как летом, просто невозможно. Поэтому особую ответственность за свою безопасность несут водители.

Автомобилистам следует внимательно следить за всеми рекомендациями, которые дают местные управления автомобильных дорог и дорожные службы, не мешать работе дорожной техники, а в случае непогоды по возможности пользоваться общественным транспортом.

Выезжая зимой на дорогу, необходимо быть максимально внимательными и не доверять слепо своим навыкам вождения. Скорость рекомендуется снизить, а дистанцию увеличить, ведь на зимней дороге тормозной путь может оказаться непредсказуемым. Нелишней будет дополнительная проверка автомобиля перед поездкой (уровень топлива, работа всех осветительных приборов, обогрев, исправность руля и тормозов). Необоснованный риск в лучшем случае грозит неприятностями для водителя. Лучше избежать и его, и трагедий, к которым он может привести.

Важно помнить, что меры предосторожности направлены на обеспечение безопасности людей, сохранности их жизни, здоровья и имущества. А дорожники, в свою очередь, обещают сделать все для того, чтобы минимизировать возможные риски. Но если все-таки что-то пошло не так и вы оказались в нештатной ситуации на федеральной трассе, звоните в ситуационный центр: 8 (495) 870-97-55, 8 (495) 870-97-87, 8 (495) 870-97-99.

На платных участках скоростных трасс (М-1 «Беларусь», М-4 «Дон», М-3 «Украина» и М-11 «Нева») дежурит служба аварийных комиссаров, которая в нештатной ситуации бесплатно окажет вам помощь. Связаться с этой службой можно по телефонам контактного центра: \*390 или 8-800-707-23-23. Также с дежурным можно связаться в пунктах экстренной связи, расположенных по обеим сторонам дороги с интервалами 2–4 км (желтые терминалы с надписью SOS).

Если вы передвигаетесь по региональным или муниципальным дорогам, узнайте заранее телефоны местных дорожных служб, а в случае опасных ситуаций не забывайте единый номер вызова экстренных оперативных служб по мобильным телефонам — 112.

И счастливого пути!

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/doroga-rabotaet-bez-vygodnyh-kak-rossijskie-dorozniki-podgotovilis-k-zimnim-prazdnikam>

## **ТАСС; 2020.06.01; ТЮМЕНСКИЕ ВЛАСТИ НАМЕРЕНЫ ЗА ГОД ОТРЕМОНТИРОВАТЬ БОЛЕЕ 700 КМ ДОРОГ**

Власти Тюменской области планируют в 2020 году отремонтировать на территории региона более 700 км дорог, что на 40% больше, чем в прошлом году. При этом четверть намеченного объема работ будет выполнена по нацпроекту, сообщили ТАСС в пресс-службе главного управления строительства Тюменской области.

«Сохранить высокие объемы ремонта дорог в Тюменской области позволит региональная программа «Развитие транспортной инфраструктуры». В 2020 году планируется отремонтировать более 700 км дорог, из них 172 км - в ходе реализации национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги». В прошлом году было отремонтировано около 500 км дорог», - сказали в ведомстве.

В управлении уточнили, что программа будущих ремонтных работ на протяжении нескольких месяцев проходила обсуждение на различных уровнях. В том числе учитывалось и мнение жителей региона. Опрос на специальной интернет-площадке прошли более 3 тыс. человек.

«Кроме того, в целях обеспечения населенных пунктов дорогами с твердым покрытием запланирована разработка проектной документации по шести объектам, также ведется детальная проработка вопроса строительства вдоль тюменской кольцевой автомобильной дороги ливневой канализации с очистными сооружениями. В 2020 году будут

восстановлены не менее 60 посадочных площадок и автопавильонов», - сказали в ведомстве.

Одновременно с этим, в Тюменской области в текущем году планируется привести в нормативное состояние не менее 20 км подъездов к садоводческим, огородническим или дачным некоммерческим объединениям, а также запланирована реконструкция более 10 региональных мостов.

По итогам 2019 года в рамках реализации национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» в Тюменской области было отремонтировано около 500 км дорог. На все работы было выделено порядка 6 млрд рублей, 13% от суммы составило субсидирование федерального бюджета. Главным отличием данной программы в прошлом году стало то, что кроме дорог тюменской агломерации в национальный проект были включены все областные дороги.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/tumenskie-vlasti-otremontiruyut-v-2020-g-bole-700-km-dorog-cetvert-iz-nih-po-nacproektu>

## **ТАСС; 2020.04.01; НА КУБАНИ В 2020 ГОДУ МОДЕРНИЗИРУЮТ АЛЬТЕРНАТИВНЫЕ ПОДХОДЫ К КРЫМСКОМУ МОСТУ**

Альтернативные подходы к Крымскому мосту модернизируют в 2020 году на территории Краснодарского края из-за увеличения транспортного потока и введения платных участков на трассе М-4 «Дон». Об этом ТАСС заявил губернатор Краснодарского края Вениамин Кондратьев.

«Из-за увеличения транспортного потока в сторону Крыма и в связи с введением платных участков на федеральной трассе возросла нагрузка на дороги регионального значения, поэтому было принято решение модернизировать альтернативные маршруты в сторону Крымского моста», - сообщил Кондратьев.

Он уточнил, что в 2020 году власти планируют приступить к строительству автодорожного обхода города Тимашевска и станции Ленинградской. Начнется реконструкция дороги Краснодар - Ейск от границы Динского и Тимашевского районов до станции Медведовской. Она станет четырехполосной.

