



Официальный печатный орган Министерства транспорта РФ

Транспорт России

Всероссийская транспортная еженедельная информационно–аналитическая газета № 36 (1207) 6 – 12 сентября 2021 года

ХРОНИКА

- Правительство РФ выделило 15,3 млрд рублей на обновление парка машин скорой помощи и закупку школьных автобусов.
- Подписан российско–иранский меморандум о взаимопонимании в области летной годности.
- В Российском университете транспорта состоялось памятное мероприятие, посвященное Дню солидарности в борьбе с терроризмом.

В КРЕМЛЕ



Вопросы развития

Под руководством помощника Президента РФ, секретаря Государственного совета Игоря Левитина и главы Республики Бурятия, председателя комиссии Государственного совета по направлению «Транспорт» Алексея Цыденова состоялось очередное заседание комиссии.

В заседании приняли участие губернатор Волгоградской области Андрей Бочаров, председатель Комитета Государственной думы по транспорту и строительству Евгений Москвичев, заместитель министра транспорта РФ Игорь Чалик, заместитель министра промышленности и торговли РФ Олег Бочаров, представители федеральных и региональных органов власти и организации.

Окончание на 2–й стр.

В ПРАВИТЕЛЬСТВЕ РФ



В соответствии с конвенцией

Правительство РФ разработало законопроект «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» с учетом положений Найробийской международной конвенции об удалении затонувших судов 2007 года, к которой РФ планирует присоединиться.

В настоящее время подъем, удаление и уничтожение имущества, затонувшего в пределах внутренних морских вод или территориального моря Российской Федерации, а также подъем, удаление и уничтожение имущества, затонувшего в акватории Северного морского пути, регулируются главой VII «Затонувшее имущество» Кодекса торгового мореплавания Российской Федерации.

Окончание на 2–й стр.

В ГОСУДМЕ РФ



Возложить ответственность

Депутат Госдумы Владимир Афонский предложил изменить нормативно–правовую базу для агрегаторов такси. По его мнению, они должны отвечать за безопасность пассажиров. Сейчас же присутствует практика, при которой водители берут машину в аренду и взаимодействуют с пассажирами как индивидуальные предприниматели.

Исправить недочет, по мнению депутата, можно только за счет модернизации законодательства, хотя многое зависит и от рядовых россиян: они должны сообщать перевозчикам обо всех проблемах при работе с таксистами. «Иначе агрегаторы просто не будут владеть информацией, какого водителя нужно включить в черный список», – отметил парламентарий. Одним из решений такого нюанса может стать введение ответственности за передачу заказов, а также допуск к работе самозанятых водителей.

О ГЛАВНОМ

” Правительство утвердило Концепцию по развитию производства и использования электрического автомобильного транспорта на ближайшие десять лет. Документ определяет ключевые задачи в этой сфере, среди которых – стимулирование спроса, в том числе через разработку комплексных городских программ. Необходимо сформировать и развитую инфраструктуру зарядных станций.

Председатель Правительства РФ
Михаил Мишустин



Дальневосточный прорыв

Новые возможности региона



ПРИОРИТЕТЫ

Во Владивостоке завершился свою работу Восточный экономический форум – 2021, общей темой которого стали «Новые возможности Дальнего Востока в меняющемся мире». Его участники обсудили широкий спектр вопросов, связанных с глобальными вызовами и возможностями для Дальнего Востока и Арктики, в том числе в области транспорта. В деловую программу форума в этом году вошли бизнес–диалоги с ведущими странами – партнерами в Азиатско–Тихоокеанском регионе, а также с АСЕАН – ключевой интеграционной группировкой активно развивающихся стран Юго–Восточной Азии.

В первый день работы форума Президент России Владимир Путин и министр транспорта РФ Виталий Савельев посетили введенный в эксплуатацию в июле 2021 года Дальневосточный морской тренажерный центр МГУ имени адмирала Г.И. Невельского. Глава государства ознакомился с тренировочным процессом, передовыми научно–техническими разработками вуза, а также пообщался с курсантами. Тренажерный центр – это уникальный комплекс по подготовке членов экипажей многофункциональных судов и повышению квалификации морских специалистов. Он создан в концепции виртуально–го судна и дает возможность проводить комплексную подготовку экипажей судов, моделирует районы плавания по всему миру и навигационную обстановку, включая особенности работы в полярных водах. Комплекс можно использовать как инструмент для исследования аварийных ситуаций и поиска рациональных технических и организационных решений по расследованию аварий и инцидентов на море. В первый год эксплуатации в центре планируется обучить около 4 тыс. специалистов морских судоводительских компаний, в дальнейшем эта цифра увеличится до 10 тыс. человек ежегодно.

В тот же день глава государства в режиме видеоконференции провел совещание по вопросам социально–экономического раз-

вития Дальневосточного федерального округа, участниками которого стали главы министерств РФ. Кроме прочих вопросов, участники совещания затронули проблему нехватки субсидиру-

возок. Есть и другие механизмы поддержки авиаперевозок. При этом на конец августа текущего года фактически осуществлено перелетов по этой программе уже почти на 80% стоимости.

ВЛАДИМИР ПУТИН:

” Россия – это неотъемлемая часть АТР, и мы будем формировать в наших дальневосточных регионах мощный центр притяжения капиталов и новой экономики, создавать пространство возможностей для граждан, для реализации самых смелых бизнес–идей и бизнес–проектов.

” «Мы все проживаем в одной стране, и нам нужно обеспечить связность территорий и свободное передвижение граждан страны по ее регионам, – отметил Владимир Путин. – Логистические возможности должны быть доступны для жителей всех дальневосточных регионов в течение всего календарного года. Для этого необходимо увеличить количество рейсов, особенно в периоды высокой нагрузки». Президент РФ поручил Минфину, Минтрансу России и другим министерствам продумать механизм автоматического субсидирования авиабилетов.

Связанная тема – развитие сети аэропортов. На сегодняшний день малые аэропорты, даже если они принимают всего несколько рейсов в неделю, обязаны выполнять те же требования, что и крупные авиационные хабы в части защиты и безопасности инфраструктуры. «Я прошу Правительство РФ внимательно изучить этот вопрос и по возможности избавиться малые аэропорты от избыточных требований в работе», – потребовал президент.

В настоящее время в стране действуют четыре основные федеральные программы поддержки авиаперевозок жителей Дальнего Востока. Суммарная стоимость в этом году – 12,6 млрд руб. – абсолютный рекорд за последние годы, напомнил первый заместитель Председателя Правительства РФ Андрей Белоусов. По этим программам охват в текущем году составил 1,5 млн человек – 24,5% от дальних пере-

” «Мы должны довести мобильность населения до единицы, а она у нас сегодня ниже, чем в Европе, в два раза и ниже, чем в Америке, в четыре раза. Для этого необходимы реальные деньги», – отметил в своем выступлении министр транспорта РФ Виталий Савельев. По его данным, в текущем году объем пассажиропотока в стране составит порядка 100 млн человек, из которых 88 млн – это перелеты по России. Пандемия внесла свои ограничения по полетам, в результате чего авиация переориентировалась на внутренние перевозки: сегодня авиакомпания перевозит пассажиров на 17% больше, чем в доковидном 2019 году. Поэтому Виталий Савельев предложил разработать «автоматический» алгоритм на все субсидии, а не только для Дальнего Востока.

Кроме того, на совещании были затронуты вопросы строительства железнодорожного мостового перехода на Сахалин и модернизации Корсаковского порта.

Ключевым событием Восточного экономического форума стало пленарное заседание. «Россия – это неотъемлемая часть АТР, и мы будем формировать в наших дальневосточных регионах мощный центр притяжения капиталов и новой экономики, создавать пространство возможностей для граждан, для реализации самых смелых бизнес–идей и бизнес–проектов, – подчеркнул Президент России. – Даже в непростых условиях, связанных с пандемией, с ее экономическими послед-

ствиями, мы не отказались, а, напротив, стремились наращивать темпы реализации долгосрочных планов развития Дальнего Востока».

За последние шесть лет объем накопленных прямых иностранных инвестиций на Дальнем Востоке увеличился почти вдвое и достиг 80 млрд долларов. Промышленность региона за эти годы росла темпами выше общероссийских. Индустриальный рост составил около 20%, а это вдвое больше, чем в целом по стране. Благодаря новым специальным механизмам поддержки капиталовложений в территориях опережающего развития и свободном порту Владивосток зарегистрировалось свыше 2,5 тыс. резидентов. Созданы 68 тыс. новых рабочих мест. В таких субъектах, как Амурская область, Хабаровский край, Приморье, стартовали проекты мирового значения в сфере авиа– и судостроения, химической промышленности, в газопереработке, логистике. «Именно на современной материальной, технологической базе с учетом самых строгих экологических стандартов мы будем развивать потенциал Дальнего Востока как важнейшего участка глобальных транспортных коридоров, в том числе наростим и возможности Северного морского пути», – отметил глава государства.

Позже Владимир Путин в режиме ВКС принял участие в церемонии подписания меморандума о сотрудничестве в сфере реализации проектов по цифровой трансформации Республики Казахстан, переходу к платформенной модели цифровизации и концепции «Дайта–Драйвен Гавернмент». Президент присутствовал при подписании документов в рамках Восточного экономического форума, в том числе соглашения о намерениях по созданию судов, работающих на металле, на верфях Российской Федерации.

Людмила ИЗЬЮРОВА,
обозреватель «ТР»

На снимке: Владимир Путин и Виталий Савельев в Дальневосточном тренажерном центре

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

Инфраструктуру – модернизировать

Аэропорт Архангельск ждет обновление

Руководитель Росавиации Александр Нерадько провел рабочую встречу с губернатором Архангельской области Александром Цыбульским.

Основной темой встречи стало обсуждение модернизации аэродромной инфраструктуры аэропорта Архангельск, в частности, вопрос проведения проектных и изыскательских работ, которые ведутся в настоящее время. Участники встречи оценили возможность осуществления реконструкции (строительства) объектов аэродромной инфраструктуры в условиях действующего аэропорта, принимая во внимание высокую социальную важность непрерывного функционирования аэропорта столицы области.

Государственный контракт на проектно–изыскательские работы заключен в начале 2021 года с АО «ПИ и НИИ ВТ «Лен-аэропроект». Задаaniem на проектирование по объекту «Реконструкция аэропортового комплекса «Талаги» (г. Архангельск)» предусматривается реконструкция взлетно–посадочной полосы с установкой светосигнального оборудования, рулевых дорожек, системы электроснабжения, а также строительство аварийно–спасательной станции, очистных сооружений, патрульной дороги и ограждения с техническими средствами охраны.

Завершить проектные и изыскательские работ по объекту планируется в начале 2022 года. В следующем году будут проведены необходимые конкурсные процедуры по выбору подрядной организации и начнутся строительно–монтажные работы в аэропорту.

Реализация проекта «Реконструкция аэропортового комплекса «Талаги» (г. Архангельск)» осуществляется в рамках Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года. Государственный заказчик работ на объекте – Федеральное агентство воздушного транспорта, застройщик – ФГУП «Администрация гражданских аэропортов (аэродромов)».

Основной целью проекта является увеличение пропускной способности аэропорта, обеспечение соответствия взлетно–посадочной полосы и других объектов аэродромной инфраструктуры аэропорта современным требованиям в области безопасности полетов.

Рекорды «Тавриды»

С момента открытия движения по трассе на Крымский мост проехали 5,5 млн транспортных средств

Пять с половиной миллионов транспортных средств проехали по трассе «Таврида» через Крымский мост за год с момента запуска движения. Основная часть этого потока состояла из легкового транспорта, при этом доля заехавших на «Тавриду» и вернувшихся на материк была приблизительно одинакова.

Помимо легковых автомобилей, за год после окончания строительства трассы с Крымского моста и в обратном направлении по ней проехали более 800 тыс. грузовых автомобилей и свыше 50 тыс. пассажирских автобусов. Наибольшая интенсивность движения – более 820 тыс. транспортных средств – была зафиксирована при переезде через Крымский мост в июле 2021 года.

При этом в расчет были взяты только транспортные средства, выезжавшие с «Тавриды» на федеральные дороги либо возвращавшиеся в Крым с материковой федеральной дорожной сети. С учетом внутреннего крымского трафика и машин, выезжающих на полуостров с территории Украины, можно резюмировать, что пропускной способности главной крымской трассы с избытком хватит для всего автотранспорта даже с учетом перспективы роста международного автотуризма и грузовых автоперевозок.

Строительство «Тавриды» началось в мае 2017 года. Это автодорога категории IV, на которой построены 19 транспортных развязок и 30 надземных пешеходных переходов. Строительство было разделено на семь этапов, шесть из которых прошли по территории Республики Крым, а седьмой находится в административных границах Севастополя. Трасса протяженностью более 250 километров через весь Крымский полуостров была построена чуть более чем за три года.

Движение по четырем полосам «Тавриды» от Керчи до Севастополя запущено 27 августа 2020 года. Команду открыть трассу дал Президент России Владимир Путин после того, как лично проверил качество дорожного полотна, проехав по одному из участков автодороги за рулем автомобиля «Аurus». Завершение этого объекта позволило сократить время в пути через Крымский полуостров до 2,5 часа. Еще в 2018 году на дороге от Керчи до Севастополя у водителей уходил целый день.

В июне 2020 года был заключен контракт на строительство еще одного – восьмого этапа «Тавриды», состоящего из реконструкции автомобильной дороги Севастополь – Инкерман, путепроводов и моста, строительства транспортных развязок, в том числе одной вместо «Ялтинского кольца» на выезде из Севастополя. Завершение работ запланировано на 2023 год.

По сообщениям наших корреспондентов

ФАКТЫ. СОБЫТИЯ. КОММЕНТАРИИ

Вопросы развития

**региональных и местных авиаперевозок
обсуждены на заседании комиссии Госсовета**

В КРЕМЛЕ

Окончание. Начало на 1–й стр.

Обсуждались вопросы развития региональных и местнх авиационных перевозок в Российской Федерации, в том числе разработки и производства отечественных воздушных судов для их обеспечения.

В ходе дискуссии отмечена необходимость дальнейшего совершенствования программ субсидирования авиаперевозок, развития региональных и местных аэропортов, использования сверхлегких и легких воздушных судов в коммерческих воздушных перевозках.

По итогам заседания Минтрансу рекомендовано проработать прозвучавшие предложения во взаимодействии с представителями заинтересованных федеральных органов исполнительной власти, субъектов Российской Федерации, отраслевого экспертного и бизнес-сообщества.

Сформулированные в рамках мероприятия инициативы комиссии будут вынесены на заседание Президиума Государственного Совета по вопросу о стратегических приоритетах развития транспортной отрасли.

В соответствии с конвенцией

**Цель – прекратить безнаказанное
загрязнение морских акваторий РФ**

В ПРАВИТЕЛЬСТВЕ РФ

Окончание. Начало на 1–й стр.

При этом законодательство в сфере торгового мореплавания не содержит прямых запретов на сознательное оставление затопленных судов в местах, где они потеряли крушение или были выброшены на отмель, и не устанавливает обязательств собственника затонувшего имущества по его безусловному удалению. Указанные обстоятельства приводят к безнаказанному загрязнению морских акваторий Российской Федерации. Наиболее проблемным является Дальневосточный федеральный округ.

В связи с этим имеется значительное количество затонувших судов, в том числе создающих угрозу безопасности мореплавания. По данным Минтранса России, только в акватории Дальневосточного федерального округа выявлены более 600 затонувших судов, в том числе в акватории морских портов – 258 (из них собственники известны в отношении 59 судов), на внутренних водных путях – 342 (из них собственники известны в отношении 90 судов).

Обязательства собственников судов осуществлять подъем затопленного имущества возникают исключительно в случаях, если такое имущество создает угрозу безопасности мореплавания или причиняет ущерб морской среде загрязнением либо препятствует осуществлению рыболовства или деятельности порта. Административная ответственность собственника за невыполнение работ по подъему затонувшего имущества сейчас отсутствует.

Полномочия органов власти в лице администраций морских портов осуществлять самостоятельно подъем затопленного имущества ограничиваются внутренними морскими водами и территориальным морем и только в случаях, когда затонувшее имущество создает серьезную и непосредственную угрозу безопасности мореплавания или непосредственную угрозу причинения значительного ущерба морской среде загрязнения.

Получить возмещение от собственника за понесенные расходы зачастую не представляется возможным, в том числе ввиду невозможности его идентификации или банкротства. Предусмотренный законодательством механизм признания вещи бесхозной в отношении судов фактически не работает. Орган местного самоуправления, к которому могут перейти права собственности на затонувшее судно, не заинтересован в этом, так как не имеет соответствующих средств в бюджете для осуществления судоподъема.

Законопроектом вводятся механизмы обеспечения подъема затонувших судов их собственниками, а при неосуществлении собственниками такого подъема – администрациями морских портов или органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации, к побережью которых ближе всего расположено затонувшее имущество, в случаях, когда такое затонувшее имущество создает угрозу мореплавания (в том числе работы навигационного оборудования) или причинения ущерба морской среде загрязнением, препятствует осуществлению рыболовства и аквакультуры (рыболовства), строительства, реконструкции, ремонта и эксплуатации гидротехнических сооружений, снижает туристическую ценность морского побережья.

Для обеспечения подъема затонувшего имущества собственник судна направляет капитану морского порта извещение о намерении приступить к удалению затонувшего имущества, по результатам рассмотрения которого капитаном морского порта издается распоряжение об условиях удаления затонувшего имущества, содержащее в том числе условия и сроки удаления затонувшего имущества.

В случае неполучения от собственника извещения о намерении приступить к удалению затонувшего имущества капитан морского порта направляет такому собственнику требование об удалении затонувшего имущества.

Подъем затонувшего имущества осуществляется на основании документации по удалению затонувшего имущества, согласованной капитаном морского порта и Росприроднадзором.

Собственник затонувшего судна, не представивший в установленный срок капитану морского порта документацию по удалению затонувшего имущества либо не осуществивший удаление затонувшего имущества в установленный срок, в случаях когда удаление такого имущества являлось обязательным, считается утратившим право собственности на затонувшее судно. При этом законопроектом предусматривается право лица, утратившего право собственности на судно, восстановить такое право в суде.

Законопроектом также предусматривается механизм поиска собственника затонувшего имущества, в соответствии с которым информация о сроках, установленных для подачи извещения о намерении приступить к удалению затонувшего имущества, публикуется капитаном морского порта в «Извещениях мореплавателям» и размещается уполномоченными органами государственной власти на их официальных сайтах в информационно-телекоммуникационной сети Интернет.

Кроме того, законопроектом предусматривается внесение изменений в Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации (КТМ) в части установления запрета на затопление судов; порядка определения финансового обеспечения мероприятий по удалению затонувшего имущества; порядка исключения затонувших судов из соответствующих реестров судов; возможности возмещения расходов, связанных с удалением затонувшего имущества; порядка издания распоряжения об удалении затонувшего имущества с указанием перечня сведений, указываемых в распоряжении.

Законопроектом также вносятся изменения в Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации (КВВТ) в части установления запрета на затопление судов.

Как отмечается в пояснительной записке, стоимость затонувшего судна, утратившего статус недвижимости, как правило, незначительная по сравнению с расходами на удаление такого судна. Например, затраты на судоподъем теплохода «Булгария» с глубины 20 метров составили суммарно порядка 500 млн руб., при этом потенциальный доход от утилизации мог составить около 3 млн руб.

В связи с этим законопроект предусматривает выделение субсидий за счет средств федерального бюджета на софинансирование расходных обязательств субъектов Российской Федерации по удалению и утилизации затонувшего имущества. Софинансирование планируется осуществлять в размере разницы между затратами на подъем и утилизацию затонувшего имущества и доходами от реализации указанного имущества в порядке и на условиях, которые определяются Правительством РФ.

Также законопроектом предусматривается право субъектов Российской Федерации и администраций морских портов требовать возмещения затрат на удаление затонувшего судна от организации, осуществившей страхование или представившей иное финансовое обеспечение.

Принятие законопроекта позволит повысить безопасность мореплавания и судоходства на внутренних водных путях, снизить негативное воздействие на морскую среду, так как предлагаемое регулирование позволит оперативно осуществлять подъем затонувших судов, которые создают серьезную и непосредственную угрозу морской среде, безопасности мореплавания либо значительно препятствуют осуществлению деятельности в морском порту и проводимым в указанных акваториях работам (гидротехническим и другим).

Важные показатели качества жизни

Регионы обменялись опытом по развитию общественного транспорта и ИТС



ВСЕРОССИЙСКИЙ СЕМИНАР

Общественный транспорт – основа инфраструктуры города, а его доступность и комфорт – показатели качества жизни. В регионах ситуация разная: где-то есть комфортные низкопольные троллейбусы, где-то пазики, но зато новые и на газовом топливе, а где-то ситуация совсем удручающая. В среднем по стране 75% городского транспорта – старше 15 лет, а транспортная инфраструктура изношена на 80%.

Подвижной состав – это важный, но не единственный компонент транспортных систем. Переход к новой модели управления общественным транспортом городских агломераций – важнейшая цель, которую ставит перед городами Минтранс России. Именно федеральная поддержка в обновлении подвижного состава и других мероприятиях призвана помочь регионам в намеченных реформах.

Федеральной цифровой платформы национальной сети ИТС, начальный этап внедрения цифровых технологий ФАУ «РОСДОРНИИ» Игорь Евстигнеев рассказал о создании

ЦЕЛЬ

Переход к новой модели управления общественным транспортом городских агломераций – важнейшая цель, которую ставит перед городами Минтранс России. Именно федеральная поддержка в обновлении подвижного состава и других мероприятиях призвана помочь регионам в намеченных реформах.

