



Транспорт России

Всероссийская транспортная еженедельная информационно-аналитическая газета № 48 (959) 28 ноября – 4 декабря 2016 года

ХРОНИКА

- Состоялось заседание коллегии Ространснадзора.
- Состоялось 5-е заседание Российско-Испанской рабочей группы по транспорту.
- В Москве прошла 4-я Международная выставка и конференция «Экспосититранс».
- Росавтодор мобилизовал свыше 900 единиц дорожной техники для обеспечения проезда по федеральным трассам ряда регионов.

В ПРАВИТЕЛЬСТВЕ РФ



В интересах дорожников

Подписано распоряжение Правительства РФ о внесении в Госдуму законопроекта о порядке предоставления права пользования участками недр местного значения для добычи полезных ископаемых при строительстве и реконструкции автомобильных дорог.

Проект федерального закона «О внесении изменений в Закон Российской Федерации «О недрах» подготовлен Минприроды по исполнению поручения Президента России по итогам заседания президиума Государственного совета по вопросам совершенствования сети автодорог 8 октября 2014 года.

Окончание на 2-й стр.

В СОВЕТЕ ФЕДЕРАЦИИ



Арктике нужен закон

В Совете Федерации состоялось заседание президиума Совета по Арктике и Антарктике при СФ, посвященное обсуждению проекта федерального закона «О развитии Арктической зоны Российской Федерации», внесенного в Правительство РФ.

С основным докладом выступил заместитель министра экономического развития РФ Александр Цыбульский, представивший последний вариант проекта закона. Согласно тексту документа Арктическая зона выделяется как особый объект государственного управления, хотя и не является объектом административно-территориального деления Российской Федерации, отметил замминистра. По его словам, основной новеллой законопроекта является создание опорных зон развития – комплексных проектов социально-экономического развития Арктической зоны, направленных на достижение стратегических интересов и обеспечение национальной безопасности в Арктике.

Окончание на 2-й стр.

В ГОСУДМЕ РФ



Определен порядок оплаты услуг

Госдума приняла в первом чтении законопроект «О внесении изменений в статью 5-1 Кодекса торгового мореплавания (КТМ) Российской Федерации в части определения порядка оплаты услуг по ледокольной проводке и ледовой лоцманской проводке в акватории Северного морского пути».

Основная идея законопроекта, подготовленного Минтрансом России, заключается в определении порядка оплаты услуг по ледокольной проводке и ледовой лоцманской проводке в акватории СМП военных кораблей и военно-вспомогательных судов, которые де-факто используют тарифы, установленные в соответствии с пунктом 5 статьи 5-1 КТМ.

Принятие закона позволит использовать соответствующие нормативные правовые акты, определяющие размер тарифов для военных кораблей, и устранить существующий пробел в законодательстве РФ.

О ГЛАВНОМ

» Без развития дорожной сети, строительства новых и ремонта существующих трасс сложно говорить об экономическом развитии регионов и всей страны. Поэтому нормальные дороги – это не просто набор инженерно-технических сооружений, это путь к более высокому качеству экономики, новым рабочим местам, развитию инфраструктуры.

Председатель Правительства РФ Дмитрий Медведев



ДЕЛОВЫЕ НОВОСТИ

В глобальном масштабе

В центре внимания – направления дальнейшего развития транспортной отрасли

В Ашхабаде состоялась Глобальная конференция по устойчивому транспорту. В ее работе принял участие министр транспорта РФ Максим Соколов.

В своем выступлении глава Минтранса России отметил важность разрабатываемых под эгидой ООН и ее региональных комиссий (ЕЭК ООН и ЭСКАТО) конвенций, международных соглашений и резолюций, закладывающих надежную основу для развития устойчивого транспорта. В частности, он выделит принятую в 2015 году инициативную резолюцию Генеральной Ассамблеи ООН «На пути к обеспечению всестороннего взаимодействия между всеми видами транспорта в целях содействия созданию устойчивых мультимодальных транзитных коридоров», которая заложила направления дальнейшего развития транспортной отрасли в глобальном масштабе.

Министр высоко оценил уровень сотрудничества с ЕЭК ООН, ЭСКАТО, ИМО и ИКАО, в рамках которых Российская Федерация активно участвует в разработке проектов и продвижении инициатив по транспортной тематике.

К числу наиболее значимых направлений деятельности в сфере внутреннего транспорта глава российского Минтранса отнес развитие евро-азиатских транспортных связей, обеспечение безопасности дорожного движения, облегчение пассажирских перевозок железнодорожным транспортом через границы, включая разработку соответствующей конвенции. По его мнению, важными представляются создание единого железнодорожного права на справедливых и недискриминационных условиях, создание справедливых условий для работы автоперевозчиков на международном рынке транспортных услуг.

Министр также отметил перспективность предложения ЭСКАТО учредить Совет по сотрудничеству в области евро-азиатских транспортных связей. При этом он подчеркнул, что для обеспечения практических результатов в этой масштабной работе важно обеспечить синергию с другими формами международного сотрудничества, уже действующими в рамках как ЕЭК ООН, так и форумов АСЕМ, ОСЖД и многих других.

Также на полях Глобальной конференции по устойчивому транспорту Максим Соколов провел ряд двусторонних встреч, на которых обсудил с зарубежными партнерами состояние и перспективы развития сотрудничества в области транспорта. Глава российского Минтранса также встретился с заместителем председателя кабинета министров Туркменистана Сатлыком Сатлыковым. В ходе беседы стороны высоко оценили состояние и перспективы дальнейшего развития сотрудничества Российской Федерации и Туркменистана в области транспорта. Туркменской стороной было акцентировано внимание на вопросах взаимодействия в области железнодорожного транспорта и наращивания объемов перевозок грузов в контейнерах.

Кроме того, Максим Соколов провел встречу с исполнительным секретарем ЕЭК ООН Кристианом Баксом.

Состоялись переговоры с руководителями транспортных министерств и ведомств ряда государств.

Наш корр.

Дороги становятся лучше

85% федеральных трасс на территории Удмуртии и Мордовии соответствуют нормативам

Руководитель Росавтодора Роман Старовойт и глава Удмуртской Республики Александр Соловьев провели рабочее совещание по вопросам финансирования и улучшения дорожной сети на территории региона.

Как подчеркнул Роман Старовойт, в настоящее время уже 85% федеральных трасс на территории Удмуртии отремонтированы и соответствуют всем современным нормативам. Продолжает оказываться государственная поддержка и региональным дорожникам. В 2016 году общий объем средств федеральных трансфертов, направленных в дорожный фонд республики, составил 1,8 млрд руб. Согласно проекту бюджета на следующий сезон данный показатель также превысит 1 млрд руб. В частности, предполагается выделение трансфертов на реализацию мероприятий приоритетного направления «Безопасные и качественные дороги», которые предусматривают ремонт дорожной сети и ликвидацию очагов аварийности.

Роман Старовойт и Александр Соловьев обсудили реализацию проекта строительства мостов через реки Кама и Буй в районе города Камбарка. В настоящее время на объектах запущено рабочее движение. Благодаря новым мостам время поездки на автомобиле из Удмуртии в Башкирию сократилось на 1,5 часа.

Кроме того, были рассмотрены вопросы выполнения работ по реконструкции дорог Ижевск – Саралуп и Костино – Камбарка, на которые было направлено около 400 млн руб. в качестве федеральных межбюджетных трансфертов.

В рамках рабочей поездки в Республику Мордовия руководитель Росавтодора Роман Старовойт провел рабочее совещание с главой региона Владимиром Волковым по вопросам финансирования и улучшения дорожной сети на территории региона. В ходе совещания было отмечено, что в Мордовии отремонтированы и соответствуют всем современным нормативам 85% федеральных трасс. Оказывается государственная поддержка региональным дорожникам. В 2016 году общий объем средств федеральных трансфертов, направленных в дорожный фонд республики, составил 2,2 млрд руб.

В ходе совещания состоялось обсуждение строительства второго пускового комплекса транспортного обхода к Краснослободска и планов по ремонту мостового перехода через реку Мокша на подъезде к г. Саранску.

Роман Старовойт и Владимир Волков посетили строительную площадку на восточном транспортном обходе Саранска. Общая протяженность трассы составляет 16 километров. В будущем она соединит дорогу Саранск – Ульяновск в районе Тепличного и дороги Саранск – Рузаевка на границе поселков Николаевка и Ярга. Завершение работ на объекте предполагается в конце декабря 2017 года.

По сообщениям наших корреспондентов

Что покажет «капсула времени»?

О будущем транспортной системы страны шел разговор на X Международном форуме «Транспорт России»



СОБЫТИЕ

Вторжественной церемонии открытия форума приняли участие специальный представитель Федерации Владимира Путина, которое зачитал Сергей Иванов. Для этого необходимо обеспечить транспортный парк современной и безопасной техникой, совершенствовать инфраструктуру всех видов транспорта, обеспе-

чить строительство ледокола и его готовности к началу ходовых испытаний доложил капитан судна Ярослав Вержбицкий. «Новороссийск» представляет собой двухпалубное судно неограниченного района плавания. Оно способно преодолевать льды толщиной до 1,5 м. Ледокол оборудован вертолетной площадкой. Он имеет запас топлива,

самый транспорт будущего. Суть в том, чтобы сравнить ожидания простых пользователей и реальность. Насколько они будут соответствовать друг другу – покажет время. После церемонии открытия официальные лица осмотрели экспозицию, пообщавшись с представителями транспортных компаний.

В тот же день прошел открытый диалог Минтранса России «Бизнес. Государство. Общество», в рамках которого можно было через специальное мобильное приложение задать вопросы представителям власти. В рамках этого диалога Максим Соколов подчеркнул, что в целом транспортная отрасль России работает в безаварийном стабильном формате. «В настоящее время мы концентрируемся на тех направлениях, которые меняют качество самой транспортной системы. Это – развитие коридоров, повышающих транзитный потенциал страны и мультимодальность, для чего, в частности, работаем над строительством пограничных пунктов пропуска. Развиваются такие проекты, как БАМ, Транссиб, подходы к черноморским портам, на севере – это Мурманский транспортный узел, автодорожный коридор «Европа – Западный Китай».

«Россия обладает большим опытом реализации крупномасштабных транспортных проектов, которые формируют общие транспортные связи России и ЕвразЭС, позволяют включаться в глобальные экономические схемы. Повышение конкурентоспособности отечественной транспортной инфраструктуры, снятие инфраструктурных ограничений экономического роста, обеспечение доступных и современных качественных услуг должны стать основными трендами работы отрасли в будущем», – подчеркнул Сергей Иванов.

МАКСИМ СОКОЛОВ:

» В настоящее время мы концентрируемся на тех направлениях, которые меняют качество самой транспортной системы. Это – развитие коридоров, повышающих транзитный потенциал страны и мультимодальность, для чего, в частности, работаем над строительством пограничных пунктов пропуска. Развиваются такие проекты, как БАМ, Транссиб, подходы к черноморским портам, на севере – это Мурманский транспортный узел, автодорожный коридор «Европа – Западный Китай».