Кроме того, в рамках формирования дальних автомобильных подходов к Керченскому мосту до 2024 года построят новое направление - почти 120 км дороги Краснодар - Славянск-на-Кубани - Темрюк - Новороссийск - Керчь. Также планируется строительство транспортных развязок на М-4 «Дон» на участке Краснодар - Новороссийск. Всего в 2020 году на территории региона планируется построить и реконструировать более 30 объектов.

«В течение года мы планируем построить и реконструировать 35 объектов - дорог, мостов, путепроводов и надземных пешеходных переходов. На это пойдут средства краевого дорожного фонда, объем которого в 2020 году составит 32,4 млрд рублей», - добавил губернатор.

<https://tass.ru/ekonomika/7464939>

## **КОММЕРСАНТЪ; ИВАН БУРАНОВ; 2020.09.01; АВТОМОБИЛЬНЫЕ ШТРАФЫ ПОСТАВЯТ НА ПОТОК; НАРУШИТЕЛЕЙ ОШТРАФУЮТ НА 2,5 ТЫС. РУБ. ДЛЯ ЗАПУСКА СИСТЕМЫ FREE-FLOW НА ПЛАТНЫХ ТРАССАХ**

Белый дом определился с размером штрафа за неоплаченный проезд по платной дороге: для водителей легковых автомобилей он составит 2,5 тыс. руб., для водителей грузовиков и автобусов — 5,5 тыс. руб. Санкция, которая будет установлена в КоАП, нужна для запуска безбарьерного проезда по платным дорогам (система free-flow). Первой трассой, где применят новую технологию, станет Центральная кольцевая автомобильная дорога, северный участок которой власти обещают запустить в 2020 году.

Правительство РФ внесло в Госдуму проект поправок к КоАП, вводящий новый вид штрафа для автомобилистов. За «неисполнение обязанности по внесению платы за проезд по платным автодорогам» собственники легковых авто будут оштрафованы на 2,5 тыс. руб., владельцы автобусов и грузовиков — на 5,5 тыс. руб. Постановления будут выноситься Ространснадзором с помощью автоматических камер. Штраф отменят, если в

течение 60 дней водитель погасит долг перед владельцем платной дороги. Механизм погашения задолженности в поправках не раскрыт.

Новая санкция нужна для внедрения на платных дорогах системы free-flow (свободный поток) — деньги со счета автовладельца списываются автоматически с помощью камер и бесконтактных транспондеров.

Система позволит отказаться от традиционных пунктов взимания платы (ПВП) со шлагбаумами. «Строительство и содержание таких пунктов весьма затратно, требует дополнительного землеотвода и компенсируется оператором дороги за счет повышенного тарифа», — поясняют в правительстве. Free-flow давно применяется за рубежом, в частности, в США, Израиле и Белоруссии. В России free-flow обсуждается с 2014 года. Строящаяся в Подмоскowie Центральная кольцевая автомобильная дорога (ЦКАД) вообще не предполагает ПВП. Глава госкомпании «Автодор» Вячеслав Петушенко ранее заявлял, что третий этап ЦКАД (между Ленинградским и Горьковским шоссе) планируется достроить к лету 2020 года.

Согласно пояснительной записке, самый крупный штраф за неоплату проезда действует в Италии (€300). В Австрии санкция составляет €120, в Швейцарии — 200 швейцарских франков, в США (Калифорния) — \$57. Будущий размер штрафа в РФ определен «исходя из общественной опасности проступка, влияющего в том числе на безопасность дорожного движения», пояснили в Белом доме. В июле 2019 года “Ъ” рассказывал о первой версии законопроекта, предполагавшей штраф в 10 тыс. руб. за повторное нарушение, от этой идеи в правительстве отказались.

В Северо-Западной концессионной компании (оператор платного участка М11 от Москвы до Солнечногорска) идею поддержали, предложив формировать штраф из двух сумм. «Первая состоит из стоимости проезда для данной категории, которая пойдет владельцу дороги в качестве недополученной платы за проезд, — считают в компании. — Вторая идет государству и является «наказанием» за нарушение. При этом общая сумма должна быть выше стоимости самого проезда, чтобы отбить желание нарушать в следующий раз». В компании «Новое качество дорог» (оператор платного обхода Одинцово) также ранее говорили о «заинтересованности» операторов платных дорог в возмещении потерь от неоплаченных проездов за счет санкций.

«С точки зрения наведения порядка новый состав административного правонарушения оправдан, — считает первый зампред комитета Госдумы по госстроительству Вячеслав Лысаков. — Размер штрафа можно и округлить до 2 и 5 тыс. руб. соответственно». Вводя новый штраф, власти готовят водителей к переводу вообще всех платных дорог в режим free-flow, считает депутат. «Под видом борьбы с пробками на пунктах контроля и пресечением бесплатного проезда нас могут заставить покупать в обязательном порядке бесконтактные транспондеры», — считает господин Лысаков. Законопроект нуждается в уточнениях, говорит координатор движения «Синие ведерки» Петр Шкуматов.

Из текста, к примеру, пока неясно, как часто автовладельца будут штрафовать при проезде платной магистрали.

«Нужен компромисс, чтобы, с одной стороны, постановления не присылали каждые 500 метров, с другой стороны, — чтобы оплата одного штрафа не была выгоднее, чем оплата проезда в целом», — считает он. Господин Шкуматов также обратил внимание, что гражданам, которые хотят закрыть долг и отменить штраф, придется ехать в Ространснадзор или посылать документы в ведомство по почте. «Это неудобно и чрезмерно нагрузит службу, которая едва ли справится с такой нагрузкой, — говорит он. — Тем более что в первое время после запуска free-flow доля не оплативших проезд будет очень высока. Нужен более простой, электронный механизм, не требующий личного визита водителя».

