



Официальный печатный орган Министерства транспорта РФ

Транспорт России

Всероссийская транспортная еженедельная информационно–аналитическая газета № 35 (1206) 30 августа – 5 сентября 2021 года

ХРОНИКА

- Правительство Российской Федерации утверди-ло Концепцию по развитию производства и исполь-зования электрического автотранспорта.
- Состоялись российско–китайские переговоры по сотрудничеству в области транспорта.
- Российские авиакомпании приступили к полетам в курортные города Египта из регионов.

В КРЕМЛЕ



Поручение президента

Президент России Владимир Путин дал поручение начать строительство обьездной дороги в Кемерове в текущем году. Затраты на строительство доро-ги для транзитного транспорта составят 42 млрд руб., при этом 21 млрд направят из федерально-го бюджета, а для финансирова-ния оставшейся части будет при-влечен инвестор. Новая 47–километровая дорога будет четырехполосной, с раз-решенной скоростью 100 км/ч. Также на магистрали построят че-тыре разноразмерные развязки и мост через реку Томь. В Сибири единственным го-родом, через который проходит транзитный транспорт, является Кемерово. Это негативно влияет на экологию, а также на дорожное движение в городе.

В ПРАВИТЕЛЬСТВЕ РФ



Уточнят порядок

Правительство РФ внесло в Госдуму законопроект, уточ-няющий порядок использования железнодорожного подвижного состава, порядок перевозки груз-ов, пассажиров, багажа, грузо-багажа и установление требова-ний к оператору железнодорож-ного подвижного состава и его деятельности. Законопроект направлен на урегулирование вопросов де-ятельности операторов железно-дорожного подвижного состава по обеспечению перевозок грузов порожними грузовыми вагонами и на уточнение прав и обязанно-стей перевозчика в свете пере-дачи парка вагонов операторским компаниям.

Окончание на 2–й стр.

В ГОСДУМЕ РФ



Ужесточить правила

Необходимо исключить воз-можность провоза взрыво-опасных веществ в обществен-ном транспорте. Причем админи-стративная, а затем и уголовная ответственность должны ложить-ся не только на перевозчика, но и на пассажира. Об этом заявил депутат Госдумы, заместитель председателя Комитета по безо-пасности и противодействию коррупции Анатолий Выборный. Депутат заметил, что разра-ботать верный подход к жесто-чению правил провоза баллонов может оказаться довольно не-просто, ведь для многих граждан, особенно для жителей отдален-ных поселений, газ является се-рьезным фактором повышения качества жизни. Тем не менее безопасность пассажиров долж-на быть на первом месте. Парла-ментарий уверен: нельзя допу-стить повторения воронежского происшествия.

Окончание на 2–й стр.

О ГЛАВНОМ

” Нам нужно запускать масштабные проекты раз-вития, использовать новые инструменты, такие как инфраструктурные кредиты, например, нара-щивать реализацию программ для Дальнего Востока, Арктики, расширять развитие опорной инфраструктуры, включая строительство ско-ростной автомобильной дороги Москва – Казань – Екатеринбург. В перспективе предлагаю про-длить ее до Тюмени.

Президент России Владимир Путин



Будем строить и дороги, и мосты

Заместитель Председателя Правительства Марат Хуснуллин совершил рабочую поездку в Ульяновскую область



СОБЫТИЕ

В ходе визита Марат Хуснул-лин принял участие в откры-тии памятника мостостроите-лям в Ульяновске, посвященно-го строительству Президентско-го моста через Волгу. Он назвал это событие знаковым для стра-ны. «Мы должны помнить свою историю и говорить спасибо тем людям, которые эту исто-рию делали, потому что в нашей стране, которая имеет огром-ные расстояния и широкие реки, любая трасса, любой мост – это воссоединение, это жизнь», – заявил он.

Также вице–премьер дал старт движению автотранспор-та по левобережной развязке

– съезду с Президентского мо-ста, которая позволяет инте-грировать мост в транспортную систему Ульяновска. Ее запуск

пользу от этой развязки», – ска-зал вице–премьер.

Марат Хуснуллин отметил важность правительственных

МАРАТ ХУСНУЛЛИН:

” У нас в стране идет большая программа транс-портного строительства. Мы будем строить и дороги, и мосты. И, несмотря на пандемию и экономические проблемы, мы каждый год выде-ляем дополнительные деньги на стройку.

разделит транзитные и пасса-жирские потоки, а также повы-сит безопасность дорог. «Это огромная победа для ульянов-цев и для развития всей заволж-ской зоны. Надеюсь, все оценят

программ дополнительного фи-нансирования, которые дадут воз-можность завершить строитель-ство с опережением графика, что в 2020 году создало условия для ввода дорог на 8% больше за-

планированного. «У нас в стране идет большая программа транс-портного строительства. Мы бу-дем строить и дороги, и мосты. И, несмотря на пандемию и эко-номические проблемы, мы каж-дый год выделяем дополнительные деньги на стройку», – заявил вице–премьер. Марат Хуснуллин обсудил с ру-ководством региона дальнейшие планы развития дорожной ин-фраструктуры Ульяновской обла-сти и Ульяновска. Вице–премьер сообщил, что по поручению Пре-зидента России провел анализ возможности строительства объ-езда рабочего поселка Чердаклы и города Димитровграда, и вы-сказался в поддержку этой идеи.

Наш корр.

Социально значимо!

Продолжается реализация программы субсидирования авиаперевозок жителей Дальневосточного федерального округа

ТРАНСПОРТНАЯ ПОЛИТИКА

Всего в 2021 году на програм-му субсидирования по обе-спечению доступности воздуш-ных перевозок населению пред-усмотрено 10,8 млрд руб. (постан-овление Правительства РФ от 2 марта 2018 года № 215). Из них более 83% выделено на обеспе-чение перевозок в/из Дальнево-сточного федерального округа (ДФО).

Росавиация совместно с авиа-компаниями системно ведет ра-боту по реализации программ субсидирования. Планируется, что до конца 2021 года програм-ма по обеспечению доступности воздушных перевозок населению будет выполнена в полном объ-еме.

Программа субсидирования предоставляет возможность льготной перевозки в/из ДФО двух категорий пассажиров:

– отдельные категории граждан (приложения 1–4 постановления

Правительства РФ № 215, пред-усмотрены субсидии в размере 4 млрд руб.);

– граждане, зарегистрирован-ные по месту жительства в Даль-невосточном федеральном окру-ге (приложение 5 постановления Правительства РФ № 215, пред-усмотрены субсидии в размере 5 млрд руб. из резервного фонда Правительства РФ).

По состоянию на 1 августа 2021 года субсидирование перево-зок в/из Дальневосточного фе-дерального округа выполнено на 58%. При этом реализация авиа-билетов продолжается, в свобод-ной продаже имеются билеты по специальному тарифу. Анализ продаж авиакомпаний показывает, что пассажиры за-интересованы в таких перевозках и активно приобретают льготные билеты.

По данным авиакомпаний, на начало августа 2021 года пере-возчиками в/из пунктов ДФО по специальным тарифам продано уже 855,1 тыс. билетов на сумму предоставленных субсидий 7,7

млрд руб., из них 43% – билеты для жителей, зарегистрирован-ных в ДФО. Ожидается, что до конца 2021 года количество этой категории пассажиров будет уве-личено в два раза.

Учитывая социальную значи-мость субсидированных авиапе-ревозок для жителей, постоянно проживающих в ДФО, Росавиа-ция обратилась в Правительство РФ с просьбой дополнительного финансирования. Предложено одобрить выделение дополни-тельных бюджетных ассигнован-ний федерального бюджета на 2022–2024 годы на цели субси-дирования авиаперевозок всех категорий граждан, зарегистри-рованных по месту жительства в Дальневосточном федеральном округе, в объеме 7,5 млрд руб. ежегодно. Это позволит осущест-влять ежегодно перевозку не ме-нее 700 тыс. пассажиров, отно-сящихся к указанной категории граждан.

Кроме того, обеспечение до-ступности воздушных перевозок в Дальневосточном федеральном

округе осуществляется в рамках постановления Правительства Российской Федерации от 13 июля 2021 года № 1172, на ре-ализацию которого Росавиации из резервного фонда выделено 1,583 млрд руб.

По результатам проведения отбора перевозчиков субсидии из федерального бюджета будут предоставлены АО «Авиаком-пания «Аврора». Планируется осуществить перевозку по 20 со-циально значимым маршрутам внутри Дальневосточного феде-рального округа.

С 18 августа 2021 года авиа-компания «Аврора» приступила к реализации программы. По итогам 2021 года плани-руется выполнить почти 1,8 тыс. рейсов, что позволит единой дальневосточной авиакомпании перевезти около 104 тыс. пасса-жиров.

Реализация программ субси-дирования по обеспечению до-ступности воздушных перевозок населению находится на посто-янном контроле Росавиации.

ВЫБОРЫ
ДЕПУТАТОВ ГОСУДАРСТВЕННОЙ ДУМЫ

19
СЕНТЯБРЯ
2021

ВЫБИРАЕМ ВМЕСТЕ!

Узнайте
всё о выборах

Информационно-справочный центр
ЦИК России
cikrf.ru
8 800 200 00 20

ОТРАСЛЬ: ДЕНЬ ЗА ДНЕМ

Векторы развития

В фокусе внимания – транспортный комплекс Сахалина

Министр транспорта РФ обсудил с губернатором Сахалин-ской области вопросы развития транспортного комплекса региона.

Встреча министра транспорта РФ Виталия Савельева с гу-бернатором Сахалинской области Валерием Лимаренко про-шла в режиме видеоконференции.

В частности, говорилось о строительстве новой искусствен-ной взлетно–посадочной полосы в аэропорту Южно–Сахалин-ска. Правительством области разработана проектно–сметная документация, получившая положительное заключение Глав-госэкспертизы России. С учетом ввода в эксплуатацию в сле-дующем году нового аэровокзала аэропорта с пассажиропотоком до 5 млн человек в год необходимо строительство современной взлетно–посадочной полосы. Старая полоса была построена более 55 лет назад.

Кроме того, шла речь о субсидировании авиаперевозок даль-невосточной авиакомпании.

На обсуждение был также вынесен вопрос о реализации пер-вого этапа проекта развития порта Корсаков. Губернатор со-общил, что порт является ключом к развитию Сахалина, и без этого транспортного узла невозможно построить логистику.

В ходе встречи был затронут и вопрос обновления подвижного состава городского пассажирского транспорта в Сахалинской области. Южно–Сахалинская агломерация может подать заяв-ку на обновление подвижного состава городского пассажир-ского транспорта в рамках реализации национального проекта «Безопасные качественные дороги». При рассмотрении заявок проводится экспертная оценка комплекса мер, направленных на развитие инфраструктуры городского пассажирского транс-порта, транспортное планирование, оптимизацию маршрутной сети и переход к безналичной оплате проезда.

В 2021 году 412 транспортных средств – 305 автобусов и 107 троллейбусов – будут поставлены в 13 городских агломераций, прошедших конкурсный отбор.

«Волге» добавят скорости

Рассмотрены вопросы строительства скоростного участка трассы М–7

Руководитель Росавтодора Роман Новиков посетил Респу-блику Башкортостан и Свердловскую область.

Глава Федерального дорожного агентства осмотрел дорож-ные объекты регионов, а также провел ряд встреч и производ-ственных совещаний.

В Республике Башкортостан руководитель Росавтодора про-вел встречу с главой региона Радием Хабировым.

Главной темой рабочей встречи стало строительство дубли-рующего скоростного участка трассы М–7 «Волга», общая про-тяженность которого составит около 65 км. По утвержденной трассировке новое направление пройдет от границы с Респу-бликой Татарстан до населенного пункта Дюртюли в Респу-блике Башкортостан в обход населенных пунктов Исаметово, Верхнеяркеево, Ляшты, Ишкарво и Асяново. Новый отрезок трассы войдет в состав скоростного транспортного маршрута Казань – Екатеринбург. В настоящее время специалисты прово-дят проектно–изыскательские работы.

Глава Башкортостана поблагодарил Федеральное дорожное агентство за решение по трассировке маршрута скоростного участка трассы М–7 и рассказал руководителю агентства о той работе, которую уже провели в регионе.

«Строительство этой магистрали стратегически важно для республики. Она позволит создать новые стимулы к развитию нашей экономики. И мы очень признательны Росавтодору за совместную работу и принятое решение по трассировке, – под-черкнул Радий Хабиров. – После утверждения траектории доро-ги протяженностью 65 км мы совместно с администрациями муниципалитетов начали подготовку земельных участков. Спе-циалисты уже провели необходимые геодезические изыска-ния».

В свою очередь руководитель Федерального дорожного агентства Роман Новиков подчеркнул: «Расположение будуще-го участка трассы действительно оптимально. Проект позволит нам выполнить на федеральной дороге М–7 «Волга» ряд меро-приятий, которые мы планировали и ранее, однако не могли приступить к их реализации до принятия особого решения, свя-занного с выбором маршрута между Казанью и Екатеринбур-гом. Исходя из сроков проекта, которые нам ставит Правитель-ство Российской Федерации, мы понимаем, что уже сейчас нам необходимо приступить к ряду подготовительных работ».

В завершение совещания Роман Новиков сообщил о решении по передаче существующего направления трасы М–7 «Волга» в границы пяти населенных пунктов в ведение региона. Участок дороги станет региональным после завершения строительства нового отрезка М–7 в 2024 году и проведения капитального ре-монта.

Руководитель Федерального дорожного агентства совме-стно с начальником Управления строительства автомобильных дорог Росавтодора Кайратом Турсунбековым, заместителем премьер–министра правительства Республики Башкортостан Раифом Абдрахимовым, а также министром транспорта и до-рожного хозяйства Башкортостана Александром Булушевым осмотрел участок реконструкции трассы М–7 «Волга» с 1231–го по 1251–й км у населенных пунктов Таймуззино и Ивачево. Сей-час здесь ведется строительство двух транспортных развязок, двух путепроводов, трех мостов и двух водопропускных труб.

По сообщениям наших корреспондентов

ФАКТЫ. СОБЫТИЯ. КОММЕНТАРИИ

Уточняют порядок

В закон о железнодорожном транспорте предлагается внести изменения

В ПРАВИТЕЛЬСТВЕ РФ

Окончание. Начало на 1-й стр.

Кроме того, проект закона призван урегулировать отдельные технологические вопросы организации перевозочного процесса в условиях частного парка вагонов.

Как отмечается в пояснительной записке, на рынке железнодорожных перевозок произошли существенные изменения, связанные с перераспределением оказания услуг. Ранее именно перевозчик владел вагонами и оказывал не только услуги по перевозке, но и услуги по предоставлению вагонов для перевозки (подавал свои вагоны под погрузку). В настоящее время услуга по предоставлению вагонов под перевозку грузов осуществляется операторами железнодорожного подвижного состава.

При этом федеральные законы в области железнодорожного транспорта содержат только понятие «оператор железнодорожного подвижного состава», не определяя обязательств оператора в организации перевозки. Все обязанности законодательно сохраняются за перевозчиком.

В проекте федерального закона уточняется, что именно оператор осуществляет деятельность по предоставлению вагонов грузоотправителям или грузополучателям по договору, несет ответственность за техническую исправность и коммерческую пригодность своего имущества.

Предлагается законодательно установить основные обязанности операторов и закрепить, что правила оказания операторами услуг по предоставлению вагонов под перевозку утверждаются Правительством Российской Федерации. Такой подход к перераспределению услуг и обязательств, по мнению разработчиков, позволит избежать основных претензий грузоотправителей и грузополучателей.

По оценкам экспертов, в 2020 году профицит вагонов составил 226 тыс. вагонов, сегодня в производственном процессе непосредственно задействованы только 73% от рабочего парка. Парк грузовых вагонов превышает предельно допустимые технологические параметры заполнения станционных путей на 132 тыс. вагонов, что оказывает негативное влияние на эксплуатационные и экономические показатели работы сети железных дорог (потери участковой скорости грузовых поездов, снижение производительности локомотива рабочего парка).

В связи с этим предлагается внести в Федеральный закон «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» изменения, определяющие порядок установления методики расчета парка грузовых вагонов, который требуется для обеспечения перевозок грузов с учетом возможностей инфраструктуры и ее использования.

Предлагается закрепить право перемещения порожних грузовых вагонов не только с припортовых железнодорожных станций, но и иных железнодорожных станций сети, порядок определения которых устанавливается Правительством РФ. Это позволит улучшить эксплуатационную обстановку на инфраструктуре и не допустить локального дефицита подвижного состава в периоды пиковой погрузки.