ской пассажирский транспорт более привлекательным. Гармоничное развитие общественного транспорта требует квалифицированного транспортного планирования и разработки соответствующих документов.

ФАУ «РОСДОРНИИ» является одним из разработчиков документов транспортного планирования любого уровня, а кроме того, оказывает российский регионам методическую поддержку в этом вопросе. И уже некоторые подвижки в этом плане есть. В 2020–2021 годах БКД: дороги и транспорт в регионах», организатором которого выступило ФАУ «РОСДОРНИИ» при поддержке Министерства транспорта РФ и Росавтодора. Участники мероприятия обсудили также перспективы развития интеллектуальных транспортных систем (ИТС), актуальные вопросы реформирования общественного транспорта городских агломераций и качество дорожных работ в рамках нацпроекта «Безопасные качественные дороги».

И. о. заместителя генерального директора ФАУ «РОСДОРНИИ» Екатерина Брызгина, комментируя достижения регионов-лидеров, подчеркнула, что самые передовые городские агломерации вводят выделенные полосы для автобусов и троллейбусов, внедряют безналичную оплату проезда, уходят от маршрутов по нерегулируемым тарифам.

Как отметили эксперты ФАУ «РОСДОРНИИ», непрерывный контроль качества дорожных работ – ключевое условие успешной реализации нацпроекта «Безопасные качественные дороги». Именно ФАУ «РОСДОРНИИ» является

Отраслевым центром компе-

Обсуждая перспективные проекты цифровизации транс-

Обсуждая перспективные проекты цифровизации транс-

Обсуждая перспективные проекты цифровизации транс-

Обсуждая перспективные проекты цифровизации транс-

Обсуждая перспективные проекты цифровизации транс-

Обсуждая перспективные проекты цифровизации транс-

Обсуждая перспективные проекты цифровизации транс-

Обсуждая перспективные проекты цифровизации транс-

Обсуждая перспективные проекты цифровизации транс-

Обсуждая перспективные проекты цифровизации транс-

Обсуждая перспективные проекты цифровизации транс-

Обсуждая перспективные проекты цифровизации транс-

Обсуждая перспективные проекты цифровизации транс-

Обсуждая перспективные проекты цифровизации транс-

Обсуждая перспективные проекты цифровизации транс-

Обсуждая перспективные проекты цифровизации транс-

Обсуждая перспективные проекты цифровизации транс-

Обсуждая перспективные проекты цифровизации транс-

Обсуждая перспективные проекты цифровизации транс-

Обсуждая перспективные проекты цифровизации транс-

Обсуждая перспективные проекты цифровизации транс-

Обсуждая перспективные проекты цифровизации транс-

Обсуждая перспективные проекты цифровизации транс-

Обсуждая перспективные проекты цифровизации транс-

Обсуждая перспективные проекты цифровизации транс-

портной отрасли и создание национальной сети ИТС, начальный этап внедрения цифровых технологий ФАУ «РОСДОРНИИ» Игорь Евстигнеев рассказал о создании

портной отрасли и создание национальной сети ИТС, начальный этап внедрения цифровых технологий ФАУ «РОСДОРНИИ» Игорь Евстигнеев рассказал о создании

портной отрасли и создание национальной сети ИТС, начальный этап внедрения цифровых технологий ФАУ «РОСДОРНИИ» Игорь Евстигнеев рассказал о создании

портной отрасли и создание национальной сети ИТС, начальный этап внедрения цифровых технологий ФАУ «РОСДОРНИИ» Игорь Евстигнеев рассказал о создании

портной отрасли и создание национальной сети ИТС, начальный этап внедрения цифровых технологий ФАУ «РОСДОРНИИ» Игорь Евстигнеев рассказал о создании

портной отрасли и создание национальной сети ИТС, начальный этап внедрения цифровых технологий ФАУ «РОСДОРНИИ» Игорь Евстигнеев рассказал о создании

портной отрасли и создание национальной сети ИТС, начальный этап внедрения цифровых технологий ФАУ «РОСДОРНИИ» Игорь Евстигнеев рассказал о создании

портной отрасли и создание национальной сети ИТС, начальный этап внедрения цифровых технологий ФАУ «РОСДОРНИИ» Игорь Евстигнеев рассказал о создании

портной отрасли и создание национальной сети ИТС, начальный этап внедрения цифровых технологий ФАУ «РОСДОРНИИ» Игорь Евстигнеев рассказал о создании

портной отрасли и создание национальной сети ИТС, начальный этап внедрения цифровых технологий ФАУ «РОСДОРНИИ» Игорь Евстигнеев рассказал о создании

портной отрасли и создание национальной сети ИТС, начальный этап внедрения цифровых технологий ФАУ «РОСДОРНИИ» Игорь Евстигнеев рассказал о создании

портной отрасли и создание национальной сети ИТС, начальный этап внедрения цифровых технологий ФАУ «РОСДОРНИИ» Игорь Евстигнеев рассказал о создании

портной отрасли и создание национальной сети ИТС, начальный этап внедрения цифровых технологий ФАУ «РОСДОРНИИ» Игорь Евстигнеев рассказал о создании

портной отрасли и создание национальной сети ИТС, начальный этап внедрения цифровых технологий ФАУ «РОСДОРНИИ» Игорь Евстигнеев рассказал о создании

портной отрасли и создание национальной сети ИТС, начальный этап внедрения цифровых технологий ФАУ «РОСДОРНИИ» Игорь Евстигнеев рассказал о создании

портной отрасли и создание национальной сети ИТС, начальный этап внедрения цифровых технологий ФАУ «РОСДОРНИИ» Игорь Евстигнеев рассказал о создании

портной отрасли и создание национальной сети ИТС, начальный этап внедрения цифровых технологий ФАУ «РОСДОРНИИ» Игорь Евстигнеев рассказал о создании

портной отрасли и создание национальной сети ИТС, начальный этап внедрения цифровых технологий ФАУ «РОСДОРНИИ» Игорь Евстигнеев рассказал о создании

портной отрасли и создание национальной сети ИТС, начальный этап внедрения цифровых технологий ФАУ «РОСДОРНИИ» Игорь Евстигнеев рассказал о создании

портной отрасли и создание национальной сети ИТС, начальный этап внедрения цифровых технологий ФАУ «РОСДОРНИИ» Игорь Евстигнеев рассказал о создании

портной отрасли и создание национальной сети ИТС, начальный этап внедрения цифровых технологий ФАУ «РОСДОРНИИ» Игорь Евстигнеев рассказал о создании

портной отрасли и создание национальной сети ИТС, начальный этап внедрения цифровых технологий ФАУ «РОСДОРНИИ» Игорь Евстигнеев рассказал о создании

портной отрасли и создание национальной сети ИТС, начальный этап внедрения цифровых технологий ФАУ «РОСДОРНИИ» Игорь Евстигнеев рассказал о создании

портной отрасли и создание национальной сети ИТС, начальный этап внедрения цифровых технологий ФАУ «РОСДОРНИИ» Игорь Евстигнеев рассказал о создании

портной отрасли и создание национальной сети ИТС, начальный этап внедрения цифровых технологий ФАУ «РОСДОРНИИ» Игорь Евстигнеев рассказал о создании

портной отрасли и создание национальной сети ИТС, начальный этап внедрения цифровых технологий ФАУ «РОСДОРНИИ» Игорь Евстигнеев рассказал о создании

портной отрасли и создание национальной сети ИТС, начальный этап внедрения цифровых технологий ФАУ «РОСДОРНИИ» Игорь Евстигнеев рассказал о создании

портной отрасли и создание национальной сети ИТС, начальный этап внедрения цифровых технологий ФАУ «РОСДОРНИИ» Игорь Евстигнеев рассказал о создании

портной отрасли и создание национальной сети ИТС, начальный этап внедрения цифровых технологий ФАУ «РОСДОРНИИ» Игорь Евстигнеев рассказал о создании

портной отрасли и создание национальной сети ИТС, начальный этап внедрения цифровых технологий ФАУ «РОСДОРНИИ» Игорь Евстигнеев рассказал о создании

портной отрасли и создание национальной сети ИТС, начальный этап внедрения цифровых технологий ФАУ «РОСДОРНИИ» Игорь Евстигнеев рассказал о создании

портной отрасли и создание национальной сети ИТС, начальный этап внедрения цифровых технологий ФАУ «РОСДОРНИИ» Игорь Евстигнеев рассказал о создании

портной отрасли и создание национальной сети ИТС, начальный этап внедрения цифровых технологий ФАУ «РОСДОРНИИ» Игорь Евстигнеев рассказал о создании

портной отрасли и создание национальной сети ИТС, начальный этап внедрения цифровых технологий ФАУ «РОСДОРНИИ» Игорь Евстигнеев рассказал о создании

портной отрасли и создание национальной сети ИТС, начальный этап внедрения цифровых технологий ФАУ «РОСДОРНИИ» Игорь Евстигнеев рассказал о создании

портной отрасли и создание национальной сети ИТС, начальный этап внедрения цифровых технологий ФАУ «РОСДОРНИИ» Игорь Евстигнеев рассказал о создании

портной отрасли и создание национальной сети ИТС, начальный этап внедрения цифровых технологий ФАУ «РОСДОРНИИ» Игорь Евстигнеев рассказал о создании

портной отрасли и создание национальной сети ИТС, начальный этап внедрения цифровых технологий ФАУ «РОСДОРНИИ» Игорь Евстигнеев рассказал о создании

портной отрасли и создание национальной сети ИТС, начальный этап внедрения цифровых технологий ФАУ «РОСДОРНИИ» Игорь Евстигнеев рассказал о создании

портной отрасли и создание национальной сети ИТС, начальный этап внедрения цифровых технологий ФАУ «РОСДОРНИИ» Игорь Евстигнеев рассказал о создании

портной отрасли и создание национальной сети ИТС, начальный этап внедрения цифровых технологий ФАУ «РОСДОРНИИ» Игорь Евстигнеев рассказал о создании

портной отрасли и создание национальной сети ИТС, начальный этап внедрения цифровых технологий ФАУ «РОСДОРНИИ» Игорь Евстигнеев рассказал о создании

портной отрасли и создание национальной сети ИТС, начальный этап внедрения цифровых технологий ФАУ «РОСДОРНИИ» Игорь Евстигнеев рассказал о создании

портной отрасли и создание национальной сети ИТС, начальный этап внедрения цифровых технологий ФАУ «РОСДОРНИИ» Игорь Евстигнеев рассказал о создании

портной отрасли и создание национальной сети ИТС, начальный этап внедрения цифровых технологий ФАУ «РОСДОРНИИ» Игорь Евстигнеев рассказал о создании

Социально значимо

ВЫБОРЫ–2021

В период работы Госдумы VII созыва был принят ряд законов, направленных на социальную защиту людей с ограниченными возможностями здоровья. Часть из них касалась создания доступной среды для инвалидов.

Так, при обсуждении законопроекта о «гаражной амнистии» были внесены изменения в Земельный кодекс РФ и в Закон «О социальной защите инвалидов» в части совершенствования механизма предоставления места для стоянки и некапитального гаража рядом с домом для средств передвижения инвалидов.

Также был принят закон, согласно которому установлен порядок предоставления мест для бесплатной парковки транспортных средств, которыми управляют инвалиды I и II групп и инвалиды III группы при условии наличия у них ограничений к передвижению, а также транспортных средств, перевозящих таких инвалидов или детей-инвалидов.

Появился закон, исключающий ситуации, когда инвалидам не оказывается услуга по обеспечению посадки на поезд и высадки из него. Внесены изменения в статью 80–1 Федерального закона «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации», согласно которым определена совместная ответственность перевозчика и владельца инфраструктуры. Это особенно актуально для пригородных сообщений, когда на небольших остановках только перевозчик может оказать необходимую помощь при посадке и высадке из вагона.

В целях повышения мобильности населения Правительство РФ утвердило правила предоставления авиакомпаниям субсидий на компенсацию льготных тарифов для поездок семей с детьми. В бюджете текущего года на это предусмотрели 1,35 млрд руб.

Данная мера позволит десяткам тысяч наших граждан приобрести билеты по фиксированному низкому ценам. Семьи даже со скромным доходом смогут с комфортом добраться до места назначения, посмотреть страну, навестить родственников в других городах. Нужно выбрать одно из субсидируемых направлений и сделать единое бронирование для семьи с детьми. Ожидается, что льготными билетами за год смогут воспользоваться не менее 50 тыс. пассажиров. Субсидирование сделает семейные авиаперелеты доступнее, станет дополнительным стимулом для развития внутреннего туризма.

Стоимость пассажирских авиаперевозок на Дальнем Востоке снизится благодаря масштабной программе субсидирования перелетов по социально значимым маршрутам. Правила предоставления средств на эти цели в объеме 1,58 млрд руб. утвердил Председатель Правительства РФ Михаил Мишустин. Сниженным тарифом за год смогут воспользоваться более 100 тыс. человек. Всего же благодаря господдержке в этом году будут организованы не менее 1780 рейсов с льготными билетами.

Полеты по 20 социально значимым направлениям станут первыми рейсами объединенной дальневосточной авиакомпания, которая создается по поручению Президента России на базе регионального авиаперевозчика «Аврора».

Сегодня у жителей Дальнего Востока также есть возможность приобрести дешевые билеты на рейсы авиакомпаний в города других федеральных округов. На эти цели ранее правительство уже выделило 5 млрд руб. Благодаря такой программе воспользоваться низкими тарифами в течение года смогут не менее 450 тыс. человек.

Новому составу Госдумы также придется отвечать на самые острые, злободневные и актуальные запросы общества и граждан, принимать законы и ежегодный бюджет, согласно которому распределяются государственные финансы.

Такие сферы жизни, как развитие экономики, повышение уровня благосостояния населения, доступность здравоохранения и образования, помощь семьям с детьми и инвалидам, решение экологических проблем, оказывают влияние на каждого жителя страны без исключения. Поэтому важность выборов в Госдуму для страны трудно переоценить, и гражданский долг каждого россиянина – прийти на выборы и проголосовать.

Евгений УШЕНИН,
соброр «ТР»

Сухой порт на стыке регионов

Новый логистический узел открыт в Прикамье

ИНФРАСТРУКТУРА

Сухой порт Чайковский станет одной из составляющих транспортного хаба на юге Прикамья. С его помощью компания-грузоотправители смогут сократить издержки на транспортировку по территории страны и за ее пределами за счет более эффективной логистики.

Предприятия юга региона и части Удмуртии, Башкортостана, Татарстана, ранее перевозившие свои товары по автодорогам, теперь смогут доставлять их до города Чайковский. И сразу оттуда, пользуясь услугами нового терминала, отправлять контейнеры в нужную точку страны и мира по железной дороге, тарифы на транспортировку по которой выгоднее, чем при автоперевозках.

Сухой порт Чайковский представляет собой специализированную площадку размером 10,8 тыс кв. метров, построенную вдоль путей. Для ее обустройства использовались современные материалы: например, применена высокопрочная термальная плитка, которую используют в крупных международных логистических центрах и при строительстве рулевых дорожек аэродромов. На площадке работает ричстакер – контейнерный перегружатель грузоподъемностью 45 тонн, обеспеченный освещением и видеонаблюдением. На контейнерной площадке могут одновременно размещаться от рабочих 560 до расчетных 750 TEU (Twenty-foot Equivalent Unit – общепринятая



единица измерения, равная объему, занимаемому стандартным 20-футовым контейнером; максимальная допустимая масса загруженного 20-футового контейнера равна 24 тоннам).

Первыми клиентами нового терминала стали ООО «Чайковский завод «Механика», которое отправляет контейнеры в Лабитанги и Новосибирск, и Чайковский филиал АО «Газпром бытовые системы», для которого сухой порт Чайковский уже принял контейнеры с рулонной сталью.

Сухой порт Чайковский сможет стать логистическим центром, связывающим не только регионы Приволжского федерального округа, но и всей России. Возможность приема и отправления полноценных контейнерных поездов длиной в 71 условный вагон позволит улучшить экономикку логистики и скорость доставки грузов. Наличие в крае развитой железнодорожной инфраструктуры и реализация проекта контейнерного терминала дают региону хорошие

шансы органично вписаться в логистическую модель России. Кроме того, это дает возможность транспортно-логистическим компаниям, портам, железнодорожным операторам и экспедиторам повысить уровень сервиса и скорость доставки грузов из стран Юго-Восточной Азии, портов Дальнего Востока, Новороссийска, Санкт-Петербурга, Мурманска в Приволжье и обратно.

Евгений УШЕНИН,
соброр «ТР»

МАКС–2021: демонстрация надежд

Поскорее бы запустить экспонаты в серию

ОБОЗРЕНИЕ

Одно из главных достижений авиасалона – это то, что он состоялся. Пандемия не позволила провести в июле 2020 года авиашоу в Фарнборо, Airshow China 2020 в Чжухае, авиасалон в Ле-Бурже. Пройдет ли в намеченные сроки аэрокосмическая выставка Dubai Airshow 2021 – остается пока гадать. По данной причине журналисты назвали МАКС уникальным. Только ли в этом его уникальность?

Основная тема

Авиавыставки, как правило, масштабны. К ним готовятся загода, приурочивая к действу проекты, новинки, контракты... Интрига желательна. Не проигнорировал ее и Минпромторг России. Незадолго до открытия МАКС–2021 руководитель Объединенной авиастроительной корпорации Юрий Слюсарь доложил Президенту России Владимиру Путину о предстоящем показе на авиасалоне нескольких новинок.

Президент предпочел убедиться в этом лично. На открытии пятнадцатого Международного авиационно–космического салона он заявил, что Россия открыта для сотрудничества в области авиации и космонавтики со всеми странами. А сферы, в которых ученые, конструкторы, другие специалисты разных стран должны объединяться для достижения новых прорывных результатов, – это повышение безопасности полетов, сокращение негативного влияния авиации на окружающую среду, изучениевнеземного пространства. Отметил Владимир Путин и премьерные показы: магистральный самолет МС–21–310 с отечественными двигателями ПД–14, региональный самолет Ил–114–300 и легкий многоцелевой самолет «Байкал», а также новые вертолеты. «Уверен, что современная, эффективная и безопасная техника российского производства поможет отечественным авиакомпаниям удовлетворять растущий спрос на полеты, займет достойное место на мировом рынке и тем самым укрепит позиции России как одного из признанных лидеров авиакосмической отрасли», – заявил он.

Глава государства высказался и о перспективах самолетостроения: «Это решения в области электрических и гибридных силовых установок, сверхзвуковой гражданский лайнер с низким уровнем шума – мы активно работаем над его разработкой. МАКС устремлен в будущее, а будущее за беспилотными летательными аппаратами и роботизированными комплексами, применением в авиации искусственного интеллекта. Все эти направления также широко представлены на авиасалоне».

Владимир Путин воочию ознакомились не только с технологиями будущего, но и с перспективными воздушными судами отечественного производства, в частности, с легким многоцелевым самолетом ЛМС–901 «Байкал», вертолетом Ка–62, специализированным вертолетом для офшорных операций Ми–171А3, модернизированными вертолетами «Ансат–М», Ка–32А11М, беспилотным вертолетом ВРТ300, а также с самолетом Sukhoi Business Jet, на борт которого даже поднялся.

Надо полагать, одним из сюрпризов выставки, которые анонсировал Юрий Слюсарь, подразумевался легкий тактический самолет Су–75 Checkmate разработки компании «Сухой». Судя по названию, машина ставит мат неким зарубежным партнерам в продолжительной шахматной партии. Как отмечают в госкорпорации «Ростех», это одновдвигательный истребитель пятого поколения, сочетающий в себе инновационные решения



и технологии, включая поддержку работы пилота средствами искусственного интеллекта. Его основными достоинствами называют возможность адаптации под потребности конкретного заказчика, низкую стоимость эксплуатации и широкие боевые возможности. По мнению экспертов, новинка обладает малой заметностью и высокими летно–техническими характеристиками. Как ожидается, серийные поставки самолета могут начаться уже в 2026–2027 годах. Отмечается, что поставки ожидаются в основном на экспорт.

ВЛАДИМИР ПУТИН:

Уверен, что современная, эффективная и безопасная техника российского производства поможет отечественным авиакомпаниям удовлетворять растущий спрос на полеты, займет достойное место на мировом рынке и тем самым укрепит позиции России как одного из признанных лидеров авиакосмической отрасли.

Президенту изделие понравилось. Сомнений в безусловном исполнении намеченных сроков выхода машины в серию высказано не было. Как и других воздушных судов, предначиненных для Вооруженных сил. Чего не скажешь о гражданской продукции. По окончании осмотра демонстрационной программы Владимир Путин провел совещание по вопросам реализации ключевых проектов в сфере гражданского авиостроения. В ходе мероприятия он напомнил, что правительством реализуются масштабные меры по поддержке продаж новых гражданских воздушных судов, в том числе самолетов «Сухой Суперджет–100» и отечественных вертолетов. «Давайте сегодня посмотрим, как реализуются принятые решения, сколько самолетов и вертолетов уже приоброетено с использованием механизма госгарантий, есть ли какие–то проблемные, нерешенные, может быть, еще вопросы», – предложил он. Видимо, учитывая прежний опыт несшейся подготовки проектов в серию и серийного производства, глава государства потребовал определить перспективные планы производителей по выпуску авиатехники до 2030 года, а также их ответственность по обязательствам в части сроков поставки, цен, качества и уровня исправности новой техники. «Эти планы должны быть обеспечены соответствующим финансированием из различных источников. Это тоже одна из наших основных тем сегодня», – резюмировал он.

Что в планах?