<https://www.kommersant.ru/doc/4214993>

## **ТАСС; 2020.06.01; В ГОСДУМЕ СЧИТАЮТ, ЧТО ПРАВИЛА ЕЗДЫ НА ЭЛЕКТРОСАМОКАТАХ И ГИРОСКУТЕРАХ НУЖНЫ**

Госдума может предусмотреть ответственность за нарушения при езде на самокатах, сегвеях, гироскутерах, электросамокатах, роликовых коньках и моноколесах, если

соответствующие нормы появятся в правилах дорожного движения. Такие нормы нужны, однако следить за их соблюдением весьма проблематично, отметил в беседе с корреспондентом ТАСС первый зампреда комитета по госстроительству и законодательству Вячеслав Лысаков.

«Этот вопрос находится в компетенции правительства РФ. То есть когда и если правительство отрегулирует эту проблему в ПДД, тогда Госдума предусмотрит соответствующую административную ответственность, поскольку ПДД - постановление правительства, а Кодекс об административных правонарушениях РФ - федеральный закон», - сказал депутат.

Он напомнил, что ранее в кабмине уже представили проект регламентирования пользования новыми средствами передвижения. Однако, по словам парламентария, «администрировать эти нормы практически невозможно», в частности, встает вопрос о замере скорости таких приспособлений и составлении протоколов. «Хотя надо признать, что все более многочисленные одно-двух-трехколесные электрические и прочие средства передвижения, не говоря уж о квадроциклах, мототракторах и других транспортных средствах, которые используют для передвижения по дорогам общего пользования, несомненно, нуждаются в законодательном регулировании, включая административную ответственность. Но пока только имеются первые и далеко не идеальные попытки такого регулирования», - резюмировал Лысаков.

В конце октября 2019 года **Минтранс РФ** предложил ввести новый термин - «средства индивидуальной мобильности» (СИМ) - для самокатов, сегвеев, гироскутеров, электросамокатов, роликовых коньков и моноколес, а также изменить правила дорожного движения для их владельцев. Согласно предлагаемым правилам, если СИМ использует ребенок младше семи лет, то он должен передвигаться по тротуарам, пешеходным и велопешеходным дорожкам на стороне движения пешеходов. Дети от семи до 14 лет могут ездить по велосипедным дорожкам и велопешеходным дорожкам со стороны водителя. Лица, достигшие 14 лет, должны передвигаться по велосипедным полосам, велосипедным и велопешеходным дорожкам, проезжей части велосипедных зон.

Скорость СИМ в жилых зонах, велосипедных зонах и на дворовых территориях не должна превышать 20 км/ч, полагают в **Минтрансе**.

<https://tass.ru/obschestvo/7474077>

## **ТАСС; 2020.01.01; КОММЕРЧЕСКОМУ ТРАНСПОРТУ ЗАПРЕЩЕНО ПАРКОВАТЬСЯ ВО ДВОРАХ ЖИЛЫХ ДОМОВ**

Водителям коммерческого транспорта запрещено парковаться во дворах жилых домов с 1 января, новое требование распространяется на все российские города, следует из вступившего в силу приказа **Минтранса РФ**.

Запрет распространяется на грузовые автомобили, а также такси, микроавтобусы и другие виды коммерческого транспорта. При этом нововведение не затрагивает каршеринг, пояснили ТАСС в **Минтрансе РФ**. «Договор каршеринга является по своей правовой природе договором краткосрочной аренды транспортного средства. Принципы заключения такого договора урегулированы Гражданским кодексом РФ. Соответственно, обязанность обеспечивать стоянку транспортных средств на парковках, соответствующих требованиям приказа №199, не распространяется на автомобили каршеринга», - отметили в министерстве. Информацию о том, кто будет контролировать выполнение новые требований, в министерстве пока не раскрыли.

По мнению экспертов, опрошенных ТАСС, быстрого решения проблемы парковки коммерческих автомобилей в жилых дворах не ожидается, несмотря на вступление приказа в силу. «Я думаю, что резких изменений в данной ситуации не будет. Вообще, вся история с парковкой коммерческого автотранспорта будет касаться территорий, которые помечены знаками «жилая зона». Такие знаки, соответственно, есть далеко не везде. Но, опять же, если посмотреть на наказание, которое по этой истории предусмотрено - так называемые прочие нарушения правил остановки и стоянки - это штраф 500 рублей в регионах, а Москве и Санкт-Петербурге - это 2,5 тыс. рублей. Это 12.19.5 (КоАП РФ Статья 12.19 ч. 5 - прим. ТАСС). При этом по 12.19.1 или 12.19.5 эвакуация не

предусмотрена», - сказал координатор движения «Общество синих ведерок» Петр Шкуматов.

Партнер аналитического агентства «Автостат» Игорь Моржаретто также отмечает, что с 1 января ситуация принципиально не изменится, поскольку в самом приказе не хватает разъяснений по многим параметрам: кто будет его контролировать, какие грозят штрафы. «К сожалению, приказ есть, а как жить по этому приказу, не знает никто», - отметил он.

Эксперты считают, что проблему парковки коммерческого транспорта во дворах надо решать не запретом, а организацией дополнительных стоянок. «Если мы говорим о грузовых автомобилях, то в Московской области катастрофически не хватает стоянок для большегрузного транспорта. И во многих ситуациях с учетом ограничений на въезд они вынуждены «отстаиваться» в городах. Необходимо предусматривать вместительные стоянки для большегрузного транспорта. Место практически всегда есть, просто их почему-то не организуют, не делают», - сказал Шкуматов.

«Эта проблема есть в крупных городах, не важно - Московская это область или, условно говоря, Ленинградская. Это проблема крупных городов в первую очередь, хотя и в средних она есть», - добавил Моржаретто.