достаточный для автономной работы в течение 40 суток.

На открытии форума выступил генеральный секретарь Международного транспортного форума Мануэль Вьегаш, который напомнил, что в 2017 году в Лейпциге состоится очередной саммит по управлению транспортной системой, где, кроме прочего, внимание будет уделяться четырем основным темам: глобальная транспортная связь, инфраструктура, нормативы для инноваций и обеспечение мобильности. По мнению Мануэля Вьегаша, Россия будет чем поделиться на этом саммите.

Завершая церемонию открытия форума, Игорь Левитин передал Максиму Соколову «капсулу времени», в которой в течение десяти лет будут храниться рисунки школьников и учащихся транспортных вузов, в которых они запечатлели, как, по их мнению, должен выглядеть этот

Людмила ИЗЬЮРОВА, обозреватель «ТР» Фото Ольги ШВЕЙЦЕР

Подробнее о работе форума читайте в ближайших номерах «ТР»

В интересах дорожников

планируется внести изменения в закон «О недрах»

В ПРАВИТЕЛЬСТВЕ РФ

Окончание. Начало на 1-й стр.

Законопроектом предлагается установить, что участки недр местного значения, включенные в перечень участков недр местного значения, утвержденный органом исполнительной власти субъекта Федерации, для разведки и добычи общераспространенных полезных ископаемых в целях исполнения государственного или муниципального контракта, заключенного в соответствии с Федеральным законом от 5 апреля 2013 года № 44-ФЗ «О контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд», или договора, заключенного в соответствии с Федеральным законом от 18 июля 2011 года № 223-ФЗ «О закупках товаров, работ, услуг отдельными видами юридических лиц», на ведение дорожной деятельности в соответствии с Федеральным законом от 8 ноября 2007 года № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации», предоставляются в пользование без проведения аукционов.

При этом лицам, с которыми заключен договор на дорожную деятельность, такие участки недр местного значения предоставляются в пользование для разведки и добычи общераспространенных полезных ископаемых на срок исполнения работ, предусмотренных таким договором.

Законопроектом также предлагается установить, что общераспространенные полезные ископаемые, добытые в соответствии с лицензией на пользование недрами для исполнения договора на дорожную деятельность, должны использоваться для целей и в объемах, которые необходимы для выполнения работ, предусмотренных таким договором.

Принятие закона позволит сократить затраты на строительство, реконструкцию, капитальный ремонт, ремонт и содержание автомобильных дорог общего пользования, уменьшить сроки получения лицензии на право пользования недрами и сократить сроки реализации проектов строительства, ремонта и содержания автомобильных дорог.

Законопроект рассмотрен и одобрен на заседании Правительства Российской Федерации.

Арктике нужен закон

Он будет способствовать освоению ресурсной базы, совершенствованию транспортной инфраструктуры, развитию Севморпути

В СОВЕТЕ ФЕДЕРАЦИИ

Окончание. Начало на 1-й стр.

Как отметил Александр Цыбульский, опорная зона должна формироваться решением Правительства Российской Федерации по предложению уполномоченного федерального органа исполнительной власти. Формирование опорных зон позволит, по его мнению, создать условия для освоения ресурсной базы Арктической зоны и российского континентального шельфа, совершенствования транспортной инфраструктуры, развития Северного морского пути в качестве национальной транспортной судоходной артерии.

Кроме того, считает замминистра, опорная зона даст возможность сформировать благоприятные условия для предпринимательской, хозяйственной и иной деятельности в Арктической зоне. Данный подход заложен и в новой редакции Государственной программы Социально-экономического развития Арктической зоны Российской Федерации на период до 2020 года и дальнейшую перспективу. Госпрограммой, в частности, предусмотрена реализация пилотного проекта по формированию Северо-Якутской опорной зоны начиная с 2017 года.

«В связи с этим принятие законопроекта имеет практическую значимость и будет направлено на решение конкретных задач социально-экономического развития Арктической зоны РФ. В сфере социального развития Арктической зоны законопроектом предусматриваются меры поддержки и совершенствования систем образования, туризма, культуры и культурного наследия», – подчеркнул Александр Цыбульский.

Председатель Комитета Совета Федерации по конституционному законодательству и государственному строительству, представитель в СФ от исполнительного органа государственной власти Краснодарского края Андрей Клишас отметил необходимость принятия закона «О развитии Арктической зоны Российской Федерации», так как он направлен на улучшение условий жизни на Севере.

Член Комитета СФ по международным делам, представитель от законодательного (представительного) органа государственной власти Республики Бурятия Арнольд Тулохонов предложил включить в проект закона главу «Научное обоснование развития Арктической зоны Российской Федерации». Как считает сенатор, развитие Арктической зоны должно осуществляться на основе создания системы специализированных научных и научно-образовательных учреждений, обеспечивающих разработку и использование передовых научно-технических достижений.

По мнению депутата Государственной думы Алексея Лященко, необходимо формирование комплексного межрегионального механизма для рассмотрения предложений по включению проектов в состав опорной зоны. Также, полагает депутат, отдельного закрепления в законе требует механизм решения социальных проблем в регионах Арктической зоны Российской Федерации.

Совет по Арктике и Антарктике при Совете Федерации принял к сведению доклад Александра Цыбульского и поддержал представленный проект федерального закона «О развитии Арктической зоны Российской Федерации».

КОРОТКО

Железнодорожные перевозки в направлении портов за 10 месяцев 2016 года выросли на 4% – до 250 тонн. Авто-транспортом в порты РФ за 10 месяцев было доставлено 49,7 млн тонн грузов, речным – 10,4 млн тонн, морским – 12,4 млн тонн и трубопроводным – 214,6 млн тонн.

Начались трансграничные пассажирские перевозки по Амуре между Китаем и Россией с использованием судов на воздушной подушке.

В Харбине (КНР) состоялось совещание по вопросам создания российско-китайского международного университета.

В порту Бронка планируется создать центр логистики для крупногабаритных и тяжеловесных грузов.

Герои спартакиады

Спортивный марафон выявил лучших



ТРАНСПОРТНАЯ НЕДЕЛЯ

В Москве в рамках «Транспортной недели – 2016» прошла VIII Спартакиада студентов транспортных вузов России. В состязаниях приняли участие более 800 спортсменов из 19 учебных заведений страны. Награждение победителей состоялось в манежном зале Дома спорта МИИТа.

Выступая на церемонии закрытия спартакиады, министр транспорта РФ Максим Соколов выразил благодарность ее участникам, превратившим соревнования в настоящий праздник спорта. По словам министра, молодые люди продемонстрировали высокий уровень спортивного мастерства.

Отрадно, что руководство профильных вузов уделяет значительное внимание пропаганде спорта и здорового образа жизни. Только за прошлый год ряды студентов пополнились четырьмя мастерами спорта

международного класса, 41 мастером и 103 кандидатами в мастера спорта, отметил Максим Соколов. Он подчеркнул, что спорт способствует формированию волевых качеств, умению

МАКСИМ СОКОЛОВ:

«Отрадно, что руководство профильных вузов уделяет значительное внимание пропаганде спорта и здорового образа жизни. Только за прошлый год ряды студентов пополнились четырьмя мастерами спорта международного класса, 41 мастером и 103 кандидатами в мастера спорта.

работать в команде. И пожелал молодым людям одерживать победы и на профессиональном уровне».

Статс-секретарь – заместитель министра транспорта РФ Сергей Аристов подчеркнул, что курс государства на здоровый образ жизни активно поддерживается студентами и сотрудниками транспортной отрасли, в том

числе путем сдачи нормативов ГТО.

Традиционно в программу спартакиады были включены 6 видов спорта. Соревнования длились три дня – с 26 по 28 ноя-

Наблюдательные болельщики подсчитали, что по итогам всех игр футболисты забили в сетку 173 мяча – показатель ожесточенной борьбы.

Накал страстей чувствовался и в баскетболе. На трибуне в роли самого активного болельщика команды СамГУПС выступил ректор этого вуза Дмитрий Железнов. Как не оказаться в лидерах при такой поддержке!

Но безоговорочный победитель спартакиады только один – Уральский государственный университет путей сообщения. Титул чемпиона Спартакиады студентов транспортных вузов России УрГУПС завоевывает восьмой раз подряд. В общем зачете команда из этого вуза набрала наибольшее количество набран.

Помимо ценных подарков, кубков и грамот министр транспорта РФ Максим Соколов и ректор МИИТа Борис Левин вручили победителям сертификаты на 150 тыс. и 300 тыс. руб.

Артем ОЗУН, обозреватель «ТР»
Фото Ольги ШВЕЙЦЕР

Море стало ближе

Трехуровневая развязка открыта в районе Джубги

ПРОЕКТЫ И РЕАЛИЗАЦИЯ

Завершившийся туристический сезон лета 2016 года для многих автолюбителей, которые решили добраться до Черноморского побережья своим ходом, запомнился многокилометровыми пробками на федеральной автомобильной дороге М-4 «Дон» в Краснодарском крае. Сократить время в пути и повысить безопасность движения на участке в Туапсинском районе позволит новая трехуровневая транспортная развязка, возведенная на 1442-м км этой федеральной трассы в районе реки Джубги. Ее официальное открытие состоялось 23 ноября.

Знаковым проектом для региона назвал открытие сооружения губернатор Краснодарского края Владимир Кошарников. Он отметил, что новая развязка улучшит транспортные связи между курортами Черноморского побережья Северного Кавказа и объединит направления Краснодар – Новороссийск (по федеральной автомобильной дороге М-4 «Дон») и Джубга – Сочи (по федеральной автомобильной дороге А-147). На развязке отсутствуют пересечения транспортных потоков. Первый уровень обеспечивает беспрепятственное скоростное движение автотранспорта по направлениям Краснодар – Новороссийск, Новороссийск – Краснодар и Новороссийск – Сочи. Второй уровень с двумя путепроводами – направления Краснодар – Сочи, Сочи – Краснодар. Третий уровень с эстакадой – направление Сочи – Новороссийск. На всех направлениях движение осуществляется по двум полосам. Общая протяженность развязки составляет почти 11 км.

Капитальный ремонт участка км 1428 – км 1441 М-4 «Дон» и работы по строительству транспортной развязки начались в апреле текущего года и завершатся в декабре. Как рассказал представитель заказчика – первый заместитель председателя правления по технической политике Автодора Игорь Урманов,



проект униканел по конструктивному решению: развязка в трех уровнях – это редкость для дорожной сети России. Проект учитывает особенности гидрогеологии – река Джубга, которую пересекает развязка, сильно разливается во время весеннего паводка и ливневых дождей. В 2002 году воды неуправляемой Джубги снесли стоявший здесь железобетонный мост именно из-за обрушившихся на регион ливней. Тогда в течение суток движение в сторону моря было восстановлено, но принципиально проблема решилась только сейчас.