Еще одна проблема связана с локальным дефицитом универсальных и специализированных грузовых вагонов. Для исключения случаев необеспечения вывоза отдельных категорий грузов, в том числе сезонных грузов, в законопроекте предусмотрены нормы об обеспечении операторами таких перевозок вагонами в порядке, определяемом актом Правительства РФ.

Ужесточить правила

провоза газовых баллонов предложил депутат

В ГОСДУМЕ РФ

Окончание. Начало на 1-й стр.

Анатолий Выборный подчеркнул, что сегодня проработать новый законопроект более чем целесообразно. «Провоз газовых баллонов в транспортных средствах — это большая проблема, — заметил депутат. — Игнорирование этого вопроса привело в Воронеже к большой трагедии и для людей, которые находились в том автобусе, и для транспортной компании, против которой будет возбуждено уголовное дело за оказание услуг, не отвечающих правилам безопасности. Здесь необходимо законодательное регулирование».

Депутат привел в пример правила провоза взрывоопасных веществ на борту самолетов — по сути, ситуации довольно похожи, поскольку в общественном транспорте пассажиры тоже находятся в замкнутом пространстве.

«Ответственность за соблюдение новых правил должна ложиться и на самого человека. На первом этапе — в виде административного наказания. При повторном нарушении, например, в течение одного года, — в виде более серьезной ответственности. Конечно, часть вины лежит и на транспортной компании, допустившей провоз взрывоопасного вещества, но ответственность должны чувствовать и пассажиры. По всей видимости, теперь вместе с экспертным сообществом мы будем прорабатывать меры, которые позволят не допустить таких страшных последствий, как в Воронеже», — рассказал Анатолий Выборный.

Депутат подчеркнул, что газовые баллоны являются серьезным, а иногда и единственно возможным источником повышения качества жизни для жителей отдельных районов и деревень, поэтому законопроект нужно разработать таким образом, чтобы одновременно не навредить россиянам и повысить безопасность на транспорте.

«Люди гибнут, становятся инвалидами по причине чужой безответственности. Но, конечно, мы должны позаботиться и о тех, кому газ необходим. Важно проработать все так, чтобы услуга приобретения и доставки газа была беспрепятственной и доступной. Другими словами, эти вопросы требуют нормативного регулирования», — подчеркнул парламентарий.

Он предположил, что для городского транспорта потребуется установка специальных устройств, способных идентифицировать баллоны и подавать сигнал водителю. «Кроме того, важно, чтобы пассажиры чувствовали персональную ответственность, понимали, что за несоблюдение правил их ждет штраф. Проблема в том, что прежде никто всерьез не задумывался об этой проблеме, и только воронежская трагедия показала всю ее остроту.

Драйвер развития

Среди проектов ГЧП в лидерах — транспортная отрасль

В МИНЭКОНОМРАЗВИТИЯ РОССИИ

Минэкономразвития России подвело итоги рейтинга регионов по уровню развития ГЧП за 2020 год. Позиция в рейтинге складывалась из трех факторов: оценка результатов реализации проектов ГЧП в 2020 году и в предшествующие годы, а также оценка работы органов власти, их открытости для инвесторов и готовности оказывать поддержку проектам ГЧП.

Рейтинг был рассчитан по усовершенствованной методике. Ее положения были уточнены по результатам внутренней работы министерства и обсуждения с регионами и экспертными организациями.

В топ-5 субъектов России по уровню развития ГЧП вошли Московская область — 1-е место, Республика Саха (Якутия) — 2-е место, Москва — 3-е место, Санкт-Петербург — 4-е место и Ямало-Ненецкий автономный округ — 5-е место.

По сравнению с рейтингом прошлого года с 3-го на 1-е место поднялась Московская область, а также в топ-5 вошли три региона из второй и третьей десятки: Республика Саха (Якутия), Санкт-Петербург и Ямало-Ненецкий автономный округ.

«Залог успеха регионов-лидеров — это запуск масштабных инфраструктурных проектов в 2020 году, а также эффективная работа органов власти, открытость для инвесторов и готовность оказывать поддержку проектам ГЧП», — отметил заместитель министра экономического развития РФ Илья Торосов.

В министерстве отмечают, что транспортная отрасль стала драйвером для развития механизма ГЧП.

КОРОТКО

Благодаря нацпроекту в Нижнем Новгороде на городской маршрут вышли 20 новых автобусов.

Зеленодольский завод имени Горького спустил на воду два ледоходо-стерских судна для работы на Севморпути.

Студенты смогут путешествовать на «Сапсане» со скидкой 50% в сентябре и октябре.

Быстро, безопасно, комфортно

В России ремонтируют дороги, ведущие к медицинским учреждениям



БКД

Одна из главных целей национального проекта «Безопасные качественные дороги» — повышение качества жизни населения. Поэтому при составлении планов работ по нацпроекту особое внимание уделяется дорогам, ведущим к социально значимым объектам.

Так, очень важно обеспечить безопасный и комфортный проезд к больницам, поликлиникам, госпиталиям, родильным домам и другим объектам медицинской инфраструктуры, ведь от этого зависит жизни и здоровье людей. За два года реализации нацпроекта в российских регионах уже отремонтированы более 800 дорог, ведущих к медучреждениям, а в 2021 году работы пройдут на 400 таких участках региональных и муниципальных автодорог общей протяженностью более 1,1 тыс. км.

В Саратовской области благодаря нацпроекту привели в нормативное состояние два участка автодороги Аркадак

— Турки. Трасса соединяет районы и ведет в Тамбовскую область, вдоль дороги расположено несколько населенных пунктов. Также по ней осуществляют транспортировку пациентов в местную больницу.

ЗАДАЧА

Очень важно обеспечить безопасный и комфортный проезд к больницам, поликлиникам, госпиталиям, родильным домам и другим объектам медицинской инфраструктуры, ведь от этого зависит жизни и здоровье людей.

«У нас доставка пациентов до больницы сократилась. Мы теперь больному можем доставить за 15 минут, а не за 30–40, как раньше. До ремонта на дороге были одни ямы. Нужно было постоянно их объезжать — время теряется, на кочках подпрыгиваешь. А нужно доставить сердечника в больницу, чтобы он минимально чувствовал болевой синдром, или пациента с аппендицитом. А сейчас хорошо: ни тряски, ничего такого нет», — рассказала

фельдшер ФАПа Семеновского муниципального образования Аркадакского района Татьяна Шульга.

В Кирове по национальному проекту «Безопасные качественные дороги» отремонти-

последние годы приведена в порядок большая часть дорог областного центра, а значит, улучшилось и качество работы медицинской службы», — подчеркнул главврач городской больницы № 5 Согомон Араке-

лян. В Пскове по нацпроекту завершился ремонт улицы Алтаева, которая ведет к детской поликлинике. Протяженность объекта составляет 565 м. Специалисты привели в нормативное состояние дорожное полотно, засеяли травой газоны, а взамен демонтированного пешеходного ограждения посадили 160 кустов многолетнего кизильника. Также на объекте обустроили пешеходную зону — площадь тротуаров составила более 3,3 тыс. кв. метров.

Напомним, всего по национальному проекту «Безопасные качественные дороги» в 2021 году в 84 регионах страны приведут в нормативное состояние почти 6 тыс. объектов общей протяженностью около 16 тыс. км.

ЮРИЙ ПАВЛОВ

Грузовая база меняется

Погрузка в 2021 году может превысить уровень 2019 года

ПРОГНОЗЫ

Погрузка на сети ОАО «РЖД» в 2021 году может превысить уровень 2019–2020 годов и составить 1279,7–1287,1 млн тонн. Преимущественно рост будет обеспечен за счет каменного угля, химических и минеральных удобрений, зерна. Прогноз изменения грузовой базы на сети ОАО «РЖД» в 2021 году озвучил заместитель руководителя департамента исследований железнодорожного транспорта Института проблем естественных монополий

(ИПЕМ) Александр Слободя-ник.

ИПЕМ ожидает, что совокупный прирост погрузки в 2021 году относительно показателя 2020 года составит от 2,9% до 3,5% (+36,1–43,5 млн тонн). Наиболее динамично растущими группами грузов являются уголь (+9,5%–11,4%), химические и минеральные удобрения (+4,8%–5,7%) и зерно (+11%–13,5%).

«Исходя из текущей рыночной конъюнктуры, мощности портов Дальнего Востока, Юга и Северо-Запада по перевалке угля будут полностью загружены. Летом

2020 года загрузка портов угля была неполная, поскольку цены находились на низком уровне. В настоящий момент цена угля на внешнем рынке сильно выросла, несмотря на летний период. В дальнейшей перспективе она может увеличиться еще больше. Операторы будут отдавать предпочтение угля перед другими грузами», — отметил Александр Слободяник.

По мнению ИПЕМ, сегодня не реализуется потенциал отправки строительных грузов, в частности щебня. Так, складывающийся тренд с ростом погрузки угля влечет за собой сложности

для производителей щебня, поскольку в отрасли уже наблюдается дефицит полувагонов.

«При наличии свободного вагонного парка производители могли бы вывезти больший объем щебня», — сообщил эксперт ИПЕМ. В текущей же ситуации за пять месяцев 2021 года наблюдается спад на 3,3%, а в целом по строительным грузам прогноз на 2021 год относительно 2020 года варьируется от –1,8% до +1,5% (от –2,4 до +2 млн тонн) в зависимости от спроса и наличия свободного вагонного парка.

Пресс-служба ИПЕМ

Семь месяцев: есть рост!

Отмечается увеличение грузооборота сухих и наливных грузов

ЦИФРЫ И ФАКТЫ

Грузооборот морских портов России за январь — июль 2021 года вырос по сравнению с аналогичным периодом прошлого года на 1,5%, до 482,88 млн тонн. При этом перевалка наливных грузов сократилась на 3,3%, до 245,12 млн тонн, преимущественно за счет падения перевалки нефти (на 6,1%). Грузооборот по сухим грузам увеличился по сравнению с результатами первых семи месяцев 2020 года на 7,1%, до 237,76 млн тонн.

В январе — июле 2021 года рост оборота сухих грузов показали морские порты Азово-Черноморского (10,4%), Дальневосточного (7,2%), Балтийского (6,6%) и Арктического (1,6%) бассейнов. В частности, увеличение грузооборота сухих грузов зафиксировано в морских портах Тамань — в 2,3 раза, Владивосток — 30%, Усть-Луга — 12%, Ванино — 14%, Большой порт Санкт-Петербурга — 6%, Шахтерск — 18%, Азов — 22%, Мурманск — 4%, Находка — 4%, Новороссийск — 2%, Туапсе — 5%, Калининград — 5%, Невельск — 24%, Ейск — 11%, Выборг — 38%, Таганрог — 12%.

Рост грузооборота наливных грузов при этом отмечается в морских портах Тамань — 10%, Выборг — 5%, Ростов-на-Дону — 13%, Темрюк — 24%, Астрахань — 45%, Сабетта — 1%, Таганрог — 16%, Советская Гавань — 46%, Петропавловск-Кам-



ФАКТ

Грузооборот морских портов России за январь — июль 2021 года вырос по сравнению с аналогичным периодом прошлого года на 1,5%, до 482,88 млн тонн.

импортных грузов — 23,26 млн тонн (+11,3%), транзитных — 37,41 млн тонн (+1,3%), каботажных — 39,77 млн тонн (–8,3%).

По итогам работы за январь — июль 2021 года в морских портах обслужено 11,7 тыс. пассажирских судов (рост в 2,2 раза) и морскими пассажирскими терминалами — 4 872,4 тыс. человек. Основное количество пассажиров были обслужены на специализированных пассажирских терминалах в морских портах: Севастополь — 4 542,6 тыс. человек, Ялта — 191,6 тыс. человек, Сочи — 107,3 тыс. человек.

Выручка предприятия по портовым сборам за период январь — июль 2021 года составила 382,44 млн руб. (+2,1%),

варь — июль текущего года выросла на 0,3%, до 11,848 млрд руб., совокупные объемные показатели обслуженных судов при этом снизились на 1,8%, до 1 012,8 млн GT, в том числе за счет снижения судов заграничного плавания на 0,8%, до 835,5 млн GT, и каботажных судов на 6,3%, до 177,3 млн GT.

Снижение объемных показателей обслуженных судов обусловлено преимущественно уменьшением объемов перевалки нефти и нефтепродуктов в морских портах Приморск, Усть-Луга, Новороссийск, Де-Кастри, Пригородное, угля и кокса в морском порту Выборг, зерна в морских портах Кавказ (в том числе суда, проходящие по КЕК) и Ростов-на-Дону, накатных грузов в морских портах Кавказ, Керчь, Ванино, Холмск; снижением количества сухогрузных судов, следующих с внутренних водных путей и проходящих транзитом морские порты Ростов-на-Дону, Азов, Астрахань, Оля; количества судов, заходящих в морские порты Находка, Восточный, Владивосток и Калининград с целью буксировки; объемных показателей контейнеровозов в морском порту Большой порт Санкт-Петербурга.

Количество лодчанских провозов ФГУП «Росморпорт» в январе — июле 2021 года выросло на 2% в сравнении с аналогичным периодом 2020 года — до 99,2 тыс. операций.

Пресс-служба ФГУП «Росморпорт»

«Доброжелатели»

ВЫБОРЫ–2021

Главное политическое событие предстоящего периода — крупнейшая избирательная кампания. В рамках единого дня голосования состоятся выборы депутатов Государственной думы, а также региональные и муниципальные выборы в 81 регионе страны.

По законам РФ иностранное вмешательство в наши выборы любого уровня запрещено. Однако уже сейчас понятно, что предстоящие выборы пройдут в невероятно неблагоприятной внешней среде.

В мае текущего года Временная комиссия СФ создала рабочую группу во главе с Владимиром Джабаровым с целью сбора и анализа информации о попытках внешнего вмешательства в российский избирательный процесс. Мониторинговая группа СФ призвана вести свою работу в режиме «24/7», оперативно передавать общественности и СМИ все установленные факты вмешательства извне.

В нижней палате парламента также создана Комиссия Государственной думы по расследованию фактов вмешательства иностранных государств во внутренние дела России под председательством Василия Пискарева.

Мониторинговая группа Временной комиссии СФ на основе анализа информации о попытках вмешательства в российский избирательный процесс пришла к выводам, что в антироссийской кампании задействованы как официальные органы стран Запада, так и иностранные СМИ, международные НКО и действующие в интересах своих спонсоров иноагенты.

В июле были зафиксированы целенаправленные попытки вмешаться в подготовку и проведение выборов в Государственную думу. Усилия Запада сфокусированы на организации информационных вбросов для дискредитации предстоящего голосования и поддержке различных деструктивных политических сил и радикалов.

Доказательством этому служит утверждением Комитетом Европарламента по иностранным делам доклад о стратегическом отношении с Россией, в котором евродепутаты заранее призвали Евросовет не признавать итоги выборов в Госдуму. Согласно отработанному сценарию ЕС должен быть готов не признавать парламент России и рассматривать вопрос о приостановлении членства России в международных парламентских ассамблеях, если не разрешат баллотироваться оппозиционным кандидатам.

С этой целью Запад использует сеть своих антироссийских структур для создания фейков о недопуске отдельных кандидатов до выборов. Для этого предпринимаются попытки зарегистрировать в качестве кандидатов тех, кто заведомо не обладает таким правом в соответствии с российским законодательством: имеет непогашенную судимость, двойное гражданство, счета или активы в иностранных банках и т. д.

Ставленники Запада не скрывают, что перед ними стоит задача по дискредитации сентябрьского голосования. Звучащие в их якобы экспертных текстах пропагандистские формулировки и надуманные оценки затем тиражируются в иностранных СМИ и СМИ-иноагентах.

Рабочая группа также зафиксировала расширение списка участников процесса, которые пытаются вмешаться в электронный суверенитет Российской Федерации. Например, организация Amnesty International опубликовала заявление о выборах в Российской Федерации, в котором звучат откровенно провокативные призывы, являющиеся ярким примером вмешательства в суверенные дела Российской Федерации. Нашей стране предлагается отменить все ограничения для участников экстремистских организаций. Вдобавок к этому организация предлагала находящимся в России иностранным дипломатам участвовать в судебных слушаниях и публично осуждать решения российских судов. Фактически это является прямым призывом вмешиваться в деятельность российской системы правосудия, во внутренние дела России.

Под прицелом находятся решения, связанные с проведением голосования в трехдневный срок, использованием механизма электронного голосования, говорится о возможных нарушениях, хотя никаких оснований для этого нет.

Основной поток иностранных наблюдателей идет по линии ОБСЕ. Из 57 стран этой международной организации 30 являются членами НАТО. Как известно, эта структура открыто считает РФ «страной-вызовом для Запада», «недемократической и враждебной». В этой ситуации трудно говорить о непредвзятости таких наблюдателей.