<https://tass.ru/ekonomika/7447493>

На ту же тему:

<https://www.vesti.ru/videos/show/vid/822745/#>

<https://www.vesti.ru/videos/show/vid/822962/#>

<https://www.m24.ru/videos/gorod/08012020/225450>

<https://realty.ria.ru/20191231/1563045692.html>

## **ТАСС; МАРИЯ АМИРДЖАНЫН; 2020.09.01; САЙБЕРЛЕТЫ: ПОЧЕМУ КРЫЛО SSIJ-100 ПОЛУЧИЛО ИЗОГНУТУЮ ФОРМУ**

Команда авиапроизводителя «Гражданские самолеты Сухого» впервые в истории российского авиапрома разработала, сертифицировала и установила на самолеты специальные законцовки крыла — сайберлеты. Они не только эффектно выглядят, но и позволяют снижать расход топлива и улучшают аэродинамические характеристики самолета. Корреспондент портала «Будущее России. Национальные проекты», оператором которого является ТАСС, разбирался в том, как устроены законцовки, почему на их испытания потребовалось около четырех лет и какие авиакомпании смогут воспользоваться новинкой.

Как работают законцовки

«Аэродинамическое качество — универсальный показатель, который позволяет сравнивать самолеты по уровню аэродинамической и топливной эффективности. Чем выше аэродинамическое качество, тем меньше потребная для полета тяга двигателей. Соответственно, меньше и расход топлива», — объяснил порталу заместитель главного конструктора по аэродинамике «Гражданских самолетов Сухого» (ГСС) Александр Долотовский.

Этот показатель рассчитывается как отношение подъемной силы к сопротивлению. Поскольку подъемную силу самолета изменить невозможно — она равна весу самолета, — инженеры с помощью законцовок уменьшают его сопротивление. Самолет летит за счет того, что давление под его крылом выше, чем над крылом. По концам крыла воздушный поток перетекает из-под нижней поверхности на верхнюю, что создает мощный концевой вихрь на обоих концах крыла — его хорошо видно, когда самолет пролетает через облачность. Увеличение удлинения крыла позволяет минимизировать интенсивность этих вихрей и тем самым снизить индуктивное сопротивление.

Делать самолет с удлинением крыла, чтобы получить преимущество по топливной эффективности, как рассказал Долотовский, разработчики решили изначально. А вот в 2010 году, когда SSIJ100 всюду проходил сертификационные испытания, инженеры стали задумываться о создании специальных законцовок для модели.

«Проектирование законцовок — это очень тонкое дело, которое требует очень серьезных вычислительных возможностей и определенной экспериментальной базы, — пояснил он.

— На SSJ100 изначально никаких специальных законцовок не было. Было заложено крыло с высочайшим уровнем аэродинамической эффективности».

Долотовский уточнил, что инженеры решили «сделать крыло с удлинением, большим, чем у конкурентов, а поиск вариантов оптимизации законцовок отложить на потом». «У базовой модели SSJ100 удлинение крыла — почти десять единиц. Это абсолютный рекорд для самолетов такого класса, — добавил он. — Но ничто не стоит на месте, и мы уже тогда, в 2010 году, задумывались о том, как нам развивать машину».

«Вся разработка законцовки, ее оптимизация, оценка влияния на каркас крыла, испытания и принятие решения заняли около четырех лет начиная с 2011 года. А к 2015-му у нас появился вполне сформированный концепт», — рассказал Долотовский.

В ходе этой работы, которую выполняли совместно ГСС и Центральный аэрогидродинамический институт имени Н.Е. Жуковского (ЦАГИ), долго выбирали между вертикальными и горизонтальными законцовками. В итоге были выбраны горизонтальные, так как они дают эффект не только при крейсерском — с постоянной скоростью — полете, но и на этапах взлета и посадки.

ГСС и ЦАГИ удалось подобрать такую конфигурацию законцовки, которая при сравнительно небольшом дополнительном увеличении размаха крыла «дает существенный эффект по увеличению аэродинамического качества в крейсерском режиме полета».

Законцовки SSJ100 спроектированы как ремонтный набор: установить их можно не только на заводе авиапроизводителя (для этого авиакомпания пришлось бы выводить самолет из расписания и отправлять в Комсомольск-на-Амуре), но и на любой аккредитованной ремонтной базе.

По словам Долотовского, расход топлива у SSJ100 благодаря наличию законцовок снизится как минимум на 4% (точный показатель зависит от дальности и времени полета при выполнении конкретного рейса). Это сопоставимо с эффективностью законцовок Boeing (компания заявляет о 1–4% в зависимости от конструкции самолета) и Airbus (4–5%).

Неожиданным для рядового любителя авиации может оказаться тот факт, что законцовки снижают уровень шума. За счет них уменьшается громкость не только издаваемых самим летательным аппаратом звуков, но и шум от концевых вихрей, сходящих с крыла самолета.

Этот параметр имеет особое значение для тех городов, где аэропорты находятся рядом с жилой зоной, а поэтому имеют критическое ограничение по уровню шума. Среди них Стокгольм (Бромма), Лондон (Хитроу), Лиссабон, Нью-Йорк (аэропорт имени Джона Кеннеди). Как пояснил Долотовский, с 1 января 2020 года в силу вступили новые, ужесточенные требования Международной организации гражданской авиации к уровню шума самолетов, но SSJ100 с сайберлетами соответствует и новым нормам.

Как проходили испытания сайберлетов

Крыло самолета может изначально создаваться и сертифицироваться с законцовками, например у самолетов Ту-204, Ил-96, Embraer 170/190, а может и без них. Тогда законцовки нужно разрабатывать, создавать и сертифицировать как отдельный элемент конструкции самолета. Чтобы снабдить воздушное судно законцовками, нужно провести отдельные сертификационные испытания с участием авиавластей.