Чтобы предотвратить повторение событий 14-летней давности, проектом предусмотрено укрепление русла реки, а также возведение боковых подпорных стен, предназначенных для удержания грунта от обрушения откосов и насыпей. Еще одна особенность проекта – это наличие «краснокирпичных» деревьев в месте строительства развязки, однако дорожники в полном объ-

еме выполнили компенсационные посадки деревьев взамен вырубленных насаждений.

При строительстве всех элементов транспортной развязки использовались новые технологии, подчеркнул заместитель генерального директора АО «ДСК «Автобан» (генеральный подрядчик) Александр Ракецкий. В частности, дорожно-строительная техника, с помощью которой шло устройство земляного полотна и слоев дорожной одежды, была оснащена 3D системами нивелирования на основе спутниковых систем GPS/ГЛОНАСС и роботизированных тахеометров, что обеспечило абсолютную ровность асфальтобетонных покрытий. Чтобы продлить срок эксплуатации слоев износа, применены дисперсионное армирование асфальтобетона.

Конечно, новая трехуровневая развязка существенно облегчает прохождение этого участка, разводя автомобильные потоки. Однако она решает только локальные задачи, ведь выходы

из развязки в сторону села Архипо-Осиповка и поселка Джубга остаются двухполосными. Чтобы снять проблему пробок на магистрали М-4 «Дон», предстоит еще много сделать. Так, в настоящее время идет ремонт участка дороги Краснодар – Джубга, продолжается строительство транспортной развязки на 1319-м километре, еще три – пока в планах. На стадии прохождения государственной экспертизы находятся еще две транспортные развязки – в районе Джубги и подъезд к городу Дивноморск. Проходит экономическое обоснование строительства будущей дороги Краснодар – Абинск и выходом на Таманский полуостров с подъездом к мосту через Керченский пролив. Реализация всех этих проектов будет способствовать ускорению движения до Черноморского побережья, курортов Сочи и Крыма.

Людмила ИЗЬЮРОВА, обозреватель «ТР»

НОВОСТИ

Финансирование увеличат

Финансирование содержания внутренних водных путей России с 2017 года будет увеличено на 30%. Об этом сообщил заместитель начальника управления внутреннего водного транспорта Федерального агентства морского и речного транспорта России Игорь Злобин.

По его словам, это позволит провести двунаправленные работы в необходимом объеме и повысить уровень безопасности судоходства за счет улучшения ситуации с содержанием средств навигационной обстановки.

В настоящее время обеспеченность финансирования внутренних водных путей составляет 50% от полного нормативного. Нормативное содержание внутренних водных путей России требует около 21 млрд руб. в год, недостаток средств составляет около 8 млрд руб.

Рейтинг лучших

Самостоятельные туристы, прошедшие опрос аналитиков сервиса Skyscanner, назвали воздушной гаванью № 1 в России аэропорт Екатеринбургa.

Рейтинг составлялся среди 20 крупнейших аэропортов страны. Респонденты оценивали их по 9 основным параметрам. Аэропорт Кольцово получил 4,47 балла из 5 возможных, самарский Курумоч стал вторым в рейтинге с оценкой 4,45, а петербургский Пулково занял почетное третье место. Ему присудили 4,28 балла. На четвертом месте в списке закрепился аэропорт Сочи, которому присудили 4,27 балла.

Прошедшие обновление аэропорты Екатеринбургa и Самара в каждой из 9 категорий занимали первое и второе места. Кольцово получил лучшие оценки за комфортабельность зала отправления, регистрацию на рейс, уровень ресторанов и кафе, скорость прохождения контроля безопасности, а также за общую атмосферу, возможность шопинга. У Курумоча наивысшие рейтинги за уровень подготовки сотрудников, удобство сдачи и получения багажа, чистоту.

Ускоренные поезда

Московская железная дорога сообщила об организации сервиса «Грузовой экспресс» на маршруте Москва – Хабаровск. На нем начали ходить ускоренные грузовые поезда.

За счет согласованного графика отправления и прибытия составы преодолевают расстояние в два раза быстрее – 10 суток вместо 20, предусмотренных нормативным сроком доставки. Составы ежедневно выполняют по два рейса и следуют по специализированному расписанию.

Основным преимуществом нового транспортного продукта является то, что в состав грузового поезда можно включить разное количество вагонов.

Заявка принимается от всех желающих клиентов, отметила пресс-служба МЖД.

Дорога для Сколково

Между Белорусским вокзалом в Москве и Одинцовом построят новую железнодорожную линию. Возведение планируют завершить до конца 2017 года.

«На этой линии будут четыре остановки. Одной из них станет транспортный узел на территории инновационного центра «Сколково», – рассказал генеральный директор ОДАС «Сколково» Антон Яковенко.

По его словам, транспортный узел уже начали возводить. Время следования по маршруту составит примерно 20 минут. С запуском этой линии фактически решится транспортная проблема Сколково.

В инвестиционном проекте вместе с инновационным центром участвует ОАО «РЖД».

Доступность – максимальная

Проект строительства Крымского моста получил Национальную премию за достижения в области транспорта и транспортной инфраструктуры «Формула движения». Экспертное сообщество оценило информационное сопровождение стройки как «Лучшую PR-активность в текущем году».

Максимальная доступность информации о ходе реализации проекта – ключевая задача Информационного центра «Крымский мост» и государственного заказчика строительства – ФКУ Упрдор «Тамань» Федерального дорожного агентства.

Узнать последние новости о стройке можно на сайте проекта most.life и в официальных аккаунтах в соцсетях.

Подготовил Олег БОРИСОВ

Пассажир – это VIP-персона

В Общественной палате РФ обсудили актуальные вопросы функционирования железнодорожного пассажирского транспорта

ДИСКУССИЯ

По инициативе Комиссии ОП РФ по развитию реального сектора экономики представители ОАО «РЖД» и дочерних компаний, Минтранса России, Минэкономразвития России, органов государственной власти субъектов РФ, организаций и предприятий железнодорожного транспорта, эксперты провели предварительные итоги работы железнодорожного пассажирского комплекса в связи с объявлением 2016 года Годом пассажира.

Важнейший сегмент

В рамках проведения акции в ОАО «РЖД» был разработан план мероприятий, направленных на повышение качества транспортного обслуживания пассажиров, включающий 14 направлений деятельности, среди которых: расширение маршрутной сети и повышение скоростей движения поездов, повышение ценовой доступности, комфорта и качества перевозок, обновление парка подвижного состава, развитие пассажирской инфраструктуры...

Как подчеркнул вице-президент ОАО «РЖД» Михаил Акулов, в текущем году удалось переломить ситуацию со снижением объемов железнодорожных пассажирских перевозок. За 10 месяцев 2016 года были отправлены порядка 860 млн пассажиров, что на 0,4% выше данных предыдущего года, причем наибольшая результативность была получена в сегменте дальнего следования и скоростного сообщения, также удалось стабилизировать ситуацию в пригородном сообщении.

Сегодня в РФ создана стабильная модель функционирования пригородного железнодорожного комплекса, основные принципы работы которого были заложены в Концепции развития пригородных пассажирских перевозок железнодорожным транспортом, утвержденной распоряжением Правительства РФ в мае 2014 года. В результате того, что была разделена ответственность федерального и регионального центров, определен порядок взаимоотношений органов государственной власти и юридических лиц при организации пассажирских перевозок в пригородном сообщении, удалось заложить основу для развития пригородных перевозок. Так, на федеральном уровне было принято решение об установлении коэффициента 0,01 к тарифам на услуги инфраструктуры с полным возмещением потерь в доходах ОАО «РЖД» от государственного регулирования тарифов на эти услуги из федерального бюджета до 2030 года, установлена нулевая ставка НДС по перевозкам пассажиров железнодорожным транспортом в пригородном сообщении на 2015–2017 годы, введены штрафные санкции за безбилетный проезд.

По словам Михаила Акулова, в 2016 году субъектами РФ планируется компенсировать 87% потерь в доходах по пригородным перевозкам. Ожидаемый уровень субсидий на компенсацию выпадающих доходов от государственного регулирования тарифов составит 11,2 млрд руб., дефицит оценивается в размере 2,3 млрд руб., причем значительная задолженность по субсидиям сложилась в субъектах ЦФО на полигоне ЦПК. Компенсация не потребует в пяти регионах, в 40 регионах будет достигнута 100%-ная компенсация, в 19 – более 50%, в 8 – менее 50%. По итогам года 21 ППК обеспечит безубыточную деятельность, а 4 компании – Забайкальская ППК, Северная ППК, ППК «Черноземье» и Северо-Кавказская ППК – закончат год с убытками.

Среди убыточных компаний Забайкальская ППК вызывает особую тревогу. «Длительное время мы не можем решить проблему безубыточности на полигоне Забайкальской железной дороги. Работа компании-перевозчика на этой специфической части Транссиба уникальна, не вписывается в принятую федеральную модель функционирования пригородных пассажирских железнодорожных перевозок и требует особого подхода», – заметил Михаил Акулов.

Большой вопрос – перевозка федеральных льготников. Задолженность федерального бюджета за перевозку граждан – получателей социальной услуги пригородным железнодорожным транспортом в период с 2009 по 2015 год приближается к 20 млрд руб. По прогнозам оценок, в текущем году будут перевезены 72 млн



пассажиров-льготников, следовательно, выпадающие доходы составят 7,3 млрд руб., финансирование из ФБ ожидается на уровне 4,5 млрд руб., ожидаемый дефицит – 2,8 млрд руб. Все дело в том, что норматив субсидирования составляет 93 руб. 22 коп. на одного человека в месяц. Для сравнения: поездка из Москвы до города Пушкино (30 км от Ярославского вокзала) обойдется в 82 руб., поездка в Сергиев Посад – 164 руб. Так как никаких ограничений по проезду не существует, понятно, почему эта задолженность федерального бюджета растет, как снежный ком. Например, ОАО «ЦППК» теряет около 2 млрд руб. ежегодно. Совокупная задолженность ОАО «Пригородная пассажирская компания «Черноземье» по федеральным льготникам за период с 2011 по 2015 год составляет 105,2 млрд руб., за 2016 год – порядка 45 млрд руб. В АО «Северная пригородная пассажирская компания» расходы по федеральным льготникам за 2016 год будут компенсированы лишь на 47%, за 4 года ППК недополучила 117,7 млн руб. и т. д. Практически все руководители ППК, принимавшие участие в дискуссии, отменяли необходимость пересмотра федеральной нормативной базы в части формирования объема субсидий на перевозку льготников федерального уровня.

Со своей стороны, РЖД предлагает подписать соглашения на 10-летний период о погашении накопленной задолженности, а также внести изменения в постановление Правительства РФ от 29.12.2004 № 864 и предусмотреть компенсацию потерь в доходах по фактическим результатам.