Госдума и Совет Федерации призваны сделать все, чтобы выборы прошли в строгом соответствии с действующим законодательством, в честной и прозрачной предвыборной борьбе. В этих непростых условиях внешне-го давления на процесс выборов важно продемонстрировать свою гражданскую позицию, прийти на избирательные участки и отдать свой голос за достойного кандидата.

Open top – это эффективно

Новые виды контейнерной упаковки задают тренд развития на сети РЖД



АКТУАЛЬНО!

Объем контейнерных перевозок по железной дороге страны во всех видах сообщения за первые шесть месяцев 2021 года увеличился на 15,3% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года. Основная причина роста показателя – расширение номенклатуры перевозимых грузов.

В ОАО «РЖД» считают, что спрос на контейнерные перевозки будет расти. По мнению заместителя генерального директора ОАО «РЖД» – начальника Центра фирменного транспортного обслуживания Алексея Шило, потенциал развития этого сегмента перевозок обусловлен, в частности, низкими темпами контейнеризации в России в сравнении с мировыми: отечественным компаниям еще предстоит догнать показатели передовых стран. Серьезным фактором, тормозящим данный процесс, стала нехватка специализированных контейнеров на российском рынке. Производство перевозочной тары под сыпучие, продовольственные грузы, реф-контейнеров и танк-контейнеров может стать для российских вагоностроителей свободной нишей.

Открытый кузов

Перевозка грузов в контейнерах становится все более популярной. В том числе в контейнерах с открытым верхом – open top. По данным Центра фирменного транспортного обслуживания ОАО «РЖД», за шесть месяцев 2021 года по сети проследовало более 15 тыс. контейнеров типа open top с углем, объем перевозок превысил 0,5 млн т. В июне темпы погрузки достигли рекордных месячных показателей – 138 тыс. т. Перевозка угля в контейнерах позволяет снизить нагрузку на железнодорожную инфраструктуру, сократить время обработки подвижного состава на приграничных станциях и увеличить скорость доставки. Отсутствие необходимости перевалки груза в подвижной состав узкой колеи решает проблему смерзшегося угля, вагоны с которым в зимний период могут простоять на станциях по несколько суток в ожидании перегрузки.

Одним из главных преимуществ перевозок контейнеров с открытым верхом является высокая рентабельность. Это обусловлено тем, что такие контейнеры являются универсальной тарой, которая имеет надежную конструкцию, позволяющую использовать ее многократно. Возможность перевозить разными видами транспорта исключает необходимость перетарки, а конструкция контейнера предусматривает наличие приспособлений для механизированной перегрузки.

В контейнерах такого типа можно перевозить практически любые виды грузов (например, различное оборудование и станки). Но в России контейнеры типа open top в основном используются для транспортировки сыпучих, тарно-упаковочных и штучных изделий. Как правило, при транспортировке таким способом продукт мало подвержен повреждениям, а для препятствования попаданию осадков на груз емкость сверху накрывается тентом. Использование открытых контейнеров показало свою эффективность, поэтому ОАО «РЖД» продолжит развивать и внедрять данную технологию на новых направлениях перевозок.

Первый вице-президент ПАО «ТрансКонтейнер» Виктор Марков отмечает, что в контейнерах open top в прошлом году компания перевезла порядка 1,7 тыс. ДФЭ, а в этом году только за квартал – более 2 тыс. ДФЭ. «То есть мы получили как минимум 4–5-кратный

рост перевозок в этом сегменте по году», – заявил Виктор Марков. – Мы как крупнейший покупатель готовы стимулировать производство этих контейнеров, считаем, что их действительно не хватает».

В свою очередь специалисты ПАО «Первая грузовая компания» (ПГК) добавляют, что вместе со спросом на контейнеры растет потребность в платформах и тех-

ФАКТ

Перевозка грузов в контейнерах становится все более популярной. В том числе в контейнерах с открытым верхом – open top. По данным Центра фирменного транспортного обслуживания ОАО «РЖД», за шесть месяцев 2021 года по сети проследовало более 15 тыс. контейнеров типа open top с углем, объем перевозок превысил 0,5 млн т. В июне темпы погрузки достигли рекордных месячных показателей – 138 тыс. т.

нологических решениях, которые позволяют вагонам быстрее двигаться в условиях инфраструктурных ограничений. Для решения этой задачи ПГК провела модернизацию 40-футовых платформ на вагоноремонтном предприятии «Грязи» (ВРП «Грязи», 100% акций принадлежит ПГК). Это позволило запустить перевозку контейнеров типа open top на 40-футовых платформах кольцевыми маршрутами. Схема отправки продукции в контейнерах кольцевыми маршрутами действует при погрузке со станций Восточно-Сибирской и Забайкальской железных дорог. Далее груженные контейнеры open top следуют на экспорт в Китай через погранпереход Забайкальск. Технология предполагает, что порожний пробег вагонов будет полностью исключен.

По словам директора Красноярского филиала ПГК Ольги Крысиной, за счет технологических решений ПГК расширяет возможности использования подвижного состава для перевозки грузов в контейнерах. В июне доставлена продукция партнера компании в open top контейнерах со станции Забайкальской железной дороги в Китай. Всего в перевозке было задействовано 62 вагона. В дальнейшем, отмечает Ольга Крысина, планируется наращивать объем перевозимой продукции и предоставлять возможность доставки большому количеству клиентов. Данные платформы будут использоваться для перевозки различных грузов, говорит она.

Но развитие перевозок в контейнерах open top упирается прежде всего в дефицит подвижного состава, предупреждает ряд экспертов. В России существует нехватка таких контейнеров. Директор отдела инвестиций и рынков капитала сектора транспорта и инфраструктуры КИМГ в СНГ Вячеслав Михайлов отмечает, что следующую проблему: несмотря на то, что со всеми скидками в контейнере везти дешевле, это положение актуально только для массовых поездных формирований. Для некоторых других грузов, которые можно было бы контейнеризировать, такая перевозка не является эффективной. Но главный ограничивающий фактор – недостаточная развитость инфраструктуры для обработки контейнеров.

Логистический потенциал

Начальник Куйбышевского территориального центра фирменного транспортного обслуживания Игорь Хахулин рассказал о том, какие технологические решения

способствуют росту контейнеризации и привлечению новых номенклатур грузов на железнодорожную сеть. «Контейнеры с использованием лайнер-бгов – это инновационное решение, представляющее собой вкладыш, заполняющий весь объем контейнера, который загружается зерном. Такой же вкладыш, но для жидких продуктов называется-

способствуют росту контейнеризации и привлечению новых номенклатур грузов на железнодорожную сеть. «Контейнеры с использованием лайнер-бгов – это инновационное решение, представляющее собой вкладыш, заполняющий весь объем контейнера, который загружается зерном. Такой же вкладыш, но для жидких продуктов называется-

ся флекситанк, он применяется для перевозки масел», – объясняет Игорь Хахулин. Два года назад был запущен контейнерный маршрут со станции Безымянка (Самарская область) на Дальний Восток. Поезд следует 9 суток по согласованному расписанию, скорость доставки играет ключевую роль. Услуга востребована на рынке: раньше это был один поезд в месяц, сейчас их два, запускается третий. Данный сервис рассчитан на компании малого и среднего бизнеса, которые не могут в одиночку организовать погрузку целого контейнерного поезда. Железнодорожники предоставляют отправителям отдельные контейнеры, а также ряд скидок на перевозку и хранение грузов.

«Мы готовы сформировать сборный контейнер от нескольких их отправителей и включить его в состав такого поезда. Иными словами, можно не арендовать весь поезд, а «купить билет» только для своего груза», – говорит Игорь Хахулин. Одним из важнейших условий дальнейшей контейнеризации перевозок грузов он считает развитие инфраструктуры, включающее создание транспортно-логистических центров и транспортных агрологистических парков и комплексов, а также открытие новых станций для работы с контейнерами на Куйбышевской железной дороге (КбЖД).

Куйбышевская железная дорога связывает центр и запад России с Уралом и Сибирью, Казахстаном и Средней Азией. За I квартал 2021 года по КбЖД перевезено свыше 150 тыс. т грузов в контейнерах, что на 7% больше в сравнении с аналогичным периодом прошлого года. Мощный индустриальный и агропромышленный потенциал регионов Поволжья определяет высокий уровень грузонапряженности магистрали, которая имеет разветвленную сеть железнодорожных станций. Всего их 193. Причем 42 станции открыты для грузовых перевозок по контейнерному парagraфу.

Выступая на конференции «ПРО//Движение.Поволжье», начальник Куйбышевской железной дороги – филиала ОАО «РЖД» Вячеслав Дмитриев отметил, что специалисты прогнозируют рост отправок контейнеров по КбЖД в объемах 10–12% в год. Перспективы контейнеризации нарастают, по этой причине в текущем году уже открыты пять станций для контейнерных перевозок. Серьезный потенциал развития, добавляет Вячеслав Дмитриев, есть и у контейнерных терминалов региона. Сейчас в Поволжье работают 9 крупных контейнерных терминалов. Они загружены на 80–85%.

И в ближайшие три года мощности терминалов будут исчерпаны. Специалисты начали проектирование по двум дополнительным терминалам – на станциях Нижнекамск и Безымянка.

Контейнеризация перевозок зерновых культур в последнее время становится чуть ли не основной темой, освещаемой на профильных конференциях. Какими преимуществами обладает перевозка аграрных грузов в контейнерах? Во-первых, транспортировка во флекситанках и вкладышах в контейнере позволяет выйти на международный рынок любым производственным компаниям, независимо от их географического расположения и масштаба бизнеса. При этом отсутствуют расходы на промежуточные перетарки и хранение. То есть появляется возможность перевозки небольшими партиями, кратными одному контейнеру от 20 т. При этом фумигация и получение фитосанитарного сертификата в данном случае возможны в регионе отгрузки.

Во-вторых, погрузка насыпных грузов в контейнер не требует специализированного, дорогостоящего оборудования. Возможна погрузка как на элеваторах, так и со складов напольного хранения. Во флекситанках и вкладышах в контейнер можно перевозить любую неопасную наливную и насыпную продукцию АПК, причем не нужно промывать транспортное средство и возвращать порожний контейнер.

Для привлечения новых клиентов Центральная дирекция по управлению терминально-складским комплексом (ЦМ) ОАО «РЖД» развивает услуги для участников зернового рынка. Это особенно актуально с учетом роста потребности трейдеров и сельхозпроизводителей в переработке зерновых грузов. Результатом этой работы стало увеличение объемов переработки зерновых – на 43% по итогам шести месяцев 2021 года в сравнении с аналогичным периодом 2020 года.

Работа с зерновыми грузами ведется на 99 терминалах Центральной дирекции. Участникам рынка предлагаются различные формы сотрудничества. Например, погрузочно-разгрузочные услуги, хранение грузов в складах, в том числе быстровозводимых, также предоставляется в аренду инфраструктура грузовых дворов, где можно установить мини-элеваторы. ЦМ регулярно расширяет перечень оказываемых услуг и оснащает грузовые дворы современными техническими средствами. Так, на полигонах Юго-Восточной, Северо-Кавказской, Куйбышевской, Приволжской и Западно-Сибирской дирекций по управлению терминально-складским комплексом были поставлены перегружатели для переработки зерновых грузов.

В первой половине этого года ЦМ реализовала несколько новых проектов. К примеру, Забайкальская дирекция по управлению терминально-складским комплексом начала выполнять погрузку зерна в мягкие контейнеры. Горьковская ДМ организовала погрузку зерна с использованием бункер-перегрузателя на территории контейнерной площадки для переработки большегрузных контейнеров. Отправляют контейнерные поезда с зерном с этого года начала дирекция на Красноярской дороге. Разрабатываются сквозные услуги, когда в процессе участвуют несколько региональных дирекций ЦМ. Так, при переработке зерновых грузов, следующих в порт Новороссийск, погрузка выполняется силами Красноярской дирекции, а выгрузкой и перевалкой груза в автомобиль занимается Северо-Кавказская дирекция.

Рыбу повезут по льготе

Правительство РФ компенсирует затраты на перевозку минтая с Дальнего Востока

СУБСИДИИ

Председатель Правительства РФ Михаил Мишустин подписал постановление о субсидировании железнодорожных перевозок минтая с Дальнего Востока в центральные регионы страны. Как пояснили в Росрыболовстве, утвержденные правила предусматривают субсидирование перевозок минтая и филе минтая со станций железных дорог субъектов, входящих в Дальневосточный федеральный округ, за исключением Амурской области, Еврейской автономной области, Забайкальского края и Республики Бурятия, в направлении других регионов России.

Напомним, что на Дальнем Востоке добывается порядка 70% от всего улова российской рыбы, в абсолютных цифрах это порядка 3,6 млн т в год. Свыше 60% продукции традиционно направлялось на экспорт в Китай для дальнейшей переработки и сбыта. Однако в декабре 2020 года китайская сторона на неопределенный срок ограничила прием российской рыбы. Сейчас лососевая путина на Дальнем Востоке вышла в активную стадию: общий вылов достиг 200 тыс. т, что в 2,5 раза больше уровня 2020 года. В результате холодильные мощности Дальнего Востока оказались перегружены.

Несмотря на избыток минтая, поставки в центральную часть России практически не идут, отмечает президент Ассоциации организационного сектора (АОСОРПС) Михаил Синева.

По мнению Михаила Синева, проблема заключается не в дефиците рефрижераторов, которых сейчас на всей сети РЖД около 5 тыс. единиц. Помимо рыбы, в них перевозится и другая продукция. Нехватка рефрижераторов и реф-вагонов под погрузку рыбы в период пугины, подчеркивает он, возникает из-за увеличения сроков их

оборачиваемости. Одним из путей решения проблемы может стать субсидирование порожнего проезда с запада на восток, убеждены в АОСОРПС.

В числе других причин снижения оборачиваемости изотермического подвижного состава специалисты называют излишнюю проверку

РЕШЕНИЕ

Председатель Правительства РФ Михаил Мишустин подписал постановление о субсидировании железнодорожных перевозок минтая с Дальнего Востока в центральные регионы страны.

груза сотрудниками Россельхознадзора, ограниченную пропускную способность Восточного поезда, отсутствие равномерной погрузки в течение года.

– После того, как судно доставит рыбу к берегу, она грузится в реф-контейнеры, рефвагоны, машины или на склад порта. Пока вся партия не будет выгружена, вагоны и контейнеры стоят. А это от пяти до восьми суток. И только после этого начинается экспертиза. На это требуется еще несколько дней», – рассказывает Михаил Синева.

По данным АОСОРПС, в среднем в неделю из Владивостока в Москву отправляется 295 рефрижераторов с рыбой. За полгода операторы перевезли 7804 контейнера.

Исполнительный директор Союза операторов железнодорожного транспорта Алексей Дружинин отмечает, что в период низких ставок участники рынка отправили часть парка в отстой, причем с не-

которых вагонов сняли комплектующие, а их возвращение требует дорогостоящего ремонта. В такой ситуации, считает президент Ассоциации добытчиков минтая Алексей Булгаков, целесообразно стремиться увеличить объем переработки минтая на территории страны, что в перспективе поднимет спрос на рыбу.

Решить вопрос можно за счет закупок минтая для служащих силовых ведомств и сотрудников Росрезерва (такое решение также обсуждается Правительством РФ), говорит президент Ассоциации рыбохозяйственных предприятий Приморья Георгий Мартынов. По подсчетам ведомства, для государственных и социальных учреждений в год можно поставлять около 700 тыс. т рыбы не только с Дальнего Востока, но и из Северного бассейна. Но с учетом локального дефицита подвижного состава эффективнее было бы субсидировать и автомобильные перевозки.

Ранее рассматривалась возможность оплаты государством перерогонки рефрижераторных вагонов из центральной части России на Дальний Восток. Но такая мера обошлась бы бюджету в 1,8 млрд руб. и вряд ли привела бы к снижению цен. В ОАО «РЖД» отмечают, что готовы поддерживать любые инициативы, направленные на увеличение объемов перевозок и снижение издержек грузоотправителей.

Председатель Правительства РФ поручил Минсельхозу вместе с другими профильными ведомствами, ОАО «РЖД» и отраслевыми союзами проработать вопрос доставки рыбы и рыбной продукции с территории Дальнего Востока в другие регионы страны. По словам Михаила Мишустина, для этого необходимо «пройти» по всей цепочке: от причала до прилавка», чтобы граждане могли купить рыбу с минимальными наценками.

Пять предложений

выдвинул ИПЕМ по выравниванию условий регулирования и поддержки железнодорожного транспорта

ЭКСПЕРТНОЕ МНЕНИЕ

По мнению Института проблем естественных монополий (ИПЕМ), для повышения инвестиционных возможностей ОАО «РЖД» целесообразно расширение мер государственной поддержки. В кризисные периоды 2008–2009 гг., 2014–2015 гг. и 2020–2021 гг. совокупная доля прямой поддержки железнодорожного транспорта в мерах поддержки транспортной сферы составила 19%.