Итак, если президент потребовал определить перспективные планы, значит, их, планов, нет или они находятся в сыром виде. Очевидно, эти планы созреют к моменту принятия Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года. Вопрос: в каком виде новые гражданские воздушные суда будут представлены?

В какой–то степени об этом можно судить по экспонируемым на авиасалоне изделиям. Разумеется, не по всем из 202

лопатки вентилятора изготовлены из титана, что позволило поднять КПД узла на 5%. Для снижения шума и вредных выбросов в атмосферу мотор оснащен звукопоглощающими элементами из композитов и малозмиссионной интерметаллидной камерой сгорания. Удельный расход топлива здесь снижен на 10–15%, а стоимость жизненного цикла сокращена на 20%. К тому же ПД–14 оказался на 15–20 дБ тише, чем того требуют стандарты ICAO.

Двигатель разработан в качестве конкурента PW1431G–JM, а также PW1000G/JM для самолета A320NEO. В данной рыночной нише также моторы Leap–1A, Leap–1B, Leap–1C от консорциума CFMI (GE/Snecma) для машин A320NEO, B737MAX и C919 соответственно, считают эксперты.

Важно отметить, что изделие стало базовым для разработки целого семейства авиамоторов тягой от 9 до 18 тонн. В разработке форсированный вариант с тягой до 14,5 тонны ПД–14А, а также еще более мощный ПД–14М, рассчитанный на максимальные 15,6 тонны тяги. Есть идея на базе газогенератора пермского двигателя разработать для SuperJet легкий вариант ПД–8. За счет увеличения двухконтурности построят ПД–16 для тяжелой версии самолета МС–21–400 со взлетной тягой в 17 тонн. Если уменьшить диаметр вентилятора, можно собрать ПД–10 с тягой почти в 11 тонн. Вертолетный турбовальный вариант мощностью 11,5 тыс. л/с на базе пермского турбореактивного будет в перспективе иметь имя ПД–12В. В нынешнем году на стендовых испытаниях предполагается вывести еще один авиамотор с именем ПД, только индекс будет 35.

Если все пойдет по плану, то пермский завод планирует выпустить до 50 авиамоторов ПД–14 в год. Учитывая цену доллара и полностью отечественное происхождение, цены на мировых рынках на новый двигатель будут вполне привлекательными, считают специалисты. Не исключено, что планы по выводу в серию ПД–14 и самолета МС–21 совпадут. Тогда, как и в ситуации с Sukhoi Superjet 100, главной проблемой, помимо детских болезней, станет пресловутая ремонтная база. Минпромторг России Олег Бочаров не так давно назвал программу постпродажного обслуживания кричащей проблемой. Минпромторг совместно с Минтрансом России планировал определить хабы для создания «некоей специальной юрисдикции» для проведения ремонтов новых самолетов. На тот момент не хватало 120–150 тыс. кв. метров ангарных площадей, чтобы обеспечить быстрый ремонт лайнеров. «Все это должно быть упаковано в конкретную программу. Чтобы мы сформировали правильную стратегию государственной поддержки, нам с Минтрансом надо понять, сколько самолетов, каких типов и к какому году необходимо отрасли», – сказал замминистра. Нашли ли понимание в министерствах, пока не ясно. Но ясно одно: отсутствие внятной, профинансированной и реализованной стратегии по постпродажному обслуживанию российских самолетов ничего хорошего не сулит. Так что подписание на авиасалоне контрактов и меморандумов на поставку новых лайнеров пока не несет полной радости. Но есть надежда, что пополнение отечественного флота подвигнет «минпромторговцев» на реальные шаги.

Порадовало присутствие на авиасалоне регионального турбовинтового Ил–114–300, который заменит выходящий из эксплуатации Ан–24. Утверждается, что производство лайнера позволит начать программу обновления флота на региональных маршрутах макрорегиона.

Государственная транспортная лизинговая компания, ПАО «Ил» и авиакомпания «Аврора» заключили в рамках МАКС–2021 соглашение о намерениях на поставку в лизинг 19 самолетов Ил–114–300. Самолеты обеспечат авиационную мобильность в труднодоступных районах Севера, Дальнего Востока и Сибири.

Но и здесь, по мнению представителей Минпромторга, имеется одна существенная проблема – это низкоплан, а низкое расположение комбинированного винта говорит о том, что в эксплуатации он может иметь определенные риски. «Мы согласны, что степень подготовки полета у нас разная. Но почистить полосу гораздо проще, чем переместить крыло 114–го наверх», – говорил по этому поводу Олег Бочаров. Задачей инвестиционного проекта в целом является стимулирование приобретения до 2025 года 45 воздушных судов для Дальневосточного федерального округа. Ранее вице–премьер–полпред президента в ДФО Юрий Трутнев говорил, что покупка новых самолетов будет оплачиваться бюджетом. Полпред объяснил это социальной направленностью создаваемой авиакомпании.

Теперь еще об одной болевой точке – самолетах малой вместимости. ФПИ (Фонд перспективных исследований) и СибНИИА в рамках проекта «Партизан» представили самолет сверхкоротких взлетов и посадки, способный взлететь с вертолетной площадки. Уникальная технология была продемонстрирована на летающей лаборатории на базе самолета ТБС–2МС. В законченном виде это будет турбовинтовая машина, в которой за счет дополнительных винтов обеспечены обдув крыла, что повышает подъемную силу. Уже определен технический облик демонстратора, его максимальная взлетная масса составит 3380 кг, он будет способен перевозить полезную нагрузку до тонны на расстояние до тысячи километров и осуществлять взлет–посадку на неподготовленные площадки размером 50 на 50 м. Летные испытания демонстратора в пилотируемом и беспилотном режиме намечены на конец 2022 года.

Разумеется, машина перспективная. Но как поведет себя механизм дополнительных винтов, обеспечивающих обдув крыла, в условиях севера, где такой самолет пришлось бы в самую пору? Судя по всему, считается решенным вопрос о преемнике Ан–2. На смену легендарному труде прилетит легкий многоцелевой самолет «Байкал», он же – ЛМС–901. Машина будет изготавливаться из агрегатов отечественного производства. Пассажирская кабина должна вмещать 14 человек или 1500 кг груза и максимально повторять конфигурацию кабины Ан–2. Также необходима возможность переоборудования самолета для выполнения разных задач. Крейсерскую скорость задали на уровне 300 км/ч, дальность полета с нормальным грузом – не менее 1500 км. Самолет планируется эксплуатировать при температурах от –50 °С до +55 °С и использовать грунтовыми аэродромами. Максимальная длина разбега/пробега – 200 м. С базовым составом бортового радиоэлектронного оборудования «Байкал» должен работать до 73 северной широты. Стоимость машины ограничили 120 млн руб., стоимость летного часа – 30 тыс. руб. ЛМС оснастит двигателем БК–800С мощностью 800 л. с. и воздушным винтом АВ–410В. До появления готового двигателя не исключается применение зарубежных моторов с подходящими параметрами. Согласно расчетам, в первые пять лет после проведения сертификации потенциальный спрос на ЛМС может достигнуть 220–230 единиц.

Самолетом уже заинтересовались из ближнего зарубежья. Отмечается, что в ходе проведения авиасалона Уральский завод гражданской авиации продал 20% в своей дочерней компании «Байкал–Инжиниринг» партнеру из Республики Казахстан – компании «Казахстанская авиационная индустрия». Стоимость сделки составляет 1 млрд руб. В рамках сделки казахстанская сторона получит доступ к конструкторской документации на перспективный самолет ЛМС–901 «Байкал», а также войдет в кооперационную цепочку производства самолета в качестве поставщика ряда агрегатов и предприятия, специализирующегося на сборке воздушных судов для клиентов из Казахстана и третьих стран.

Бессспорно, должное место отведено и вертолетному производственному комплексу. Это один из активно развивающихся сегментов, что проиллюстрировано на МАКСе. Так, холдинг «Вертолеты России» заключил соглашения на поставку 84 вертолетов, в числе которых Ми–171А3, Ка–62, Ми–38, Ми–8, «Ансат». На МАКСе также

был представлен образец модификации легкого вертолета Ка–226Т, который уже осенью начнет серию испытательных полетов. Серийное производство Ка–226Т Climber планируется начать в 2022 году.

Интерес представляет и обновленный Ка–226Т, который будет иметь улучшенные летно–технические характеристики. В частности, будет увеличена скорость полета, снижен вес пустого вертолета, повышена дальность применения, машина сможет применяться на высотах до 6500 метров. Вертолет опционально может быть оснащен кислородным оборудованием, баллонетами, системой кондиционирования и обогрева воздуха. Планируется его сертификация для перевозок пассажиров. Не исключение и Ми–171А3 для работы на офшорных нефтяных платформах, Ка–32А11М с обновленной силовой установкой, новым бортовым радиоэлектронным оборудованием и системой пожаротушения СП–32, а также «Ансат–М» с увеличенной дальностью полета и другие перспективные винтокрылы.

Дорогу стартапам!

На пороге нового технологического уклада перед Россией стоит важная задача – помимо традиционных форм хозяйственной деятельности, быть в авангарде развития глобальных технологических решений. Эти национальные задачи не только озвучиваются, но и становятся приоритетными для всех секторов социально–экономической деятельности, включая транспортный.

Президент России неоднократно напоминал о необходимости запустить механизм, позволяющий как можно шире распространять знания и компетенции, которые востребованы не только сегодня, но и в будущем, на десятилетия, а может быть, минимум на пару десятилетий вперед. Это критически важно для развития цифровой экономики, для прорыва в науке и технологиях, так же как и дальнейшее снятие барьеров для деятельности исследователей, разработчиков передовых технологий. И, конечно, очень важно создать условия для тех, кто эффективно работает по стартапам.

Немало интересных и перспективных стартапов были представлены и на прошедшем авиасалоне. Среди них, для иллюстрации, три опытных самолета с демонстрациями технологий силовых установок. Экспериментальный Як–40ЛП с гибридной силовой установкой на высокотемпературных сверхпроводниках. Ранее Як–40ЛП ГСУ прошел комплекс наземных испытаний в СибНИИА и в настоящее время готовится к первым полетам.

Компания Zala Aero представила на МАКС–2021 беспилотный комплекс вертикального взлета и посадки ZALA VTOL. Аппарат совмещает качества беспилотника самолетного типа и конвертоплана. Электрическая силовая установка позволяет ему находиться в воздухе до четырех часов, обеспечивая дальность полета до 200 км в самолетной конфигурации. А встроенный бортовой компьютер ZX1 на основе искусственного интеллекта дает возможность обрабатывать данные в формате Full HD, а также передавать видео и фото в HD–качестве по зашифрованным каналам связи на наземную станцию управления.

Московский инновационный кластер, подведомственный столичному департаменту предпринимательства и инновационного развития, совместно с Минпромторгом России представил гибридный герметичный морозоустойчивый комплекс на базе BLA Seadrome MG разработки компании «Дрон Солюшнс», беспилотную универсальную платформу для сбора данных дистанционного зондирования A10 – LiDAR от ООО «Аэроглоуб», электродвигатели для беспилотников от резидента Сколково – компании «ЕМЕ–Аэро» и другие решения.

Кроме того, интерес экспертов вызвали сверхлегкий пилотируемый самолет «Сигма–4» с полностью электрической силовой установкой, а также самолет Як–18Т с демонстратором авиационного поршневого двигателя АПД–500 мощностью 500 л.с., созданного ЦИАМ на основе серийного автомотора линейки двигателей Единой модульной платформы НАМИ.

Заметим – представительство новых технических решений на основе беспилотных конструкций на авиасалоне растет. Это подтверждает слова Владимира Путина о том, что будущее за беспилотными летательными аппаратами и роботизированными комплексами, применением в авиации искусственного интеллекта.

Шамиль БАЙБЕКОВ

АЭРОПОРТЫ

Открыли терминал

В аэропорту Махачкалы открыли международный терминал. В церемонии открытия объекта принял участие заместитель министра транспорта РФ Игорь Чалик.

Открытие терминала позволит увеличить до 300 тыс. человек в год пассажиропоток авиаузла столицы Дагестана, что второе больше пропускной способности прежнего.

Площадь терминала – более 11 тыс. кв. м, пассажиропоток – около 300 тыс. человек в год, пропускная способность – 190 человек в час. Новый терминал является первым в Северо–Кавказском федеральном округе по своим техническим характеристикам и единственным, оснащенным телетрапами.

Статус резидента

Аэропорт Мурманск получил статус резидента Арктической зоны РФ с инвестиционным строительством нового пассажирского терминала, сообщила министерство информации политики Мурманской области.

Ввод нового аэровокзального комплекса запланирован на лето 2023 года. Его пропускная способность составит до 400 пассажиров в час (более 1 млн пассажиров в год).

«Строительство нового современного терминала в аэропорту Мурманска – важный проект для наших жителей и гостей региона. Кроме повышения комфорта и увеличения пассажиропотока, это инвестиции почти в 2 млрд руб. и создание более 200 рабочих мест», – приведены в сообщении слова губернатора Мурманской области Андрея Чибиса.

По данным регионального министерства, аэропорт Мурманск стал 64–м резидентом Арктической зоны РФ в Мурманской области.

Хатанга обновляется

В конце сентября текущего года ожидается ввод в эксплуатацию нового аэровокзала аэропорта Хатанга. Аэропорт является важным социальным объектом транспорта полуострова Таймыр.

Мероприятия по модернизации здания аэровокзала аэропорта Хатанга, входящего в состав подведомственного Росавиации федерального казенного предприятия «Аэропорты Красноярья», осуществляются с 2019 года.

Финансирование работ по изготовлению, доставке и монтажу блок–модульного здания аэровокзала в аэропорту Хатанга проводятся ФКП «Аэропорты Красноярья» за счет субсидий Росавиации из средств федерального бюджета.

ФКП «Аэропорты Красноярья» в целях обеспечения безопасности и бесперебойной производственной деятельности аэропорта осуществлю следующие мероприятия:

– в 2019 году блок–модуль аэровокзала для аэропорта Хатанга был сделан заводом–изготовителем ООО «Каркас»;

– в 2020 году осуществлена его доставка.

В мае 2021 года подрядчик – ООО ПСК «Ремстрой» – приступил к монтажу аэровокзала аэропорта Хатанга. Окончание монтажа запланировано в сентябре 2021 года, открытие аэровокзала – 30 сентября 2021 года.

Новый аэровокзал представляет собой двухэтажный служебно–пассажирский блок–модуль общей площадью 1131,01 м², включая застекленные – 125,43 м². Соответствует требованиям по обслуживанию маломобильных групп населения. Имеются помещения для пассажиров с детьми и для паспортного контроля. В новом блок–модуле размещаются все службы, обеспечивающие эксплуатацию аэропорта и обслуживание пассажиров. Отапливается модуль от сетей центрального отопления, предусмотрено холодное и горячее водоснабжение.

Старое здание аэровокзала 1954 года находится в крайне аварийном состоянии. Для жителей Таймыра открытие нового аэровокзала является долгожданным событием.

Напомним, что аэропорт Хатанга по решению Правительства РФ присоединен к ФКП «Аэропорты Красноярья» в мае 2019 года. Аэропорт имеет статус регионального значения, является запасным для аэропорта Норильска. В/из аэропорта осуществляются регулярные пассажирские и грузовые рейсы в Красноярск, Норильск и Диксон, также из аэропорта выполняются социально значимые почтово–пассажирские рейсы по Таймыру. Кроме того, обеспечиваются полеты транзитных воздушных судов из различных регионов РФ.

Подготовила Ирина ИВАНОВА



4

ЭКОНОМИКА

Стройка пересчитывает сметы

Время навести порядок в дорожно—строительном ценообразовании

ПРОБЛЕМЫ И РЕШЕНИЯ

9 августа 2021 года Председатель Правительства РФ Михаил Мишустин подписал постановление № 1315, благодаря которому в России будет запущена новая мера поддержки строительной отрасли. Речь идет о механизме, который позволит компенсировать дополнительные расходы застройщиков, связанные с существенным удорожанием стройресурсов. По соглашению сторон теперь возможно увеличивать цену госконтракта на строительство, реконструкцию и капремонт, а также на проведение работ по сохранению объектов культурного наследия. Фиксируется, что изменение стоимости не должно превышать 30%. «Принятое решение позволит без сбоев продолжить строительство важных социальных и инфраструктурных объектов», — говорится на официальном сайте Правительства РФ.

В эпицентре проблем

Принятию документа предшествовал целый ряд важных событий. Проблемы ценообразования попали в фокус общественного внимания в июле текущего года, когда главы ведущих подрядных организаций России пожаловались Президенту РФ на кризис в инфраструктурном строительстве по госзаказу. Под документом подписались руководители 19 организаций, в том числе «СГМ—мост» и ПАО «Мостотрест», «Стройтрансгаз», ДСК «Автобан», «ВАД», АО «Мосмостострой» и других. В обращении говорилось, что ситуация в инфраструктурном строительстве, реализуемом в основном за счет государственного бюджета, характеризует состояние отрасли как кризисное, и это создает неприемлемые риски как для национальной экономики, так и для социальной сферы и безопасности страны.

Авторы обращения выделили ряд причин кризисной экономической ситуации. Во-первых, не соответствующую рыночным реалиям систему ценообразования на строительные ресурсы. Во-вторых, то, что при расчете цен госконтрактов не учитываются издержки на банковские гарантии и проценты по кредитам, а в структуре отсутствует само понятие предпринимательского дохода. В-третьих, «презумпцию виновности» подрядчика в рамках государственных контрактов, когда после сдачи объекта в эксплуатацию многочисленные проверяющие органы могут найти недостатки в сметных расчетах, которых зачастую невозможно избежать из-за неразберихи в индексах, ценами, сметными нормативами и методиками, а также другие проблемы.

Для беспокойства подрядчиков действительно есть причины. По данным Росстата, с 2015 года отрасль генерирует убытки: суммарные потери составили 137 млрд руб., объем долга предприятий отрасли превысил сумму чистых активов в 4 раза. 54% строительных компаний ликвидированы, а численность занятых в строительстве сократилась с указанного срока на 400 тыс. человек. Только по итогам 2020 года в России работали 301 дорожно—строительная компания с выручкой свыше 1 млрд руб., из них 25 закончили финансовый год с убытками. Мостовых компаний с выручкой свыше 1 млрд руб. — 25, из них 5 компаний — с отрицательной прибылью. Фактическая рентабельность за 2017–2019 годы мостостроительных компаний составила минус 1,02%, дорожно—строительных компаний — 0%. Ситуацию усугубил рост цен на строительные материалы, который начался в 2020 году и стал следствием предыдущей стагнации отрасли по причине COVID. Цены возросли по всей номенклатуре на десятки процентов, а по некоторым позициям — в несколько раз.

В чем причина?

Президент России поручил профильным министерствам разобраться в причинах сложившейся ситуации и навести порядок в дорожно—строительном ценообразовании. Как отреагировали управленцы? Минстрой России ответил, что в стране утвержден план мероприятий по переходу на ресурсно—индексный метод, который должен заработать в 2022 году. И что министерство продолжает разработку нормативного обеспечения для этого перехода. К сожалению, ответ специалистов Минстроя в целом получился довольно формальным: «Пересчет индексов расчетным методом, осуществляемый на основании отчетных данных о



текущей стоимости строительных ресурсов в регионах, предоставляемых органами исполнительной власти субъектов РФ, позволяет обеспечивать учет реальной рыночной стоимости строительных материалов и машин при определении сметной стоимости строительства объектов капитального строительства». Также Минстрой настаивает, что в отрасли «есть возможности для предпринимательского дохода» у транспортных строителей — на основании того, что так показали проведенные расчеты. «Увеличение показателей нормативов накладных расходов может составить в среднем порядка 20% для работ, выполняемых при строительстве автомобильных дорог, мостов и путепроводов. Таким образом, учитываемая при формировании сметной стоимости строительства сметная прибыль фактическая представляет собой доход подрядной организации, который может быть использован ею по своему усмотрению», — говорится в письме Минстроя России.

В то же время Минэкономразвития России признало серьезные проблемы с ценообразованием. «Система ценообразования в строительстве на текущий момент основывается на так называемом базисно—индексном методе определения стоимости строительства. В связи с этим с учетом изменений цен на основные строительные материалы, изменением сроков (этапов) и условий строительства итоговая фактическая стоимость работ, материалов и оборудования может существенно отличаться от рассчитанной в ходе разработки проектной документации», — говорится в ответе. Специалисты министерства признают, что инфраструктурное строительство по госзаказу фактически нерентабельно: «Нормативный размер прибыли зависит от вида производимых работ и рассчитывается от фонда оплаты труда. Общий уровень нормативной рентабельности строительно—монтажных работ составляет от 1 до 5%. Учитывая, что большинство конкурсов на выполнение работ по строительству объектов транспортной инфраструктуры проходит в форме аукционов, основным критерием которых являются минимизация цены, указанный уровень нормативной рентабельности может быть недостаточным для устойчивого функционирования строительных организаций». Признали в министерстве и проблему «презумпции виновности» подрядчика, однако никаких решений проблем не предлагают, кроме как создать рабочую группу «для детальной проработки предложений по изменению ситуации в строительной отрасли».

Федеральная антимонопольная служба тоже встала на сторону дорожных строителей. По мнению экспертов ФАС, применяемый в настоящее время базисно—индексный метод определения стоимости строительства основан на использовании устаревшей сметно—нормативной базы 2001 года и допускает существенные погрешности при расчетах сметных цен. При этом ресурсный метод составления локальных смет основывается на реальной стоимости материалов, обеспечивая высокую точность расчетов. Однако информационная база для ресурсной модели нет, поскольку текущая модель работы ФГИС ЦС не обеспечивает наполняемость системы актуальными и достоверными данными о стоимости строи-

тельных материалов. Причины — неисполнение компаниями обязанности по предоставлению информации в систему и отсутствие возможности администрировать эту информацию.