Вагончик тронется?

Благодаря тому, что было принято решение о снижении ставки НДС до 10% в сегменте пассажирских перевозок дальнего следования, в 2016 году удалось снизить потребность в субсидиях из федерального бюджета на 6 млрд руб. и закупить новый подвижной состав производства ОАО «ТВЗ» – 224 вагона (в том числе 75 двухэтажных) на сумму 11,3 млрд руб. В настоящее время парк вагонов, принадлежащих АО «ФПК» на правах собственности, составляет 18,9 тыс. единиц. В ближайшие три года (2017–2019 годы) по истечении срока службы будут исключены 4,7 тыс. вагонов, а к 2021 году выведение парка составит 7,9 тыс. единиц. Для восполнения парка необходимо инвестирование в закупку подвижного состава в объеме 30 млрд руб. в год, однако ресурсов АО «ФПК» достаточно только для удовлетворения половины потребности при условии, что будет принято решение об установлении нулевой ставки НДС для перевозок пассажиров в дальнем следовании.

«Снижение ставки НДС до нуля позволит компании в среднесрочной перспективе в течение трех лет с 2017 по 2019 год на 50,5 млрд руб. сократить нагрузку на бюджет в части субсидий, возникающих из-за государственного регулирования тарифов на перевозку в плацкартных и общих вагонах, и увеличить закупку подвижного состава – купить почти 1000 вагонов на сумму 13,5 млрд руб.», – подчеркнул Михаил Акулов.

Генеральный директор АО «Федеральная пассажирская компания» Петр Иванов рассказал о том, что в рамках Года пассажира компания сосредоточила усилия на клиентоориентированном подходе. Речь идет о формировании принципиально новой идеологии персонала: если раньше 80% времени проводник посвящал обслуживанию вагона, то сейчас он в первую очередь занимается пассажиром. Идя навстречу пожела-

МИХАИЛ АКУЛОВ:

” В текущем году удалось переломить ситуацию со снижением объемов железнодорожных пассажирских перевозок. За 10 месяцев 2016 года было отправлено порядка 860 млн пассажиров, что на 0,4% выше данных предыдущего года, причем наибольшая результативность была получена в сегменте дальнего следования и скоростного сообщении, также удалось стабилизировать ситуацию в пригородном сообщении.

ниям клиентов, до конца 2016 года 64% вагонов будут оборудованы кондиционерами и чуть более 40% – биотуалетами. Надо сказать, что вопрос обновления парка актуален не только в сегменте дальнего сообщения, где последовательное принимаются необходимые решения, но и в пригородном, где практически весь подвижной состав находится в собственности ОАО «РЖД» и арендуются пригородными компаниями. Парк вагонов электропоездов составляет 9,7 тыс. единиц. По расчетам в течение следующих трех лет подлежит выводу 1,5 тыс. вагонов, дефицит составит 17%, что может привести к резкому снижению транспортной доступности и росту социальной напряженности.

Государственная поддержка в части нулевого НДС и коэффициента 0,01 на инфраструктуру позволила крупнейшему перевозчику – ОАО «ЦППК» – осуществлять масштабное инвестирование в пригородные перевозки, сообщил исполнительный директор компании Максим Дьячков.

Так, ЦППК заключила долгосрочные 30-летние договоры с Московской, Московской и Рязанской областями, в которых заказчики прописали требования как к обслуживанию подвижного состава, так и к обслуживанию инфраструктуры. «Поэтому начиная с 2014 года мы активно приобретаем собственный подвижной состав. Сегодня у нас 55 собственных поездов, это более 10% подвижного парка. Подвижной состав закупили на 25 млрд руб., ежегодные вложения в инфраструктуру – 4,5 млрд руб. Мы заинтересованы в пролонгации господдержки, так как для реализации программы по закупке нового подвижного состава и содержания инфраструктуры до 2030 года необходимы средства в объеме 300 млрд руб.», – констатировал Максим Дьячков.

Однако не все ППК могут похвастаться такими возможностями. По словам генерального директора АО «Северная пригородная пассажирская компания» Сергея Горюнова, компания в пятилетней перспективе имеет риск технической невозможности обеспечить заявленную субъектами составность и количество поездов. «При этом в комплексных планах транспортного обслуживания субъектов РФ не содержится путей решения данной проблемы, –

отмечает он. – Ни в одном субъекте на полигоне действия нашей компании не планируются существенных изменений транспортной работы вплоть до 2030 года».

Генеральный директор ОАО «Пригородная пассажирская компания «Черноземье» Виталий Шульгин поддержал своего коллегу. «Мы заявляли инвестиционную составляющую в состав экономически обоснованного тарифа, но всеми регу-

сообщения в Российской Федерации и внесении изменений и дополнений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»; Концепции долгосрочного государственного регулирования межрегиональных пассажирских перевозок, которая, по словам вице-президента РЖД, позволит обеспечить переход к единой системе субсидирования межрегиональных маршрутов на всех направлениях, разработать межрегиональный транспортный баланс, который будет способствовать развитию конкуренции, стандартизации услуг транспортного обслуживания при заключении долгосрочных регуляторных транспортных договоров.

Ждут своего принятия федеральный закон «О прямых смешанных (комбинированных) перевозках» и постановление Правительства РФ «Об утверждении порядка возмещения потерь в доходах перевозчиков, возникающих в результате установления льгот по тарифам на перевозки пассажиров железнодорожным транспортом в пригородном сообщении».

Эту точку зрения разделяет и заместитель председателя Комитета СФ по экономической политике Сергей Шатиров, который также считает, что законопроект об организации регулярного пассажирского железнодорожного сообщения в Российской Федерации надо быстрее принимать, поскольку основная идея закона заключается в установлении стандартов качества услуг и формировании новой модели организации обслуживания населения железнодорожным транспортом.

Ввиду того, что размер норматива субсидирования получателей социальных услуг для льготных категорий пассажиров не обеспечивает полную компенсацию выпадающих доходов перевозчиков, что приводит к постоянному росту задолженности, сенатор предлагает реструктуризировать накопленную задолженность и на законодательном уровне установить механизмы, обеспечивающие полную компенсацию выпадающих доходов перевозчиков.

Сергей Шатиров обратил внимание на то, что на владельцев железнодорожных путей необходимо возложить обязанность по оборудованию железнодорожных поездов специальными техническими средствами, имеющими функцию фото- и видеозаписи, для фиксации нарушений Правил дорожного движения без указания источников финансирования. Это накладывает дополнительное финансовое обременение на РЖД в размере 50 млрд руб. Поскольку эти технические системы относятся к элементам дорожного хозяйства и устанавливаются за пределами железнодорожных поездов, члены Совета Федерации подготовили и направили в Госдуму законодательную инициативу, предусматривающую передачу этих обязанностей на собственников автомобильных дорог.

Заместитель директора Департамента государственной политики в области железнодорожного транспорта Министерства транспорта РФ Андрей Емельянов согласился с тем, что в действующем законодательстве, регулирующем дальнее и пригородное железнодорожное сообщение, есть проблемы. Он сообщил, что разработанный Минтрансом России законопроект «Об организации регулярного пассажирского железнодорожного сообщения в Российской Федерации и вне-

сении изменений и дополнений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» в настоящее время дорабатывается, вышел на финишную прямую и до конца года будет внесен в Госдуму.

Этот законопроект важен тем, что он формирует организационно-правовые основы всей системы мер по организации железнодорожного сообщения в РФ. Новая регуляторная модель предполагает заключение государственного заказа на социально значимые пассажирские перевозки, где в качестве основного инструмента выступает система договоров. Особенностью новой системы является гармонизация отношений пассажирских перевозок на федеральном и региональном уровнях. Такие договоры, кроме цены, будут содержать набор услуг и критериев и, что немаловажно, ответственность сторон, подчеркнул Андрей Емельянов.

Законопроект, касающийся прямых смешанных (комбинированных) перевозок, который, кстати, разрабатывается впервые, диктует необходимость нормативного закрепления единого перевозочного документа при перемещении различными видами транспорта как грузов, так и пассажиров по всему пути следования. В настоящее время этот законопроект обсуждается в Правительстве РФ.

Президент ассоциации «Железнодорожное развитие» Александр Кисьюко убежден, что для дальнейшего стабильного развития железнодорожного транспорта необходимы создание условий для повышения привлекательности инвестиций в развитие дальнего пассажирского железнодорожного сообщения и развитие конкуренции.

Основными факторами развития инвестиционного потенциала пассажирских перевозок, считает Александр Кисьюко, являются долгосрочные параметры государственной тарифной политики, предсказуемость расходов, неподконтрольных перевозчику, а также правовые и финансовые гарантии возврата вложенных средств. «В настоящее время более половины расходов на перевозку – это расходы инфраструктуры и тяги, неподконтрольные перевозчику, которые определяются государством и владельцем тяги, – сказал Александр Кисьюко. – Возможности перевозчика при оптимизации перевозочного бизнеса ограничиваются 35% всех расходов. Это крайне скудный резерв, который не позволяет рассчитывать на развитие бизнеса и привлечение пассажиров доступной ценой поездки и высоким сервисом. Необходимо создать механизм снижения нагрузки на пассажирских перевозчиков в дальнем железнодорожном сообщении. Кроме обнуления НДС, до 2030 года надо рассмотреть и такие меры государственной поддержки, как снижение тарифа на услуги инфраструктуры общего пользования и ограничение роста стоимости услуг по предоставлению локомотивной тяги. Для этого необходимо разработать методику оценки социально-экономической и бюджетной эффективности применения мер государственной поддержки при оказании услуг при перевозке пассажиров железнодорожным транспортом общего пользования в дальнем следовании. Также необходимо разработать методику расчета ставок платы за услуги по линии железнодорожного подвижного состава».

Комментируя тему конкуренции, Александр Кисьюко заметил, что появление независимых перевозчиков в дальнем пассажирском железнодорожном сообщении возможно в случае обеспечения равных условий функционирования наравне с дочерними подразделениями ОАО «РЖД».

В ходе дискуссии были также подняты вопросы о необходимости кратного увеличения размера штрафа за проезд людей в неиспользованных для проезда местах в пассажирских поездах, а также о разработке закона, не допускающего к перевозке лиц, совершивших правонарушение на железнодорожном транспорте. Михаил Акулов привел такие цифры: на железнодорожном транспорте в 2015 году были высажены с составом акта и переданы сотрудникам органов внутренних дел на транспорте 10,5 тыс. нарушителей. Однако представитель Минтранса рекомендовал не торопиться с введением административного воздействия на нарушителей общественного порядка на железнодорожном транспорте. Этот вопрос нуждается в тщательном общественном обсуждении, как и вопрос внедрения на железнодорожном транспорте механизма невозвратных билетов по аналогии с воздушным транспортом.

НОВОСТИ

Вокзалы, и не только...