Об этом заявил генеральный директор ИПЕМ Юрий Саакян.

Эксперты ИПЕМ проанализировали действующие стратегические документы, определяющие

направления развития железнодорожного транспорта, опыт государственной поддержки транспорта в последние кризисные периоды, изменение финансовых показателей деятельности РЖД и ожидаемую потребность в инвестициях. В результате анализа институт выдвинул пять предложений по выравниванию условий регулирования и поддержки железнодорожного транспорта.

«Мы считаем целесообразным либо отменить уплату ОАО «РЖД» акцизов на дизельное топливо для локомотивов, либо перенаправить эти средства на развитие железных дорог. Сейчас доходы бюджета от акцизов на топливо используются только для финансирования содержания и реконструкции авто-

мобильных дорог», – заявил Юрий Саакян.

ИПЕМ также предлагает освоить новые инфраструктурные объекты железнодорожного транспорта от уплаты налога на имущество, закрепить ставки налога на имущество для существующих инфраструктурных объектов железнодорожного транспорта на уровне 1,6% в долгосрочной перспективе, расширить участие бюджетной системы в развитии железнодорожной инфраструктуры для пассажирских перевозок. Также предлагается применение точечных субсидий для поддержки железнодорожного транспорта, используемых для поддержки других видов транспорта.

НОВОСТИ

Взрывной рост

Более чем на треть выросла погрузка на ДВЖД за полгода

Погрузка на Дальневосточной железной дороге (ДВЖД) в январе–июне 2021 года составила 31 млн 381 тыс. т, что на 35,1% больше, чем за соответствующий период прошлого года, сообщила пресс-служба магистрали.

На ДВЖД за шесть месяцев 2021 года погружено: каменного угля – 14,7 млн т (рост – в 1,8 раза к январю – июню 2020 года); нефти и нефтепродуктов – 5,3 млн т (–4,3%); лесных грузов – 1,8 млн

т (+4,2%); руды железной и марганцевой – 1,3 млн т (–10,7%); строительных грузов – 988,4 тыс. т (–3,1%); цемента – 541,7 тыс. т (+6,4%); черных металлов – 428,3 тыс. т (рост – в 1,6 раза).

Грузооборот с начала 2021 года составил 113,5 млрд тарифных т–км, что на 2,5% больше показателя прошлого года, грузооборот с учетом пробега вагонов в порожнем состоянии – 147,5 млрд т–км (+2,3%).

Реализуется проект

по запуску городской электрички

Первая станция совместного проекта Западно-Сибирской железной дороги и правительства Новосибирской области «Городская электричка», предусматривающего строительство четырех железнодорожных станций и железнодорожного кольца между берегами Оби, начала работу в Новосибирске. Станция, расположенная на левобережье, позволит значительно сократить время пассажиров в пути, сообщ-

щает пресс-служба правительства региона.

«Время в пути для пассажиров будет значительно сокращено в сравнении с автомобильным транспортом. Поездка от станции «Новосибирск-Главный» займет примерно полчаса, до остановочной платформы «Гагаринская» – 38 минут, до станции «Новосибирск-Восточный» – 45 минут», – приводит пресс-служба слова начальника Западно-Сибирской

железной дороги (ЗСЖД) Александра Грицая.

Проект «Городская электричка» направлен на развитие транспортной доступности левого берега Новосибирска за счет организации пригородного пассажирского железнодорожного сообщения. Проект не вошел в федеральную программу, как планировалось изначально, поэтому регион намеревается реализовать его вместе с РЖД самостоятельно.

Порты просят угля

Стивидоры жалуются в РЖД на трудности с согласованием заявок на перевозку

Ассоциация морских торговых портов (АМОП) пожаловалась в ОАО «РЖД» на трудности с согласованием заявок на перевозку угля на экспорт в направлении портов Азово-Черноморского бассейна (АЧБ). Портвладельцы отмечают, что планы по приему грузов в направлении Северо-Кавказской железной дороги урезаются, дополнительные объемы не согласовываются. По данным АМОП, из заявленных в Тупсе 122 вагонов угля принято всего 56, в Новороссийск – 56 вагонов из 82 и в Таганрог – 10

из 17. Там считают, что вскоре может образоваться дефицит грузов, это может привести к приостановке работы отдельных стивидоров, простоем зафрахтованных судов и снижению объемов перевалки.

Напомним, что на сети РЖД наблюдается резкая активизация погрузки угля из-за выхода на десятилетний максимум цен на внешних рынках, в том числе и в Европе. Однако производственные мощности портов по углю загружены лишь на 40%, простаивающий резерв угольных складов составляет свыше 40 тыс. т. Отказ

в удовлетворении заявок в июле может привести к потере 8 млн руб. выручки. Такая тенденция может сохраняться в ближайшие два месяца.

В ОАО «РЖД» принимают меры по увеличению объемов грузо-перевозок в направлении портов АЧБ. Дело в том, что в I полугодии увеличился как общая погрузка в этом направлении, так и погрузка угля. За первые 15 дней июля она выросла год к году на 93,4%, а в июле – на 49,4%. В таких условиях холдинг планирует реализацию проекта развития подходов к портам АЧБ.

Материалы страницы подготовил Артем ОЗУН, обозреватель «ТР»

«Цифровой» формат транспорта

Стратегия Минтранса обретает реальность

КОМПЕТЕНТНОЕ МНЕНИЕ

Недавнее заседание Общественного совета при Минтрансе России впервые за долгое время состоялось в очной форме. Причина понятна: сложная эпидемиологическая ситуация, которая не давала возможности основательно обсудить ряд очень важных для отрасли вопросов, связанных в частности с цифровизацией транспортного комплекса страны. В рамках этого направления Минтранс России разработал и приступил к реализации стратегии цифровой трансформации транспортной отрасли, получившей одобрение Правительства РФ и высокую заинтересованность и поддержку со стороны бизнес-сообщества. Как отметил во время заседания Общественного совета министр транспорта РФ Виталий Савельев, любой проект, разработанный в министерстве, требует тщательной проработки, особенно когда по ряду позиций речь идет о безопасном и комфортном передвижении пассажиров. Важное место в стратегии отведено также полной замене бумажного документооборота на электронный, созданию единого цифрового пространства для мультимодальных перевозок и многому другому.

В разработке стратегии приняли участие руководители и эксперты более 200 предприятий различных отраслей. За короткий промежуток времени проведено свыше 80 обсуждений и стратегических сессий. Для подготовки документа на базе ассоциации «Цифровой транспорт и логистика» (ЦТЛ) сформирован управляющий комитет, который продолжит работу по реализации проектов стратегии. Кроме того, Минтранс России готовит финансово-экономическое обоснование и совместно с Минфином России сформирует предложения об источниках финансирования проектов. На площадке ассоциации «ЦТЛ» совместно с ведущими отраслевыми и IT-компаниями Минтранс прорабатывает дорожные карты по всем стратегическим направлениям.

Но вернемся к заседанию Общественного совета, в котором принял участие его председатель, директор Института экономики транспорта и транспортной политики Высшей школы экономики Михаил Блинкин. Его научная точка зрения на новации, ежедневно появляющиеся в транспортной сфере, а тем более в области IT-технологий, позволит четче расставить приоритеты и дать оценку многим явлениям, о которых мы подчас даже не задумываемся.

Оболочка для транспортных услуг

– Начну с того, что для первого за долгое время очного заседания совета тема цифровизации транспортной отрасли была выбрана не случайно.

За минувший период, так сказать, «домашнего» общения произошли очень серьезные изменения. Минтранс России возглавил Виталий Савельев. Для министра цифровизация – личный приоритет. С апреля 2009 года по ноябрь



2020-го Виталий Савельев был генеральным директором ПАО «Аэрофлот», и то, что ему удалось сделать здесь в плане цифровизации, вывело компанию в число мировых лидеров в этом направлении. Аэрофлот

МИХАИЛ БЛИНКИН:

Цифровая оболочка, в которую «упаковываются» все транспортные услуги, в корне изменила очень многое в системе логистики в части пассажирских и грузовых перевозок. К слову, погрузив полностью в «цифру» все грузовые перевозки, в самое ближайшее время удастся избавиться от грандиозного количества бумажных носителей, такой документооборот вовсе исчезнет.

имеет очень высокий мировой рейтинг и находится в первой тройке лучших в мире. А по ряду позиций даже всех опережает. Кроме того, вопросы цифровизации в министерстве занимается заместитель министра транспорта РФ Кирилл Богданов, который вместе с Виталием Савельевым создавал суперсовременную цифровую оболочку в ПАО «Аэрофлот». Отсюда и желание провести такую реорганизацию в отраслевом масштабе. Кстати, основным в рамках Общественного совета был как раз доклад Кирилла Богданова, который досконально разбирается во всех нюансах цифровизации.

Пандемия, как это ни парадоксально, помимо массы неудобств, потерь экономических и, что самое страшное, человеческих жизней, дала очень сильный толчок к развитию цифровых технологий, прежде всего в транспортной отрасли. Соответственно, появившиеся новые условия, продиктованные жизнью, значит, в этих новых условиях должен состояться и новый старт в деятельности Общественного совета.

Цифровая оболочка, в которую «упаковываются» все транспортные услуги, в корне изменила очень многое в системе логистики в части пассажирских и грузовых перевозок. К слову, погрузив полностью в «цифру» все грузовые перевозки, в самое ближайшее время удастся избавиться от грандиозного количества бумажных носителей, такой документооборот вовсе исчезнет. В мире эта революция началась с контейнерных перевозок, в которых задействованы сотни тысяч контейнеров, передвигающихся опять же по сотням тысяч километров дорог, в том числе и российских. За очень короткий промежуток времени численность транзитных контейнеров в рамках нашей страны выросла от полутора миллиона единиц до 1,5

млн. Чтобы получить возможность работать с такими показателями, как раз и необходима цифровая оболочка. Когда исчисление чего-то переходит от сотен тысяч к миллионам, возникают абсолютно другие задачи, и без такой, как, к примеру, в Аэрофлоте, суперсовременной цифровой системы, справиться с ними невозможно. А мы справились. В этом отношении показателем переход ОАО «РЖД» на «цифровую железную дорогу». Применительно к городам это сделали некоторые городские транспортные службы, применительно к морю – судоходные компании. Словом, работа ведется по всем векторам деятельности Минтранса России.

Следующее погружение в «цифру» касается пассажирских перевозок. Знаете, из чего состоит обычный, привычный для всех смартфон? Как

цифровая оболочка, открылась возможность оставлять каршеринговый автомобиль на других таких же парковках. Его найдет следующий пользователь. В результате из экзотического студенческого сервиса процедура выросла в сервис массовый, масштабы которого растут с каждым днем. Уже сплошь и рядом имеют место каршеринг велосипедов, самокатов и других средств индивидуальной мобильности.

Впрочем, то, о чем идет речь, можно считать лишь малой частью программы, которая находится в процессе реализации Минтрансом. Но одно дело говорить о перспективах цифровизации отрасли, а другое – рассуждать о сегодняшней ситуации в ней. Программа очень конкретная и в отношении транспортной оболочки транспортно-логистического центра, и в отношении предоставления пассажирских услуг, в том числе международных и междугородных. В свете обширной реформы общественного транспорта во многих городах России рассматриваются вопросы о создании магистральных и подвозящих маршрутов. Такой подход к формированию маршрутной сети является достаточно эффективным, поскольку на магистральные маршруты выйдут автобусы большой вместимости, будет обеспечена высокая тактовая частота, появится, так сказать, «автобусное метро». Ведь традиционная маршрутная система во многих городах «конвойная». То есть на центральную улицу выходят десятки маршрутов, а это по современным меркам довольно неудобно. Система меняется, и создаются нормальные магистральные маршруты. Кроме того, пассажиру невыгодно покупать несколько билетов, поэтому необходимо менять билетно-тарифное меню. Однако сделать это без цифровой оболочки, а значит, без создания для пассажира транспортной карты либо установленного на смартфоне несложного приложения невозможно. И, наконец, чтобы перевести транспортную систему города на новые рельсы, необходимо наладить систему расчетов с транспортными предприятиями. Суть в том, что основная выручка – на магистральных маршрутах, а подвозящие маршруты несут финансовые потери. Следовательно, необходимы соответствующие договорные отношения об оплате за произведенные рейсы, что влечет за собой опять же создание некой системы для коммуникации с центром управления, что позволит четко отслеживать выполнение рейсов.

– Итак, основная задача цифровой стратегии транспортной отрасли Минтранса России – повышение конкурентоспособности и привлекательности транспортно-логистических услуг за счет масштабного применения цифровых технологий. Проект направлен на снижение транспортно-логистических затрат, рост средней скорости движения пассажирских и грузовых перевозок, повышение мобильности населения, а также снижение аварийности на дорогах. Со-

Когда инициативы не наказуемы

– Итак, основная задача цифровой стратегии транспортной отрасли Минтранса России – повышение конкурентоспособности и привлекательности транспортно-логистических услуг за счет масштабного применения цифровых технологий. Проект направлен на снижение транспортно-логистических затрат, рост средней скорости движения пассажирских и грузовых перевозок, повышение мобильности населения, а также снижение аварийности на дорогах. Со-

ставляющие проекта – шесть приоритетных инициатив цифровой трансформации транспортной отрасли, реализация которых должна быть обеспечена до 2030 года. Это «Беспилотники для пассажиров и грузов», «Зеленый цифровой коридор пассажира», «Бесшовная грузовая логистика», «Цифровое управление транспортной системой Российской Федерации», «Цифровизация для транспортной безопасности», «Цифровые двойники объектов транспортной инфраструктуры». Реализация этих направлений строится на приоритетном использовании отечественного программного обеспечения и массовом применении технологий искусственного интеллекта.

«Зеленый» коридор – комфортная мобильность граждан, обеспечение возможности любой поездки без бумажных документов и без наличных средств с учетом льгот и реального трафика. «Бесшовная грузовая логистика» – уже сегодня имеющая место инициатива, предполагающая реализацию транзитного потенциала России, что ускорит перевозки, снизит их себестоимость, повысит доходы в бюджеты страны и транспортных компаний. Основа для реализации уже существует – смарт-контракты, электронные навигационные пломбы и прочее.

В планах Минтранса, так сказать, «позажное» продвижение всего комплекса. Начинаясь все с «этажа», где находятся большие транспортные объекты, и постепенно проследить движение до «этажа», где расположены целые города и, как конечная цель, – вся страна.

Если лет 15–20 назад эти проекты считались утопическими, то сегодня при работе с большими данными они вполне реальны. Какая польза? Да хотя бы возможность координации. Мы живем в мире, подверженном различным катаклизмам. Сегодня заливая Сочи, Крым, завтра – аномальная жара, пожары, эпидемии, и нам все время нужно на все реагировать. Но реакция должна быть на уровне не локальных объектов, а транспортной системы в целом, а значит, нужно иметь уровень государственной важности и, соответственно, абсолютно технологичной, поскольку иногда без этого просто не обойтись.

Следующая инициатива – «Цифровизация для транспортной безопасности». Речь – о защищенности транспортных объектов от незаконного вмешательства. Если раньше, скажем, диверсант мог выкрутить гайку из стыка рельсов или организовать взрыв пакета, напущенного поражающими элементами, то теперь есть возможность цифрового вмешательства, что, пожалуй, гораздо страшнее прежних угроз. Соответственно, транспортная безопасность – многоаспектна, в том числе в области кибербезопасности. Здесь фронт работы огромный и, похоже, бесконечен, поскольку встречаются броня и снаряд.

Мы придумываем способы защиты, а малоприятные субъекты самых разных сортов придумывают, как эту защиту взломать. Броню надо постоянно укреплять, поскольку снаряд постоянно совершенствуется. И здесь броня должна быть даже не столько крепче снаряда, сколько умнее его.

Есть в области транспортной безопасности и такие, с позволения сказать, «привычные» аспекты, как гибель людей на дорогах. Конечно, за последние несколько лет наблюдается серьезный прогресс: число погибших на дорогах за последние 10 лет снизилось в два раза. При том, что количество автомобилей за тот же период времени выросло в несколько раз. То есть безопасность в этом плане немного улучшилась. Но говорить о том, что все хорошо, не будет ни один разумный человек. Да, гибнут не 30 тыс. человек в год, а 15 тыс., но они все равно гибнут. Взять хотя бы Москву: здесь еще недавно погибали 1,5 тыс. человек, сегодня – 300. Хорошо? Ни в коем случае. Любая жизнь бесценна. Отсюда масса вопросов, имеющих отношение как к железу, то есть к качеству инфраструктуры, транспортных средств, так и к транспортному поведению людей и, разумеется, к IT-сфере. Поэтому разработанные средства или находящиеся пока в стадии разработки, но уже завтра готовые появиться, позволят осуществлять коммуникацию на уровне «автомобиль – автомобиль», «автомобиль – инфраструктура», «автомобиль – окружающее

пространство». Они должны серьезно помочь в организации безопасности дорожного движения.