СИТУАЦИЯ

Для беспокойства подрядчиков действительно есть причины. По данным Росстата, с 2015 года отрасль генерирует убытки: суммарные потери составили 137 млрд руб., объем долга предприятий отрасли превысил сумму чистых активов в 4 раза. 54% строительных компаний ликвидированы, а численность занятых в строительстве сократилась с указанного срока на 400 тыс. человек. Только по итогам 2020 года в России работали 301 дорожно—строительная компания с выручкой свыше 1 млрд руб., из них 25 закончили финансовый год с убытками.

Взглянуть на проблему изнутри

Чтобы понять справедливость требований участников рынка инфраструктурного строительства, необходимо взглянуть на проблему изнутри. Генеральный директор Ассоциации строителей и поставщиков дорожного комплекса Юрий Агафонов подробно разяснил суть претензий подрядных организаций. Основной проблемой является дисбаланс между фактической инфляцией и индексами—дефляторами. В контрактах, заключаемых по № 44—ФЗ и № 223—ФЗ, для реализации многолетнего объекта устанавливается твердая цена с учетом только прогнозируемой Минэкономразвития РФ инфляции (4–5%), без учета фактической (7–8%) и без индексации по фак-

т. Далее: нормы сметной прибыли в сметной стоимости строительства объектов необоснованно снижаются. Действующая методика не предусматривает понятия «доход собственника» в виде каких-либо норм, а сам подход к ценообразованию имеет нормативный и компенсационный принцип, исключаяющий это понятие. В смете заложено понятие «сметная прибыль». Нормы сметной прибыли имеют компенсационный характер и включают затраты на расширенное воспроизводство основных средств, дополнительное материальное стимулирование работников, пополнение оборотных средств, уплату налога на прибыль. В рамках реформы утверждена новая методика нормативов сметной прибыли, однако она не отражает реальную ситуацию на строительном рынке, а, наоборот, создает угрозу банкротства для всех компаний, работающих по госзаказу. Например, в обновленной ФСНБ—2020 стоимость работ и материалов ниже рыночной, а некоторые позиции снижены по сравнению с предыдущей версией ФСНБ—2001. Например, нормы прибыли от фонда оплаты труда рабочих и механизаторов снижены до 33%. Сама сметная стоимость с 7% снижена до 5%.

Важной остается проблема учета отдельных затрат, не заложенных в сметной стоимости строительства. В сметных нормативах, на основании которых формируется смета контрактов, отсутствуют нормативы на обязательные в соответствии с нормативно—правовыми документами работы, такие как дополнительные инженерные

изыскания, мониторинг, земельно—кадастровые работы; на банковские гарантии, страхование строительных рисков, аренду временно занимаемых земель, компенсации при тех-

конкретного объекта. Заявленная стоимость уже является лимитом, и после проработки проектной документации стоимость строительства не должна превышать этот лимит, иначе проект не «сможет зайти в экспертизу». При прохождении экспертизы стоимость проекта снижается, а на стадии конкурса подрядчик вынужден давать еще и тендерное снижение, что в итоге приводит к снижению цены контракта до 30% от первоначальной проектной стоимости объекта. Эти затраты подрядчик оплачивает из сметной прибыли, которая теперь снижена до 5% от стоимости контракта. При переходе на новый ресурсно—индексный метод (учет рыночной стоимости материалов) со второго квартала 2022 года, исходя из сроков проектирования и разработки сметной документации, первые государственные контракты с определением сметной стоимости строительства по новой методике будут подписаны в 2024 году, а реализованы только в 2026–2027 годах.

Пересмотреть подходы

Еще одна особенность ведения строительно—инвестиционной деятельности заключается в том, что в России нет единого подхода при определении стабильности архитектурно—строительного проектирования, а также отсутствует самостоятельный статус рабочей документации в Градостроительном кодексе РФ. Строительство осуществляется на основании рабочей документации, при этом сдача и приемка объекта заказчиком осуществляются на основании проектной документации. Это вынуждает проводить дорогостоящие повторные экспер-

тизы проектной документации, документа, который по факту является лишь первичным. Наконец, болезненным для подрядчиков является чрезмерное банковское давление. Согласно № 44—ФЗ при заключении контракта подрядчики обязаны предоставлять банковскую гарантию на участие в конкурсе; на обеспечение исполнений обязательств; на гарантийные обязательства. Только при заключении контракта и до выхода на объект подрядчик несет затраты 4,5% на оплату банковских гарантий. В сочетании с неурегулированностью порядка расчетов по контрактам такая ситуация приводит к необходимости привлечения кредитования работ подрядчиком в объеме квартальной выручки и к дополнительным издержкам до 3% от годовой выручки, несмотря на наличие авансов на казначейских счетах.

Экспертное сообщество в лице Ассоциации строителей и поставщиков дорожного комплекса предлагает концептуально пересмотреть подходы к бюджетному строительству, учитывая интересы и государства, и коммерческих структур. Во-первых, внести изменения, позволяющие индексировать стоимость материалов и работ с учетом фактической инфляции, увеличив стоимость заключенных контрактов на 15%. А также увеличить размер сметной прибыли в контрактах на строительство и реконструкцию дорожных объектов до 10% от прямых затрат и 18,3% накладных расходов для возможности компенсации затрат при увеличении стоимости материалов, а также оплаты нематериальных работ. Во-вторых, разработать методические подходы для учета отраслевой специфики при расчете стоимости машино—часа или при составлении сметной документации.

В-третьих, четко определить порядок учета изменений контракта в результате действий заказчика и иных причин, не зависящих от подрядчика. Наделить исполнителя правом вносить изменения в контракт и отказаться от штрафных санкций при объективном отсутствии вины подрядчика при таких изменениях. Закрепить «симметричную» ответственность заказчика за выполнение своих функций, исключив «презумпцию виновности» подрядчика при любых отклонениях. В-четвертых, установить необходимые критерии и порядок корректировки проектной документации и условий, при которых необходима ее повторная экспертиза, конкретизировав понятие «параметры объекта капитального строительства». Законотворительно закрепить, что рабочая документация должна уточнять и дополнять раздел проектной документации «Проект организации строительства». Инженерно—технические и иные изменения, не затрагивающие параметры объекта, учитываются в рабочей документации и не должны подлежать повторной экспертизе. Государственный строительный надзор должен осуществляться на основании и проектной, и рабочей документации.

Документом предусмотрено

Суть постановления Правительства РФ № 1315

ПРАВОВОЕ ПОЛЕ

Согласно постановлению № 1315 «О внесении изменений в некоторые акты Правительства Российской Федерации» теперь заказчики (перечень которых приведен в приложении к постановлению) могут изменить цену контракта на выполнение работ по строительству, реконструкции, капитальному ремонту, сносу объекта капитального строительства, проведению работ по сохранению объектов культурного наследия, заключенных в соответствии с Федеральным законом № 44—ФЗ от 05.04.2013.

Документ устанавливает, что заказчики могут изменить существенные условия контракта в случае, если:

- контракт заключен до 1 июля 2021 года, и обязательства по нему на дату заключения соглашения об изменении условий контракта не исполнены;
- физические объемы работ, конструктивные, организационно—технологические и другие решения, предусмотренные проектной документацией, не изменяются;
- изменение существенных условий контракта осуществляется в пределах лимитов бюджетных обязательств и не приводит к увеличению срока исполнения контракта и (или) цены контракта более чем на 30%.

Постановление также устанавливает, что если в результате изменения существенных условий контракта новая цена контракта превысит стоимость объекта капитального строительства, указанную в акте (решении) об осуществлении капитальных вложений, такое изменение (увеличение) осуществляется после принятия решения Правительства РФ об использовании бюджетных ассигнований резервного фонда Правительства РФ.

В соответствии с постановлением размер изменения (увеличения) цены контракта определяется в порядке, установленном приказом Минстроя России, а цены контракта, размер которой составляет или превышает 100 млн руб., — по результатам повторной государственной экспертизы проектной документации.

Порядок определения размера изменения (увеличения) цены контракта по смете контракта установлен приказом Минстроя России от 21 июля 2021 года № 500/пр. Данный приказ зарегистрирован Министром России и вступил в силу с 24 августа 2021 года.

В соответствии с постановлением об осуществлении существенного возрастания стоимости строительных ресурсов, оказывающего влияние на изменение цены контракта, является расчет, который подрядчик направляет заказчику. В зависимости от цены контракта порядком предусмотрены несколько алгоритмов расчета.

Первый алгоритм, для контрактов со стоимостью до 30 млн руб., предусматривает выполнение расчетов на основании величины возрастания стоимости ценообразующих строительных материалов и (или) оборудования, закупка которых еще не была произведена подрядчиком до даты проведения расчета, но осуществление которой необходимо для выполнения предусмотренных контрактом работ. Этот алгоритм позволяет определить разницу в стоимости строительных материалов и (или) оборудования, учтенных при формировании НМЦК, и на дату выполнения расчетов. Алгоритм применяется для контрактов, где используется небольшое количество строительных ресурсов.

Второй алгоритм, для контрактов от 30 до 100 млн руб., предусматривает выполнение расчетов с использованием коэффициента корректировки цены контракта, рассчитанного на основании стоимости строительства, определенной с использованием ежеквартальных укрупненных индексов изменения сметной стоимости, сообщаемых Министром России. Такой алгоритм позволяет определить величину изменения цены контракта без пересчета всех строительных ресурсов, используемых при выполнении работ, значительно сокращает сроки выполнения расчета.

Третий алгоритм, для контрактов от 100 млн руб. и выше, аналогичен второму алгоритму, но предусматривает дополнительную проверку правильности определения достоверности сметной стоимости органами государственной экспертизы.

КОММЕНТАРИЙ ЭКСПЕРТА

Заместитель начальника Главгосэкспертизы России по ценообразованию Сергей Лахов:

— Это временная мера, принятая в форс—мажорных обстоятельствах. Очевидно, что в дальнейшем нужно закрепить положение, при котором сохраняется твердая цена контракта, но предусматриваются ситуации, когда стоимость ресурсов поднимается (или падает), перешагивая определенный уровень. То есть при изменении цен в среднем на 10%, в пределах инфляции, ничего корректировать в договорах не надо. Но при более значительных изменениях должен включаться механизм пересчета контрактов.

Материалы страницы подготовила Людмила ИЗЪЮРОВА, обозреватель «ТР»

КОММЕНТАРИЙ ЭКСПЕРТА

Президент Союза инженеров—сметчиков, директор департамента ценообразования и экспертно—аналитической работы Ассоциации строителей России Павел Горячкин:

— В России за последний год действительно произошел существенный рост цен на строительные материалы. Последние 25 лет я не припомню ситуации, когда рост был таким высоким и охватывал широкую номенклатурную группу. Драйвером роста в октябре 2020 года стал металл. Очень быстро он подорожал с 34 тыс. руб. за тонну до 90 тыс., а оцинкованный прокат — до 100 тыс. руб. за тонну и выше. А ведь есть виды работ, которые имеют очень большую металлоемкость, — объекты транспортного строительства, искусственные сооружения, мосты (35% от стоимости всех материалов). Другой драйвер — лесопроductция, которая подорожала более чем в 2 раза. Дальше ползли вверх цены и по другим материалам. Совокупный рост составил 25,7% к началу 2021 года. По нашим данным, к примеру, только в июле 2021 года бетон подрос в цене на 5%, товарный бетон и раствор — на 2–4%, портландцемент — на 3%, битумная эмульсия — на 43% (за два года роста 111%), асфальтобетонная смесь — на 9,5%. Причем это констатируют не только подрядчики, но и органы власти.

Наше беспокойство вызывают те контракты, которые перешли с 2020 на 2021 год. Начальная максимальная цена контракта по ним была определена на основе уже неактуальной сметной стоимости. Да, она прошла проверку досто-

верности, но в ценах 2017–2018 годов. Сегодня все расценки на строительные работы производятся в ценах на 1 января 2001 года. С тех пор прошло 20 лет! Сегодня эти индексы уже ни о чем никому не говорят. Даже в советское время, когда все было централизованно, цены пересматривались раз в 10 лет.

Также отмечу, что, несмотря на официальные заверения, сегодня невозможно включить в затраты ни одну из новых позиций — затраты на создание информационной модели строительства; затраты на обязательную банковскую гарантию; затраты на расширенное банковское сопровождение; затраты на страхование объектов строительства; даже затраты на противокоррозийные мероприятия. Более того, действия заказчика, который осмелится включить эти затраты в смету, в результате контрольных мероприятий могут быть расценены как «нецелевое и неэффективное расходование бюджетных средств». Ведь по сути методика, предлагаемая профильным ведомством, никого ни к чему не обязывает. Этот документ не обеспечивает механизм контроля.

Важнейшим элементом реформы ценообразования, по задумке регулятора, должна стать федеральная государственная информационная система ценообразования в строительстве (ФГИС ЦС). Однако ей уже пять лет, но

она до сих пор не работает: согласно оперативным данным, свои цены в системе регистрируют всего 200 предприятий. Считаю, что здесь нужны системные решения кнута и пряника. Надо не только стимулировать участников рынка, но и заставить соблюдать закон. Мы же сдаем в обязательном порядке налоговую отчетность, а если нет — нам грозят санкции. Конечно, можно было бы установить административную ответственность к таким нерадивым участникам рынка, вопрос в том, кто это будет администрировать. Основная причина, почему производители не спешат во ФГИС ЦС, заключается в том, что перечень ресурсов очистили от торговых наименований и марок и, таким образом, оторвали цену от конкретного производителя. Следовательно, предприятию, которое осуществляет выпуск современной инновационной продукции, неинтересно использовать ФГИС ЦС как средство продвижения своего товара. Более того, сама реформа ценообразования длится уже более 30 лет — впервые о переходе на ресурсный метод в России говорили еще в 1992 году! Сейчас как никогда нужны новые расценки. Кадры и финансирование есть, осталось проявить государственную волю в этом вопросе и сделать все возможное, чтобы завершить реформу в обозначенные сроки — во втором квартале 2022 года.

Поддержат ли вагоны рублем?

Кризис ударил по отрасли железнодорожного машиностроения

АКТУАЛЬНО!

Председатель Правительства РФ Михаил Мишустин дал поручение Минпромторгу России проработать меры поддержки транспортного машиностроения, в том числе для организации производства комплектующих к подвижному составу.

И хотя, по данным Росстата, производство грузовых магистральных вагонов широкой колеи в РФ по итогам первого полугодия 2021 года даже несколько выросло относительно аналогичного периода 2020-го (примерно на 7,7%, до 29,8 тыс. единиц), специалисты объясняют такой рост эффектом низкой базы: производство всех типов вагонов в России по итогам прошлого года упало почти на треть. В такой ситуации Институт проблем естественных монополий (ИПЕМ) считает целесообразным применить дополнительные меры поддержки железнодорожного машиностроения для сохранения стабильной работы предприятий отрасли.

Нужны комплексные субсидии

Несмотря на то, что доля железнодорожного машиностроения не превышает 1% в структуре ВВП (по оценкам ИПЕМ она составляет около 0,62%), отрасль дает значительный мультипликативный эффект в экономике. По модели межотраслевого баланса ИПЕМ каждый рубль выпущенной продукции железнодорожного машиностроения обеспечивает рост ВВП на 1,28 руб. (мультипликатор ВВП) и выпуск всех отраслей экономики – на 3 руб. (мультипликатор выпуска).

С января по июнь 2021 года общая стоимость отгруженной продукции железнодорожного машиностроения (без учета производства запчастей и услуг по ремонту) составила 153,84 млрд руб., что на 1% меньше, чем за аналогичный период 2020 года. Общая стоимость новой отгруженной продукции в 2020 году составила 455 млрд руб.

В ИПЕМ напоминают о том, что в нашей стране имеется богатый опыт субсидирования машиностроительных отраслей: в каждой сфере присутствует свой набор субсидий, применимых в том числе и к рынкам производства и эксплуатации нового железнодорожного подвижного состава. При этом, как показывает практика, эффективность развития отрасли обеспечивается совокупностью мер господдержки. В качестве одной из них специалисты ИПЕМ называют предоставление скидки на приобретение нового подвижного состава при сдаче старой техники на утилизацию.

Подобная идея возникла еще в прошлом году, когда ОАО «РЖД» предлагало внедрить схему trade-in, по которой железнодорожные операторы смогли бы покупать инновационные поезда дешевле с зачетом стоимости устаревших моделей. Данный механизм способен стать потенциально привлекательным для эксплуатантов подвижного состава, срок службы которого подходит к концу. Ведь за счет масштабной программы обновления вагонов, действовавшей в 2016–2020 годах, Россия получила один из самых молодых парков полувагонов в мире, средний возраст которого составил всего около 9 лет.

Судите сами: по данным Национального исследовательского центра перевозок и инфраструктуры, в настоящий момент на сети РЖД только полувагонов эксплуатируется 283,1 тыс. Из них полувагонов возрастом от



30 до 40 лет – более 10 тыс., от 20 до 30 лет – 7,5 тыс. Для сравнения: полувагонов со сроком службы от 10 до 20 лет на сети РЖД работает более 274,3 тыс. За пределами срока службы таких вагонов эксплуатируется лишь около 11 тыс.

ФАКТ

”

В период кризиса производители техники предлагают создать единую базу потребностей машиностроительных и ремонтных предприятий, предоставить им дополнительные льготы, а также предусмотреть преференции покупателям продукции отечественного производства. Государство готово оказать поддержку российским производителям в освоении выпуска новых комплектующих. Об этом заявил премьер-министр РФ Михаил Мишустин в ходе посещения машиностроительных предприятий Тверской области.

Гипотетически введение принципа трейд-ин позволило бы оптимизировать и обновить вагонный парк железнодорожных операторов. Реализовать этот проект получится лишь при субсидировании со стороны государства. Но пока Минпромторг России такую инициативу не поддержал. Возможно, потому, что при применении этой схемы из-под исключенияемых из эксплуатации вагонов на рынок выйдет много годных запасных частей.

От развития подобного сценария, в частности, предостерегает исполнительный директор союза «Объединение вагоностроителей» Евгений Семенов. «В таком случае спрос на литье может резко снизиться, что сделает экономику предприятий, производящих комплектующие, на определенный период весьма сложной», – говорит эксперт. Тем не менее он уверен в том, что ускоренное выбытие парка типовых вагонов и его замена на вагоны с улучшенными технико-экономическими характеристиками будет способствовать повышению производительности перевозочного процесса, необходимого для реализации приоритетных государственных проектов, а также ежедневно сети от избыточного парка.

Массовое внедрение инновационных грузовых вагонов обеспечивает решение приоритетных задач государства, добавляет Евгений Семенов. Правда, на этом пути существует ряд сложностей барьеров. Во-первых, аварийное состояние отдельных искусственных сооружений на маршруте подконтрольной эксплуатации вагонов с осевой нагрузкой 27 тс и, как следствие, невозможность применения тяжеловесных вагонов для вы-

воза угля на Восточном полигоне. Во-вторых, не утверждены тарифные схемы, предусматривающие распространение заложённых в прейскуранте № 10–01 принципов снижения стоимости перевозки тонны груза с ростом загрузки вагона свыше 80 т в

вагонах нового поколения, соответствующих действующим техническим регламентам. Кроме того, отсутствует и другая инфраструктура для эксплуатации новых видов подвижного состава: вагоноопрокидыватели под сочлененные вагоны, места складирования сменных кузовов, скоростная инфраструктура для платформ и прочее. Но главное – нужны субсидии из федерального бюджета организации, оказывающим услуги, связанные с железнодорожным подвижным составом, на частичное возмещение затрат по приобретению инновационного грузового железнодорожного подвижного состава.

На самом деле производителям целесообразно предоставить ряд субсидий в комплексе, продолжает тему руководитель отдела исследований транспортного машиностроения ИПЕМ Игорь Скок. Они, скажем, могут не только касаться компенсаций затрат на НИОКР (в том числе на приобретение необходимого оборудования, зарплату сотрудникам и создание опытных образцов) и сертификацию, но и включать компенсацию части затрат на производство нового подвижного состава. Последняя мера также должна предусматривать выделение субсидий на приобретение комплектующих, содержание рабочих мест и/или компенсацию затрат на энергоресурсы, используемые при производстве вагонов. В идеале субсидии целесообразно предоставлять и в размере скидки покупателю на приобретение продукции. Плюс субсидии должны касаться компенсации части затрат на создание сети сервисных центров и оборотных складов комплектующих.

По его словам, между ОАО «РЖД» и сервисными компаниями создается доверенная среда для обмена информацией о текущем техническом состоянии подвижного состава. Ведется проработка модели превентивной диагностики отдельных узлов локомотивов, заводов-изготовителей создают региональные центры сопровождения новой техники. Совместно с производителем развернута работа по созданию экологически чистых локомотивов и повышению уровня цифровизации разрабатываемого подвижного состава. ОАО «РЖД» подготовлена сбалансированная среднесрочная программа обновления локомотивного парка с учетом обеспечения оптимальной загрузки машиностроительных предприятий, сформулированы технические и эксплуатационные требования к перспективному тяговому подвижному составу на период до 2030 года.