В рамках Года пассажира Дирекция железнодорожных вокзалов – филиал ОАО «РЖД», в управлении которой находится 353 вокзал, провела анкетирование с целью определения потребностей посетителей и пассажиров вокзалов, чтобы сделать их более удобными и информативно открытыми.

До конца года 107 вокзалов будут оборудованы системой wi-fi и зарядными станциями для мобильных устройств. В 2017 году работа по улучшению вокзальных сервисов будет продолжена, в частности, планируется модернизация систем обогрева, кондиционирования и вентиляции вокзальных помещений, а также расширен спектр услуг для маломобильных пассажиров.

В 2012 году Дирекцией железнодорожных вокзалов в пилотном режиме на полигоне Северо-Западного региона был запущен проект «Центр содействия мобильности ОАО «РЖД» (ЦСМ ОАО «РЖД»). Сегодня в нем участвуют уже около 400 вокзалов по всей России, перевозчики дальнего, в том числе скоростного сообщения.

ЦСМ ОАО «РЖД» организован для информирования пассажиров с ограниченными физическими возможностями и других маломобильных граждан об услугах, оказываемых им на железнодорожном транспорте. Теперь пассажиры с нарушениями функций опорно-двигательного аппарата, слуха и зрения могут получить на вокзалах ситуационную помощь, зарезервировать специализированные места в купе для инвалидов поездов дальнего следования, а также специализированные места для инвалидов в скоростных поездах.

Железнодорожные вокзалы имеют важное значение во всей инфраструктуре железных дорог. Они несут не только общественную и социальную функции. Многие здания железнодорожных вокзалов являются памятниками архитектуры, поэтому вокзальное пространство может с успехом использоваться в качестве выставочных центров, объектов технологической инфраструктуры. Компания прилагает усилия по включению вокзалов в регулярные туристические маршруты, и 14 вокзалов уже участвуют в этом проекте, прежде всего вокзалы Московского транспортного узла (МТУ).

Заместитель начальника Дирекции железнодорожных вокзалов – филиала ОАО «РЖД» Константин Апрелев считает, что необходимо создавать инструменты стимулирования региональных органов власти к субсидированию развития вокзальной инфраструктуры и снижению налоговой нагрузки на вокзалы. Инвестирование значительных средств в развитие вокзальной инфраструктуры влечет за собой увеличение балансовой и кадастровой стоимости этих объектов, что ведет к увеличению налоговой нагрузки на компанию.

Новые сервисы

За 10 месяцев 2016 года РЖД внедрили такие новые транспортные продукты, как: дневной экспресс, курсирующий на 25 маршрутах, которым воспользовались 8,5 млн пассажиров; двухэтажные поезда, следующие по шести маршрутам, которые перевезли 2,3 млн пассажиров, что в два раза выше показателей прошлого года; набирающий популярность вагон-автомобилевоз, перевезший 4 тыс. автомобилей (+45% к прошлому году). Компания открыла мультимодальные перевозки, действующие на 8 маршрутах, этой услугой воспользовались 67 тыс. пассажиров.

В шести городах – Красноярске, Уфе, Ростове, Воронеже, Волгограде, Калининграде – реализуется проект «Городская электричка». Развиваются новые формы оплаты проезда – мобильные приложения, абонементные билеты на пластиковых носителях.

Более 191 тыс. пользователей установили мобильные приложения на мобильные устройства, оформлены более 311 тыс. электронных билетов. Сегодня 39% от общего количества проданных мест на поезда дальнего следования оформляются в сети Интернет.

Значительные средства вкладываются в развитие пригородной инфраструктуры. В 2016 году более 6,7 тыс. станций и остановочных пунктов оснащены навесами, на 2,5 тыс. пассажирских платформ смонтированы системы освещения, 42 остановочных пункта оборудованы системами навигации.

Материалы страницы подготовила Татьяна ЛАРИОНОВА, обозреватель «ТР»
Фото Ольги ШВЕЙЦЕР

Игра по правилам и без

Что происходит на рынке международных автоперевозок?

ОБОЗРЕНИЕ

Автоперевозки – самый либеральный рыночный сектор транспортного комплекса. В зависимости от того, о каких перевозках идет речь – внутренних или внешних, можно выделить основные факторы, которые влияют на расклад сил на рынке коммерческих перевозок.

Для внутренних перевозок характерна конкуренция с железнодорожным транспортом. И автоперевозчики ее выигрывают. Грузы уходят с железной дороги, даже если речь идет о плече перевозок в 2000 км.

Определенные изменения в распределении грузопотоков внесла система «Платон» – установление платы за проезд по федеральным трассам большегрузных автомобилей несколько снизило привлекательность автомобильных перевозок, но скорость доставки, доставка груза от двери до двери, возможность быстрого изменения условий и цен – все это позволяет автомобильным перевозкам быть лидерами на рынке. А наметившийся рост деловой активности в экономике обеспечивает пусть скромный, но все-таки рост в этом сегменте.

Что касается внешних международных перевозок на пространстве бывшего Союза и европейских направлениях, то конкурировать отечественным автоперевозчикам приходится уже не с железнодорожниками, а со своими коллегами по бизнесу, прежде всего из стран Таможенного союза, Украины, Балтии, Польши... С последними, как мы помним, возникла конфликтная ситуация.

Международные перевозки грузов, несмотря на ярко выраженный рыночный характер, это не хаотичный процесс, в котором участвуют все желающие транспортные компании. Государства устанавливают правила грузоперевозок, а также договариваются, сколько разрешений на перевозки грузов по своей территории передают перевозчикам из соседних стран.

Так, в конце 2015 года были приняты изменения в законодательство РФ. Согласно приказу Минтранса России от 14.10.2015 № 301 стали жестче регулироваться автоперевозки из других стран. У польских перевозчиков, как известно, больше российских разрешений, чем у любой другой страны ЕС, потому по ним российские нововведения ударили сильнее всего. В начале 2016 года истекла предыдущая договоренность между странами по взаимным разрешениям на грузоперевозки, и началась пора переговоров.

Позиция России – наша страна несет финансовые потери из-за экспорта незаконных грузов на свою территорию. Зарубежные перевозчики переоформляют документы и используют фиктивные накладные с тем, чтобы представить товар из других стран ЕС (будет Германия, Голландия) как загруженный в Польшу. В этом случае для польских перевозчиков формировался льготный двусторонний режим, а более обременительные документы для перевозки из третьей страны были не нужны.

Польская сторона выступила за трехкратное увеличение разрешений для своих перевозчиков, чтобы еще больше увеличить долю своих перевозчиков по доставке грузов из ЕС в Россию. В этой ситуации Россия имела право защитить своих перевозчиков и принять законодательные меры в этой сфере по своему усмотрению.

Польские перевозчики являются лидерами в ЕС по объему перевозок на трассах свыше 2000 км, то есть в поездках в Россию и страны Центральной Азии. Польская сторона не захотела мириться с российскими нововведениями. В итоге в конце 2015 года и в январе 2016 года российские и польские транспортники не смогли договориться о количестве разрешений на перевозку грузов по территории друг друга. Как результат с 1 февраля движение грузовых машин между Россией и Польшей прекратилось (Калининградская область) и Польшей было полностью прекращено.

Если природа не терпит пустоты, то перевозки не терпят промедления. Как только транзит грузовых автомобилей между Россией и Польшей прекратился, польские и российские дальнебойщики стали искать обходные пути. В итоге на белорусско-литовской границе возникли многокилометровые очереди. Со временем заторы грузового транспорта образовались также на белорусско-латвийском и российско-латвийском участках границы.

К прекращению сообщения грузовиков между Россией и Польшей добавились и почти полная остановка транзита грузового автотранспорта через Украину. Формально продолжили работать только транзитные перевозчики по маршруту Украина – Беларусь – Россия – Казахстан.



Выигрыш, пусть и кратковременный, поскольку все события развивались в течение нескольких месяцев, получили белорусские и прибалтийские перевозчики. Наиболее предусмотрительные пошли дальше: для того чтобы обойти дефицит разрешений, польские компании начали кампанию (простите за тавтологию) по созданию совместных предприятий в этой сфере в Беларуси и России.

Если перевозчики из соседних стран получили определенные преимущества, то увеличившийся транзит усилил давление на таможен, особенно на литовском и латвийском направлениях. Таким образом, создалась зона дополнительного напряжения. Для того чтобы разрядить ситуацию, вспомнили о возможности паромных переправ: с февраля 2016 года запустили паромную переправу по прямой линии между г. Засниц (Германия) и Балтийск (Россия). Три рейса в неделю позволили оттянуть на себя часть грузов, но полностью решить проблему транзитных перевозок в этом направлении, естественно, не могли.

Но если на западном направлении в сфере международных перевозок, начиная с февраля 2016 года, ситуация менялась, и очень часто, то восточное направление, прежде всего казахстанско-китайское, радовало.

По мнению участников заседания Казахстанско-Российской смешанной комиссии по вопросам сотрудничества в области международного автомобильного сообщения, которое состоялось в Астане 3 октября 2016 года, формирование Единого экономического пространства создало условия для роста объемов двусторонних перевозок грузов между Казахстаном и РФ. По итогам 2015-го и первых 9 месяцев 2016 года произошел рост объемов автоперевозок в три раза.

Позитивную роль сыграло временное решение по осуществлению перевозок грузов российским транспортом с территории Синьцзян-Уйгурского автономного района (СУАР) КНР транзитом через Казахстан в Россию. Данное решение будет действовать до начала полномасштабной реализации соглашения между правительствами государств – членов Шанхайской организации сотрудничества (ШОС) о создании благоприятных условий для международных автомобильных перевозок.

В связи с ростом автоперевозок через российско-казахстанскую границу транспортными ведомствами двух стран было решено обменяться дополнительным контингентом разрешений в/из третьих стран на текущий момент и увеличить предельную квоту обмена бланками дозволос на 2017 год.

Для облегчения процедур транзита в РФ намерены внедрить международный весовой сертификат грузового транспортного средства в соответствии с приложением 8 к Международной конвенции о согласовании условий проведения контроля грузов на границах. Для сохранения благоприятных тенденций сейчас необходимо, чтобы и казахстанская сторона провела скоординированные действия в этом направлении.

Казалось, что на казахстанском направлении все спокойно. На самом деле, по мнению казахстанских дальнебойщиков, Россия выставляет невыгодные условия перевозки. Речь идет о введении с ноября 2015 года платы за проезд через территорию России. Среднее расстояние

какое преодолевают казахстанские дальнебойщики, достигает 2,5 тыс. км. То есть предприниматели оставляют за год около 380 млн тенге. Хотя между странами есть договоренность об освобождении от уплаты сборов. Если не зарегистрироваться и не внести плату, то Ростехнадзор, в полномочия которого входит соблюдение законодательства в данной области, имеет право остановить автомобиль, оштрафовать и задержать авто на посту. Штраф на сегодня составляет 5 тыс. руб., повторный штраф – 10 тыс. руб.