Инициатива «Цифровые двойники объектов транспортной инфраструктуры» уже сегодня позволяет решать задачу по оперативному управлению как в конкретных случаях, так и в случаях масштабного характера. Скажем, управлять контейнерным потоком – случай конкретный. А цифровой двойник транспортной инфраструктуры позволяет понять, в каком состоянии она находится, а что ей может грозить. Есть ли резервы на случай ЧП? Возможно ли увеличить тоннаж, численность пассажиров или этого делать не стоит, поскольку может привести к нежелательным последствиям? То есть работа с цифровыми двойниками гораздо практичнее, оперативнее, дешевле. Да, без сомнения, ремонтировать придется реальный объект, а не цифровой, но информация о необходимых действиях будет во много раз оперативнее и намного конкретнее.

Итак, из шести направлений пять – это направления сегодняшнего дня. Без цифровых двойников, без киберзащиты уязвимых транспортных структур, без «зеленого» коридора для пассажиров сегодня уже не обойтись. А вот что касается инициативы «Беспилотники для пассажиров и грузов», то в ней переплелись вопросы определенной перспективы с аспектами, которые можно реализовывать уже сегодня.

Например, беспилотные транспортные средства на обособленных путевых конструкциях, скажем, рельсовых. Взять хотя бы железнодорожную линию между терминалами В и D в аэропорту Шереметьево. Там курсирует беспилотник. Это первый вариант. Второй вариант – замкнутые территории типа крупных междугородных выставок, больших грузовых терминалов, обособленные административные территории. Кроме того, беспилотный колесный транспорт можно использовать сегодня на дорогах высшей технической категории, которые у нас уже строятся. Кстати, в пункте 8.1 Венской конвенции, подписанной Советским Союзом еще в 1968 году, говорится о том, что за рулем транспортного средства должен быть водитель. Однако в самое ближайшее время этот пункт для дорог высших технических категорий и сообщений между хабами из документа должен быть исключен. И у России есть прекрасная возможность доказать это.

К беспилотному транспорту можно отнести и каршеринг. Автомобиль вызывается нажатием кнопки на смартфоне, и транспортное средство, преодолев небольшой путь, на малой скорости подается пользователю. Причем вероятность ДТП с таким автомобилем очень близка к нулю. Но даже если это произойдет, юридическая ответственность водителя не грозит. Она полностью ложится на пользователя, когда он садится за руль.

О пользе беспилотников говорит хотя бы наличие в институте, которым я руковожу, собственного квадрокоптера, который заменяет целую студенческую группу при обследовании транспортных объектов. А ведь были времена, и еще относительно недавние, когда такая группа студентов стояла на перекрестках и считала транспортные средства, заноса данные в блокноты. Однако при всех прогрессивных показателях беспилотников есть один очень важный нюанс, пренебрежение которым грозит непоправимыми последствиями. Речь о безопасности. Нельзя упрощать регламент по использованию беспилотников в приземном слое воздушного пространства. Никакие информационные преимущества не окупят даже одного случая на миллион, если что-то где-то грохнет. Везде, где вопросы, связанные с транспортным или информационным комфортом, сталкиваются с вопросами безопасности, именно опасность – превыше всего.

В этой связи хочу привести слова героя книги братьев Стругацких «Жук в муравейнике»: «...И если в нашем доме вдруг завожало серой, мы просто не имеем права пускаться в рассуждения о молекулярных флуктуациях – мы обязаны предположить, что где-то рядом объявился черт с рогами, и принять соответствующие меры, вплоть до организации производства святой воды в промышленных масштабах».

Подготовил Валерий БУДУМЯН, обозреватель «ТР»

Подготовила Ирина ИВАНОВА

НОВОСТИ

Проект от Ростелекома

Компания «Ростелеком» разрабатывает для Томской области проект информационной транспортной системы (ИТС), которая создается по направлению «Безопасные качественные дороги» и призвана повысить эффективность движения в Томске и пригороде. Реализация проекта начнется в регионе в 2022 году, сообщили в пресс-службе областной администрации.

«Томская область определила подзаячку на разработку проекта интеллектуальной транспортной системы (ИТС), предусматривающей автоматизацию процессов управления дорожным движением на территории Томской агломерации. Подзаячкой проекта, плановый срок реализации которого 2022–2024 годы, выступит ПАО «Ростелеком», – говорится в сообщении.

Система будет собирать информацию о транспортных потоках в режиме реального времени и с помощью математических моделей и алгоритмов оптимизировать пропускную способность и скорость движения, переключая светофоры. В ходе реализации проекта на городских и региональных дорогах появятся современные светофоры, камеры наблюдения, информационные табло, «умные остановки», метеостанции. Также будет разработано программное обеспечение, которое это оборудование объединяет в единую систему и позволяет ею управлять.

Создание подобной системы предусмотрено проектом «Общественные меры развития дорожного хозяйства» национального проекта «Безопасные качественные дороги». Она призвана повысить эффективность движения в Томской агломерации, где проживают порядка 70% жителей Томской области, регулярно возникают заторы на дорогах, дорожно-транспортные происшествия.

«Создание современной и надежной транспортной инфраструктуры – одна из главных задач, поставленных Президентом России перед дорожниками. Мы не только приводим в нормативное состояние наши дороги, но и проводим мероприятия по повышению безопасности дорожного движения. Интеллектуальная транспортная система будет собирать и анализировать весь трафик движения, что даст нам возможность наиболее эффективно управлять транспортными потоками», – заявил вице-губернатор Игорь Шатурный.

Долой глупые пробки

В Подмосковье ликвидировали уже свыше 160 «глупых» пробок, которые возникали не из-за большого потока транспорта, а, например, из-за неправильной дорожной разметки, неэффективной работы фаз светофоров или ни к месту установленных дорожных знаков. Об этом сообщается в Instagram-аккаунте пресс-службы губернатора и правительства региона.

Программа «Долой глупые пробки» стартовала в 2021 году по поручению губернатора Московской области Андрея Воробьева. Она реализуется в рамках нацпроекта «Безопасные качественные дороги». Так, за это время существенно улучшилась дорожная ситуация в Лобне.

«Теперь 90 тыс. жителей и 40 тыс. транспортных средств тратят вдвое меньше времени для проезда внутри города в час пик, а время ожидания зеленого светофора для пешеходов в среднем сократилось на 50–60%. Ситуацию изменили на самых проблемных участках, которые определяли вместе с жителями округа», – отметил начальник управления министерства транспорта и дорожной инфраструктуры Подмосковья Виктор Щупленников.

В Лобне была проанализирована работа 17 светофорных объектов. В результате появились два «умных» перекрестка. «Система «умный перекресток» работает с помощью датчиков, заложивших в дорожное полотно, считывающих как общественный, так и личный транспорт. Все составляющие системы подключены к интеллектуальному контроллеру, регулирующему движение в зависимости от текущей нагрузки, включая зеленый сигнал светофора на тех направлениях, где это необходимо», – рассказал технический директор «СпецДорПроекта» Константин Антонович.

Работы по оптимизации дорожного движения провели еще на 9 перекрестках в Лобне: перенастроили светофоры, изменили геометрию дорожной разметки, создали регулируемые пешеходные переходы, оборудовали кнопки вызова пешеходной фазы. Всего в этом году в Подмосковье разгрузят более 200 участков дорог в рамках программы «Долой глупые пробки».



Удерживая лидерство

Уже 125 лет РУТ остается ведущим вузом по подготовке строителей высшей квалификации

ТРАНСПОРТНОЕ
СТРОИТЕЛЬСТВО

Любой прогресс так или иначе связан со стройкой, да и сама сфера транспортного строительства прошла путь от первой протоптанной тропинки до возникновения развитых железнодорожных сетей, автомагистралей. Вслед за ней, как и предполагалось, развивалась система подготовки кадров и деятельность отраслевых вузов, первопроходцем среди которых во многом был Российский университет транспорта.

На сегодняшний день РУТ и его выпускники причастны к строительству моста на остров Русский во Владивостоке, Крымского моста, МГУ имени М.В. Ломоносова, объектов ГУП «Московский метрополитен», Останкинской телебашни, храма Христа Спасителя, к проектам ВСМ-1 и ВСМ-2, МЦК и МЦД, а также к прокладке транспортных коммуникаций в Арктической зоне. По словам директора Института пути, строительства и сооружений (ИПСС) Таисии Шепитко, доверие к профессионализму выпускников РУТа складывалось годами, начиная с 1896 года, когда в Императорском московском инженерном училище начали интенсивно готовить строителей для работы над Транссибирской магистралью. Именно с тех самых пор в университете, несмотря на многочисленные изменения, начала формироваться инженерная школа, выпускникам которой предстояло стать главной движущей силой транспортного строительства страны.

Своеобразным драйвером роста стали также научно-технический прогресс и развитие промышленного производства в конце XX века. Возросшая потребность в строительстве инженерных объектов, имеющих большие пролеты, способных воспринимать значительные нагрузки, и применение новых строительных материалов – стали и железобетона, привели к появлению новых конструктивных решений и методов расчета. В частности, к росту потребности в квалифицированных специалистах – гражданских инженерах-строителях, имеющих подготовку как в архитектурном, так и в техническом плане. Тогда в университете было принято решение об открытии соответствующего направления подготовки, и в 1898 году была создана кафедра «Гражданская архитектура», на базе которой в последующие годы осуществлялись подготовка высококвалифицированных кадров. С тех пор в университете были созданы факультеты «Строительство железных дорог, путь и путевое хозяйство», «Мосты», «Тоннели и метрополитены», выпускниками которых ежегодно становились 250–300 инженеров-строителей. С 1957 года в университете начал свою работу факультет «Промышленное и гражданское строительство», студенты которого осваивают проектирование и строительство транспортных сооружений, в том числе железнодорожных вокзалов, депо, вагоноремонтных заводов.

РУТУ и сегодня удается удерживать лидирующие позиции в области подготовки квалифицированных инженерных кадров. Даже несмотря на постоянное повышение стоимости обучения, на факультет «Промышленное и гражданское строительство» ежегодно набирают по четыре группы, три из которых на платной основе. По словам Таисии Шепитко, не ослабевает интерес к специальности «Строитель-

ство железных дорог, мостов и транспортных тоннелей», а также к изучению систем автоматизированного проектирования. Кстати, последние тесно связаны с направлением «Информатика и вычислитель-

жи. Кстати, в период пандемии подобные мероприятия были успешно переведены в онлайн-формат.

Однако, по словам Таисии Шепитко, все-таки на первый план выходит профессиона-



ФАКТ

На сегодняшний день РУТ и его выпускники причастны к строительству моста на остров Русский во Владивостоке, Крымского моста, МГУ им. М.В. Ломоносова, объектов ГУП «Московский метрополитен», Останкинской телебашни, храма Христа Спасителя, к проектам ВСМ-1 и ВСМ-2, МЦК и МЦД, а также к прокладке транспортных коммуникаций в Арктической зоне.

ная техника», с цифровыми технологиями, которые активно используются современными крупными компаниями, в том числе и в процессе строительства объектов. Именно этим, по мнению директора ИПСС, объясняется интерес к кафедрам такого типа в целом. Ведь в рамках обучения студентов учат востребованным компетенциям, среди которых BIM-TIM-моделирование и программирование.

Важно понимать, что система подготовки кадров нуждается в постоянном обновлении, актуализации основных направлений, привлечение новых потенциальных студентов, которые смогли бы после окончания университета соответствовать высоким стандартам отраслевого профессионального строительства. В частности, в РУТе уже создалась практика успешной агитационной работы, инструментами в которой становятся регулярные встречи с абитуриентами не только в рамках приемных кампаний, но и в промежутках между ними. Сотрудниками университета, в том числе преподаватели ИПСС, несколько раз в ходе учебного года устраивают дни открытых дверей, поездки в школы и профильные коллед-

лизм профессорско-преподавательского состава университета, активная деятельность которого помогает обеспечивать вуз новыми абитуриентами из года в год. Так, в составе ИПСС трудятся 48 профессоров, докторов технических наук, среди которых 7 академик РАН и РААСН, 132 доцента, кандидата технических наук. По мнению директора института, именно то, что студенты РУТа ежегодно занимают призовые места на городских и российских олимпиадах, доказывает уровень преподавателей и является инструментом привлечения, аргументом для абитуриента в пользу выбора вуза. Помимо этого, к учебному процессу привлекаются известные ученые из других университетов, выпускники, добившиеся высоких профессиональных результатов. Так, среди них есть даже династии – в 1957 году университет окончил ставший впоследствии генеральным директором ПСМО «Ямалтрансстрой» Владимир Нак, в 1985 году окончил вуз уже его сын Игорь Нак – ныне генеральный директор АО «Ямалтрансстрой», а чуть позже вуз окончили и его сыновья. Именно с помощью предста-

вления профессора-преподавателя состав университета, активная деятельность которого помогает обеспечивать вуз новыми абитуриентами из года в год. Так, в составе ИПСС трудятся 48 профессоров, докторов технических наук, среди которых 7 академик РАН и РААСН, 132 доцента, кандидата технических наук. По мнению директора института, именно то, что студенты РУТа ежегодно занимают призовые места на городских и российских олимпиадах, доказывает уровень преподавателей и является инструментом привлечения, аргументом для абитуриента в пользу выбора вуза. Помимо этого, к учебному процессу привлекаются известные ученые из других университетов, выпускники, добившиеся высоких профессиональных результатов. Так, среди них есть даже династии – в 1957 году университет окончил ставший впоследствии генеральным директором ПСМО «Ямалтрансстрой» Владимир Нак, в 1985 году окончил вуз уже его сын Игорь Нак – ныне генеральный директор АО «Ямалтрансстрой», а чуть позже вуз окончили и его сыновья. Именно с помощью предста-

вляется разработка месторождений в офшорных зонах, включая Арктический регион. На протяжении многих лет сотни работников ООО «Газпром флот» ежегодно повышают свою квалификацию по международным морским конвенциям и кодексам, проходят профессиональную переподготовку как в головном вузе, так и в его Мурманском филиале. В ходе мероприятий, проведенных в рамках образовательной конференции, ректор университета Сергей Барышников принял участие в стратегической сессии с ректорами вузов – участниками проекта «Лига вузов» ПАО «Газпром нефть» и топ-менеджерами компании. На сессии обсуждались новые направления взаимодействия

вители названной династии в университете была создана кафедра «Транспортное строительство в экстремальных условиях», а также научно-исследовательская мерзлотная лаборатория, оснащенная на средства компании современным испытательным оборудованием. Помимо этого, представители компании приняли активное участие в обновлении аудиторного фонда Института пути, строительства и сооружений.

Со стороны потенциальных компаний-заказчиков к процессу подготовки инженеров-строителей интерес также не ослабевает. Среди них, кстати, нередко встречаются и представители государственных органов. Так, на сегодняшний день университет, в частности ИПСС, сотрудничает с департаментом градостроительной политики города Москвы, правительством Ямало-Ненецкого автономного округа. С последним у института существует отдельное соглашение, целью которого является развитие силами университета кадрового потенциала округа, включая подготовку кадров высшей квалификации, инженерно-технических работников, а также их профессиональную переподготовку, обучение рабочим профессиям, в том числе с максимальным использованием дистанционных и виртуальных технологий обучения, имеющих в РУТе.

Соответствующие договоры о повышении квалификации действующих сотрудников есть также с АО «Мосинжпроект», ГК «Моспроект-3», ГУП «Московский метрополитен». По словам директора института, в университете насчитываются более 40 подобных программ, и каждая из них востребована. Разумеется, одним из главных заказчиков все еще остается ОАО «РЖД». В рамках сотрудничества с университетом, начиная с 1976 года, проходит подготовка строителей железных дорог, путейцев, мостовиков, тоннельщиков, строителей промышленных и гражданских зданий. В основном это целевое направление – непосредственный заказ компании, предполагающий официальное трудоустройство после окончания образовательной программы. Кстати, что тоже положительно сказывается на спросе данных направлений обучения среди абитуриентов.