Создан кластер

В июле 2021 года Минпромторг России утвердил целевые показатели импортозамещения для железнодорожной отрасли до 2024 года. Согласно документу российские производители должны наладить выпуск автоцепок для поездов метро – долю этой продукции отечественного производства на рынке, как указано в документе, нужно нарастить до 20%, тогда как сейчас их никто в стране не производит. Также предполагается организовать выпуск узлов сочленения для грузовых вагонов, которые предназначены для соединения секций подвижного состава. Эта деталь используется вагоностроителями при производстве грузовых вагонов сочлененного типа. В соответствии с программой импортозамещения доля узлов сочленения для железнодорожных грузовых вагонов отечественного производства к 2024 году должна увеличиться с нуля до 50% реализуемых на рынке изделий.

Весной прошлого года Правительство РФ включило машиностроение в перечень пострадавших от коронавируса отраслей. Но в отношении железнодорожного машиностроения действовала всего одна прямая мера поддержки. В рамках постановления Правительства РФ № 667 от 13 мая 2020 года государство субсидировало приобретение вагонов-платформ, оборудованных фитинговыми упорами, с длиной по осям автоцепки менее 19 м, обеспечивающих перевозку колесной и гусеничной техники, а также маневровых локомотивов мощностью не более 1200 лошадиных сил. Причем общий объем поддержки был сравнительно скромным – 950 млн руб. на весь прошлый год.

Безусловно, решение о выделении новых субсидий, которое может быть вскоре принято государством, будет способствовать импортозамещению и локализации производства, так как преференции получат не только производители ключевых комплектующих, но и потребители этой продукции – ремонтные предприятия. По мнению руководителя департамента исследований железнодорожного транспорта ИПЕМ Александра Поликарпова, в первую очередь необходимо предоставить налоговые льготы или компенсацию части затрат при приобретении нового российского подвижного состава на основе долгосрочных контрактов. В компании «ЛокоТех» также считают наиболее эффективной мерой введение налоговых льгот. «Стимулировать повышение эффективности нашей компании как сервисного

предприятия могли бы снятие или смягчение обязательств по финансированию закупки оборудования, произведенного в России. Например, отмена имущественного налога для такого оборудования, приобретаемого в рамках инвестиционного проекта, а также введение налогового вычета в размере не менее 50% расходов на инвестиции в основные средства», – отмечает генеральный директор ОАО «ЛокоТех» Борис Богатырев.

По словам президента АО «РМ Рейл Холдинг» Константина Данилова, также необходимо создать единую базу потребностей машиностроительных и ремонтных предприятий. «Это позволит оперативно реагировать на тренды рынка и в полной мере удовлетворять спрос потребителей», – уверен он.

Для организации выпуска в стране новых комплектующих производители предлагают усовершенствовать механизм поддержки инвестиционных проектов в сфере железнодорожного машиностроения. Ведь ситуация на рынке действительно складывается безрадостная. Мировой рост цен на металл – основной негативный фактор, провоцирующий стоимость производства деталей для грузовых вагонов. Только из-за удорожания плоского горячекатаного проката в прошлом году произошел рост себестоимости производства грузовых вагонов до 20%.

В период кризиса производители техники предлагают создать единую базу потребностей машиностроительных и ремонтных предприятий, предоставить им дополнительные льготы, а также предусмотреть преференции покупателям продукции отечественного производства. Государство готово оказать поддержку российским производителям в освоении выпуска новых комплектующих. Об этом заявил премьер-министр РФ Михаил Мишустин в ходе посещения машиностроительных предприятий Тверской области.

Промышленный технопарк в Тверской области является одним из удачных примеров реализации ГЧП в сфере производства комплектующих для машиностроения. Правительство области уже приняло решение о создании кластера транспортного машиностроения, в состав которого войдут Тверской вагоностроительный завод, промышленный технопарк КСК («Ключевые системы и компоненты»), ряд малых и средних предприятий, учебных заведений региона. При этом ТВЗ станет якорным предприятием кластера, то есть завод будет площадкой для кооперации предприятий машиностроения, что позволит развивать производство экспортно-ориентированной продукции. Включение в состав кластера Тверского государственного технического университета и Тверского машиностроительного колледжа необходимо для обеспечения подготовки квалифицированных кадров в отрасли железнодорожного машиностроения. В ближайшее время регион направит заявку на включение кластера транспортного машиностроения в реестр Минпромторга России, это даст возможность привлекать на развитие производств федеральную господдержку. Предприятия, например, смогут получать компенсацию части затрат на приобретение оборудования, расходы капитального характера. Предполагаемый объем инвестиций из всех источников может превысить 6,5 млрд руб. До 2024 года на предприятиях планируется создать более 17,7 тыс. рабочих мест.

НОВОСТИ

Запустили в серию

УВЗ делает ставку на выпуск инновационных полувагонов

Уральвагонзавод, входящий в государственную корпорацию «Ростех», получил разрешение на массовое производство инновационного полувагона модели 12–196–02 на тележках с осевой нагрузкой до 25 тс. Ранее на сети проходила подконтрольная эксплуатация этой модели, и производитель имел право выпускать только ограниченные партии. В конце июня комиссия во главе с представителями ОАО «РЖД» дала разрешение на серийное производство подвижного состава.

Полувагон модели 12–196–02 грузоподъемностью 75 т имеет увеличенный объем кузова – 94 куб. м (ранее был 88 куб. м) и установлен на тележке модели 18–194–1 с повышенной осевой нагрузкой – до 25 тс против 23,5 тс у типового полувагона. На 10 лет больше и срок службы – 32 года, а пробег тележки 18–194–1 до первого планового ремонта составляет 500 тыс. км.

Разработка УВЗ предназначена для перевозок по железным дорогам колеи 1520 массовых неагрессивных грузов, не требующих защиты от атмосферных осадков, например, насыпных непылевидных, навалочных, штабельных и штучных.

Инновационные полувагоны составляют значительную часть от общего количества заказов предприятия – загрузка у предприятия выше уровня прошлого года, УВЗ получил несколько крупных заказов на полувагоны 12–196–02. Такой подвижной состав эксплуатируют более 60 собственников и операторов.

На стадии подконтрольной эксплуатации УВЗ мог выпускать только ограниченную партию – до 55 тыс. полувагонов. На текущем этапе проводятся испытания модели на ремонтпригодность (возможность восстановить работоспособное состояние после отказа или повреждения), а также установлен дополнительный контроль за его техническим состоянием.

Исполнен контракт

на поставку вагонов с креслами для сидения

Тверской вагоностроительный завод исполнил контракт со Свердловской пригородной компанией на поставку шести пассажирских вагонов с креслами для сидения.

Вагоны предназначены для межрегиональных перевозок и изготовлены в трех модификациях. Стандартная планировка рассчитана на 60 посадочных мест.

Вагоны оснащены системами кондиционирования воздуха, информационными табло, аппаратами с питьевой водой, витринами, экологически чистыми туалетными комплексами. В салонах вагонов размещены мониторы для трансляции познавательных программ, фильмов и другой информации.

В вагонах улучшенной планировки – 40 сидячих мест с возможностью разворота кресел на 180 градусов. Также в них есть откидные столики и опоры для ног, в каждой блоке кресел смонтированы персональные аудиомодули и розетки.

Вагоны третьей модификации рассчитаны на комфортный проезд 45 человек, включая пассажиров с ограниченными возможностями здоровья, в том числе передвигающихся на коляске.

Длина имеет значение

ОВК сертифицировала платформу с повышенной грузоподъемностью

Объединенная вагонная компания получила сертификат соответствия Регистра сертификации на федеральном железнодорожном транспорте на вагон-платформу модели 13–6724 и приступила к исполнению контракта на поставку 1 тыс. единиц в адрес транспортной компании Laude Smart Intermodal S.A.

Вагон модели 13–6724 – первая на пространстве колеи 1520 мм платформа погрузочной длиной 46 футов и грузоподъемностью 80 тонн. Платформа предназначена для перевозки контейнеров массой брутто до 40 тонн и съемных кузовов, в первую очередь в трансконтинентальных перевозках с европейскими странами.

Экономический эффект транспортировки грузов в контейнерах на платформе ОВК достигается за счет как повышенной грузоподъемности самого вагона, так и увеличенного объема контейнеров (длина увеличена с 20 до 23 футов, или до 7010 мм).

На вагоностроительной площадке холдинга в Тихвине были построены опытные образцы, которые к концу прошлого года прошли полный комплекс стационарных, ресурсных и ходовых испытаний. Во втором квартале 2021 года завершена процедура постановки вагона на производство и получен сертификат соответствия вагона модели 13–6724 требованиям технического регламента Таможенного союза «О безопасности железнодорожного подвижного состава».

Дефицит запчастей

Рост цен на металл привел к удорожанию ремонтных работ

В адрес компаний-операторов поступают уведомления от вагоно-ремонтных компаний (ВРК) о повышении цен на услуги с 1 августа. ВРК связывают такое решение с ростом цен на металл и, как следствие, ростом стоимости запчастей, в частности цельнокатаных колес, откуда растет и стоимость ремонта вагонов.

Это не первый неприятный сюрприз от ремонтников этим летом. С 1 июля стоимость работ уже увеличилась на 5%. К этому добавился рост стоимости запчастей примерно на 15–20%.

Компании, входящие в Союз операторов железнодорожного состава, негативно относятся к росту цен на ремонт. Тем более с ежемесячным их повышением. «Отсутствие прогнозируемости и открытости в этих решениях со стороны ВРК вызывает серьезную обеспокоенность. Тем более что о повышении цен одномоментно проинформировали все ВРК. В период нахождения ВРК в составе ОАО «РЖД» бывали ситуации, когда в последней декаде декабря операторские компании получали уведомления, что с 1 января будут повышены цены на ремонт сразу по трем ВРК. Сейчас ситуация повторяется, хотя ВРК уже не в составе холдинга, и это не может не вызывать определенную тревогу», – поделились опасениями представители СОЖТ.

Контракты растянут

Сокращение закупок путевой техники ударило по производителям

Крупнейший производитель локомотивов АО «Синара – Транспортные машины» (СТМ) столкнулось с критическим снижением закупок выпускаемой техники для строительства и ремонта железнодорожного полотна. Об этом сообщил замгендиректора по продажам СТМ Антон Зубихин. По его словам, произошло резкое снижение закупок путевой техники со стороны ОАО «РЖД» – почти втрое, с 21,6 млрд руб. в 2020 году до 8,3 млрд руб. в 2021 году.

В таких условиях СТМ, отмечает он, приходится перепрофилировать заводы, но в компании надеются, что инвестиционная программа ОАО «РЖД» будет скорректирована. Для сохранения производственных компетенций и трудовых коллективов предприятий путевого железнодорожного машиностроения в этом году требуется разместить дополнительный заказ на сумму не менее 10 млрд руб., сообщает Антон Зубихин. Также, по его словам, следует перейти на долгосрочные (3–5 лет) договоры поставки железнодорожной техники, срок которых сегодня не превышает год, и перейти на десятилетние контракты на инфраструктурные услуги с подрядчиками.

Как сообщили в ОАО «РЖД», в этом году предусмотрена закупка более 560 единиц путевой техники на сумму свыше 12 млрд руб., из которых на СТМ приходится почти 90%.

Обеспечить безотказность

Почему ОАО «РЖД» предъявляет повышенные требования к новым локомотивам

СТРАТЕГИЯ

За последние пять лет ОАО «РЖД» приобрело около 3 тыс. новых локомотивов на сумму более 426 млрд руб. Такие данные привел генеральный директор – председатель правления ОАО «РЖД» Олег Белозеров на состоявшемся в Москве заседании совета по взаимодействию компании с предприятиями транспортного машиностроения.

По словам Олега Белозерова, благодаря планомерной закупке новой техники за последние 10 лет уровень износа локомотивного парка снизился с 78% до 59%. При этом заказ холдинга «РЖД» обеспечивает стабильную загрузку производственных мощностей и позволяет машиностроительным предприятиям инвестировать средства в создание новых технических решений.

В то же время важно продолжать работу над повышением

качества поставляемой техники, так как именно от ее надежности зависит результат работы ОАО «РЖД», подчеркнул Олег Белозеров. В условиях практически исчерпавших себя протусных способностей БАМа и Транссиба, масштабных работ по реконструкции инфраструктуры критичным становится каждый отказ локомотива. Новые технологии интервального регулирования движения поездов (подвижные блок-участки, технология «виртуальная сцепка») еще больше повышают интенсивность движения и тем самым предъявляют дополнительные требования к надежности локомотивного парка.

Олег Белозеров призвал производителей придерживаться принятого на прошлом заседании совета, прошедшего 28 июля 2020 года, принципа обеспечения абсолютной безотказности локомотива в эксплуатации, в том числе за счет резервирования основных уз-

лов. Также он обратил внимание на необходимость сокращения сроков разработки и постановки на производство новой техники.

Речь идет о создании моделей грузовых локомотивов для Восточного полигона, тепловозов, работающих на альтернативных видах топлива, локомотивов с гибридными силовыми установками, скоростных пассажирских и контейнерных электровозов, нового пассажирского подвижного состава.

«Очень важно, чтобы началось скорейшее серийное производство новых двигателей, снижалась доля импортных комплектующих», – отметил Олег Белозеров.

Говоря о выполнении решений, принятых на предыдущих заседаниях совета, заместитель генерального директора ОАО «РЖД» – начальник Дирекции тяги Олег Валинский отметил, что компания перешла на закупку локомотивов только по контрактам жизненного цикла.

ПРЕСС–СЛУЖБА СООБЩАЕТ

Задержан «нарушитель»

во время учений под Нефтеюганском

На автомобильном мосту через реку Юганская Обь прошли учения с целью отработки защиты дорожного объекта от несанкционированного проникновения и практических действий при обнаружении посторонних предметов.

К тренировке, организованной Уральским филиалом ФГУП «УВО Минтранса России», были привлечены работники отделения «Нефтеюганск», полиция и МЧС РФ.

– Практика проведения совместных учений регулярна и позволяет подготовить дежурные смены к действиям в условиях возникновения чрезвычайных ситуаций. Причем как самостоятельно, так и взаимодействуя с органами правопорядка, – рассказал руководитель учений, первый заместитель директора Уральского филиала ФГУП «УВО Минтранса России» Владимир Абков.

По легенде первого тренировочного задания, неизвестный мужчина попытался проникнуть в охраняемую зону транспортной безопасности моста. После нескольких предупреждений его задержали стрелки ведомственной охраны, проинформировав о происходящем оперативные службы Нефтеюганска.

Далее место задержания условного нарушителя было обследовано и найдена сумка.

«Находка» была проверена оперативной группой ОМВД, в составе которой работал кинолог с собакой. Дополнительно охрана Минтранса использовала ионно-дрейфовый детектор «Кербер-Т».

Подводя итоги, представители заказчика – ФКУ «Уралуправтдор» – отметили профессиональные действия сотрудников отделения «Нефтеюганск» Уральского филиала, хорошо организованное, оперативное оповещение и слаженное взаимодействие с силовыми структурами города.

Наша справка.

Автодорожный мост через протоку Юганская Обь был открыт в 1984 году. Длина моста составляет 870,3 м, его пропускная способность – 1500 автомобилей в сутки. С 2006 года защиту и охрану объекта осуществляет Уральский филиал ФГУП «УВО Минтранса России».

Ольга КАСПИРОВИЧ,
Уральский филиал ФГУП «УВО Минтранса России»

Проникновение

в периметр объекта пресечено в Керчи

Сотрудники дежурной смены команды «Таврида» Крымского Отряда ведомственной охраны Минтранса России пресекли попытку проникновения на охраняемый участок автодороги Керчь – Новороссийск.

Прибыв на место происшествия, группа быстрого реагирования ФГУП «УВО Минтранса России» задержала женщину и мужчину из Санкт–Петербурга. Они пытались проникнуть в зону транспортной безопасности через ограждение периметра охраняемого объекта.

О выявленном нарушении внутриобъектового режима ведомственная охрана составила акт и передала злоумышленников сотрудникам линейного пункта полиции г. Керчи для дальнейшего расследования.

Только за сутки охрана государственного предприятия задержала 16 человек, нарушивших требования пропускного и внутриобъектового режимов охраняемых территорий в Крыму и Краснодарском крае.



Виктор СЛОБОДЕНЮК,
ведущий специалист по связям с общественностью
Краснодарского филиала ФГУП «УВО Минтранса России»

Мост через Кубань

Его безопасностью займутся в окрестностях Усть–Лабинска

В начале августа Северо–Кавказский филиал ведомственной охраны Минтранса России начал работу по оснащению моста через реку Кубань на автомобильной дороге А–160. Мост оборудуют техническими средствами охраны и инженерными сооружениями для обеспечения транспортной безопасности. Общая стоимость работ составляет более 51 млн руб.

Контракт между ФКУ Упрдор «Черноморье» и Северо–Кавказским филиалом ФГУП «УВО Минтранса России» заключили в конце июля по итогам конкурса. В декабре 2021 года новое оборудование должны ввести в эксплуатацию. За 5 месяцев работникам государственного предприятия предстоит установить и наладить системы телевизионного наблюдения, связи и оповещения, охранного освещения и охранно–пожарную сигнализацию. А также будет установлено оборудование по сбору и обработке информации, по контролю и управлению доступом.

По окончании работы на страже транспортной безопасности моста будут стоять 47 камер видеонаблюдения. На объекте также возведут инженерные ограждения и пост управления.



Юлия АКСЕНОВА
пресс–служба Северо–Кавказского филиала
ФГУП «УВО Минтранса России»

Прямая зависимость

безопасности мореплавания от действий экипажа и соблюдения правил эксплуатации судна в экстремальных условиях



ПРОБЛЕМЫ И РЕШЕНИЯ

Дальневосточное морское пароходство (FESCO) – одна из крупнейших российских транспортно–логистических компаний в России с активами в сфере портового, железнодорожного и интегрированного логистического бизнеса. Его история насчитывает 140 лет. Свое начало компания берет в 1880 году, когда по распоряжению Александра II было основано судоходное общество «Добровольный флот».

После революции правительство Советской России объединило все суда «Добровольного флота» и частных коммерческих судоходных компаний в единую государственную структуру – Дальневосточное государственное морское пароходство (ДВГМП).

ДВГМП стало одним из крупнейших советских пароходств СССР и сыграло значительную роль как в развитии региона, так и в закреплении советского торгового флота на рынке международных грузовых перевозок.

В 1991 году Дальневосточное морское пароходство стало акционерным обществом. Сегодня ДВМП – это не просто пароходство. С 2002 года компания развивается как крупная транспортно–логистическая компания, в активах которой собственный флот, портовая инфраструктура, железнодорожные платформы, контейнерный и грузовой парк. По сей день ДВМП остается одной из старейших и крупнейших российских судоходных компаний.

В настоящее время флот компании составляет 19 специализированных крупнотоннажных судов. Только в прошлом году в состав флота вошли два многоцелевых судна – «ФЕСКО Улисс» и «ФЕСКО Парис» девятитонн по 12 711 тонн, обладающих мощным грузовым устройством.

Приоритетной задачей в деятельности ПАО «Дальневосточ-

ное морское пароходство» является обеспечение безопасности людей, судов и перевозимых грузов. В результате оптимизации организационной структуры управления несколько лет назад в компании объединены

АКЦЕНТ

Приоритетной задачей в деятельности ПАО «Дальневосточное морское пароходство» является обеспечение безопасности на море, включая безопасность людей, судов и перевозимых грузов.

два ключевых подразделения – департамент безопасности мореплавания и департамент качества.

Безопасность мореплавания состоит из двух больших частей. Одна из них навигационная, направленная на избежание столкновений, посадки на мель, уменьшение влияния гидрометеорологических факторов на состояние и движение судна. Другая – техническая, подразумевает комплекс мер по своевременному техническому обслуживанию судов, соблюдению правил пожарной безопасности, поддержанию в исправном состоянии механизмов, навигационной аппаратуры и так далее.

Уровень безопасности мореплавания судов напрямую зависит от правильных действий экипажа в любых экстремальных условиях, а также от соблюдения комплекса технических мер и правил эксплуатации. В нашей компании это достигается путем высокого уровня квалификационной подготовки всех членов экипажа к выходу в море и четкой организацией несения службы; тщательной проработкой капитанами и помощниками навигационных, гидрографических и метеорологических условий в районе плавания; эксплуатационными качествами судов, исправностью всех технических средств, в том числе навига-

ционных комплексов и средств связи; обеспечением необходимым комплексом спасательных средств и систем борьбы за живучесть судна, поддержанием их в надлежащем состоянии. Сюда необходимо также добавить наличие на борту всех не-

обходимых навигационных карт данного района мореплавания, справочных руководств и морских пособий, а также неукоснительное соблюдение международных правил судоходства, правил предупреждения столкновений судов, Конвенции по охране жизни на море.

Выполнение этих постулатов позволяет нам безаварийно решать ответственные и непростые, порой уникальные в области судоходства задачи. Во–первых, это обеспечение регулярного контейнерного сервиса, связывающего порты российского Дальнего Востока и Юго–Восточной Азии. Во–вторых, работа в Антарктиде. Уже более тридцати лет суда ДВМП совершают регулярные рейсы на белый материк. В последние годы д/э «Василий Головин» обеспечивает полярные станции Аргентины и Индии, производя выгрузку как с помощью вертолетов, так и непосредственно на ледовый барьер. В–третьих, это снабженческие рейсы универсальными судами с выгрузкой на необорудованный берег бортовой техникой. В–четвертых – комплекс мероприятий по получению разрешений на заход в порты США. Сейчас контейнеровоз FESCO Askold работает на линии, связывающей материковые порты штата Калифорния и острова Микронезия. Не так дав-

но судно успешно, без единого замечания прошло очередную проверку инспекцией USD Coast Guard. К заходу в воды США подготовлены наши многоцелевые суда под российским флагом. И, наконец, пятое – перевозки нестандартных грузов. Теплоходом «ФЕСКО Парис» в августе 2020 года доставлено тяжеловесное оборудование для строящегося завода «Ямал–СПГ» и два универсальных судна, построенные в Петрозаводске для АМП Ванино.