Сертификация SSJ100 с законцовками началась в 2015 году, когда появился потенциальный стартовый заказчик — авиакомпания CityJet (сейчас уже не использует SSJ). Она планировала начать полеты из аэропорта Лондон-Сити в центре британской столицы, который отличается короткой взлетно-посадочной полосой. Российские и европейские авиавласти получили заявку на сертификацию в 2016 году.

«Для нас CityJet по этому проекту фактически стала стартовым заказчиком. Но у нас нет никаких сомнений, что эта опция будет продаваться и дальше, потому что помимо коммерческих требований появляются еще и новые экологические требования, в частности по минимизации выбросов CO<sub>2</sub>, — отмечает Долотовский. — Сейчас также ведется сертификация в EASA (Европейское агентство авиационной безопасности), получить которую мы можем в течение года после того, как будет сформирован заказ от иностранной авиакомпании».

Сам процесс такого изменения аэродинамической компоновки предполагает несколько этапов работы. После завершения расчетных исследований выполняются испытания в аэродинамических трубах ЦАГИ и Сибирского научно-исследовательского института авиации имени С.А. Чаплыгина на точных моделях самолетов, которые примерно в десять раз меньше настоящих воздушных судов. Изготовление такой модели занимает несколько месяцев.

«Модели изготавливаются на современных станках с числовым управлением с высочайшей точностью воспроизведения геометрии внешних обводов. Изготовление такой модели — это отдельная сложная производственная задача. Раньше это делали слесари-модельщики, они считались профессионалами высшего класса», — пояснил Долотовский.

На установках выполняются исследования аэродинамики на высоких и низких скоростях полета. Также инженеры оценивают влияние обледенения на аэродинамические характеристики.

Затем в дело вступают конструкторы и прочнисты, задача которых спроектировать машину, сохранив все показатели и для условий жестких весовых лимитов. Для этого, в частности, и было принято решение использовать в конструкции сайберлетов современные композитные материалы.

После того как конструкция создана, опытные образцы подвергают испытаниям на статическую и ресурсную прочность, в том числе с учетом влагонасыщения. Образцы испытывают на устойчивость при попадании молнии, столкновении с птицами, на стойкость к обледенению, оцениваются все возможные угрозы безопасности полета.

«Сотовые конструкции накапливают воду, что приводит к снижению прочности, — объяснил Долотовский. — Композитные детали размещают в ящике, начинают заливать водой. После того как они напитываются определенным количеством воды, проводят их испытания на прочность. Композиты являются диэлектриками, носителями статического заряда. Соответственно, во все композитные детали включается специальная сетка металлизации. Один из слоев — медная сеточка, чтобы обеспечить проводимость тока через композитную деталь».

После того как статические и ресурсные испытания в полном объеме выполнены, начинается летная испытательная программа. Летные испытания SSJ100 с законцовками начались в конце 2017 года. Сначала они традиционно проводились самостоятельно специалистами ГСС, позже — с участием сертификационных властей, российских и европейских. Сертификационная летная программа началась в феврале 2018 года и продолжалась до сентября 2019-го.

«В ходе летных испытаний были проведены демонстрации скоростей и характеристик сваливания. Это когда самолет тормозится до минимальной скорости, на которой он может держаться в воздухе. Поскольку это режим потенциально опасный, это очень важный элемент испытания самолета. Мы увидели, что в итоге за счет установки законцовок результаты даже улучшились: самолет стал устойчивее, — рассказал Долотовский. — Отлетали программу взлетно-посадочных характеристик, расходных характеристик — самолет летает с разными скоростями на разных высотах с разной загрузкой. Чтобы проверить, как у него изменился расход топлива, — испытания на больших скоростях, также летные испытания на прочность и испытания систем автоматического управления».

Еще одним этапом летных сертификационных испытаний стала проверка возможности полета при обледенении крыла. Ее цель — доказать, что самолет может летать и без системы обогрева крыла. Испытания проходят со специальными имитаторами льда из пенопласта. Самолет должен взлететь, приземлиться, продемонстрировать маневрирование, суметь уйти на второй круг.

Кто использует законцовки

Собственные законцовки крыла есть почти у всех современных авиастроителей. У Airbus они называются шарклетами, что в буквальном переводе означает «акулий плавник»: основанием для использования такого термина стало именно внешнее сходство. Сейчас они устанавливаются на самолеты семейства A320neo и A330neo. На A330 и A350 XWB тоже можно установить законцовки, у этих моделей они называются винглетами.

Не отстает от своего основного конкурента и Boeing, которая начала ставить законцовки на самолеты семейства 737 Next Generation около 20 лет назад. Причем эти законцовки зачастую сразу устанавливались на новые самолеты, но могли быть установлены и на уже эксплуатируемые машины.

Российский SSJ100 с сайберлетами первой из компаний-авиаперевозчиков приобрела в декабре прошлого года «Северсталь». Как ожидается, скоро машина будет введена в эксплуатацию. А всего «Северсталь» заключила контракт на поставку шести SSJ100 до 2022 года, и два из них будут как раз таки с особыми законцовками крыла, уточнили в пресс-службе компании.

Как отметили в ГСС, авиапроизводитель ведет переговоры еще с несколькими потенциальными заказчиками.