Но проблема заключается не только в возможном сокращении объема перевозок между Россией и Казахстаном. На кону –

Один из них проходит по территории Дальнего Востока через Благовещенск, а второй расположен в Забайкальском крае. Кроме того, в этом году двухстороннее автосообщение стало возможно осуществлять транзитом через территорию Казахстана.

Транзит через Казахстан обеспечен временным соглашением между Россией и КНР. Однако этот маршрут не завоевал популярность у перевозчиков, что связано со сложным таможенным оформлением на территории Казахстана.

Основным для автоперевозчиков продолжает оставаться путь через погранпереход «Забайкальск» и сопредельный к нему единственный китайский город

восстанавливаются после вынужденного спада в начале текущего года в связи с отсутствием договоренности между компетентными органами России и Польши по количеству разрешений, удовлетворяющему потребности перевозчиков страны.

После длительной дискуссии и обсуждения проблемных вопросов перевозчиков, после подписания 29 сентября текущего года в Санкт-Петербурге Инструкции для контрольных служб и автомобильных перевозчиков по требованиям к оформлению товарно-проводительных документов делегации согласовали проведение предварительного обмена разрешениями на 2017 год, которые будут действительны до 31 января 2018 года, на уровне общего количества разрешений 2016 года, позволяющего удовлетворить потребности перевозчиков. Разрешения согласованы в одинаковом количестве: 190 500 разрешений, 500 – на нерегулярные перевозки пассажиров.

Разрешения стороны передадут до 20 декабря 2016 года в посольства стран.

Одним словом, хорошо то, что хорошо заканчивается.

В развитие темы хотелось бы добавить, что Россия и Латвия в ноябре также согласовали предварительную квоту разрешений на перевозку грузов автомобильным транспортом на 2017 год на уровне 100 000 для грузовых двухсторонних и транзитных перевозок и 4000 разрешений для двухсторонних, транзитных и перевозок грузов в/из третьих стран.

Соответствующие решения были приняты в ходе проходившего в Риге с 10 по 11 ноября заседания Латвийско-Российской смешанной комиссии по вопросам международных автомобильных перевозок.

При этом представители сторон согласились, что обмен разрешениями будет произведен в два этапа: первый – до 15 декабря этого года, второй – до конца июня 2017 года.

Также в ходе рабочей встречи было отмечено, что пассажирские перевозки выполняются без каких-либо нарушений в соответствии с действующим соглашением о международном автомобильном сообщении от 22 февраля 1995 года.

При этом представители Латвии подтвердили, что в ближайшее время латвийские перевозчики начнут работать на согласованных обеими сторонами маршрутах Псков – Резекне и Себеж – Резекне. По просьбе латвийской делегации российской стороной будет рассмотрен вопрос о продлении срока действия разрешений на выполнение международных регулярных маршрутов Рига – Москва, Рига – Даугавпилс – Резекне – Москва и Рига – Айзкраукле – Екабпилс – Резекне – Москва. При этом поступила заявка от перевозчиков на открытие маршрута Рига – Санкт-Петербург.

Подводя итог, можно сказать, что, несмотря на санкции, на возникающие периодически конфликты между отдельными странами, процессы глобализации, расширения хозяйственных и торговых связей требуют организации безопасных и эффективных грузопотоков. А эффективны и безопасны они будут только в том случае, когда все участники международных перевозок играют по общим правилам, не ущемляя интересы друг друга.

Ирина ПОЛЯКОВА,
обозреватель «ТР»,
кандидат
экономических наук

НОВОСТИ

Скоропорт на контроле

Его постоянно осуществляет ФБУ «Росавтотранс»

Агентство автомобильного транспорта осуществляет активную деятельность в рамках реализации требований приказа Минтранса России от 30 июля 2014 г. № 211 «Об утверждении Порядка выдачи свидетельств о соответствии нормам, установленным Соглашением о международных перевозках скоропортящихся пищевых продуктов и о специальных транспортных средствах, предназначенных для этих перевозок, подписанным в Женеве 1 сентября 1970 г., для изотермических транспортных средств, транспортных средств-ледников, транспортных средств-рефрижераторов или отапливаемых транспортных средств». На данный момент перевозчики уже получили 398 свидетельств СПС.

Такие данные были представлены ФБУ «Росавтотранс» в ходе семинара Ассоциации международных автомобильных перевозчиков (АСМАП) в ЦФО с членами регионального совета и актива автоперевозчиков – членов организации.

В мероприятии принял участие генеральный директор Агентства автомобильного транспорта Алексей Двойных, который также является председателем совета перевозчиков Московского региона АСМАП.

Как рассказал Алексей Двойных, с целью упрощения подготовки комплекта документов в рамках процедуры выдачи свидетельств СПС юридическим лицам и индивидуальным предпринимателям подготовлен проект внесения изменений в приказ Минтранса России от 30 июля 2014 г. № 211. Планируется исключить обязательное требование документа о проверке прибора, которым оборудовано транспортное средство, позволяющего производить измерение температуры воздуха, ее запись и хранение полученной информации (при перевозке быстрозамороженных скоропортящихся пищевых продуктов), а также выписки из Единого государственного реестра юридических лиц (ЕГРЮЛ) и выписки из Единого государственного реестра индивидуальных предпринимателей (ЕГРИП). Проект изменений проходит предусмотренные законодательством процедуры согласования, их внесение ожидается в начале следующего года.

В настоящий момент в Российской Федерации уполномочена одна испытательная станция по контролю соответствия нормам, установленным СПС, для изотермических транспортных средств, транспортных средств-ледников, транспортных средств-рефрижераторов или отапливаемых транспортных средств. Станция располагается в деревне Губино Орехово-Зуевского района Московской области (ЦФО). В текущем году на ней проведены 16 испытаний транспортных средств.

На сегодняшний день назначены уже 12 экспертов для проверки эффективности термического оборудования каждого находящегося в эксплуатации транспортного средства-ледника, транспортного средства-рефрижератора или отапливаемого транспортного средства в случаях, установленных СПС. В 2016 году назначены экспертами проведены 73 проверки.

Создадут систему мониторинга

Проект будет реализован на основе концессионного соглашения

Автоматизированную систему весового контроля транспорта стоимостью 3,2 млн руб. создадут в Санкт-Петербурге на условиях концессионного договора с инвестором. Данный проект был одобрен на заседании городского совета по инвестициям.

Проект предусматривает создание и последующую эксплуатацию автоматизированной системы весового и габаритного контроля транспортных средств на территории Санкт-Петербурга. Система будет включать в себя автоматические пункты весогабаритного контроля транспортных средств, устанавливаемые на региональных автодорогах, – рассказала председатель городского комитета по инвестициям Ирина Бабюк. По ее словам, планируется создать 21 новый пункт, а два существующих – в Шушарах и Осиновой Роше – модернизировать.

Кроме того, в рамках системы будет организована выдача спецразрешений на автомобильную перевозку крупногабаритных и тяжеловесных грузов по региональным автодорогам, создан центр мониторинга для сбора и обработки данных с пунктов контроля. Система позволит осуществлять автоматическое измерение веса, габаритов и скорости движения, а также фотофиксацию транспортного средства с фронтальной и боковой сторон без снижения скорости или остановки. В настоящее время данная система отсутствует, а два имеющихся пункта работают не в круглосуточном режиме и требуют участия сотрудников ГИБДД. В результате, по данным статистики, с начала 2016 года выявлено более 1 млн проездов по городу с нарушением весовых параметров, что наносит вред дорогам.

Проект планируется реализовать на основе концессионного соглашения, которое будет заключено с партнером города в результате конкурсных процедур.

Создание системы рассчитано на 1,5 года (после выбора инвестора), а срок эксплуатации составит 7 лет. Общий объем инвестиций оценивается в 3,2 млн руб. Финансовая схема реализации проекта не предполагает привлечения бюджетных средств на этапе создания объекта концессионного соглашения. При этом в результате реализации проекта увеличатся поступления в бюджет, будет обеспечен круглосуточный контроль трафика транспортных средств и принцип неотвратимости наказания за несоблюдение правил, кроме того, появится возможность оптимизировать ремонт дорог.

Администрация города еще предстоит решить вопрос финансовой модели по возврату инвестиций и направлению штрафных денежных средств на развитие дорог.

Новый порядок

Дальнебойщикам придется сдавать экзамены

С 20 ноября начал действовать новый порядок по допуску водителей автобусов и грузовиков к международным рейсам. Теперь для вывоза груза в другую страну дальнебойщикам придется сдавать экзамены, которые будут приниматься специальными комиссиями. Карточки допуска будут выдаваться на каждый автомобиль.

Как заявил заместитель генерального директора АСМАП Петр Павлюк, количество карточек ограничено, и их точное число указано в соглашениях с другими странами по грузоперевозкам. Пройти аттестацию все дальнебойщики должны к 2018 году. При этом получить специальное свидетельство профессиональной компетентности должны как новички, так и водители со стажем.

Сейчас подготовка водителей для международных рейсов занимается Ассоциация международных автомобильных перевозок. Курс подготовки составляет 200 часов и включает в себя изучение правил перевозки пассажиров и грузов по каждой стране.

Ранее в России были введены профессиональные требования для коммерческих перевозчиков. Водителям в этой сфере перевозок необходимо выучить основы психологии и этики, а также иметь безупречный стаж работы в соответствующей категории не менее одного года.

Подготовила Ирина ИВАНОВА

Прекрасное – далеко?

Размышления о будущем российской гражданской авиации

ПЕРСПЕКТИВА

Совсем недавно ряд российских СМИ сообщили о том, что отечественные авиационные предприятия ведут работу над созданием пассажирских лайнеров нового поколения, способных развить гиперзвуковую скорость. Непосредственный источник новости – руководитель Фонда перспективных исследований Андрей Григорьев смотрит на перспективу появления пассажирских лайнеров с подобными техническими характеристиками в нашей стране со сдержанным оптимизмом.

Тем не менее громкий анонс зародил несправедливый интерес, связанный с перспективными и даже прорывными разработками в нашей гражданской авиации. Где, как не в Центральном аэрогидродинамическом институте имени Н.Е. Жуковского (ЦАГИ), знают об этом лучше всего? Наш корреспондент обратился к руководителю программ реализации научных проектов развития авиации общего назначения и воздухоплавательной техники ЦАГИ Андрею ДУНАЕВСКОМУ и попросил рассказать о новых направлениях развития отечественной и мировой авиатехники.