А теперь хотелось бы остановиться на вопросах, осложняющих деятельность компании и непосредственно влияющих на безопасность мореплавания.

Это невозможность смены экипажей судов в портах Азии и Африки из–за запрета на въезд в эти страны в связи с карантинными ограничениями. Превышение морскими контрактными сроками работы на судах. Далее – несовершенный, бюрократизированный порядок предоставления разрешения каботажным судам на плавание между российскими портами с пересечением Государственной границы РФ. Применение пограничными наказаний по статье 18.1 КОАП (Нарушение режима пересечения Гостраницы) в случае выявления неточностей при подаче информации с судов. И еще одно – в связи с введением в действие Международной конвенции о контроле балластных вод (BWMC) на судовладельцев всего мира накладываются значительные расходы по установке на судах систем очистки балластной воды. В целях защиты интересов отечественных перевозчиков необходимо принятие решения об изъятии данного требования для судов, работающих в каботаже в одном регионе.

Николай ЧВЕРТКО,
директор департамента безопасности и качества – представитель руководства по безопасности и качеству, назначенное лицо филиала ПАО «ДВМП» в г. Владивосток

Работа для совета экспертов

Его планируют создать при Госкомпании «Автодор»

«КРУГЛЫЙ СТОЛ»

Такие задачи, как помощь на дороге и устранение предположительно возникновений происшествий, исключение пострадавших на сети скоростных дорог, глубокая аналитическая работа и выработка эффективных решений будут поставлены перед советом экспертов. Подробнее прописать функции и состав совета планируется уже к сентябрю этого года.

Такие рекомендации были даны по итогам «круглого стола» «Безопасность на дорогах – ответственность каждого», который прошел на площадке «Российской газеты». В нем приняли участие: заместитель председателя правления по эксплуатации Государственной компании «Автодор» Геннадий Жилин; заместитель начальника ГУОБДД МВД России Олег Понарын; начальник отдела безопасности дорожного движения Государственной компании «Автодор» Виктор Левандовский; начальник отдела дорожной деятельности Департамента государственной политики в области дорожного хозяйства Министерства транспорта РФ Роман Кильдюшин; общественный деятель, руководитель рабочей группы ОНФ «Защита прав автомобилистов» Петр Шкуматов; генеральный директор экспертного центра «Движение без опасности» Вадим Мельников; начальник управления органи-

зации безопасности дорожного движения ФАУ «РОСДОРНИИ» Игорь Живогисцев.

На данный момент в госкомпании действует программа работ по повышению безопасности дорожного движения, в которой определены мероприятия, направленные на ликвидацию аварийно опасных участков, снижение уровня смертности, профилактику дорожно–транспортных происшествий и предотвращение образования новых мест концентрации ДТП. В ней появятся и пункты, которые предложит совет на основе анализа аварийности. В настоящее время в управлении госкомпании находится 3771 км автомобильных дорог, из которых протяженность платных участков составляет более 50% (1911 км), напомнил Геннадий Жилин. При этом идет снижение числа аварий с летальным исходом на фоне ежегодного прироста сети дорог. За десять лет удельный показатель количества погибших на 100 км снижен почти на 70%.

Олег Понарын в своем выступлении ознакомил участников «круглого стола» с уровнем аварийности на российских дорогах, отметив, что, как правило, наименьшими показателями по количеству ДТП, пострадавших и погибших в них людей характеризуются зимние месяцы. С марта по июнь уровень дорожно–транспортного травматизма возрастает, при этом пиковым периодом традиционно являют-

ся сентябрь–октябрь. Впоследствии число погибших и раненых, по всем прогнозам, должно уменьшаться.

«Во многом это зависит как от поведения участников движения, так и от погодных условий, и наша задача заключается в выработке и реализации механизмов, которые позволили бы минимизировать эти всплески аварийности и максимально сократить возможное число погибших и пострадавших в ДТП участников дорожного движения», – подчеркнул Олег Понарын.

В рамках «круглого стола» была отмечена важная роль СМИ в воспитании всех участников дорожного движения. Именно человеческий фактор является главным при возникновении ДТП.

Основными причинами столкновений, сбоев являются: усталость, сон за рулем, несоблюдение дистанции и несоответствие скорости конкретным условиям движения, нахождение пешеходов на проезжей части дороги или переход в неустановленном месте, нахождение в нетрезвом состоянии.

Основными видами дорожно–транспортных происшествий являются: столкновения – 54,3%, наезд на препятствие – 16,3%, наезд на стоящее ТС – 10,2%, доля остальных видов ДТП (каждого) не превышает 10%. Основную массу столкновений транспортных средств составляют попутные и боковые – 88,5%.

При этом, анализируя количество происшествий и количество погибших, ежемесячно отмечается значительный их рост в июле, а также в августе. Причина – активное передвижение населения в период отпусков. Следует обратить внимание на ДТП с наездами на стоящее транспортное средство, в которых погибли люди. Большинство из них произошли с участием транспортных средств, совершивших вынужденную остановку из–за поломки на полосе движения или краевой полосе, в том числе связанную с ранее совершенным ДТП без пострадавших. Минимальное число подопытных ДТП происходит там, где запрещено останавливаться на автомагистралях и скоростных автомобильных дорогах.

Платные участки значительно отличаются по уровню безопасности. Кроме высокого уровня их обустройства техническими средствами организации дорожного движения, на данных участках действует служба аварийных комиссаров, созданная для оперативного оказания помощи участникам дорожного движения и предупреждения возникновения ДТП. Всего на участках круглосуточно дежурят 84 экипажа. Среднее покрытие платных участков одним экипажем составляет до 20 км, количество выездов – более 75 тыс. в год, время прибытия на место события – до 15 минут.

Наш корр.

СУД ДА ДЕЛО

Серьезные нарушения

выявлены Якутским следственным отделом на транспорте

Якутским следственным отделом на транспорте Восточного межрегионального следственного управления на транспорте СК России завершено расследование уголовного дела в отношении 52–летнего судоводителя легкомоторной лодки «Волжанка–87». Он обвиняется в совершении преступления, предусмотренного ч. 1.2 ст. 263 УК РФ.

По данным следствия, утром 4 июня 2021 года на 1639–м км реки Лена, вблизи острова «Понмарев» г. Якутска, обвиняемый, находясь в состоянии алкогольного опьянения, управляя маломерным судном «Волжанка–87» с подвесным лодочным мотором «Yamaha–350», следуя по маршруту Нижний Бестях – Якутск с правого на левый берег реки Лена, при осуществлении пассажирской перевозки на возмездной основе не осуществил должного визуального наблюдения за окружающей обстановкой и плывшим навстречу по судовому ходу самоходным паромом «СК–2016», принадлежащим ПАО «Ленское объединенное речное пароходство», и заснул за рулем.

В результате неправомерных действий судоводителя маломерное судно «Волжанка–87» правым бортом столкнулось с самоходным паромом «СК–2016», что привело к причинению телесных повреждений различной степени тяжести девяти пассажирам маломерного судна «Волжанка–87».

На момент столкновения на маломерном судне «Волжанка–87» находились 17 пассажиров, в том числе трое несовершеннолетних детей, при допустимой загрузке 11 человек.

Тем же следственным отделом проводится проверка по факту падения женщины с самоходного теплохода «Паром–5».

Предварительно установлено, что в дневное время 17 июля 2021 года за борт теплохода «Паром–5», следовавшего по маршруту Нижний Бестях – Якутск, упала 28–летняя женщина. Проведенными первоначальными поисковыми мероприятиями найти женщину не удалось.

14 августа 2021 года тело женщины было обнаружено в устье реки Лена, на 1800–м км, в районе с. Соттинцы Усть–Алданского района.

При внешнем осмотре с участием врача суде-medэксперта телесных повреждений на теле женщины не обнаружено.

В настоящее время по материалу проводятся проверочные мероприятия – по результатам которых будет принято процессуальное решение, в том числе будет дана оценка действиям капитана теплохода «Паром–5».

Тот же отдел проводит доследственную проверку по факту столкновения двух самоходных теплоходов.

Согласно предварительной информации в дневное время 18 августа 2021 года на переправе Якутск – Нижний Бестях на правом берегу реки Лена самоходный теплоход «Паром–4», принадлежащий ООО «Первая паромная переправа», при отходе от берега совершил столкновение со стоявшим на причале самоходным теплоходом «СП–858», принадлежащим ИП Гладких А.А.

В результате столкновения повреждение получил прицеп грузового автомобиля «Фрейтлайнер», находившийся на палубе самоходного теплохода «СП–858».

Жертв и пострадавших нет, суда повреждений не имеют. Размер причиненного ущерба собственнику автомобиля устанавливается.

Следственными органами Восточного межрегионального следственного управления на транспорте СК России проводится также доследственная проверка по факту столкновения теплохода с несамостоятельным барьером.

3 августа 2021 года в 15 час. 45 мин. местного времени на входе в затон п. Жатай капитан теплохода «СК–2040», находясь в состоянии алкогольного опьянения, совершил столкновение с несамостоятельным барьером МП–2599, стоявшей в Жатайском затоне, пришвартованной к береговой полосе.

В результате столкновения теплоход «СК–2040» получил повреждение левого борта по длине грузовой палубы. Жертв и пострадавших нет, ущерб устанавливается. Оба судна принадлежат ПАО «Ленское объединенное речное пароходство».

Подготовил
Матвей ТИМОШИН

С мужиком такого роста...

Во все времена на Земле рождались великаны

ИСПОЛИНЫ

Три метра над уровнем пола

Наша беседа с талантливым политиком и генералом КГБ Олегом Жидковым была о событиях, непосредственных участником которых он был в годы службы. Уроженец Грозного, он в начале 2000-х был мэром столицы Чечни, позднее стал заместителем полпреда Президента России на Северном Кавказе. Ныне Олег Михайлович – заместитель Национального антитеррористического комитета России.

Вспоминая свою юность, он упомянул о том, что много лет играл в баскетбол. Более того, уже в девятом классе ему доверяли судить матчи республиканских поединков Чечено-Ингушетии. Именно тогда и произошло его знакомство с уникальным человеком, своеобразной достопримечательностью республики – одним из самых высоких людей планеты Увайсом Ахтаевым, которого в спортивном мире знали как Васю-Чечена. Он был известен не только огромным ростом – 236 см и весом под 200 кг, но и тем, что был легендарным тренером. Александр Гомельский считал, что с Ахтаевым советская сборная стала бы чемпионом мира гораздо раньше.

Уроженец Шатойского района, Ахтаев в 1944 году, в 13 лет, был депортирован с родителями в Караганду. Рослый, больше двух метров, юноша в 17 лет начал выступать в алма-атинской баскетбольной команде «Буревестник». Именно Ахтаев и его товарищ по команде Арменак Алачачян, по баскетбольным меркам «малыш» – 174 см, ставший со временем восьмикратным чемпионом СССР, четырехкратным чемпионом Европы, серебряным призером Олимпийских игр, заслуженным мастером спорта СССР, внесли огромный вклад в популяризацию баскетбола в Казахстане.

В те годы в Советском Союзе еще не было столь высоких баскетболистов, а посему слава о Васе-Чечене быстро разлетелась по всей стране. В те годы он считался самым высоким баскетболистом в мире. Вскоре баскетбольные площадки, где играл «Буревестник», уже не могли вместить всех желающих посмотреть на великана и его игроу. Его хорошую технику и немалый потенциал отмечали даже специалисты высочайшего уровня. Александр Гомельский так писал о нем: «И



ФАКТ

Во время казахской ссылки 14-летнего Ахтаева задержали милиционеры: тот тащил с местного склада сразу четыре деревянные шпалы, которые собирался использовать для растопки печи, чтобы родные люди смогли согреться и приготовить ужин. Стражи порядка наказывать парня не стали: удивились его физической силе, ведь не каждый взрослый мужчина мог поднять и одну шпалу.

не надо думать, что Ахтаев был ограниченным в игровом плане человеком – отнюдь нет! Конечно, в первую очередь он использовал свой рост и старался забить – вернее, вколотить мяч в корзину. Но у него было неплохо поставленный бросок, особенно со штрафных, он прекрасно играл в защите, ставя такую «крышу», что выбраться из-под нее было невероятно трудно. Это был умный, смелый игрок, любящий, чувствующий и понимающий баскетбол».

Габариты не позволяли ему быстро бегать. Но в те годы команды не были ограничены во времени на атаку, так что Увайс мог бежать до кольца хоть тысячу лет – главное, что мяч в итоге оказывался в корзине. Правда, оставаться на площадке подолгу он не мог – не хватало выносливости. К тому же он никогда не играл в удобной обуви: ботинки 58-го размера ему шли на заказ, но и они быстро рвались под весом гиганта.

Ахтаева включали в состав сборной СССР, но сыграть за национальную команду страны ему не удалось. Накануне Олимпиады в Хельсинки–1952 Лаврентий Берия выставил депортированному чеченцу жесткий ультиматум: чтобы вы-

ступать в форме сборной страны, 22-летний Ахтаев должен был сменить имя и национальность. Спортсмен заявил, что если пропуск в сборную лежит через предательство своей семьи и своих корней, ему этого не нужно. После такого ответа, несмотря на все усилия Гомельского, включить Ахтаева в состав олимпийской сборной так и не удалось.

После завершения спортивной карьеры Ахтаев, вернувшись в родную республику, работал старшим наставником мужской и женской баскетбольных сборных Чечено-Ингушетии. Тренерская карьера складывалась весьма успешно, под его руководством мужская сборная одержала немало громких побед, а женская команда вошла в первую лигу всесоюзного чемпионата.

Олег Жидков упомянул, что Увайс ездил на 21-й «Волге», в которой не было переднего сиденья, иначе гигант не мог в ней поместиться. Ему запомнились рассказы великана о том, что во время казахской ссылки 14-летнего Ахтаева задержали милиционеры: тот тащил с местного склада сразу четыре деревянные шпалы, которые собирался использовать для рас-

топки печи, чтобы родные люди смогли согреться и приготовить ужин. Стражи порядка наказывать парня не стали: удивились его физической силе, ведь не каждый взрослый мужчина мог поднять и одну шпалу. Один из милиционеров был страстным поклонником спорта, а потому отвел подростка в баскетбольную секцию.

Ахтаев работал тренером до 1973 года, пока не сломал ногу. Это произошло до смешного нелепо: любимый кот пробежал перед ним на лестнице. Увайс, не желая навредить животному, неловко переступил через него и упал. Сломал голень, и эту травму до конца так и не залечил. В последние годы он боролся с разными болячками, но больше всего беспокоила именно нога.

Увайс Ахтаев скончался в Грозном, в 1978-м году, в возрасте 47 лет.

До 1993 года крупнейший стадион, возведенный в Чечне, носил имя Увайса Ахтаева. К сожалению, в годы войны он был полностью разрушен. В Грозном проводились турниры, посвященные памяти баскетболиста. В сентябре 2017 года в столице Чеченской Республики был открыт Дворец волейбола, носящий его имя.

Кто поднимет планку?

Самым высоким человеком в Советском Союзе был украинец Леонид Стадник. Его рост – 257 см. Под 200-килограммовым великаном прогибалась любая скамейка. Футбольный мяч в его руках казался теннисным мячиком, а трехлитровая банка – стаканом. «Одной левой» он поднимал застрявшую в грязи брешь с муклой, за раз переносил трехметровую скирду с сеном. Он родился в 1970 году, однако в Книгу рекордов Гиннесса как самый высокий человек планеты был занесен лишь в 2008 году, сменив там китайца Сишун (2 метра 36 см).

Гулливер жил на Житомирщине, в глухом селе Подольяныч. Чужое любопытство и набег непрощенных гостей страшно раздражали великана. Из-за «жирафего» роста он лишней раз из дома старался не выходить.

Долгие годы я считал свой рост бедой, и это отравляло мне жизнь», – признавался Леонид. – Помог отец Герасим из ближнего прихода. Я в конце концов свылся со своими двумя с половиной метрами.

К восьмому классу Леонид перерос всех учителей. Новенькие преподаватели принимали

его вначале за второгодника. Правда, пока подросток не начинал отвечать урок. Несмотря на плохое зрение, школу Леонид окончил с золотой медалью. С выбором профессии определился еще в детстве – стал ветеринаром.

Окончив с отличием Житомирский сельскохозяйственный институт, Леонид предстал перед комиссией в военкомате. Врачам не хватило планки, чтобы измерить рост великана.

– Забраковали меня не за рост и слабое зрение, а из-за плоскостопия. К тому времени я уже носил 60-й размер обуви.

Леонид работал ветеринарным врачом на колхозной ферме, что в семи километрах от дома.

– Садился ни свет ни заря на велосипед и колесил на дойку. Когда сломал двух «железных коней», пересел на бричку.

Когда работы в колхозе, как и самого колхоза, не стало, Леонид занялся своим огородом, который вскапывал, сидя на скамеечке. В дом заходил согнувшись, чтобы не снести дверной косяк, и также согнувшись ходил по дому. По-настоящему великан мог отдохнуть только лежа.

Деревенским Леонид казался чудачковатым не только из-за громадного роста. К празднику на хуторе все бежали за бутылкой, а человек-гора на последние деньги покупал киши.

Спасением для него стало появление в Книге рекордов Гиннесса. О нем узнали, и помощь пришла. Местные предприниматели помогли пошить одежду, подарили спутниковую тарелку, пристроили к дому кухню с удобствами, а то раньше и воду приходилось таскать издалека. Журналисты купили компьютер и ботинки 60-го размера.

Стеснясь внимания к себе, из своего села Леонид выезжал не часто. «Сяду в чью-то легковушку, как в такси залезу. Всю дорогу хлопаю коленками по ушам», – сетовал великан. И автобус не для него: в салоне приходилось стоять, согнувшись в три погибели. Гулливер мог бы разместиться в открытом минитрактере. Но где взять денег на дикий транспорт, если не хватало средств на одежду и обувь, которые приходилось шить на заказ?

Он ушел из жизни 24 августа 2014 года. Ему было 44 года. На скромных похоронах Леонида присутствовали близкие друзья, одноклассники, учителя. Длина гроба была 3,5 метра.

Ныне самым высоким человеком планеты считается турок Султан Косен, который ниже Леонида на 10 сантиметров.

Дядь, достань воробышка

Золотой фонд спортивных игр

РЕКОРДСМЕНЫ



Самый рослый человек в нашей стране – Николай Панкратов, 235 см. Он родился 17 апреля 1989 года в городе Троицк Челябинской области. Вес великана – 140 кг, и это большая нагрузка на коленные суставы. Николай перенес операцию на ногу, которую ему сделали в научном центре имени академика Г.А. Илизарова. Примечательно, что именно такой же рост у 39-летнего украинца Игоря Вовковинского из Винницкой области. И у него постоянно болят спина и ноги. Игорю перенес уже 16 операций.

У баскетболиста Павла Подколзина рост 226 см. Его карьера была predetermined еще в юности: парня заметили и пригласили в профессиональный спорт. В данный момент играет в клубе «Университет-Югра».

На два сантиметра ниже – москвич Сергей Илын. Он был вполне обычным мальчишкой, пока не начал расти по 10 см за год. Некоторое время Сергей был профессиональным баскетболистом: с 2004 года по 2008-й играл за столичное «Динамо». Из-за травмы был вынужден уйти. Занялся тренерской деятельностью. На улице к Сергею часто подходят люди, чтобы сфотографироваться. Вес Ильина 146 кг, размер обуви 56. Примечательно, что Сергей живет в обычной квартире, только у него нет лест.

Об этих гигантах слышаны не все. В отличие от них Николай Валуев с ростом 213 см – человек известный. Российский политик, боксер, шоумен. У Николая выдающиеся физические данные, которые приносили ему много титулов и... прозвищ. Самый высокий чемпион мира по боксу, самые большие кулаки в истории, Русский гигант, Коля-кувалда... Кстати, при рождении Валуев ничем не отличался от других детей, но уже в детском саду перенал всех своих сверстников, а в пятом классе его заметил тренер по баскетболу. В 20 лет Николай пришел в бокс. Валуев участвовал в 53 боях, в 50 из них одержал победу. В 2010 году ушел из спорта, сейчас занимается политикой, снимается в фильмах, ведет телепередачу. Николай Валуев владеет собственной школой бокса и боксерским клубом.

Рекордсмен по росту среди российских женщин – Екатерина Лисина, 206 см. Она считает свой рост подарком судьбы, но в школе он приносил ей одни проблемы. Девочку дразнили, вот только она не сломалась, а научилась воспринимать свою особенность как преимущество. Вскоре Екатерина Лисина занялась баскетболом. Карьера спортсменки не сложилась, через несколько лет Катя стала востребованной моделью.

Недли Алишева, имеющая рост 204 см, выделяется даже на фоне других рослых волейболистов. Она достаточно долго выходила на площадку, а с 2017 года работает в липецком фитнес-клубе. Ее имя занесено в Книгу рекордов Гиннесса в 2011 году в разделе «самая высокая волейболистка». Девушка говорит о том, что высокий рост – это не очень удобно. Судя по всему, спортсменке пришлось столкнуться с большим количеством трудностей.

Такой же рост – 204 см – у Михаила Прохорова, известного российского миллиардера и политического деятеля. Михаил Прохоров основал партии «Гражданская платформа» и «Правое дело». В 2012 году стал участником президентских выборов, занял третье место. Михаил – холостяк, завидный жених. Он увлекается спортом, в частности баскетболом. Прохоров всегда одет «с иголочки». Он не испытывает проблем с выбором одежды, шьет на заказ. Михаил носит 48-й размер обуви, он покупает ее за границей в специальном магазине «для больших людей».