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/sajberlety-pocemu-krylo-ssj100-polucilo-izognutuu-formu>

## **ТАСС; ЮНИЯ ПОЛЯКОВА 2020.09.01; МС-21 ВЫРУЛИВАЕТ НА ВЗЛЕТ: О СОПЕРНИКАХ И ПЕРСПЕКТИВАХ САМОГО АМБИЦИОЗНОГО АВИАЦИОННОГО ПРОЕКТА РОССИИ**

Узкофюзеляжные среднемагистральные самолеты можно без сомнения назвать самыми популярными на сегодняшний день авиалайнерами в мире. К началу 2019 года воздушные суда такого типа составляли 60% всего гражданского авиапарка мира, который в ближайшие 20 лет пополнится еще более чем 44 тыс. новых самолетов. 70% из них также будут узкофюзеляжными, пишет в своем обзоре рынка Объединенная авиастроительная корпорация (ОАК).

Недавно два мировых гиганта — Boeing и Airbus — выпустили новые модификации таких самолетов: это модель 737 Max (пока его полеты приостановлены) и A320neo, пользующийся небывалой популярностью у авиакомпаний. При этом первые поставки самолета Boeing 737 начались в 1968 году, а Airbus A320 — в 1988 году, после чего у компаний выходили все новые модификации этих моделей. А вот в постсоветской России в гражданской авиации наблюдался застой, и из конкурентов Boeing 737 и Airbus A320 выпускался лишь Ту-204 — надежная, но неэкономная машина, уступающая мировым лидерам и в части расхода топлива, и с точки зрения цифровизации и комфорта. Однако в этом классе с российской стороны появился новый игрок: в августе 2019 года более 100 тыс. гостей подмосковного авиационного шоу МАКС встречали аплодисментами отечественный МС-21, совершивший свой первый публичный полет. Чем уникален новый отечественный лайнер и сможет ли он забрать долю рынка у Boeing и Airbus, разбиралась корреспондент портала «Будущее России. Национальные проекты», оператором которого является информационное агентство ТАСС.

От истребителей к гражданской авиации

Иркутский авиационный завод корпорации «Иркут» (входит в ОАК) сегодня собрал уже шесть самолетов МС-21-300. Четыре из них проходят летные испытания, рассказали порталу в пресс-службе «Иркута». Однако исторически на площадке раньше собирались не гражданские самолеты, а по большей части военная и учебная авиатехника.

История корпорации «Иркут» началась в 1930-е годы со строительства завода под Иркутском. Сейчас в корпорацию помимо самого завода входят корпоративный центр, инженерный центр, организованный на базе опытно-конструкторского бюро им. А. С. Яковлева (занимается разработкой новой авиатехники и модернизацией ранее спроектированных самолетов), конструкторские филиалы в Воронеже и Ульяновске. На иркутском заводе корпорации помимо МС-21 производятся многоцелевой истребитель Су-30СМ, учебно-боевой самолет Як-130, а также компоненты для самолетов семейства Airbus A320. Планируется выпуск поршневых самолетов первоначального обучения Як-152.

Потянуть такой крупный гражданский проект было бы трудно любому заводу в России, уверен исполнительный директор отраслевого агентства «Авиапорт» Олег Пантелеев.

«Те технологии, которые применяются при сборке современных магистральных самолетов, в советское время отсутствовали на всех наших заводах без исключения», — говорит он.

В то время как в мировой авиации уже использовались программируемые станки и электронные документы, на советских заводах детали производились по шаблону и собирались на стапелях, а вся документация была в бумажном виде. Переходить на цифровое проектирование и станки с программным управлением в России начали после 2000-х годов. Тогда же стали внедряться и технологии бережливого производства.

И в этой части иркутский авиазавод опережал другие отечественные площадки: он повышал собственную производительность на фоне роста экспорта военной техники, отмечает эксперт. Было у предприятия еще одно преимущество: в 2004 году «Иркут» и Airbus подписали контракт на производство в Сибири компонентов для самолетов семейства A320. Чтобы начать работу, завод освоил передовые технологические процессы и сертифицировал свое производство в соответствии с требованиями европейских авиационных властей.

Последнее особенно ценно: чтобы получить разрешение на полеты, сертификацию должен пройти не только гражданский самолет, но и заводы, которые участвуют в кооперации. А значит, программа сертификации для МС-21 значительно упростилась. Но были и сложности: например, МС-21 было катастрофически тесно в Иркутске.

«Прежде самыми крупными самолетами, серийно производимыми на иркутском авиазаводе, были Ан-12 и Бе-200. Но они несколько меньше МС-21. Поэтому иркутянам пришлось все сильно уплотнять, искать место, чтобы разместить станки и станции, используя при этом принципы бережливого производства», — говорит Пантелеев.

В начале 2014 года на заводе началась сборка первых опытных образцов самолета МС-21. При этом изначально использовались серийные производственные технологии, что позволило параллельно с постройкой опытных самолетов готовиться к массовому выпуску.

Экономия кроется в мелочах

Прямые конкуренты МС-21 — это печально известный Boeing 737 Max, стремительно захватывающий рынок Airbus 320neo и проходящий испытания параллельно с МС-21 китайский Comac C919.

«Российский самолет по основным летно-техническим характеристикам является, пожалуй, безоговорочным лидером, потому как уровень технических решений, заложенных в конструкцию, самый высокий среди «одноклассников», — говорит Пантелеев, упоминая самую яркую техническую особенность самолета — впервые в мире примененное на лайнерах такой размерности композитное крыло. «Поэтому, если мы говорим о конкурентоспособности конструкции, все выглядит очень и очень оптимистично», — добавляет он.

Действительно, до МС-21 полимерное композитное крыло можно было встретить только на огромных широкофюзеляжных дальнемагистральных лайнерах — Airbus A350 XWB и Boeing 787 Dreamliner. Углепластик дороже, однако его прочность позволяет сконструировать крыло с более высоким аэродинамическим качеством, а значит — сэкономить топливо. А к этому параметру в последние десятилетия сводятся все наработки мирового авиапрома.