Образование – процесс двусторонний. Разумеется, сами студенты – действующие и потенциальные, должны соответствовать определенным стандартам, чтобы университет еще на вступительных испытаниях понял перспективы каждой из сторон. Главное – готовность обучаться и активно применять полученные навыки в процессе работы. По словам директора ИПСС Таисии Шепитко, именно эти качества помогут выпускнику уже на выходе из университета обладать глубокими фундаментальными знаниями по фундаментальным дисциплинам: математике, физике, химии, механике и сопротивлению материалов. Набор основных знаний поможет инженеру-строителю быстрее адаптироваться в профессии, выбрать ее успешную траекторию развития и не пасовать перед сложными задачами, многие из которых возникают на острие прогресса. А университет, по словам директора ИПСС, всегда будет рад видеть в своих стенах успешных выпускников, которые в любой момент смогут повысить квалификацию, но и помочь будущему поколению более детально познакомиться с реалиями профессиональной деятельности.

Тренажеры в помощь

С нового учебного года осваивать профессию станет интереснее



ВИРТУАЛЬНАЯ
РЕАЛЬНОСТЬ

Волжский государственный университет водного транспорта получил сертификат соответствия на программно-аппаратный комплекс активных средств виртуальной реальности для отработки навыков борьбы за живучесть судна. Документ зарегистрирован в Верхне-Волжском филиале Российского речного регистра. Теперь комплекс может официально применяться для ознакомления, подготовки и отработки действий курсантами, студентами и членами экипажей судов при аварийных ситуациях.

Напомним, что до этого уникальная разработка команды управления информационных технологий ВГУВТа становилась цен-

тром притяжения отраслевых выставок, научно-практических конференций, дней открытых дверей и презентационных мероприятий вуза. Но, как и любое техническое средство, тренажер, прежде чем использоваться в учебном процессе, должен пройти испытания и подтвердить свою безопасность и соответствие функциональному назначению.

Как установила в ходе испытаний комиссия специалистов ВГУВТа и Российского речного регистра, использование тренажера действительно улучшает качество подготовки специалистов-водников. В испытаниях принимала участие группа обучающихся в НРУ им. И.П. Кулибина, которая показала хорошие результаты на учебно-тренировочной базе ВГУВТа «Академик» при работе с пожаром и различными видами пробоин. Установлено, что после

занятий на тренажере виртуальной реальности обучающиеся быстрее и увереннее выполняют упражнения в реальных условиях.

Сертификат выдан на основании технического описания, в котором заложены требования конвенции ГЛНВ с поправками и других нормативных документов, регламентирующих борьбу за живучесть судна. «Мы будем его не только использовать в образовательном процессе, но и поставлять в другие организации. Сейчас это уже промышленное изделие, мы продемонстрировали его на собрании ассоциации детских речных пароходств. Он вызвал большую заинтересованность. Есть интерес и у филиалов университета, совсем скоро первый образец уедет в Астрахань, на очереди Казань и Пермь», – рассказал ректор ВГУВТа Игорь Кузьмичев.

Взаимовыгодное сотрудничество

В СамГУПСе прошла встреча с делегацией из КНР

ПАРТНЕРСТВО

В Самарском государственном университете путей сообщения состоялось встреча руководства университета с представителями Ляонинского железнодорожного института КНР Нин Кэ. Главной темой обсуждения стали вопросы взаимовыгодного сотрудничества в области образования и науки, а также проведения Летних школ для студентов из Китайской Народной Республики.

Нин Кэ рассказал о том, что государственный вуз, интересы которого он представляет, за более чем 70-летнюю историю своего существования накопил богатый опыт международного сотрудничества с Иркутским государственным университетом, Вильнюсским и Дакарским университетами. В частности, с недавних пор группа студентов обучается в Уральском государственном университете путей сообщения. В настоящее время ректорат вуза планирует расширять горизонты делового сотрудничества с железнодорожными вузами России, поэтому СамГУПС находится в зоне повышенного интереса. Так, в ходе встречи обсуждалось, какие условия предоставляются студентам для проживания, по каким программам заключаются договоры о сотрудничестве, насколько свободно должны владеть русским языком иностранные студенты, прибывающие на учебу.

НОВОСТИ

Повысили квалификацию

Инспекторы Российского морского регистра судоходства прошли курсы по повышению квалификации по судовым двухтопливным двигателям в Институте дополнительного профессионального образования ГУМРФ имени адмирала С.О. Макарова

Обучение специалистов 17 филиалов и отделов регистра проходило на базе Учебного центра ДПО механиков и электромехаников института. Введение нового курса обучения в линейку образовательных программ связано с обновлением и изменением нормативной базы международных требований и требований РС к судам с двухтопливными двигателями.

В программу обучения вошло рассмотрение Международного кодекса по безопасности для судов, использующих газы или иные виды топлива с низкой температурой вспышки (Кодекс МТТ), принципов функционирования двухтопливных дизельных двигателей, а также устройства системы хранения и использования бункерного СПГ-топлива. Занятия проводились квалифицированным инструктором – действующим газовым механиком

с опытом работы на судах типа LNG.

Полученную теоретическую базу слушатели закрепили практическими занятиями на тренажере дизель-электрического танкера LNG с двухтопливными двигателями и котлами и тренажере с моделью СПГ-бункеровки и подачи топливного газа LNG Bulkhead.

Слушатели также ознакомились со спецификой применения СПГ, особенностями конструкции судов, судовых систем и двигателей внутреннего сгорания, использующих СПГ. По итогам обучения слушатели получили удостоверение о повышении квалификации установленного образца.

По заказу компании

Государственный университет морского и речного флота имени адмирала С.О. Макарова и компания «Приморский универсальный порт» подписали соглашение о сотрудничестве.

Как пояснил ректор Сергей Барышников, в «макаровке» по заказу компании начнут готовить профильных специалистов, студенты получат возможность проходить производственную практику на объектах Приморского универ-

представляя на сценических площадках культуру своей страны.

Также в ходе встречи были подняты вопросы подготовки кадров по конкретным специальностям. Например, представители университета обсудили, каким именно направлениям подготовки отдадут приоритет в совместных образовательных программах, а также какое место занимает в своеобразном рейтинге подготовки инженеров по строительству мостов и транспортных тоннелей.

По словам представителей СамГУПС, в случае заключения соглашения о сотрудничестве необходимо будет исходить из сложившейся практики. Так, в рамках организации и проведения совместных образовательных курсов обучение ведется по четырем специальностям: «Эксплуатация железных дорог», «Строительство железных дорог, мостов и транспортных тоннелей», «Технология транспортных процессов, Транспортная логистика», «Системы обеспечения движения поездов». На данный момент в связи со сложившейся эпидемиологической ситуацией в регионе обучение проходит в онлайн-режиме.

В допандемийный период на базе СамГУПС была организована Летняя школа для китайских студентов, в рамках которой для гостей была предоставлена очень насыщенная образовательная и культурная программа.

«Мы в будущем»

Состоялся диалог между представителями отраслевых университетов и бизнес-компаний

КОНФЕРЕНЦИЯ

В Санкт-Петербурге состоялась третья образовательная конференция «Мы в будущем» по обсуждению вопросов повышения качества подготовки профессионалов. Организатором стало ПАО «Газпром нефть».

От Государственного университета морского и речного флота имени адмирала С.О. Макарова в конференции приняли участие ректор Сергей Барышников и проректор по работе с филиалами и международной деятельности Елена Смягликова.

На сегодняшний день ГУМРФ им. адм. С.О. Макарова является одним из 19 опорных вузов

ПАО «Газпром». Важнейшим направлением взаимодействия ведущей нефтедобывающей компании с данными вузами является стратегия развития инженерного образования и подготовка кадров для индустрии. В частности, ГУМРФ им. адм. С.О. Макарова является одним из лучших вузов России в области подготовки квалифицированных кадров плавательного состава судов обеспечения буровых установок ООО «Газпром флот», задействованных в освоении шельфа. Университет – это настоящая кузница кадров для партнеров. Особое внимание, по словам представителей университета, уделяется подготовке персонала для работы на буровых платформах, задачей которых

является разработка месторождений в офшорных зонах, включая Арктический регион. На протяжении многих лет сотни работников ООО «Газпром флот» ежегодно повышают свою квалификацию по международным морским конвенциям и кодексам, проходят профессиональную переподготовку как в головном вузе, так и в его Мурманском филиале.

В ходе мероприятий, проведенных в рамках образовательной конференции, ректор университета Сергей Барышников принял участие в стратегической сессии с ректорами вузов – участниками проекта «Лига вузов» ПАО «Газпром нефть» и топ-менеджерами компании. На сессии обсуждались новые направления взаимодействия

бизнеса и университетов, развитие компетенций будущего, которые позволяют совместными усилиями повышать качество подготовки профессионалов.

По словам Сергея Барышникова, участие в конференции, которая была посвящена обсуждению командной работы в вузах, позволит улучшить понимание стратегии развития двусторонних отношений, что положительно скажется на системе подготовки квалифицированных кадров в целом. «Эффективное командное взаимодействие помогает нам достигать стратегических целей, а также оптимизировать решение образовательных и производственных задач», – отметил Сергей Барышников.

Материалы
страницы подготовки
Елизаветы КАРПОВА,
обозреватель «ТР»

6

60 тренировок

по антитеррористической защищенности транспортных средств провело Мострансавто

АНТИТЕРРОР

С начала текущего года на автовокзалах, автостанциях, в автобусах и на территориях филиалов Мострансавто состоялись порядка 60 тренировок по обеспечению транспортной безопасности и антитеррористической защищенности объектов и транспортных средств. Об этом сообщает пресс–служба компании.

Во время учений было организовано взаимодействие сотрудников компании с подразделениями ФСБ, МЧС, экстренных служб, также к тренировкам были привлечены представители местных администраций и работники частных охранных организаций, осуществляющих охрану объектов транспортной инфраструктуры.

Мострансавто уделяет пристальное внимание вопросам антитеррористической защищенности объектов инфраструктуры и транспортных средств. «Для качественного обеспечения транспортной безопасности важен уровень подготовки работников компании: тренировки проводятся в соответствии с годовым планом, сотрудники проинструктированы о порядке реагирования при возникновении нештатных ситуаций», – отметил генеральный директор «Мострансавто» Сергей Смирнов.

Он подчеркнул, что в случае чрезвычайной ситуации в задачу компании входит недопущение паники. В этом случае все должны действовать быстро и четко.

В ходе тренировок проверяются системы безопасности, отрабатываются оперативные действия персонала при возникновении чрезвычайных и аварийных ситуаций.

Например, в МАП № 10 в Королеве воссоздавался алгоритм действий водителя, руководства и сотрудников предприятия, если был обнаружен бесхозный предмет в автобусе, въезжавшем на территорию предприятия.

А в МАП № 11 Балашихи моделировалось нештатное происшествие – обнаружение подозрительного предмета в ходе осмотра салона автобуса ЛиАЗ–529260. В рамках тренировок участникам необходимо было ликвидировать условную чрезвычайную ситуацию, затем провести разбор и анализ выполненных действий.

Иван СЕЛОВ

Онлайн–занятие

«Берегине» рассказали про безопасность на водных объектах

ПРОФИЛАКТИКА

В рамках оперативно–профилактического мероприятия «Курорт» сотрудники подразделения по делам несовершеннолетних Северо–Восточного линейного управления МВД России на транспорте совместно с инспекторами Государственной инспекции по маломерным судам провели онлайн–занятие по правилам безопасного поведения на водных объектах с воспитанниками детского центра помощи «Берегиня».

В ходе онлайн–занятия сотрудники полиции и инспекторы ГИМС провели профилактические беседы с ребятами детского центра о том, где купание строго запрещено и является опасным, а также о запрете посещения несанкционированных пляжей.

Профилактические беседы необходимы, чтобы донести до подрастающего поколения правила поведения на воде. По статистике, чаще всего несчастные случаи с детьми и подростками происходят из–за отсутствия со стороны взрослых должного внимания.

«На таких занятиях в целях предупреждения несчастных случаев мы доводим до ребят сведения о правилах личной безопасности, прививаем навыки, необходимые при нахождении на водных объектах. Разбираем примеры возможных происшествий на воде», – отметила инспектор ПДН Северо–Восточного ЛУ МВД России на транспорте старший лейтенант полиции Яна Карпова.

Пресс–служба

Северо–Восточного ЛУ МВД России на транспорте

Требованиям соответствуют

Таков вердикт экспертной группы ЦАК

АТТЕСТАЦИЯ

Экспертная группа Центральной аттестационной комиссии (ЦАК) Федерального агентства морского и речного транспорта завершила предаттестационную проверку соответствия профессионального аварийно–спасательного формирования (ПАСФ) Каспийского филиала ФГБУ «Морспасслужба» обязательным требованиям, предъявляемым при аттестации, и готовности к выполнению возложенных на него задач по предназначению.

Проверка экспертов Росморречфлота в Каспийском филиале ФГБУ «Морспасслужба» проходила в течение трех дней. Основной задачей группы являлась проверка на готовность к выполнению поисково–спасательных работ; аварийно–спасательных работ, связанных с тушением пожаров; работ по ликвидации разливов нефти и нефтепродуктов.

Периодическая аттестация аварийно–спасательных формирований проводится раз в три года. В ходе проведения предаттестационной проверки ПАСФ филиала было установлено, что формирование располагает всем необходимым аварийно–спасательным оборудованием и средствами для выполнения работ, направленных на ликвидацию морских аварий, аварийных разливов нефти на территории и их последствий.

При проверке теоретических знаний спасатели ПАСФ показали хорошее знакомство с техническими характеристиками эксплуатируемого оборудования, техникой безопасности при проведении аварийно–спасательных работ и пожарной безопасности, знаниями в области оказания первой помощи пострадавшим.

Проверка готовности ПАСФ филиала к ликвидации аварий была проведена в рамках учения, организованного в соответствии с разработанным Каспийским филиалом ФГБУ «Морспасслужба» планом.

Учение проходило на акватории морского порта Астрахань и на территории поселка Ильинка. В учебном мероприятии приняли участие спасатели ПАСФ и все находившиеся в порту Астрахань суда и спасательные катера филиала.

В ходе учения были отработаны элементы алгоритма действий спасательных подразделений при возникновении аварийных ситуаций и подтверждена достаточность сил и средств профессионального аварийно–спасательного формирования, а также его готовность к ликвидации чрезвычайных ситуаций.

По итогам проверки члены экспертной группы рекомендовали на очередном заседании ЦАК аттестовать ПАСФ Каспийского филиала Морской спасательной службы на право осуществления аварийно–спасательной деятельности.

Ирина ИВАНОВА

СТАТИСТИКА

● В Бурятии за год (с августа по август) с участием пешеходов произошло 227 ДТП, что на 26,3% ниже предыдущего аналогичного периода, в которых 33 человека погибли и 215 получили травмы.

● Эксперты проанализировали статистику дорожно–транспортных происшествий в Центральном федеральном округе и выяснили, что чаще всего аварии, после которых автомобили не подлежат восстановлению, случаются в Туле (0,6% всех ДТП). Также в число лидеров вошли Рязань (0,57%), Калуга и Тамбов (0,47%), а также Брянск (0,46%).

● Самыми частыми причинами ДТП с участием детей в России стали выезд на встречную полосу движения и нарушение правил проезда перекрестков. В Главном управлении по обеспечению безопасности дорожного движения МВД России подвели статистику первых семи месяцев 2021 года. По данным ведомства, всего произошло 8916 ДТП с участием несовершеннолетних. В авариях погибли 316 детей, 9724 получили ранения различной степени тяжести.

БЕЗОПАСНОСТЬ

Главная цель – ноль смертей

Инновационные технологии для снижения аварийности на дорогах



СЛОВО – ЭКСПЕРТУ

Сегодня цифровые технологии помогают снизить количество ДТП на дорогах. Для этого в городах появляются интеллектуальные транспортные системы, а для строительства трасс используют современное дорожное покрытие и «умную» разметку. Разбираемся в новых решениях на дорожно–строительном рынке с помощью эксперта.

ношении безопасности кампания «Автобан» ставит цель к 2024 году снизить смертность на дорогах в 3,5 раза по сравнению с 2017 годом, а количество мест, где часто происходят ДТП, – в 2 раза.

зировать маршруты транспорта, своевременно оповещать участников дорожного движения о ситуации на дороге, предупреждать о приближении пешехода, прогнозировать вероятность возник-

Дорожное полотно может быть покрыто специализированными элементами – люминесцентными или светодиодными. Такая разметка может оповещать водителей о дорожной обстановке, освещать дорогу, оптимизировать трафик и, конечно, снижать количество аварий. Если говорить о люминесцентной разметке, то на дорогу наносится специальная краска, которая днем поглощает свет, а ночью, наоборот, его излучает.

Разметка может не просто быть нанесена краской, но и включать магнитные датчики в качестве дополнительных модулей. В этом случае автомобиль окажется в своеобразном магнитном коридоре, границы которого будут определяться вне зависимости от погодных условий. Для реализации такого проекта необходимо и машины научить понимать язык магнитной разметки.