Чуть ниже – на 2 см – знаменитая волейболистка Екатерина Гамова. Она играла в национальной сборной, стала двукратной чемпионкой мира и заслуженным мастером спорта России. Родилась Екатерина в Челябинске. В детстве начала заниматься спортом: гандбол, баскетбол, волейбол. Вскоре девочка сделала выбор в пользу последнего. Большое влияние на этот выбор оказал ее рост: 172 см в 11 лет. Она много чего достигла, сделала блестящую карьеру. В 2016 году Гамова отыграла свой прощальный матч, но со спортом не рассталась, открыв «Школу Гамовой».



На снимках: чудо-великаны Леонид Стадник (вверху), Владимир Ткаченко (внизу)

Страницу подготовил Владимир ГОНДУСОВ

Ущемленные с детства

Большие проблемы маленьких людей

МАЛ ЗОЛОТНИК...

В детстве каждый из нас мечтал поскорее вырасти. Но удалось это не всем. Среди людей есть те, чей рост так и не превысил отметки 150 см. В народе их прозвали лилипутами или карликами (медицинский термин). Сами себя они предпочитают называть «маленькие люди». По жизни они идут короткими мерными шажками и препятствий на их пути гораздо больше, чем у людей обычных.

Карликовость чаще болезнь не приобретенная, а наследственная. Причем проявиться она может и через четыре-пять поколений. Вот что рассказывал Владимир Тищенко, который занесен в Книгу рекордов России как самый маленький эстрадный исполнитель. Многие телезрители помнят его как одного из помощников ведущего программы «Форт Боярд».

«Отец был высокий, стройный, мама нормального среднего роста. Старшая сестра тоже рослая девица. Дело в том, что во время беременности моя матушка переболела каким-то редким заболеванием. И вот результат – мой рост всего 118 см...»

С трудностями он столкнулся уже в детстве:

«Учиться в обычной школе мне было невыносимо. Это сегодня люди стали более спокойно относиться к карликам. А раньше каждый ребенок оставался рядом и начинал смеяться прямо мне в лицо. Было жутко неприятно. Мы жили в подмосковной Икше, где все на виду. И чтобы я не чувствовал себя неуютно среди обычных детей, родители отдали меня в интернат, где обучались ребята с физическими недостатками. В морально-психологическом плане там было гораздо легче. Правда, «маленьких» среди воспитанников интерната было всего двое – я и одна девочка».

Детей у Тищенко не было, и он объяснял это так:



«Боюсь за их будущее. Вдруг им передадутся мои гены. Честно говоря, я не понимаю многих «маленьких», которые легко женятся и рожают таких же детей... Поверьте, никакого счастья в тех семьях нет. Я часто видел, как дети-карлики упрекают своих родителей за то, что их произвели на свет...»

Владимир Тищенко ушел из жизни в 49 лет.

В мире, по официальным данным, примерно 35 тыс. карликов и лилипутов, чей рост не превышает 130 см у мужчин и меньше 120 см у женщин. В России зарегистрировано около трех тысяч маленьких людей.

Они с детства чувствуют себя ущемленными, зачастую сталкиваясь с насмешкой и пренебрежением тех, от кого они отличаются только ростом. Представьте, как нелегко им забраться в переполненный автобус, дотянуться до кнопки лифта или прилавка магазина. А дома – очередное испытание. Ведь в наших квартирах все рассчитано на людей с нормальным ростом, поэтому «малышам», чтобы повесить одежду в шкаф, обязательно надо вставать на стул.

Во многом именно эти бытовые неудобства заставляют их выбирать себе профессию «сидячую», не требующую, в

частности, большой физической силы. Поэтому среди лилипутов много бухгалтеров, юристов-консультантов, экономистов...

Однако есть исключения. Несмотря на свой маленький рост, некоторые стали большими людьми – в лучшем смысле этого слова. В середине мая 2017 года на 83-м году жизни скончался, пожалуй, самый известный карлик России – легендарный физик-ядерщик, актер театра и кино Владимир Федоров. Маленький рост – 130 см – передался ему с генами деда.

С детства увлекался физикой и математикой, а окончив школу, поступил в Московский инженерно-физический институт.

Позднее он так писал о своей жизни: «МИФИ, первый курс. Я, карлик, большой радиолобитель и слабейший ученик в нашем классе 148-й московской школы, сам подготовился и поступил в престижный и крутой институт. Наш классный руководитель Алла Александровна взялась в день выпускного вечера прогнозировать будущее каждого из наших учеников. Перед тем, как сказать что-нибудь обо мне, долго молчала, а потом решила сказать: «А тебе, Федоров Володенька, я советую узнать, где ближайший инвалидный дом и отправлять-

ся туда. Люди там хорошие и тебя не обидят...»

Тяжело было слышать эти слова. Еще бы. В нашем классе была замечательная девочка Галия Пинаичева, дочка тогдашнего тренера футбольной команды ЦСКА, элиты нашего спорта. А в тот вечер, открою тайну, я признался ей в своей любви. Она была поражена и подняла меня на смех. Сказала: «Подойди к зеркалу и посмотри на себя...»

И вот я студент МИФИ. Сам, без репетиторов, подготовился и сдал экзамены. Такая вот победа. Я был очень счастлив, хотя время у меня было ой какое непростое. Не столько жил, сколько выживал...»

После окончания института Владимир Федоров 20 лет проработал в Институте атомной энергии имени И. В. Курчатова, опубликовал более 50 научных работ, многие из которых были переведены на английский язык, и совсем не собирался становиться актером. Судьбу решил случай. Путевкой в кинематограф, естественно, послужила внешность. Он оказался востребованным у советских, а потом и российских режиссеров. Федоров на экране появился в возрасте 32 лет и относится к плеяде актеров, доказавших, что, даже не имея театрального образования, можно в совершенстве освоить профессию.

Первым пригласил его на роль колоритного карлика в фильме «Руслан и Людмила» Александр Птушко. Федоров согласился. С задачей справился. Тогда он даже не подозревал, что вскоре ему придется уйти из института, а его увлечение актерством из невинного хобби превратится во вторую профессию.

После успеха «Руслана и Людмилы» Федорова узнала и полюбила вся страна, а предложения от режиссеров посыпались одно за другим: Самсон Самсонов снял его в картине «Много шума из ничего», Марк Захаров – в «12 стульях», Владимир

Наумов – в «Легенде о Тиле», Сергей Герасимов – в дилогии «Юность Петра» и «В начале славных дел». Всего Владимир Федоров снялся более чем в сорока фильмах.

Много лет по Советскому Союзу, а позднее – России гастролировала единственная в мире цирковая труппа «Сияние маленьких звезд». Она состояла исключительно из людей не выше 140 см. Сформированный еще в 1930-х годах, коллектив был официально признан и принят в «Союзгосцирк» в 1946 году – после успешного тура по линии фронта и военным госпиталям.

Людей в труппе искали по всей стране. В ней было 25 человек, четверо – заслуженные артисты России. От обычных коллективов их отличали не только маленький рост и поддельски высокий голос, но и то, что они не дрессировали крупных животных: детская комплекция артистов не отвечает требованиям безопасности. Поэтому вместо тигров – кошки, обычных лошадей заменяли пони, а медведей – хомячки. Во всем остальном – никаких отличий.

Шоу имело огромный успех и пронеслось по всему миру. Маленьким звездам аплодировали не только наши города, но Милан и Монте-Карло, Генуя и Париж...

К сожалению, в 2014 году «Росгосцирк» не включил «Сияние маленьких звезд» в график гастролей, посчитав коллектив «незрелищным» и «неэффективным». Артисты были не согласны с решением руководства, они считали, что уничтожать единственный в мире цирк лилипутов несправедливо. Тем не менее в 2016 году труппа прекратила свое существование.

А между тем «Сияние маленьких звезд» могло быть изюминкой России. Их выступления, вне сомнения, пользовались бы спросом, например, на Паралимпийских играх.

8

ДОКУМЕНТЫ

Министерство транспорта Российской Федерации
(Минтранс России)

РАСПОРЯЖЕНИЕ

31 мая 2021 г.Москва№ ВС–105–р

ОБ УТВЕРЖДЕНИИ ПРОГРАММЫ ЦИФРОВИЗАЦИИ В СФЕРЕ ДОРОЖНОГО ХОЗЯЙСТВА В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

Во исполнение пункта 4 раздела Ш протокола заседания президиума (штаба) Правительственной комиссии по регио-нальному развитию в Российской Федерации под председательством Заместителя Председателя Правительства Российской Федерации М.Ш. Хуснуллина от 11 февраля 2021 г. № 6:
1. Утвердить прилагаемую Программу цифровизации в сфере дорожного хозяйства в Российской Федерации.
2. Контроль за исполнением настоящего распоряжения возложить на заместителя Министра транспорта Рос-сийской Федерации К.И. Богданова.

Министр В.Г. Савельев

УТВЕРЖДЕНА
распоряжением Минтранса России
от 31 мая 2021 г. № ВС–105–р

ПРОГРАММА ЦИФРОВИЗАЦИИ
в сфере дорожного хозяйства в Российской Федерации

№ пп	Наименование мероприятия	Вид документа, мероприятия	Ответственные исполнители	Сроки исполнения	Ожидаемый результат
------	--------------------------	----------------------------	---------------------------	------------------	---------------------

1. Информационное моделирование в дорожном хозяйстве

1.1	Формирование и ведение информационных моделей объектов капитального строительства для всех автомобильных дорог федерального, регионального или межмуниципального значения (их участков), в отношении которых начата подготовка обоснования инвестиций и (или) проектной документации на строительство, реконструкцию, капитальный ремонт	Доклад в Минтранс России	Росавтодор ГК «Автодор» Высшие исполнительные органы государственной власти субъектов Российской Федерации	2022 год	Обеспечено применение технологий информационного моделирования в отношении объектов строительства, реконструкции, капитального ремонта автомобильных дорог (их участков)
1.2	Подготовка документа по стандартизации, устанавливающего особенности формирования информационных моделей автомобильных дорог на этапе эксплуатации	Документ по стандартизации	Росавтодор ГК «Автодор»	2022 год	Определены структура и состав набора электронных документов, формирующих информационную модель автомобильной дороги (ее участка) на этапе эксплуатации, правила ведения таких документов и их актуализации
1.3	Формирование и ведение информационных моделей объектов капитального строительства эксплуатируемых автомобильных дорог	Доклад в Минтранс России	Росавтодор ГК «Автодор» Высшие исполнительные органы государственной власти субъектов Российской Федерации	2024 год	Обеспечено формирование и ведение информационных моделей объектов капитального строительства для автомобильных дорог на стадии их эксплуатации
1.4	Формирование и ведение информационных моделей объектов капитального строительства в отношении всех автомобильных дорог федерального, регионального или межмуниципального значения	Доклад в Минтранс России	Росавтодор ГК «Автодор» Высшие исполнительные органы государственной власти субъектов Российской Федерации	2030 год	Обеспечено сквозное применение технологий информационного моделирования на всех этапах жизненного цикла автомобильных дорог

2. Внедрение интеллектуальных транспортных систем

2.1	Разработка и утверждение Концепции создания и функционирования национальной сети интеллектуальных транспортных систем на автомобильных дорогах общего пользования	проект распоряжения Правительства Российской Федерации	Минтранс России ФАУ «РОСДОРНИИ» Росавтодор ГК «Автодор»	2021 год	Определены направления развития интеллектуальных транспортных систем на автомобильных дорогах общего пользования, сформирован перечень необходимых к реализации задач
2.2	Создание правовой основы функционирования национальной сети интеллектуальных транспортных систем на автомобильных дорогах общего пользования	проект федерального закона, проект изменений в технический регламент Таможенного союза «Безопасность автомобильных дорог»	Минтранс России ФАУ «РОСДОРНИИ» Росавтодор ГК «Автодор»	2024 год	Законодательно закреплено понятие национальной сети интеллектуальных транспортных систем на автомобильных дорогах общего пользования, определяющего возможность ее создания и функционирования на территории Российской Федерации
2.3	Создание федеральной платформы сети интеллектуальных транспортных систем	Доклад в Минтранс России	ФАУ «РОСДОРНИИ» Росавтодор ГК «Автодор»	2024 год	Обеспечена возможность интеграции интеллектуальных транспортных систем автомобильных дорог общего пользования (региональных платформ интеллектуальных транспортных систем) в единое информационное пространство
2.4	Внедрение интеллектуальных транспортных систем, предусматривающих автоматизацию процессов управления дорожным движением в городских агломерациях, включающих города с населением свыше 300 тысяч человек (не менее 64 агломерации)	Доклад в Минтранс России	Высшие исполнительные органы государственной власти субъектов Российской Федерации	2030 год	Созданы и функционируют интеллектуальные транспортные системы
2.5	Создание региональных платформ интеллектуальных транспортных систем и их интеграция с федеральной платформой	Доклад в Минтранс России	Высшие исполнительные органы государственной власти субъектов Российской Федерации	2030 год	Обеспечена интеграция интеллектуальных транспортных систем на автомобильных дорогах общего пользования регионального или межмуниципального и местного значения с федеральной информационной платформой

№ пп	Наименование мероприятия	Вид документа, мероприятия	Ответственные исполнители	Сроки исполнения	Ожидаемый результат
------	--------------------------	----------------------------	---------------------------	------------------	---------------------

3. Цифровизация разрешительных функций

3.1	Создание и введение в промышленную эксплуатацию информационной системы оказания государственной услуги по выдаче специальных разрешений на движение тяжеловесных и (или) крупногабаритных транспортных средств по автомобильным дорогам в цифровом формате	Доклад в Минтранс России	Росавтодор	2021 год	Обеспечена возможность выдачи специальных разрешений на движение тяжеловесных и (или) крупногабаритных транспортных средств по автомобильным дорогам в электронном виде в пределах полномочий федерального органа исполнительной власти, осуществляющего функции по оказанию государственных услуг и управлению государственным имуществом в сфере дорожного хозяйства
3.2	Подключение владельцев автомобильных дорог в субъектах Российской Федерации к цифровой системе выдачи специальных разрешений на движение тяжеловесных и (или) крупногабаритных транспортных средств	Доклад в Минтранс России	Высшие исполнительные органы государственной власти субъектов Российской Федерации	2021 год	Обеспечена возможность согласования маршрута движения тяжеловесного и (или) крупногабаритного транспортного средства с владельцами автомобильных дорог при выдаче соответствующего специального разрешения в электронном виде
3.3	Полный перевод услуги по выдаче специальных разрешений на движение тяжеловесных и (или) крупногабаритных транспортных средств по автомобильным дорогам в цифровой формат по принципу «единого окна»	Доклад в Минтранс России	Росавтодор	2022 год	Обеспечена выдача специальных разрешений на движение тяжеловесных и (или) крупногабаритных транспортных средств по автомобильным дорогам в электронном виде
3.4	Создание системы оказания услуг по оформлению разрешительной документации на использование полосы отвода и придорожной полосы автомобильной дороги иными лицами в цифровом формате	Доклад в Минтранс России	Росавтодор ГК «Автодор»	2024 год	Обеспечена возможность оформления согласений на использование полосы отвода и придорожной полосы автомобильной дороги в электронном виде

4. Контрольно-надзорная деятельность

4.1	Размещение автоматических пунктов весогабаритного контроля транспортных средств на автомобильных дорогах федерального значения (не менее 235 шт.)	Доклад в Минтранс России	Росавтодор ГК «Автодор»	2024 год	Обеспечен автоматизированный контроль за соблюдением правил движения тяжеловесных и (или) крупногабаритных транспортных средств
4.2	Размещение автоматических пунктов весогабаритного контроля транспортных средств на автомобильных дорогах регионального или межмуниципального и местного значения (не менее 366 шт.)	Доклад в Минтранс России	Высшие исполнительные органы государственной власти субъектов Российской Федерации	2024 год	Обеспечен автоматизированный контроль за соблюдением правил движения тяжеловесных и (или) крупногабаритных транспортных средств
4.3	Увеличение количества стационарных камер фотовидефиксации нарушений правил дорожного движения на автомобильных дорогах федерального, регионального или межмуниципального, местного значения до 250 % от базового количества 2017 года	Доклад в Минтранс России	Росавтодор ГК «Автодор» Высшие исполнительные органы государственной власти субъектов Российской Федерации	2030 г.	Обеспечен автоматический контроль за соблюдением Правил дорожного движения Российской Федерации

5. Учетные функции

5.1	Создание (обеспечение функционирования) общедоступной информационной системы контроля за формированием и использование средств дорожных фондов всех уровней	Доклад в Минтранс России	ФАУ «РОСДОРНИИ»	2021 год	Запущена в промышленную эксплуатацию и функционирует общедоступная информационная система контроля за формированием и использование средств дорожных фондов всех уровней
5.2	Установление обязанности по внесению информации в общедоступную информационную систему контроля за формированием и использование средств дорожных фондов всех уровней	проекты федеральных законов	Минтранс России ФАУ «РОСДОРНИИ»	2021 год	Обеспечена в обязательном порядке актуализация информации, содержащейся в общедоступной информационной системы контроля за формированием и использование средств дорожных фондов всех уровней, а также установлена ответственность за непредставление актуализированных сведений
5.3	Актуализация сведений в общедоступной информационной системе контроля за формированием и использование средств дорожных фондов всех уровней	Доклад в Минтранс России	ФАУ «РОСДОРНИИ» Росавтодор ГК «Автодор» Высшие исполнительные органы государственной власти субъектов Российской Федерации	ежегодно	Обеспечена актуальность сведений в информационной системе за формированием и использование средств дорожных фондов всех уровней и доступ к ним всем заинтересованным лицам

Примечание: Реализация мероприятий настоящей программы осуществляется за счет бюджетных ассигнований, выделенных на реализацию соответствующих государственных программ (подпрограмм) Российской Федерации, национальных и федеральных проектов, федеральных целевых программ и государственных программ (подпрограмм) субъектов Российской Федерации, а также в рамках доведенных лимитов финансирования на осуществление дорожной деятельности.



**22 - 24 сентября 2021
Москва**



NETWORK
EURASIAN ROUTE
DEVELOPMENT FORUM

NETWORK – КЛЮЧЕВАЯ ЕВРАЗИЙСКАЯ КОММУНИКАЦИОННАЯ ПЛОЩАДКА ДЛЯ РАЗВИТИЯ ПАССАЖИРСКИХ МАРШРУТОВ АВИАКОМПАНИЙ И АЭРОПОРТОВ



**NETWORK
CARGO**

NETWORK CARGO – УНИКАЛЬНЫЙ КОММУНИКАЦИОННЫЙ ФОРУМ ДЛЯ РАЗВИТИЯ ГРУЗОВЫХ МАРШРУТОВ, ОБЪЕДИНЯЮЩИЙ ВСЕ ЗАИНТЕРЕСОВАННЫЕ СТОРОНЫ В ЦЕПОЧКЕ ПОСТАВОК АВИАЦИОННЫХ ГРУЗОВ

Организатор



AVIACENTER

При участии
органов власти

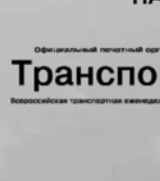


Партнер Форума



ЦСРТ TSC
ЦЕНТР СТРАТЕГИЧЕСКИХ
РАЗРАБОТОК НА ТРАНСПОРТЕ

Генеральный
информационный
партнер



Транспорт России

WWW.EURASIAN.NETWORK

**21 СЕНТЯБРЯ 2021
г. Москва**

**ЦИФРОВИЗАЦИЯ ТРАНСПОРТА
2021**

КОНФЕРЕНЦИЯ



На конференции

“Цифровизация транспорта 2021.

Процесс трансформации: оценка и перспективы”

встретятся эксперты рынка, представители топ-менеджмента ведущих российских и зарубежных компаний, лидеры мнений, чтобы обсудить ключевые вопросы развития транспортной инфраструктуры и вопросы цифровизации отрасли.

По вопросам программы:

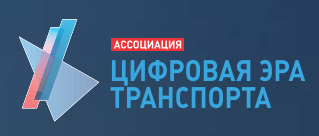
Екатерина Головченко +7 (495) 410 14 55 eg@eventtoday.biz

Регистрация делегатов:

Юлия Лючина +7 (985) 059 20 42 lu@eventtoday.biz



Интеллектуальные
транспортные
системы России



АССОЦИАЦИЯ
ЦИФРОВАЯ ЭРА
ТРАНСПОРТА

8 495 766 51 65
8 964 522 09 86
info.itsrussiaforum.ru
www.itsrussiaforum.ru

6-й форум и выставка

ИНТЕЛЛЕКТУАЛЬНЫЕ
ТРАНСПОРТНЫЕ
СИСТЕМЫ РОССИИ

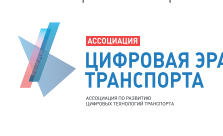
ЦИФРОВАЯ ЭРА
ТРАНСПОРТА

5-6.10.2021

Москва

Азимут Отель Олимпик
(Олимпийский Проспект 18/1)

Организатор



При поддержке



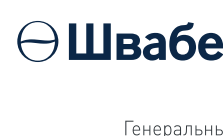
При поддержке



Генеральный партнер



Партнер



Партнер



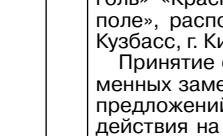
Партнер



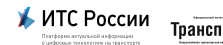
Партнер



Спонсор



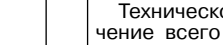
Генеральные информационные партнеры

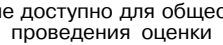


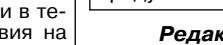


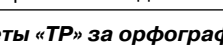












Уведомление

о проведении 2-го этапа общественных обсуждений (в форме слушаний)

Акционерное общество «Угольная компания «Кузбассразрезуголь» совместно с администрацией Прокопьевского муниципального округа уведомляют о проведении 2-го этапа общественных обсуждений в форме слушаний по объекту государственной экологической экспертизы: проектной документации: «Проект рекультивации земель на территории филиала АО «УК «Кузбассразрезуголь» «Краснобродский угольный разрез» «Вахрушевское поле».