Для «Иркута» композитное крыло производится в Ульяновске по специальной технологии — безавтоклавным методом. Экономические показатели такой технологии лучше, чем у автоклавной, используемой конкурентами.

У МС-21 есть и другие достоинства. Например, заявленная дальность его полета — до 6 тыс. километров — почти на треть больше, чем у Comac C919. Также у МС-21-300 самый большой в своем классе диаметр фюзеляжа — 4,06 метра. Это позволит ускорить посадку-высадку пассажиров, увеличить ширину кресел в самолете и сделать более широкой дорожку в центре салона, а значит, поместить в проходе и пассажиров, и стюардессу с тележкой. В лайнере увеличен объем багажных полок (на 20% по сравнению с конкурентами) и размер иллюминаторов, обеспечено более комфортное для пассажиров давление воздуха в салоне — как в дальнемагистральных самолетах, рассказывают в «Иркуте».

Как и в других современных воздушных судах, в МС-21 можно обеспечить спутниковую связь, сеть Wi-Fi для пассажиров, бортовую систему развлечений или многоцветное освещение пассажирского салона — последнее очень любят внедрять у себя Qatar Airways.

Экономия на расходах авиакомпаний — эксплуатантов перспективного российского лайнера составит 12–15% по сравнению с аналогами, убеждены в «Иркуте».

Но назвать гладким процесс создания этого лайнера тоже нельзя. Ульяновский «Аэрокомпозит» из-за американских санкций остался без некоторых зарубежных материалов для изготовления инновационного крыла. Однако, по словам министра промышленности и торговли РФ Дениса Мантурова, Россия уже начала производство собственного волокна и в этом году станет независимой от импорта. Первые крупногабаритные панели из таких материалов сейчас проходят тестирование.

Заказчикам МС-21 предлагается лайнер с двумя типами двигателей на выбор: американской Pratt & Whitney либо российской ОДК (двигатель ПД-14). Авиационные двигатели, будучи одним из самых сложных и дорогих механизмов лайнера, сертифицируются отдельно. Осенью 2018 года двигатель ОДК получил сертификат типа Росавиации. Теперь команде ОДК предстоит получить на двигатель и европейские разрешения.

Доказательства безопасности

Сертификат типа предстоит получить и самому МС-21, поскольку без него доступ к коммерческим перевозкам для лайнера будет закрыт. Ожидается, что российский сертификат будет получен в конце года, после чего настанет черед европейской сертификации.

«Существует два способа международной сертификации. Либо вы проходите сертификацию в каждой стране отдельно, либо выбираете орган аккредитации, который признают сразу несколько стран. Такой сертификат выдают в EASA — европейском администраторе авиационной безопасности», — поясняет Пантелеев. Именно на сертификат EASA ориентированы в «Иркуте».

Несмотря на сертификацию, производитель уже сформировал стартовый портфель твердых заказов на 175 самолетов МС-21-300. Правда, все они приходится на отечественные авиакомпании, в основном на «Аэрофлот». Но есть и зарубежные заказчики: в частности казахстанская Bek Air подписала на авиасалоне МАКС в августе прошлого года соглашение о намерениях на заказ лайнеров. Могут быть и новые клиенты, считает Пантелеев. Но для этого важно показать безукоризненную эксплуатацию первых самолетов, а она, говорят в «Иркуте», должна начаться уже в 2021 году.

Однако одно дело — продать самолет, но совсем другое — продать самолет вместе с услугой.

Большинство лайнеров покупаются авиакомпаниями в лизинг, и российские лизинговые компании должны будут предоставить конкурентоспособные цены, сохранив для заказчика экономическую выгоду. Еще одно важное направление — послепродажное обслуживание. Проблемы с этой услугой были у самолета SSJ 100. Иностранные клиенты жаловались, что базы запчастей были далеко и работали с перебоями. В итоге лайнер мог неделями оставаться на земле в ожидании одной детали, и это сводило на нет прибыль авиакомпаний от эксплуатации самолета.

В «Иркуте» с оптимизмом смотрят на свой гражданский проект и готовятся довести свои производственные мощности до сборки 72 самолетов в год уже к середине этого десятилетия. И эти объемы могут быть оправданы: эксперты оценивают потребность в лайнерах такого типа в России до 2038 года в объеме порядка тысячи экземпляров, а в мире — свыше 30 тыс. самолетов.

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/ms-21-vyrulivaet-na-vzlet-o-sopernikah-i-perspektivah>

## **РИА НОВОСТИ; 2020.06.01; РОССИЙСКИЕ АВИАКОМПАНИИ НАЧНУТ ОСНАЩАТЬ САМОЛЕТЫ ВИДЕОКАМЕРАМИ**

Российские авиакомпании начнут оснащать самолеты видеокамерами и передающим оборудованием, соответствующий приказ **Минтранса РФ** вступил в силу 1 января.

Согласно приказу, российские авиакомпании должны с 2020 года оснастить видеокамерами и передающим оборудованием поступающие к ним новые самолеты, с 2022 года - поступающие самолеты, бывшие ранее в эксплуатации, а с 2025 года - все свои самолеты.

Камеры на борту нужны для обеспечения безопасности, в частности, антитеррористической. Среди негативных эффектов, которые возникают из-за их отсутствия, **Минтранс** называл угрозу совершения актов незаконного вмешательства, в том числе терактов, которые могут повлечь причинение вреда жизни и здоровью людей, а также материальный ущерб.

Готовы ли авиакомпании?