ФАКТ

” Разработка и внедрение интеллектуальных транспортных систем (ИТС) – это сложная и важная задача, решение которой поможет снизить аварийность. С точки зрения безопасности «умные» дороги способны оптимизировать маршруты транспорта, своевременно оповещать участников дорожного движения о ситуации на дороге, предупреждать о приближении пешехода, прогнозировать вероятность возникновения аварии, предотвращать пробки на дороге, которые могут привести к авариям.

Согласно нацпроекту БКД, не менее 50% региональных дорог должны соответствовать существующим нормативам, то есть быть ровными и без дефектов, также предполагается создать пешеходные переходы с искусственными неровностями, построить внеуличные переходы, разделить встречные потоки, обеспечить видимость пешеходов ночью.

«Безопасные качественные дороги» не обошли вниманием и инновационные решения: 80% контрактов на строительство и содержание дорог к 2024 году должны заключаться с дальнейшим применением новых технологий. Такое решение призвано подержать постановление Правительства РФ от 05.03.2021 № 331 о необходимости повсеместного внедрения BIM–технологий, которые позволяют создать полную модель дороги (так называемый цифровой двойник), а значит, учесть все нюансы ее строительства, предусмотреть особенности эксплуатации и оптимизировать себестоимость. Информационное моделирование – важный шаг к нулевому показателю смертности в дорожных авариях.

новения аварии, предотвращать пробки на дороге, которые могут привести к авариям.

Во всем мире разрабатываются и внедряются новые ИТС. Страны ЕС, США и Япония уже развернули масштабную интеллектуальную автомобильную среду как в городах, так и на шоссе между населенными пунктами.

Развитие интеллектуальных транспортных систем – одно из приоритетных направлений БКД. В планах – внедрение инноваций по всей стране, а пока «умная» система действует в Москве и некоторых других городах Центральной России. Она объединяет светофоры, детекторы транспорта, метеостанции, информационные табло. К системе подключены парковки, дорожный патруль и ситуационный центр Центра организации дорожного движения. Использование «умной» системы уже дало свои результаты: за десятилетие к 2020 году смертность на дорогах столицы снизилась почти в два раза. А, например, интеллектуальная транспортная система в Белгородской области помогла уменьшить аварийность на 10%.

Также планируется сделать интеллектуальными российские трассы. Так, уже в 2019 году порядка 80 участков федеральных трасс и 40 участков региональных в той или иной степени были оснащены интеллектуальными транспортными системами.

ИТС в городе и на трассах

Разработка и внедрение интеллектуальных транспортных систем (ИТС) – это сложная и важная задача, решение которой поможет снизить аварийность. С точки зрения безопасности «умные» дороги способны оптими-

«Умная» разметка

Снижению ДТП может способствовать и «умная» разметка.

Юлия ШТРЕК, директор по экономике и финансам группы компаний «Автобан»

Отработали взаимодействие

и алгоритмы доставки и приема пострадавших в порт

УЧЕНИЯ

В поисково–спасательном районе МСКЦ Калининград в Балтийском море завершилось межведомственное бассейновое учение по поиску и спасанию людей, терпящих бедствие в море. В учении были задействованы разнородные поисково–спасательные силы, спасательные суда и военные корабли, авиация.

По сценарию учений, большой морозильный рыболовный траулер (БМРТ) «Спирит» совершал условный рейс в порт Калининград из района промысла. С судна получен сигнал тревоги – «Sinking (Затопление)». По радиотелефону капитан судна передал, что экипаж из 30 человек покидает судно на спасательных плотах. «Авария» произошла в поисково–спасательном районе Калининград, поэтому МСКЦ Калининград принял на себя функции координатора поисково–спасательной операции. Оперативный дежурный оповестил соседние МСКЦ и участников взаимодействия Бассейнового плана.

После получения сигнала в рамках учения в поиске спа-



сательных плотов и подъем «пострадавших» из воды были задействованы специалисты МСКЦ Калининград, спасатели и экипаж рейдового водолазного катера «Водолаз Грицай» Калининградского филиала Морспасслужбы, лодчанский катер «Капитан Беляев» Калининградского филиала Росморпорта, суда Калининградской областной таможни, погранич-

ный сторожевой корабль пограничения ФСБ РФ, вертолеты ГУ МЧС по Калининградской области, Балтийского флота и Северо–Западного авиационного поисково–спасательного центра (Росавиация), специалисты территориального центра медицины катастроф и других взаимодействующих структур.

В ходе учений спасательные суда и корабли провели со-

вместный поиск «пострадавших» (спасательные надувные плоты и манекены) на площади более 100 кв. км, действуя параллельными галсами. Вертолеты Ми–8т (Росавиация), Ка–27пс (Балтийский флот) и Ка–32 (МЧС) отработали обнаружение аварийного объекта по сигналам радиомаяка, поиск спасательных плотов и подъем «пострадавших» из воды (подъем манекенов). В рамках штабного эпизода учений с территориальным центром медицины катастроф отработаны взаимодействие и алгоритмы доставки и приема пострадавших надводными судами в порт Балтийск и вертолетами в аэропорт Храброво.

Основные цели бассейнового учения по организации взаимодействия в соответствии с Бассейновым планом поиска и спасания людей, терпящих бедствие на море в поисково–спасательном районе МСКЦ Калининград, достигнуты. Все средства имитации были успешно обнаружены и должным образом эвакуированы.

Наш корр.

СУД ДА ДЕЛО

Виновен машинист

Омским следственным отделом на транспорте Восточного межрегионального следственного управления на транспорте СК России завершено расследование уголовного дела в отношении машиниста электровоза эксплуатационного участка «Инская», обвиняемого в нарушении правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, которые повлекли причинение крупного ущерба (ч. 1 ст. 263 УК РФ).

По версии следствия, в мае 2021 года обвиняемый, проявляя преступную небрежность, ошибочно воспринял передаваемую оператором РЖД команду машинисту другого грузового поезда, находящегося на 9–м приемоотправочном пути, и повторил ее при фактическом своем нахождении на 7–м пути. Привел грузовой поезд в движение назад, в сторону станции Труновское, где на 3037–м километре – пикете 5 ж/д ст. Барабинск Новосибирского ТУ Западно–Сибирской железной дороги допустил боковое столкновение хвостового вагона управляемого им грузового поезда с вагоном грузового поезда, прибывающего на 5–й приемоотправочный путь Восточного парка.

В результате преступных действий обвиняемого произошли сход трех и повреждение четырех вагонов грузовых поездов, а также повреждения получила инфраструктура ОАО «РЖД». Общая сумма ущерба составила более 1,2 млн руб.

В ходе расследования уголовного дела обвиняемый в полном объеме признал свою вину.

Уголовное дело с утвержденным обвинительным заключением направлено в Барабинский районный суд Новосибирской области для рассмотрения по существу.

Обвиняется дебошир

Восточно–Байкальским следственным отделом на транспорте Восточного межрегионального следственного управления на транспорте СК России завершено расследование уголовного дела в отношении жителя г. Северобайкальска Республики Бурятия, обвиняемого в применении насилия, не опасного для жизни и здоровья, в отношении представителя власти (ч. 1 ст. 318 УК РФ).

По версии следствия, в июне 2021 года обвиняемый, находясь в состоянии алкогольного опьянения в общественном месте – в здании железнодорожного вокзала Северобайкальска, был остановлен сотрудниками полиции для установления личности и составления протокола об административном правонарушении. Не желая быть привлеченным к административной ответственности, обвиняемый попытался оказать сопротивление представителю власти, причинив телесные повреждения.

В настоящее время уголовное дело с утвержденным приговором обвинительным заключением направлено в суд для рассмотрения по существу.

Преступная неосторожность

Красноярским следственным отделом на транспорте Восточного межрегионального следственного управления на транспорте Следственного комитета Российской Федерации завершено расследование уголовного дела в отношении командира воздушного судна авиационной компании за нарушение им правил безопасности движения и эксплуатации воздушного транспорта, повлекшее по неосторожности причинение крупного ущерба (ч. 1 ст. 263 УК РФ).

По версии следствия, 28.01.2021, в дневное время, на одной из посадочных площадок АО «КрасАвиаПорт» командир воздушного судна авиационной компании, проявляя неосторожность в процессе руления на посадочной площадке, допустил столкновение и касание несущим винтом управляемого им вертолета Ми–8 административных зданий посадочной площадки, а также вертолета Ми–8, эксплуатируемого другой авиационной компанией. В результате указанных неправомерных действий командира воздушного судна собственникам причинен крупный материальный ущерб на сумму более 12,5 млн руб.

Обвиняемый признал вину в ходе расследования уголовного дела в полном объеме.

В настоящее время уголовное дело с утвержденным обвинительным заключением направлено в суд для рассмотрения по существу.

Подготовил Юрий ПОЛКАРПОВ

ДОРОЖНАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ УРАЛЬСКИЙ ПУТЬ ~ 2021

ЭВОЛЮЦИЯ АСФАЛЬТОБЕТОНА В РОССИИ

8-10 сентября в Екатеринбурге состоится 3-я масштабная научно-практическая конференция на тему «Эволюция асфальтобетона в России». В рамках мероприятия специалисты дорожной отрасли обсудят актуальные проблемы строительства, вопросы использования новых технологий и трендов будущего в области производства и укладки асфальтобетона. Программа конференции и регистрация на сайте.

8 сентября
9 сентября
10 сентября

уральскийпуть.рф
info@уральскийпуть.рф
+7(922) 180 54 29



АВТОДОР ГОСУДАРСТВЕННАЯ КОМПАНИЯ
РОСАСФАЛТ Ассоциация Производителей и Поставщиков Асфальтобетонных Смесей
Министерство транспорта Российской Федерации Минтранс России

ОРГАНИЗАТОР: **Viva consult**

МЕДИАПАРТНЕРЫ: **Interlegel, HUB, TL, RSP, Эксперт, Транспорт, JSC, KUP, SEA, Remedy, Sea News, PortNews, IR, LOGIRUS, АМТ, КОРАБЕЛ.РФ, АНАЛИТИКА, M**

ОФИЦИАЛЬНОЕ ИЗДАНИЕ МЕРОПРИЯТИЯ: **Транспорт России**

VIVA CONSULT: VII МЕЖДУНАРОДНЫЙ ЧЕРНОМОРСКО-КАСПИЙСКИЙ ТРАНСПОРТНЫЙ ФОРУМ

21 Сентября 2021
Стамбул, Турция

+7 (958) 58-155-98
www.viva-consult.ru
info@viva-consult.ru

ОТЕЛЬ «Elite World Istanbul Hotel»

23 сентября 2021

Организатор: **wecon**
www.trforum.ru

Специализированный форум ЦИФРОВИЗАЦИЯ ГОРОДСКОГО ПАССАЖИРСКОГО ТРАНСПОРТА 2021

Специализированный форум, который посвящен комплексному подходу к развитию городского общественного транспорта, цифровизации и автоматизации внутренних процессов транспортных предприятий и использованию современного оборудования на транспортных средствах для их мониторинга и взаимодействия с пассажирами.

В рамках всей деловой программы форума обсудим ключевые вопросы, связанные с переходом городского транспорта на брутто-контракты (оплата перевозчику за объем выполненной транспортной работы), созданием оператора по управлению транспортной системой города, комплексным подходом к моделированию городской транспортной системы, цифровизацией городского общественного транспорта и внедрением интеллектуальных транспортных систем, оптимизацией и выстраиванием оптимальной маршрутной сети, обслуживанием сложных тарифных сеток, установкой оборудования на транспортных средствах для их мониторинга и взаимодействия, ключевыми направлениями развития систем тахографического контроля, выявлением безбилетных пассажиров, развитием систем информирования пассажиров и справочных сервисов.

Подробную информацию о форуме Вы можете узнать на официальном сайте - **www.gortforum.ru**

По организационным вопросам и регистрации на мероприятие обращаться:
по телефону: **+7 499 288 27 40**; электронный адрес: **info@4wecon.com**

Официальная газета: **Транспорт России**

Место проведения:
**Конгресс-центр
Технополис Москва**
Волгоградский проспект 42, корпус 5



INNOVATIONS ITS ON ROADS

Международный форум
«Инновационные технологии и
интеллектуальные транспортные
системы в дорожном строительстве»

13-15 сентября
отель «Pullman Sochi Centre»

20
21
СОЧИ

Организатор: **АВТОДОР** ГОСУДАРСТВЕННАЯ КОМПАНИЯ

Объявление °

ООО «БЕЛОГОРСКИЕ ИЗВЕСТНЯКИ» информирует о проведении общественных обсуждений по проектной документации: «Проект рекультивации карьера на Участке 1 Северо-Баксанского месторождения известняков для производства кальцинированной соды в Белогорском районе Республики Крым с размещением отходов производства», которая включает сведения об оценке воздействия на окружающую среду намечаемой хозяйственной и иной деятельности.

Основание – Постановление/Распоряжение администрации Белогорского района Респ. Крым от № 417 от 31 августа 2021 года.

Примерные сроки проведения оценки воздействия на окружающую среду: с 23.05.2021 по 31.10.2021.

Орган, ответственный за организацию общественных обсуждений – Администрация Белогорского района Респ. Крым.

Ознакомление с техническим заданием на проведение ОВОС, материалами ОВОС, проектной документацией «Проект рекультивации карьера на Участке 1 Северо-Баксанского месторождения известняков для производства кальцинированной соды в Белогорском районе Республики Крым с размещением отходов производства», осуществляется по адресу: Белогорск, ул. Мира, 1, тел: +7 (36559) 9-26-75, с даты публикации информационных сообщений по 03.10.2021 г. Замечания и предложения участников общественных слушаний принимаются с даты публикации информационных сообщений по 03.10.2021 г. включительно в письменном виде, а также в электронном виде на электронный адрес - delo@belogorskiy.rk.gov.ru. Общественные обсуждения состоятся 04.10.2021 г. с 10.00 до 11.00 по адресу: Белогорск, ул. Мира, 1.

Объявление °

Управление СХ и ООС АНГО СК объявляет о начале общественных обсуждений по проектной документации «Рекультивация нарушенных земель на земельном участке с кадастровым номером 26:22:31303:27, расположенном в г. Нефтекумске», включая материалы оценки воздействия на окружающую среду намечаемой хозяйственной и иной деятельности.

Заказчик проектной документации – Управление СХ и ООС АНГО СК.

Орган, ответственный за организацию общественных обсуждений – Управление СХ и ООС АНГО СК.

Ознакомиться с проектной документацией можно в Управление СХ и ООС АНГО СК (Ставропольский край, г. Нефтекумск, ул. Заводская, 3, т. 8(8658)4-39-66). Замечания и предложения принимаются до 17.09.2021 г. включительно.

Общественные обсуждения в форме слушаний состоятся 01.10.2021 г. в 14 час. по адресу: Ставропольский край, г. Нефтекумск, микрорайон 2 дом 14, актовый зал.

ТРАНСПОРТ И ДЕТИ



Учитесь, юные!

На Новосибирской детской железной дороге начался прием заявлений на обучение

Подать заявление на зачисление онлайн можно в официальной группе «ДЖД Новосибирск» в социальной сети «ВКонтакте» или очно в центре учебной подготовки юных железнодорожников.

Отметим, что за время учебы на малой магистрали юные железнодорожники знакомятся с основными профессиями железнодорожного транспорта, в их числе машинист тепловоза, проводник пассажирского вагона, дежурный по железнодорожной станции, осмотрщик вагонов, монтер пути. А также развивают свои технические навыки на занятиях по железнодорожному моделированию и макетированию, робототехнике. Дополнительное профориентационное обучение основным профессиям железнодорожного транспорта доступно ученикам 5–11 классов.

Новый учебный год на детской железной дороге начнется в конце сентября. Добавим, что обучение в центре юных железнодорожников бесплатное.

Миллиард от РЖД

будет выделен на создание детской железной дороги в Перми

Детская железная дорога в Перми находится на стадии предпроектной проработки. «С представителями городских и областных властей обсуждается концепт ДЖД», — сообщили в пресс-службе Свердловской железной дороги.

Организация, на балансе которой будет находиться недвижимость, используемая для ДЖД, может быть освобождена от уплаты налога на имущество. Соответствующий законопроект рассмотрят депутаты краевого парламента.

Ранее в компании «РЖД» выразили готовность инвестировать в создание детской железной дороги в Перми порядка 1 млрд руб. Это намерение закреплено в соглашении с регионом. Реализовать проект планируется к 300-летию краевой столицы.

Новые корпуса

появятся в учебном центре Тюменской детской железной дороги

Свердловская железная дорога проведет реконструкцию помещений на Товарном шоссе, чтобы открыть там новые классы для воспитанников малой магистрали.