Цель намечаемой деятельности: рекультивация нарушенных земель на территории филиала АО «УК «Кузбассразрезуголь» «Краснобродский угольный разрез» «Вахрушевское поле».

Месторасположение намечаемой деятельности: Кемеровская область-Кузбасс, территории Прокопьевского городского округа, Киселевского городского округа и Прокопьевского муниципального округа.

Наименование и адрес Заказчика: АО «УК «Кузбассразрезуголь», 650054, РФ, г. Кемерово, Пионерский бульвар, 4а.

Примерные сроки проведения ОВОС: II квартал 2020 г. – III квартал 2021 г.

Орган, ответственный за организацию общественных обсуждений: администрация Прокопьевского муниципального округа, администрация Киселевского городского округа.

Форма общественных обсуждений: в форме слушаний. Форма предоставления замечаний и предложений: в устной форме и письменном виде, в журналах учета замечаний и предложений.

Ознакомьтесь с материалами по объекту государственной экологической экспертизы можно по адресам:

- 653033, Кемеровская область-Кузбасс, г. Прокопьевск, пр. Гагарина, д. 1В, каб. 401 в здании администрации Прокопьевского муниципального округа.

- 653224, Кемеровская область-Кузбасс, п. Новосафоновский, ул. Молодежная, д. 1 в здании Сафоновского территориального отдела Территориального управления администрации Прокопьевского муниципального округа;

- 652700, Кемеровская область-Кузбасс, г. Киселевск, ул. Ватутина, 48, приемная АБК АО «УК «Кузбассразрезуголь» «Краснобродский угольный разрез» «Вахрушевское поле».

В электронном виде материалы доступны на сайте разработки ОВОС <http://www.leks-group.com/>.

Дни доступности материалов: в рабочие дни с 8:00 до 17:00, пятница с 9:00 до 16:00, обед с 12:00 до 13:00.

Замечания и предложения к материалам по объекту государственной экологической экспертизы принимаются:

- в письменной форме с указанием Ф.И.О. в журналах регистрации предложений и замечаний, размещенных: в зданиях администрации Прокопьевского муниципального округа и Сафоновского территориального отдела; в приемной АБК АО «УК «Кузбассразрезуголь» «Краснобродский угольный разрез» «Вахрушевское поле»;

- по эл. почте на адрес: sidius-lab@rambler.ru;

- в устной форме по тел. 8 (384-64) 4-53-92, (Городнянский Николай Иванович) в период с 13.09.2021г. по 12.10.2021г. (включительно).

Исполнитель работ по ОВОС: Общество с ограниченной ответственностью «Центр Экологических Ремонто-Строительных и Противопожарных Мероприятий «Сидиус» (ООО «Сидиус») 650066, Россия, Кемеровская область, г. Кемерово, проспект Ленина, 90/2.

Общественные обсуждения в форме слушаний по объекту государственной экологической экспертизы: проектной документации «Проект рекультивации земель на территории филиала АО «УК «Кузбассразрезуголь» «Краснобродский угольный разрез» «Вахрушевское поле», расположенному по адресу: Кемеровская область-Кузбасс, г. Киселевск, ул. Ватутина, 48.

Принятие от граждан и общественных организаций письменных замечаний и предложений, документирование этих предложений в приложениях к материалам по оценке воздействия на окружающую среду обеспечивается в течение 30 дней после окончания общественного обсуждения.

Техническое задание доступно для общественности в течение всего времени проведения оценки воздействия на окружающую среду в местах размещения документации.

Оповещение

о проведении общественных обсуждений в форме общественных слушаний

Администрация города Барнаула, Алтайского края Российской Федерации в соответствии с постановлением №1323 от 26 августа 2021 года о проведении общественных обсуждений по объекту государственной экологической экспертизы: «Строительство комплекса сооружений текстильной отделочной фабрики на территории АО БМК «Меланжист Алтай», в соответствии с федеральным законом от 23.11.1995 №174-ФЗ «Об экологической экспертизе», от 10.01.2002 №7-ФЗ «Об охране окружающей среды», от 06.10.2003 №131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации», с учетом поступившего от акционерного общества Барнаульский меланжевый комбинат «Меланжист Алтай» уведомления от 25.08.2021 о проведении общественных обсуждений объекта экологической экспертизы, включая предварительные материалы оценки воздействия на окружающую среду, постановляет провести общественные обсуждения по объекту государственной экологической экспертизы: «Строительство комплекса сооружений текстильной отделочной фабрики на территории АО БМК «Меланжист Алтай», в том числе проектной документации, предварительным материалам оценки воздействия на окружающую среду и техническому заданию на проведение оценки воздействия на окружающую среду (далее – объект и предварительные материалы оценки воздействия на окружающую среду).

Предварительное место реализации планируемой (намечаемой) хозяйственной деятельности: 656011, Алтайский край, город Барнаул, улица П.С.Кулагина, д.8.

Срок проведения общественных обсуждений объекта и предварительных материалов оценки воздействия на окружающую среду с 16.09.2021 по 16.10.2021 в форме общественных слушаний.

Заказчик работ по оценке воздействия на окружающую среду – акционерное общество Барнаульский меланжевый комбинат «Меланжист Алтай» (далее – АО БМК «Меланжист Алтай»), юридический и фактический адрес: 656011, Алтайский край, город Барнаул, улица П.С.Кулагина, д.8.

Исполнитель работ по оценке воздействия на окружающую среду – общество с ограниченной ответственностью «Билфингер Тебодин Рус», юридический и фактический адрес: 105120, Российская Федерация, город Москва, 2-ой Сыромятинский переулок, д.1, эт 4, пом I, ком 25.

Ознакомьтесь с объектом государственной экологической экспертизы, включая предварительные материалы оценки воздействия на окружающую среду, можно с 16.09.2021 по 16.10.2021 в информационно-телекоммуникационной сети «Интернет» на сайте АО БМК «Меланжист Алтай» (адрес: www.bmk-textile.ru) и на официальном Интернет-сайте города Барнаула, а также по адресу: 656011, Алтайский край, город Барнаул, улица П.С.Кулагина, д.8 (проходная АО БМК «Меланжист Алтай»);

возможность ознакомления обеспечивается в выходные и рабочие дни с 09.00 час. до 17.00 час.).

Прием замечаний и предложений заинтересованных лиц, в том числе граждан, общественных организаций (объединений), представителей органов государственной власти, органов местного самоуправления осуществляется с 16.09.2021 по 26.10.2021г.

по почте – почтовый адрес для направления замечаний и предложений: 656043, Алтайский край, город Барнаул, улица Гоголя, д.48;

по электронной почте – адреса электронной почты для направления замечаний и предложений: trade@barnaul-adm.ru;

в месте размещения объекта и предварительных материалов оценки воздействия на окружающую среду по адресу: 656011, Алтайский край, город Барнаул, улица П.С.Кулагина, д.8 (проходная АО БМК «Меланжист Алтай»); в выходные и рабочие дни, с 09.00 час. до 17.00 час.).

Общественные слушания по объекту государственной экологической экспертизы федерального уровня: «Строительство комплекса сооружений текстильной отделочной фабрики на территории АО БМК «Меланжист Алтай», в том числе проектной документации, предварительным материалам оценки воздействия на окружающую среду и техническому заданию на проведение оценки воздействия на окружающую среду, состоятся 6 октября 2021 года в 11 часов по адресу: 656011, Алтайский край, город Барнаул, улица П.С.Кулагина, д.8, актовый зал АО БМК «Меланжист Алтай».

Уточнение

В дополнение к ранее опубликованному информационному сообщению в газете «Транспорт России» (выпуск №19 (1190) от 10-16 мая 2021 года) о проведении общественных обсуждений в форме общественных слушаний по объекту: Проектная документация «Рекультивация свалки, расположенной по адресу: Ростовская область, Цимлянский район, г. Цимлянский, ул. Красноармейская 86» сообщаем, что примерные сроки проведения оценки воздействия на окружающую среду составляют II квартал 2021 года.

**Редакция газеты «ТР» за орфографию и пунктуацию
в объявлениях ответственности не несет**

Рекорд с первой попытки

В аэропорту Симферополь отбуксировали 22-тонный самолет руками

ОТБУКСИРОВАЛИ!

Крымские атлеты Джамшид Исмаилов и Егор Сороколетов в международном аэропорту Симферополь переместили 22-тонный Ан-26 силой рук на 9 метров за 41 секунду, установив новый рекорд России. Акция была приурочена ко Дню государственного флага Российской Федерации и 85-летию крымской воздушной гавани. Организатором выступило спортивно-патриотическое богатирское движение «Сильнейшая нация мира».

Силачи переместили самолет Ан-26 авиакомпании «Сев-Авиа» в положении сидя руками за канат («арм-овер-арм»). Такой способ является наиболее сложным в буксировке крупногабаритной техники. Установить рекорд удалось с первой попытки.

Рекорд зарегистрировал эксперт «Книги рекордов России» президент АНО «Сильнейшая нация мира» мастер спорта международного класса, рекордсмен России и мира Михаил Паллер, а также эксперты: обладатель титула «Самый сильный человек России» Вячеслав Максютя и Сергей Горьков.

«Аэропорт Симферополь уже традиционно служит площадкой для реализации самых смелых идей, – сказал директор по взаимодействию с органами власти и связям с общественностью ООО «Международный аэропорт «Симферополь» Игорь Лаптев. – Однако подобно рода спортивные мероприятия у нас проводятся впервые. Перрон аэропорта в августе ежедневно принимает более 200 рейсов в сутки, но мы с удовольствием выделили одну из стоянок на нем для такой важной акции. Поздравляю спортсменов с установлением рекорда».



Соб. инф.

Брендируемый поезд

для будущих специалистов

ПРОФОРИЕНТАЦИЯ

На Дальневосточной магистрали прошли профориентационные мероприятия для ребят из Верхнебуреинского, Солнечного и Комсомольского районов Хабаровского края. Познакомиться с железнодорожными профессиями и посетить отраслевые предприятия смогли более 30 школьников. Для поездики был организован отдельный брендируемый поезд.

Во время экскурсии на детской железной дороге гостей приветствовали начальник ДВЖД Николай Маклыгин и врио губернатора Хабаровского края Михаил Дегтярев. Глава региона отметил важность подобных мероприятий для молодого поколения и выразил надежду, что многие из ребят в будущем смогут реализовать себя на малой родине.

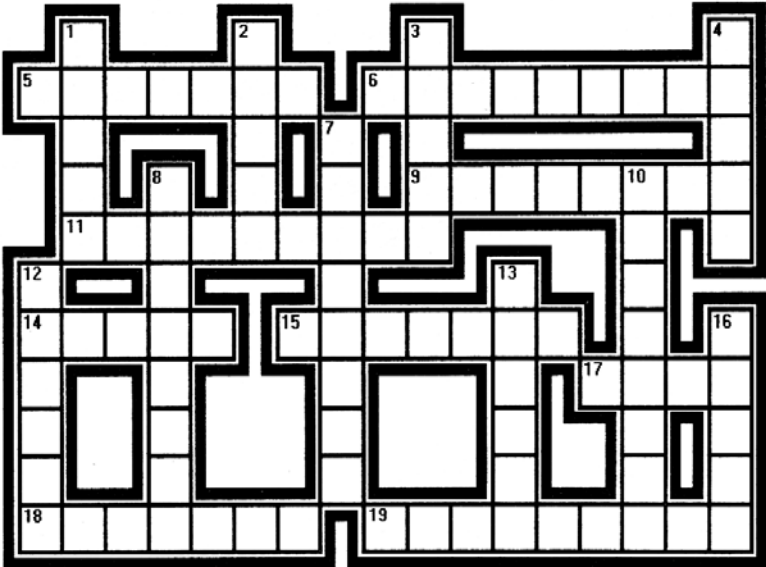
Затем в Дорожном центре управления перевозками школьникам показали, как действует персонал станции и организована работа диспетчеров, отвечающих за движение поездов на всем полигоне магистрали. В музее Амурского моста детям рассказали о развитии железных дорог на Дальнем Востоке, продемонстрировали исторические экспонаты.

Наш корр.

РАЗМИНКА ДЛЯ ЭРУДИТОВ

По горизонтали: 5. Судокhodство между портами одного государства. 6. «Гашетка» для билетов. 9. Разновидность стиля одежды на флоте. 11. Памятный знак к 60-летию начала блокады Ленинграда. 14. Финская баня. 15. Хоккейный клуб в КХЛ. 17. Небольшое литературное произведение. 18. Летчик. 19. Двухколесный рессорный экипаж.

По вертикали: 1. Часть моря, глубоко вдающаяся в сушу. 2. Плавающий знак на якоре. 3. Задняя часть корабля. 4. Клавишный духовой музыкальный инструмент значительных размеров. 7. Всемирная паутина. 8. Разведывательная служба для сбора секретных сведений. 10. Грузовой автомобиль с механическими откидывающимся кузовом. 12. Глубина погружения судна в воду. 13. Барьер из плит, отделяющий проезжую часть от тротуара. 16. Начало шахматной партии.



Ответы

1. Залив. 2. Задняя часть корабля. 3. Задняя часть корабля. 4. Клавишный духовой музыкальный инструмент значительных размеров. 7. Всемирная паутина. 8. Разведывательная служба для сбора секретных сведений. 10. Грузовой автомобиль с механическими откидывающимся кузовом. 12. Глубина погружения судна в воду. 13. Барьер из плит, отделяющий проезжую часть от тротуара. 16. Начало шахматной партии.

Транспорт России

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

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

- 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., БУДУМАН 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

Зак. № 5040–2021

Парад–алле чудо–техники

Фестиваль классических автомобилей ГАЗ в честь 800-летия Нижнего Новгорода

ДАТА

В год 800-летия Нижнего Новгорода классические автомобили ГАЗ возвращаются на свою родину: на Горьковском автозаводе прошел фестиваль «Горький Классик Нижний 800». 100 автомобилей – участников фестиваля, бережно сохраненных владельцами, представили модели машин ГАЗ, выпускавшиеся с 1932 по 1988 год. Фестиваль, организованный АНО «Центр 800» и автомобильным историческим обществом «Горький Классик», был посвящен празднованию юбилея Нижнего Новгорода.

Поклонники и любители марки ГАЗ привезли в Нижний Новгород тщательно отреставрированные автомобили разных лет выпуска, начиная с самых ранних легковых ГАЗ–А и «полупорок» ГАЗ–АА и заканчивая «Волгами» постсоветской эпохи. В фестивале приняли участие уникальные машины, в том числе седан ГАЗ–6 – первый легковой кузов, разработанный на ГАЗе; ГАЗ–12 ЗИМ – первый в мире серийный седан с тремя рядами сидений и несущим кузовом; карета скорой медицинской помощи на базе ГАЗ–21 «Волга», оборудованная носилками и сиденьями для медперсонала; машины времен Великой Отечественной войны, которые были найдены энтузиастами в местах сражений и буквально по крупицам воссозданы до первоначального вида: командирские «эмки» М–1 и военные «газики» ГАЗ–67.

«Здорово, что Горьковский автозавод принимает активное участие в торжествах в честь 800-летия Нижнего Новгорода, – заявил губернатор Нижегородской области Глеб Никитин. – ГАЗ – один из символов Нижнего Новгорода. Огромную роль предприятие сыграло в Победе в Великой Отечественной войне, в послевоенном восстановлении страны и развитии советской промышленности. Мы гордимся тем, что ГАЗ справился со всеми сложностями переходных периодов и сегодня является одним из мировых лидеров по целому ряду направлений. Очень при-



ятно увидеть все легендарные модели ГАЗа и новые машины в одном месте, узнать о них побольше. В такие моменты о-

и проехала по улицам города до площадки между стадионом «Нижний Новгород» и собором Александра Невского, на кото-

ФАКТ

Поклонники и любители марки ГАЗ привезли в Нижний Новгород тщательно отреставрированные автомобили разных лет выпуска, начиная с самых ранних легковых ГАЗ–А и «полупорок» ГАЗ–АА и заканчивая «Волгами» постсоветской эпохи.

бенно четко понимаешь, что судьбы Нижнего Новгорода и автозавода неразделимы».

Ключевым событием фестиваля стало следование колонны автомобилей через главную проходную Горьковского автозавода, мимо памятной доски на современном сборочном конвейере, на месте которого когда-то собиралась легендарная «полупорок» ГАЗ–АА и где сейчас выпускаются новые модели поколений NEXT и NN. Там колонну приветствовали сотрудники автозавода. Потом колонна торжественно выехала из главной проходной ГАЗа

рой машины выстроились в выставочную экспозицию.

«Автомобили ГАЗ всегда были тесно связаны с историей страны, – констатирует управляющий директор Горьковского автомобильного завода Андрей Софонов. – Они внесли свой вклад в Победу в Великой Отечественной войне, поднимали сельское хозяйство и индустрию, дали импульс развитию малого и среднего бизнеса в современной России. Достижения ГАЗа во все времена строятся на сочетании опыта и традиций с современными подходами к разработке и про-

изводству новых автомобилей. Вдохновением для нас служат в том числе легендарные модели, многие из которых сегодня участвуют в фестивале, поэтому мы бережно храним историю завода и поддерживаем энтузиастов и коллекционеров классических машин ГАЗ».

Автозавод традиционно поддерживает фестивали, выставки, ралли и другие мероприятия, посвященные классическим автомобилям и его истории. ГАЗ участвует в создании уникальных книг и исторических трудов, посвященных истории российского автопрома. Большая работа по изучению и популяризации истории завода и всего российского автопрома ведется в Музее истории ГАЗ в Нижнем Новгороде, в коллекции которого бережно хранятся несколько десятков наиболее значимых для истории завода моделей автомобилей, чертежи и эскизы, архивные документы и другие памятные вещи, связанные с жизнью завода на протяжении его 90-летней истории.

Пресс-служба группы «ГАЗ»

Масштабное событие парусного сообщества

Волжское парокhodство рассказало о морских и речных профессиях

«РЕГАТА 800»

Волжское парокhodство выступило одним из основных организаторов фестиваля «Регата 800» и приняло в нем активное участие. Самое масштабное событие парусного сообщества в Нижнем Новгороде состоялось в рамках 800-летия города.

60 яхт прошли кильватерным строем от Борского моста к Чкаловской лестнице. Открыли парад брендируемые паруса Волжского парокhodства. Во время «Регаты 800» организованные профессионалами и любителями парусного спорта.

В рамках дневной программы регаты АО «Судоходная компания «Волжское парокhodство» совместно с парусным сообществом «Сила ветра» предоставили возможность гостям праздника покататься на яхтах бесплатно.

– Для Волжского парокhodства «Регата 800» – одно из самых ярких и значимых мероприятий в рамках масштабного празднования 800-летия Нижнего Новгорода, – отметил генеральный директор АО «Судоходная компания «Волжское парокhodство» Юрий Гильц. – Наша судоходная компания является главным партнером юбилейных мероприятий, потому что Нижний Новгород, Волга и Волжское парокhodство неразделимы. Здесь работает наш флот, живут наши экипажи и их семьи.

Также в ходе мероприятия парусного сообщества «Регата



та 800» был организован фестиваль на берегу. Участники фестиваля особо отметили активную деятельность интерактивной зоны от АО «Судоходная компания «Волжское парокhodство», где гостям праздника рассказали о компании, преимуществах работы в Волжском парокhodстве, его перспективах, познакомили с флотскими профессиями. Для всех желающих были организованы лотерея – розыгрыш фирменной сувенирной продукции, квест «Ярмарка профессий Волжского парокhodства» и мастер-классы на речные и морские темы. В работе интерактивной зоны судоходной компании приняли участие более тысячи гостей праздника разного возраста.

Особый интерес участников вызвал лекторий Волжского парокhodства, где о морских и речных профессиях рассказывали настоящие капитаны дальнего плавания.

– Очень много вопросов было о нашей флотской работе, уверены мы, что верно выбрали свой профессиональный путь, – отметил капитан «ВФ танкер 14» Михаил Убарев. – Мы рады, что работа на флоте – наша судьба. Уверенность нам дает признание команды и преданность делу экипажей, которые являются постоянными на судах Волжского парокhodства.

Также на торжественной церемонии по окончании мероприятия Волжское парокhodство вручило специальный приз одной из команд.

Наша справка. АО «Судоходная компания «Волжское парокhodство» – одна из крупнейших судоходных компаний в России, образованная в 1843 году.

В операционном управлении парокhodства находятся порядка 250 грузовых судов суммарным дедевейтом более 1,4 млн тонн. Ежегодный объем перевезенных грузов – более 14 млн тонн.

Перечень оказываемых услуг включает перевозки навалочных, генеральных, наливных и проектных грузов на внутренних водных путях России, в сообщении «река–море» и международных морских направлениях.

Наталья АЛЕКСАНДРОВА, руководитель отдела по связям с общественностью

© «ИЗДАТЕЛЬСТВО ДОРОГИ»

Генеральный директор АО «Издательство Дороги»
Елфимов В.И.
Директор по региональным проектам **Барсегян Р.В.**
E-mail: bars777–17@mail.ru

По вопросам реализации и подписки **Кучейник 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

Куширенко 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