Авиакомпании неоднократно подвергали критике эту инициативу. В частности, перевозчики указывали на высокую стоимость установки оборудования на борт, что, в свою очередь, может отразиться на стоимости билетов.

Крупнейшая российская авиакомпания «Аэрофлот» в ноябре предложила отложить обязательную установку видеокамер в самолетах на пять лет. Как отмечал тогда заместитель директора департамента управления авиационной безопасностью «Аэрофлота» Владимир Гаенко, необходимая для передачи видеоизображения инфраструктура сейчас отсутствует.

«Непонятно, чем оснастить, непонятно, в каком формате записывать, непонятно, по каким каналам передавать и куда. То есть соответствующей инфраструктуры нет, поэтому требование к авиакомпаниям заведомо невыполнимо», - отмечал Гаенко.

Он также сообщал, ссылаясь на данные завода-производителя, что стоимость оснащения одного самолета составит порядка 282 тысяч долларов США, а стоимость оснащения всего парка - порядка 100 миллионов долларов.

<https://ria.ru/20200101/1563056809.html>

## **ТАСС; 2020.01.01; ВСТУПИЛИ В СИЛУ ТРЕБОВАНИЯ ПО АДАПТАЦИИ САМОЛЕТОВ К ПОТРЕБНОСТЯМ ИНВАЛИДОВ**

Российские авиакомпании с 1 января должны будут оснащать все новые самолеты инфраструктурой для малоподвижных граждан. Соответствующие требования содержатся в приказе **Минтранса**, который в среду вступил в силу.

Так, согласно документу, на борту самолета должен быть как минимум один туалет, оборудованный для инвалидов, в салоне перед дверью туалета должно быть место для разворота кресла-коляски, пол в салоне самолета должен иметь безбликовую поверхность, освещение должно быть без резких перепадов, а ряды пассажирских кресел должны быть обозначены с использованием тактильной маркировки. Более того, приказ устанавливает, что не менее 50% кресел должны быть оборудованы подвижными (опускающимися или поднимающимися) со стороны прохода подлокотниками.

Как ранее поясняли ТАСС в **Минтрансе**, требования распространяются только на те воздушные суда, типовая конструкция которых подразумевает возможность перевозки инвалидов. То есть, например, легкомоторные самолеты под этот приказ не подпадают.

<https://tass.ru/ekonomika/7457237>

На ту же тему:

<https://ria.ru/20200101/1563057822.html>

<https://www.pnp.ru/social/trebovaniya-po-adaptacii-samolyotov-k-potrebnostyam-invalidov-vstupili-v-silu.html>

## **ТАСС; 2020.01.01; ЕВРОПЕЙСКИЕ ЛОУКОСТЕРЫ СМОГУТ ЛЕТАТЬ ИЗ АЭРОПОРТА ПУЛКОВО БЕЗ ОГРАНИЧЕНИЙ**

Иностранные авиакомпании смогут летать в петербургский аэропорт Пулково и обратно в режиме «открытого неба». Такое нововведение в совокупности с упрощением визового

режима улучшит транспортную доступность Санкт-Петербурга и положительно скажется на его социально-экономическом развитии.

Режим «открытого неба» (а именно - введение седьмой степени «свободы воздуха») дает перевозчику возможность выполнять рейсы между двумя зарубежными странами без промежуточной посадки в домашнем регионе. Пока этот режим в Пулково будет действовать в тестовом режиме в течение пяти лет, и он носит скорее технический характер - ни один из иностранных перевозчиков о старте полетов не объявил.

Заинтересованность в полетах, как сообщал **Минтранс**, подтвердили пока только европейские лоукостеры Wizz Air, Ryanair, EasyJet, Volotea, Air Baltic, Fly One и другие авиакомпании. «На 95% они совпадают со списком государств, жители которых могут посещать Санкт-Петербург по электронной визе. Из 22 стран исключением является только Великобритания», - отмечали в министерстве.

В перечень стран, из которых можно будет летать в Пулково и обратно в режиме «открытого неба», вошли 30 стран. Иностранные авиакомпании смогут летать без ограничений в 21 страну, включая все государства Скандинавии и Прибалтики, Финляндию, Бельгию, Люксембург и Нидерланды. Кроме того, в перечень входят Польша, Румыния, Словакия, Словения, Сербия и Северная Македония, Португалия, Ирландия, Швейцария и Мальта.

В остальные страны из списка авиакомпании смогут летать с некоторыми ограничениями по пунктам вылета и прилета. В эту группу вошли Австрия (кроме Вены), Болгария (можно осуществлять полеты только в Софию), Великобритания (кроме Лондона), Германия (кроме Берлина, Дюссельдорфа, Гамбурга, Мюнхена), Испания (кроме Барселоны и Малаги), Италия (кроме Рима и Милана), Кипр (за исключением Ларнаки и Пафоса), Франция (кроме Ниццы и Парижа) и Чехия (кроме Праги).

Пулково стал первым российским аэропортом, в котором введена седьмая степень «свободы воздуха». Сейчас режим «открытого неба» действует в аэропорту Владивостока, согласно которому аэропорт может беспрепятственно принимать транзитные рейсы зарубежных перевозчиков.

Регулирование коммерческих авиарейсов

Коммерческие права на выполнения рейсов в гражданской авиации разделены на девять степеней «свободы воздуха», по степени расширения возможностей перевозок для авиакомпаний. Так, если первая степень дает возможность перевозчику просто пересекать воздушное пространство иностранного государства без посадки, то уже девятая подразумевает право на перевозку пассажиров внутри иностранного государства.

<https://tass.ru/ekonomika/7456329>

На ту же тему:

<https://ria.ru/20200101/1563057660.html>