В одном из зданий будут оборудованы профильные кабинеты для изучения систем электрификации и управления движением поездов, работы вокзалных комплексов и информационных технологий на железнодорожном транспорте.

В соседнем здании после завершения работ разместят кабинеты инфраструктурного комплекса — в них склонные к точным и инженерным наукам юные тюменцы смогут пройти ознакомительное обучение по профилю «путевое хозяйство».

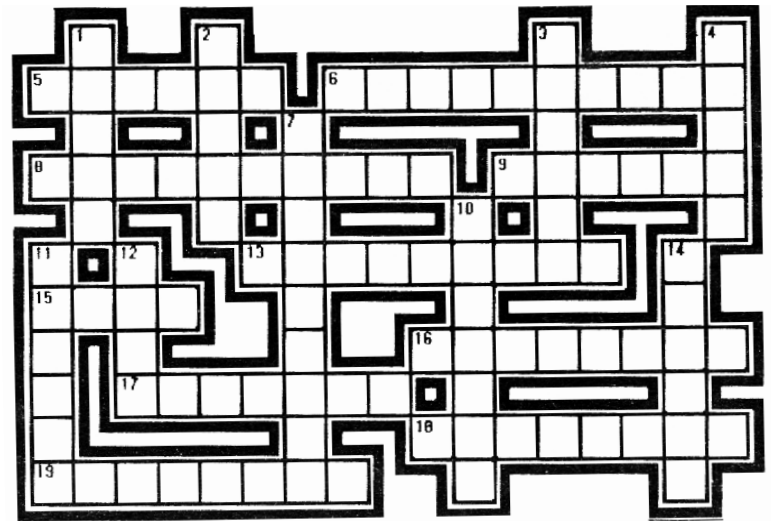
По сообщениям наших корреспондентов

РАЗМИНКА ДЛЯ ЭРУДИТОВ

О, спорт — ты мир!

По горизонтали: 5. Часть хоккейного матча. 6. Обладатель лучшего результата в легкой атлетике. 8. Момент подготовки к соревнованиям. 9. Часть фехтовального оружия. 13. Фигуристка, первая российская чемпионка мира в женском одиночном катании. 15. Из веток какого растения плели в Античном мире венки для олимпийцев? 16. Бразильская борьба. 17. Испанский футбольный клуб. 18. Страна, где бег на лыжах впервые стал видом спорта. 19. Канадский город — столица XXI летних Олимпийских игр.

По вертикали: 1. Часть экипировки футболиста. 2. Ночной автомобиль с «Формулы-1». 3. Контракт между клубом и спортсменом. 4. Где хранятся винтокрылые машины во время проведения чемпионката мира по вертолетному спорту? 7. Стадия розыгрыша кубка. 10. Российский бизнесмен, мастер спорта по фехтованию, входивший в сборную СССР. 11. Скоростной спуск на лыжах. 12. Футбольный стадион в столице Северной Ирландии, в Белфасте. 14. Клуб по хоккею с мячом из подмосковного Красногорска.



Ответы

1. Футболист. 2. Формула-1. 3. Контракт. 4. Хранятся. 5. Часть. 6. Обладатель. 7. Стадия. 8. Момент. 9. Часть. 10. Российский. 11. Скоростной. 12. Футбольный. 13. Фигуристка. 14. Клуб. 15. Из веток. 16. Бразильская. 17. Испанский. 18. Страна. 19. Канадский.

Транспорт России ®

УЧРЕДИТЕЛИ:
Министерство транспорта РФ,
АО «Издательство Дороги»
ИЗДАТЕЛЬ:
АО «Издательство Дороги»
Издается с февраля 1998 года

Распространяется в 83 регионах России и в странах СНГ по адресной подписке и через издательство

- среди руководителей;
- союзов и ассоциаций, предприятий и организаций автомобильного, железнодорожного, городского электрического, промышленного воздушного, морского и речного транспорта, метрополитена, дорожного хозяйства, геодезии и картографии, машиностроения, ТЭК;
- профсоюзных организаций ТК;
- органов исполнительной и законодательной власти федерального и регионального уровней;
- участников транспортных коллегий, совещаний, конференций, всех профильных и смежных выставок в России и СНГ;
- органов МВД России

БУРЫЛИН Ю.В. — главный редактор
ЧИРКИН В.Д. — зам. главного редактора
ЗАБЕРУСКИНА И.И. — отв. секретарь

Редакторы отделов:
БАЙБЕКОВ Ш.Х., БУДУМЯН В.Г., ДМИТРИЕВА И.В., ИЗЬЮРОВА Л.В.,
КАРПОВА Е.А., ЛАРИОНОВА Т.П., ОЗУН А.С., ОЗУН С.А.,
ПОЛЯКОВА И.С., ШВЕЙЦЕР О.В.

МЕЩЕРЯКОВА Е.А. — корректор
ЕРЕМЕЕВА Л.Ю. — набор

Региональные представители:
ЕЛАТИНА Т.К. (Нижний Новгород) тел. (952) 461–69–61
УШЕНИН Е.Г. (Екатеринбург) тел. (8343) 370–02–82

E-mail: rustransport@mail.ru, gazetatr@yandex.ru

Суммарный тираж 20 000 экз. Цена свободная

Тайна творчества

Народный артист Николай Бурляев отметил 75—летний юбилей

ДАТЫ

В кино он дебютировал в подростковом возрасте. К 75 годам в его арсенале более 60 ролей, в том числе в фильмах, ставших классикой мирового кинематографа, — «Военно-полевой роман», «Иваново детство», «Андрей Рублев».

«Это быстротекущая временная жизнь, надо успеть подготовиться к жизни вечной, потому что здесь ты краткий миг — 70–80 лет, а там ты вечность», — говорит Николай Бурляев.

Если мерить вечностью фильмы Бурляева, то они лишь вспышки, но какие яркие! Его карьера в кино началась сразу с двух венецианских львов: главного, золотого, за фильм Тарковского «Иваново детство» и бронзового за «Мальчика и голубя» — студенческий дебют Кончаловского. Пятнадцатилетнего Колю берут на работу в театр Моссосвета.

В ворохе предложений юный Бурляев несколько лет ждал главного, от Тарковского. И вот оно — роль Фомы в «Андрее Рублеве».

«И я аж весь завибрировал: Андрей вспомнил обо мне. Мне принесли сценарий, и я ищу, где этот Фома, и пролетаю. Нет Фомы, тут какая-то тень, тень бледная, нет текста, ничего, мне там нечего делать. И дальше новела «Колокол», — рассказывает Николай Бурляев. На роль Бориски

— паренька, который взялся отлить для храма колокол, хотя и не умел, — Тарковский уже нашел актера. Но Бурляев добился проб.



НИКОЛАЙ БУРЛЯЕВ:

Творчество не терпит суеты, требует сосредоточения. Много в этом мире слов, и ни одного нет без значения. Вот это и есть та тайна, самая главная, тайна творчества.

«Самый близкий для меня образ из всех сыгранных — это Саша Нетужилин из «Военно-полевого романа». Поэтому я плакал, читая сценарий, потому что я себя видел, у меня все резонировало, это мое», — говорит Николай Бурляев.

Петр Тодоровский потом не раз припоминал Бурляеву их первое знакомство. В коридоре киностудии. «Я просто обнял, обнял как брата, поцеловал, говорю: все, заканчивайте пробы, эту роль я никому не отдам», — вспоминает актер.

И снова успех: Берлинский фестиваль, номинация на «Оскар». И снова актерская тишина после. Своих главных ролей Бурляеву не раз пришлось ждать десятилетиями. «Из 60 лет 25 лет работы и 35 лет простоя. Что мне помогало сохранять себя? То, что я не ставил на актерство всю свою жизнь. Я хотел быть писателем, режиссером, и я им стал», — рассказывает Николай Бурляев.

В режиссуре Бурляев тоже никогда не разменивается. Его герои не отказываются от своей правды. Ему и самому пришлось пройти серьезную проверку после премьеры фильма «Лермонтов». Шум подняли на партийный уровень.

Редкие и уникальные авто

представлены в выставочном центре в Верхней Пышме

МУЗЕИ

Редкие автомобили, произведенные в прошлом веке, в большинстве своем оказываются на свалках или сгнивают из-за плохих условий хранения. Однако сохраняются экзemplары, которые моментально попадают в музеи или частные автомобильные коллекции. Если со вторыми не все так просто, то с первыми может ознакомиться любой желающий. В России существует несколько автомобильных музеев, в которых представлена техника двух эпох — на этапе становления и развития.

Музей автомобильной техники УГМК «XX век АВТО» является крупнейшим в России собранием ретроавтомобилей, мотоциклов и велосипедов. Он располагается в Верхней Пышме. Музей представляет собой четырехэтажное здание общей площадью 12 000 квадратных метров. Здесь представлена 130-летняя история автомобильного транспорта в нашей стране и во всем мире. В качестве основы для создания музея приняли коллекцию гражданских транспортных средств «Музей военной техники УГМК».



С 27 апреля 2016 года автомобильный музей функционировал на второстепенной площадке — в цехе Уралэлектротремеди. Уже 8 мая 2018 года он обрел свой постоянный дом — для него построили специальный выставочный центр.

Коллекция музея автомобильной техники является действительно уникальной. Здесь представлено более 500

советских и зарубежных автомобилей, которые относятся к ретроsegmenty. Первый этаж полностью отдан автомобилям, которые выпускались в конце XIX — начале XX века. В экспозиции можно увидеть разнообразные транспортные средства — от миниатюрных повозок до шикарных автомобилей премиум-класса. Посетителям также предлагаются

Квадратные колеса

Звучит как чья—то неудачная шутка. Но нет...

ЭТО ИНТЕРЕСНО

В 1954 году американец Альберт Сфредд подал патент на квадратные колеса и даже через 3 года его получил. Это было не просто забавой, а инновационной разработкой.

В статье Popular Mechanics за апрель 1970 года так комментировали необычное изобретение: «Квадратные колеса с такой конструкцией работают лучше, чем круглые в условиях сложно пересеченной местности. Остроугольные грани обеспечивают лучшее сцепление на снегу, грязи, песке или крутых склонах, а также повышенную тягу для грузовых автомобилей, танков и другой военной техники. А гениальная внутренняя геометрия обеспечивает плавную езду на ровных поверхностях».



Каждое колесо приводится в движение одной шестерней, передающей вращение на другую — звездобразную. Колеса, установленные на плавающей ось, автоматически выравни-

вают свое положение по высоте относительно друг друга в положении как «на ребре», так и плашмя. С помощью этого достигается эффект круглых колес, с касанием грунта всеми

частями протектора. Однако расстояние от земли остается неизменным. Поэтому такие колеса можно использовать в полевых условиях и на достаточно высоких скоростях.

Квадратные покрышки действительно отлично себя чувствовали на скорости до 55 км/ч и успешно справлялись с песком, снегом и грязью. Колеса крепились под особым углом и должны были применяться в военной промышленности. А особенная форма должна была помогать преодолевать любое бездорожье. В 1960 году даже было построено несколько ходовых моделей и макетов для армии США с такими колесами.

Но, как мы можем заметить, изобретение не прижилось.

Дмитрий ВИКТОРОВ

В КОНЦЕ НОМЕРА

Потери и находки

В нашей жизни случается всякое

В американском городе Чикаго, штат Иллинойс, мужчина выкупил дом и нашел в гостинице спрятанные богатства прошлой хозяйки.

Джим Доу последние пять лет занимается перепродажей недвижимости, нуждающейся в ремонте. Когда он приступил к ремонту жилища, выкупленного у Глории Картер, то обнаружил в одной из комнат пять конвертов с деньгами. В них лежало в общей сложности 10 тыс. долл.

«Никогда с подобным не сталкивался», — признался Доу. — Я был в шоке».

Деньги были спрятаны в разных местах, в том числе за диваном и висевшей на стене фотографии в рамке. «Это казалось чем-то невероятным, — рассказывает Доу. — Как будто я стал частью какого-то реалисти-шоу». Инвестор связался с Картер, которая прожила в том доме 50 лет, и вернул ей записку. «Я считаю, что в мире много порядочных людей, и я не единственный, кто поступил бы так же».

Семья Картер предложила Доу возмещение за его добрый поступок, однако он отказался. Сын Глории, Энтони, написал инвестору письмо с благодарностью и, помимо прочего, похвалил его за профессионализм.

* * *

Жительница американского города Вентура, штат Калифорния, обрела кошелек, который потеряла в кинотеатре 46 лет назад.

В 1975 году Коллин Дистин, которой тогда было около 20 лет, потеряла кошелек в кинотеатре. Американка предположила, что он выпал из сумки, которую она поставила на пол. В кошельке были чек на 200 долларов и семейные фотографии.

На следующий день Дистин звонила в кинотеатр, но ей сказали, что кошелек никто не передавал, и пообещали перезвонить, если пропажа найдется.

В итоге в этом году кошелек нашел рабочий Том Стивенс во время реконструкции кинотеатра. Вещь лежала в подвале среди обертот от конфет, обрывков билетов и банок из-под газированных напитков.

Стивенс попытался найти владельца кошелька, используя содержавшуюся в нем информацию: старые фотографии, билет на концерт Grateful Dead 1973 года и водительское удостоверение на имя Дистин, срок которого закончился в 1976 году. Денег в кошельке не было.

Начальница предложила ему опубликовать информацию о находке в Facebook. Так новость о находке за пару часов дошла до Дистин.

Американка сказала, что содержимое кошелька стало для нее чем-то вроде капсулы времени. В кошельке лежали стихотворения и записки, фотографии школьных друзей и ее покойной матери.

* * *

Пожилая жительница Тайваня потерялась в горах в уезде Хуалянь и выжила пять дней, пока ее не спасли.

Родственники забили тревогу: 88-летняя А-инь в среду отправилась на скутере собирать дикие овощи и не вернулась домой.

На следующий день спасатели нашли ее скутер, который застрял в грязи недалеко от местного кладбища. Они прочесывали местность несколько дней, но нашли женщину только в воскресенье. Она лежала в кустах в 600 метрах к северу от оставленного ею скутера.

Женщина удивилась, когда увидела команду спасателей, так как думала, что отдыхает у себя дома. Позже семья А-инь пояснила, что у нее возрастные когнитивные нарушения.

У А-инь обнаружили легкую степень обезвоживания, порезы, ушибы и укусы насекомых. Женщина была в сознании, и ее состояние было стабильным. Пенсионерку на носилках доставили в больницу, где врачи провели ее обследование.

© «ИЗДАТЕЛЬСТВО ДОРОГИ»

Генеральный директор АО «Издательство Дороги»
Ефимов В.И.
Директор по региональным проектам **Барсегян Р.В.**
E-mail: bars77-177@mail.ru

По вопросам реализации и подписки **Кученик А.В.**
E-mail: avtoroad@list.ru

По вопросам выставочной деятельности и рекламы
Перевезенцева Е.А.
E-mail: katechaika@mail.ru

Злобина С.В.
E-mail: sv@izdatelstvo-dorogi.ru

Кушниненко Н.В.
E-mail: 4595943@gmail.com

Адрес издательства и редакции:
107023, Москва, ул. Электрозаводская, 24
Тел. (495) 748–36–84, факс (495) 963–22–14
www.transportrussia.ru

Газета перерегистрирована в Федеральной службе по надзору за соблюдением законодательства в сфере массовых коммуникаций и охране культурного наследия 20.07.2006 года
Свидетельство ПИ № ФС77–25210
Номер подписан в печать 02.09.2021 г. в 15:00
Отпечатано в АО «Красная Звезда»: 125284, г. Москва, Хорошевское шоссе, 38.
Тел.: (495) 941–34–72, (495) 941–31–62, (495) 941–28–62. E-mail: kr_zvezda@mail.ru, www.redstarph.ru

Подписка:
В «Издательстве Дороги» льготная подписка с любого номера газеты.
Все ваши вопросы адресуйте в отдел реализации и подписки.
Тел.: +7(495) 748–36–84 доб. 11–54, 11–62
● по каталогу агентства «Роспечать» «Газеты. Журналы»
32766 — для организаций
35644 — для индивидуальных подписчиков
19181 — годовая подписка
● по Общероссийскому каталогу агентства «Пресса России»
84658 — полугодовая
84659 — годовая подписка
● по каталогу «Почта России»
11452 — полугодовая
84244 — годовая подписка

Точка зрения редакции может не совпадать с мнением автора
материалы печатаются на правах рекламы.
За содержание рекламных материалов редакция ответственности не несет.
Перепечатка материалов газеты «Транспорт России» разрешается с согласия «Издательства Дороги». Ссылка на газету «Транспорт России» обязательна.