Основной тренд

Иногда интересно заглянуть в будущее, чтобы не застрять в прошлом. Некоторое время назад Минпромторг совместно с предприятиями авиапрома и ГосНИИ ГА разработал концепцию развития авиационной науки и технологий до 2030 года и на дальнейшую перспективу. Это некий прогноз основных научных технологических перспектив, обладающих достаточным высоким уровнем готовности, чтобы быть использованными промышленностью. Согласно данному сценарию, соответствующим зарубежным предсказаниям, стратегическими целями мировой авиации являются существующее улучшение показателей безопасности, снижение уровня шума и уменьшение вредных выбросов воздушными судами. В частности, к 2020 и 2030 годам ставится задача сократить количество авиационных происшествий в 5 и 10 раз соответственно в абсолютном выражении. Уже к 2030 году планируется снизить уровень шума в районе аэропорта до показателя, сопоставимого с обычным городским. Существенно сократятся и вредные выбросы.

Ужесточение экологических требований и достижение определенного потолка имевшихся ранее технологий требуют перехода к интеграции как

аэродинамических компоновок с силовыми установками, так и всех систем летательных аппаратов. Можно сказать, что это основной тренд настоящего и будущего.

Традиционный задел для решения этих задач близок к исчерпанию. Следовательно, приходится переходить на интегральные решения. Интеграция – один из основных трендов, который в ближайшем будущем обеспечит развитие авиатехники. Имеется в виду техническая интеграция всех систем.

Достаточно давно разрабатывается конструкция дальнемагистрального самолета «летающее крыло», где пассажиры и грузы размещаются в центроплане. Эта схема обладает высокими аэродинамическими и топливными характеристиками. Она также позволяет существенно снизить воздействие шума.

Для ближнемагистральных и региональных самолетов основной концепцией является использование двигателей со сверхбольшой двухконтурностью с компоновкой над крылом и в хвостовой части воздушного судна, ламинарных крыльев малой стреловидности и коротких стоек шасси для повышения весовой эффективности.

Много говорится о возрождении местной и региональной авиации. Для нашей страны, которая обладает громадной территорией, климатическими особенностями, неравномерной плотностью расселения жителей, эта тема очень актуальна и болезненна.

В чем проблема? Она в значительном разрыве между экономическими обоснованными тарифами на авиационные перевозки и платежеспособным спросом. Даже с учетом господдержки этот разрыв достаточно велик. От спроса зависит качество любого бизнеса, особенно высокоинфраструктурного, каковым является авиационный сегмент. Вспомним начало 2000-х. Резкое падение спроса на авиауслуги – следствие обнищания россиян – привело к тому, что перевозчики «посыпались». Соответственно произошло деградация аэродромной сети, которая продолжает сужаться до сих пор. Проблема усугубляется и отсутствием запасных аэродромов, обеспечивающих безопасность в процессе развития маршрутных сетей. Словом, нет перевозок – нет аэродромов.

Другим следствием является увеличение средней дальности полетов. Если во времена Советского Союза средняя дальность местных перевозок составляла около 300 км, то сегодня этот показатель колеблется в пределах 700 км.

Следовательно, необходимо решать две задачи: экономиче-

ской эффективности и физической доступности перевозок.

Несколько слов об экономике. Стоимость летного часа на местных воздушных линиях значительно выше, чем на магистральных маршрутах. Здесь все понятно. Короткие расстояния, частые взлеты/посадки, незначительная пассажироманкость бортов и т.д. увеличивают затраты. Значительные средства отводятся на аэропортовые сборы, большая часть которых расходуется на амортизацию и содержание взлетно-посадочных полос (ВПП) – самого дорогостоящего элемента аэропортовой инфраструктуры.

Создание самолетов короткого взлета и посадки, для кото-

Андрей Дунаевский:

«Иновации способны кардинально изменить ситуацию с авиационными перевозками в нашей стране. Однако для их внедрения необходимо опережающее и достаточное финансирование. Цикл создания самолета – 5–10 лет. К этому времени научно-технический задел должен быть создан. То есть финансирование на разработки должно быть выделено за 10–20 лет до начала конкретного проекта.

Кроме того, предполагается использовать электрический привод колес шасси и «активные» амортизационные стойки шасси для облегчения движения самолета по грунтовым аэродромам и посадочным площадкам.

Если смотреть шире, то применение электрической тяги имеет большие перспективы, поскольку использование, например, турбовинтовых двигателей слишком дорого.

Электрическая революция

К счастью, сейчас появились современные бесколлекторные электрические двигатели, которые обладают целым рядом преимуществ перед двигателями внутреннего сгорания (ДВС), а именно: высоким КПД, простотой и надежностью, малыми габаритами, низким уровнем шума и вибраций, экологичностью. По удельным весовым и ценовым параметрам электрические двигатели не уступают, а порой превосходят традиционные двигатели внутреннего сгорания.

В настоящее время за рубежом происходит революция в области создания летательных аппаратов с электрическими двигателями. Ряд «электрических» летательных аппаратов очень просты и безопасны. Предполагается производство пилотируемых и беспилотных версий. Последняя – для сельскохозяйственного применения.

Сдерживающим фактором развития электрических летательных аппаратов являются источники питания. Их развитие происходит по трем направлениям. Первое – увеличение емкости электрических батарей. В дополнение к LiPo разрабатываются графеновые и другие типы.

Следующий вариант решения проблемы – создание гибридных силовых установок, генераторов которых, установленные на ДВС, подзаряжают аккумуляторные батареи и обеспечивают увеличение дальности полета. Третье направление – это активная разработка электрических генераторов (топливных элементов), в том числе на основе «твердого» водорода. Например, одна из технологий использует гранулы водорода. Водород выделяется при нагреве гранул до температуры 85°C. Гранула массой 1 г выделяет 1 литр газообразного водорода. Далее водород используется для создания электроэнергии за счет химической реакции.

Для тех, у кого время – деньги

Имеются наработки и в сегменте деловой авиации. Известно, что деловая авиация

экономит время персон, имеющих высокую стоимость времени. С этой точки зрения на коротких маршрутах выгодно использование воздушных судов, не требующих аэродромов, а на длинных – высокоскоростных самолетов.

Учет стоимости рабочего времени, эффективности его использования в полете и особенностей налогового законодательства позволяет выразить все затраты в стоимостном виде и минимизировать их.

Переход деловой авиации на сверхзвуковые скорости полета видится следующим логическим шагом ее развития. Но здесь имеются свои проблемы.

Как известно, полет самолета на сверхзвуковой скорости сопровождается явлением звукового удара, который зависит от веса летательного аппарата, его длины и формы, высоты и скорости полета. Ударная волна достигает земли и доставляет большие неудобства жителям. Население с этим мириться не желает, поэтому в ряде стран полеты на сверхзвуке просто запрещены. В то же время многое упирается в отсутствие соответствующих норм. Поскольку более 50% рынка держат США, то все жут, когда там устанавливается законодательный уровень эксплуатации сверхзвуковых гражданских воздушных судов.

В ЦАГИ разработаны несколько проектов маломощных сверхзвуковых административных и пассажирских самолетов, обеспечивающих возможность полета над сушей на сверхзвуке без ограничений.

В то же время дополнительные трудности создают постоянно ужесточающиеся нормы по шуму в аэропортах. Необходимо решить сложную задачу полета на сверхзвуковой скорости, а следовательно, высокой скорости струи двигателя с низким шумом на взлете.

Данную задачу предполагает решать за счет использования перспективных трехконтурных двигателей и эжекторных сопел.

Хотя предлагаемые технологии и дороги, сокращение времени дальних перелетов (с учетом их стоимости) может оправдать использование сверхзвуковых служебных самолетов.

Есть свои преимущества и у винтокрылых летательных аппаратов (ВКЛА). Это не только незаменимые помощники в выполнении авиационных работ, но и средства обеспечения малых расстояний. Основные направления развития вертолетной техники определяются потребителем. Востребована будет техника со скоростью полетов до 400–500 км/ч и дальностью в пределах 1000–1400 км. В этом сегменте предстоит работа по снижению уровня шума, улучшению комфортности (снижение шума и вибрации в кабине), увеличению срока эксплуатации, снижению эксплуатационных затрат и повышению устойчивости, управляемости и маневренности.

В ближайшей перспективе прогнозируется создание скоростных вертолетов и конвертопланов. В более отдаленной – предполагаются и экзотические летательные аппараты. Например, преобразуемый ВКЛА с останавливаемым несущим винтом. При взлете/посадке такой винт работает в режиме ротора, далее, в крейсерском полете, функционирует как крыло самолета. Данная концепция обладает высоким качеством несущей системы, обеспечивающей экономичность и высокую крейсерскую скорость.

Для беспилотников все работы хороши

Известно, что выполнение ряда авиационных работ связано со значительными рисками для экипажей. К таким операциям относятся прежде всего сельскохозяйственные, противопожарные и поисково-спасательные. Имеющийся научно-технический задел позволяет уже сегодня создавать высокоэффективные сельскохозяйственные, противопожарные и поисково-спасательные беспилотные летательные аппараты (БПЛА) всех видов и типов.

Эксплуатация грузовых транспортных летательных аппаратов над малозаселенными и слабообслуженными местностями, не имеющими достаточного аварийно-спасательного обеспечения, сопряжена с дополнительным риском для жизни экипажей воздушных судов в случае нештатных ситуаций. Здесь грузовые транспортные операции целесообразно выполнять с помощью беспилотников, которые к тому же обладают заводом лучшим, чем пилотируемые воздушные суда, весовой отдачей и

технико-экономическими характеристиками.

Использование дронов в ряде случаев может быть экономически эффективнее применения других транспортных средств. Например, доставка небольших грузов в посылках, доставка пиццы, товаров интернет-торговли уже осуществляется с помощью небольших БПЛА. На очереди краповые работы.

БПЛА уже доказали свою эффективность в качестве патрульных аппаратов.

Некоторые зарубежные компании уже приступили к созданию беспилотных пассажирских мультикоптеров-аэротакси для индивидуального использования в автоматическом режиме.

Важнейшей задачей является нахождение разумного сочетания экономических характеристик, технических норм и процедур обеспечения безопасности, в том числе антитеррористической, которое сделало бы использование дронов возможным и эффективным.

Будущее – за «зеленым аэродромом»

Переход на электрические двигатели потребует реконструкции аэродромной инфраструктуры. Электрификация гражданских судов вызовет потребность изменений в аэродромной инфраструктуре. Будут необходимы системы подзарядки батарей воздушных судов и т.п. В ЦАГИ разработаны высокоэффективные ветроэнергетические комплексы гарантированного питания, включающие в себя ветромодуль, панели солнечных элементов и дизель-генератор. Такая установка вполне в состоянии обеспечить электропитанием небольшой аэродром.

Разработки по использованию альтернативных топлив для региональной авиации ведутся у нас в стране давно. Газ, образующийся при добыче нефти, не найдя своего применения, сжигается, оказывая негативное влияние на экологию. Одним из направлений применения попутного нефтяного газа является его использование в качестве топлива, в том числе авиационного.

Более 20 лет назад институты авиационной и нефтегазовой промышленности: ЦАГИ, ЦИАМ, ГосНИИ ГА и НИПИгаз-переработка – предложили для авиационной техники авиационное сконденсированное пропан-бутановое топливо АСКТ (ТУ 39–1547–91), которое по некоторым показателям превосходит авиакеросин. Оно дешевле, экологически чище и менее агрессивно по отношению к конструкционным материалам.

Летательные аппараты на газом топливе сохраняют возможность работы и на традиционном авиакеросине, то есть являются двухтопливными.

Анализ показывает, что целесообразно организовать производство АСКТ в местах добычи нефти – на основе попутного нефтяного газа, как можно ближе к региональным аэродромам, и использовать его для местной авиации. Это позволит существенно снизить стоимость АСКТ и сократить прямые эксплуатационные расходы авиационных компаний.

В случае размещения оборудования для производства газом топлива в местах его добычи и близости к аэродромной инфраструктуре затраты на сертификацию и модернизацию авиационной техники, создание производства АСКТ и аэродромных газотопливозаправочных комплексов могут окупиться примерно через год после начала эксплуатации.

Иновации способны кардинально изменить ситуацию с авиационными перевозками в нашей стране. Однако для их внедрения необходимо опережающее и достаточное финансирование. Цикл создания самолета – 5–10 лет. К этому времени научно-технический задел должен быть создан. То есть финансирование на разработки должно быть выделено за 10–20 лет до начала конкретного проекта.

Решение текущих задач за счет сокращения финансирования науки недопустимо, это запрограммированное отставание и конкурентоспособности авиационной техники на этапе НИР необходимы избыточность и конкуренция различных концепций. А на этапе создания авиационной техники необходимы концентрация ресурсов и унификация двигателей, оборудования, агрегатов – особенно в условиях ограниченного внутреннего рынка.

Подготовил Шамиль БАЙБЕКОВ, обозреватель «ТР»

НОВОСТИ

Бюджетная поддержка

Правительство РФ сформировало перечень проектов в гражданском авиапроме, которые смогут рассчитывать на бюджетную поддержку.

Объем государственных гарантий, на которые в будущем году сможет рассчитывать Объединенная двигателестроительная корпорация, составит около 900 млн руб. На эту сумму компания должна будет наладить производство элементов для авиационных двигателей линейки ПД-14. Речь идет о новейшем двигателе, которым планируется оснастить среднемагистральный лайнер нового поколения МС-21. Финансирование ОДК будет осуществлено в формате облигационных займов. Как ожидается, одним годом поддержка корпорации не ограничится, и в 2018–2019 годах компания сможет рассчитывать на госгарантии на уровне 1 млрд руб. ежегодно.

Еще одной стройкой бюджетного финансирования станет производство лайнеров, рассчитанных на выполнение местных рейсов. Это Ил-114 и L-410, разработанный в Чехии.

Среди дальнемагистральных самолетов при участии государства будет выпускаться Ил-96. Что касается Ил-114, то его ожидает доработка. На соответствующие нужды Объединенной авиастроительной корпорации планируется направить 9,6 млрд руб. Эта же корпорация займется усовершенствованием Ил-96.

Что касается выпуска L-410, рассчитанного на 19 мест, то его субсидируют на 700 млн руб. Отметим: лайнер собирают на Уральском заводе гражданской авиации в рамках контракта с чешской компанией Aircraft Industries.

МС-21, на взлет!

Первый испытательный полет самолета МС-21 состоится в феврале–марте 2017 года. Об этом доложил вице-премьер Дмитрий Рогозин Президенту России Владимиру Путину.

Вице-премьер рассказал главе государства о ходе подготовки к началу летных испытаний МС-21. По его словам, уже построены два самолета, один из которых находится в Иркутской области, второй – в Московской.

Работа по облету самолетом синхронизирована, проводится наземная подготовка. В январе–феврале планируется загрузить программное обеспечение для первого полета, а также провести финальные испытания всех систем.

Серийное производство среднемагистрального самолета МС-21 стартует в 2017 году в Иркутске. Базовой версией является МС-21-300 вместимостью 180–200 мест. Кроме того, предполагается запуск в производство МС-21-200 вместимостью 150 мест, а также МС-21-400 (более 200 мест).

Напомним, что выкатка первого МС-21 состоялась в Иркутске летом 2016 года.

Совместный проект

Российская авиастроительная корпорация ОАК и китайская компания COMAC займутся созданием широкофюзеляжного дальнемагистрального самолета.

По планам разработчиков дальность полета лайнера должна составлять 12 тыс. км, вместимость – от 250 до 300 авиапассажиров. По замыслам двух сторон, создаваемая новинка будет составлять конкуренцию Airbus и Boeing, которые являются ведущими производителями самолетов.

По данным китайской компании, для реализации проекта потребуются 7 лет, а для сдачи лайнера в эксплуатацию – около 10 лет.

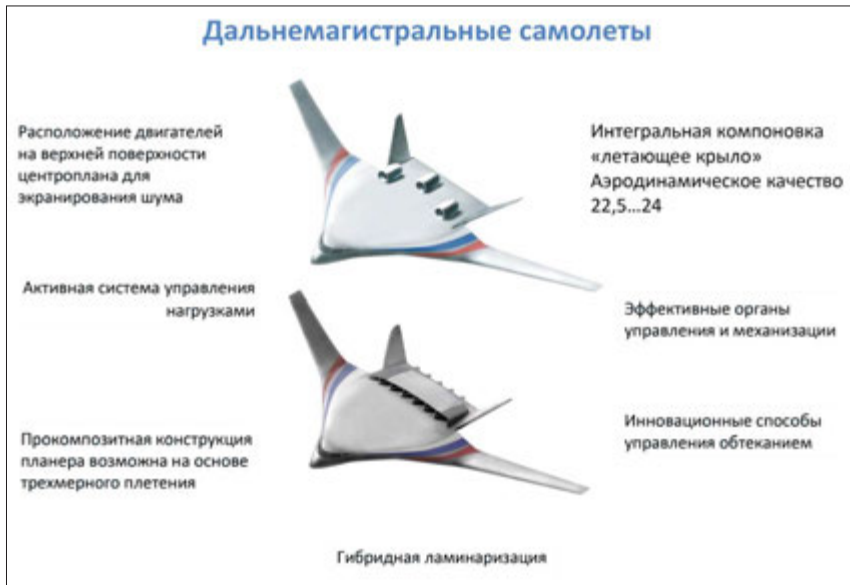
Площадкой для сбора самолета станет компания COMAC в Шанхае. При этом разработкой судна будут заниматься в подмосковном Жуковском. Инвестиции для создания лайнера могут составить от 12 до 20 млрд долл.

Триумф мысли

В России началось испытание инновационной технологии производства вертолетов. Уникальное отечественное разработку заключается в том, что ее создатели взяли за основу модульную конструкцию кабины вертолета, которой в будущем можно будет оснащать любую винтокрылую машину.

Данная инновационная технология позволит отечественным вертолетостроительным предприятиям перейти на перспективную концепцию производства. Это в свою очередь позволит значительно упростить и оптимизировать сборку, а также увеличить количество производимой продукции. Эту российскую инновацию можно по праву назвать триумфом отечественной мысли в области мирового вертолетостроения, который сравним с изобретением конвейера в автомобильной промышленности.

Подготовила Ирина ИВАНОВА



Остановить дебоширов!

Обеспечение общественного порядка и авиационной безопасности на объектах воздушного транспорта требует совершенствования отечественного законодательства

В РОСАВИАЦИИ

В Федеральном агентстве воздушного транспорта состоялась «круглая» по проблемам недисциплинированных пассажиров, обеспечения общественного порядка и авиационной безопасности на объектах воздушного транспорта.

В работе «круглого стола» приняли участие руководитель Росавиации Александр Нерадько, представители органов государственной власти Российской Федерации, авиационные отраслевые организации и юридическая общественность.

В ходе дискуссий прозвучали предложения о присоединении Российской Федерации к Монреальскому протоколу от 4 апреля 2014 г., изменяющему Конвенцию о преступлении и некоторых других актах, совершаемых на борту воздушных судов. Участниками «круглого стола» было отмечено, что назрела острая необходимость разработки и внесения в Воздушный кодекс Российской Федерации общих правил поведения пассажиров на борту, а также конкретизации прав командира воздушного судна, закрепления прав и обязанностей членов экипажа, сотрудников службы безопасности на борту по предотвращению, пресечению и документированию правонарушений. В этой связи крайне важным представляется дополнить квалификационные характеристики должностей летного и cabinного экипажей указанием на возможность применения ими мер противодействия недисциплинированным пассажирам.

Актуальным остается вопрос об ограничении предложения спиртных напитков на борту воздушного судна, в том числе в салонах первого и бизнес-класса, так как подавляющее число правонарушений на воздушном транспорте связано с нахождением в состоянии алкогольного опьянения.

По мнению экспертов, грубые нарушения общественной безопасности на борту воздушного судна следует отнести к признакам состава преступления (хулиганства) и вести под юрисдикцию уголовного права, а также установить специальную административную ответственность за правонарушения, посягающие на общественный порядок на борту воздушного судна.

Заместитель руководителя Росавиации Олег Клим отметил, что 95% конфликтов происходят после длительных задержек рейсов, более пяти часов. «И в таких случаях хулиганы появляются на борту в довольно сильном подпитии. Это перевозчики должны понимать», – сказал Олег Клим.

Что касается «черных списков» дебоширов, то это, скорее всего, психологическая мера воздействия. Продажа перевозке – это публичная оферта, компания не продает билеты не может, отметил замруководителя Росавиации. И с этим сталкивались уже европейские авиакомпании, которые хотели вводить такие меры. Например, в Германии решили проблему по-другому и прописали в своем законодательстве отдельными статьями правонарушения на воздушном транспорте, которые подпадают в большей степени под уголовное право. Неотвратимость наказания, по словам Олега Клим, оказалась действенной мерой.

Завершая работу «круглого стола», Александр Нерадько подчеркнул, что первоочередная задача – определить, кто обеспечивает общественный порядок на борту воздушного судна в небе. А потом уже можно вести разговоры о «черных списках» пассажиров и других мерах наказания.

«Пока создается парадоксальная ситуация, что никто не знает, к кому обратиться, когда в воздухе на борту самолета начинают нарушать общественный порядок», – констатировал глава Росавиации. Он предложил наделить экипаж соответствующими правами.

«Полиция приезжает на вызов (на земле) и имеет право при обеспечении общественного порядка применять спецсредства, задерживать. А кто на борту воздушного судна это делает? Получается, никто. При этом попробуйте поднять руку на работников правоохранительных органов. Их жизнь и здоровье защищены законом. А члены летных и cabinных экипажей не защищены законодательно при пресечении нарушений общественного порядка на борту воздушного судна», – сказал Александр Нерадько.

По словам руководителя Федерального агентства воздушного транспорта, социальная опасность правонарушений на борту воздушных судов не оценена должным образом нашим обществом. Мало что представляет, какую опасность несут правонарушения на борту самолета, движущегося с огромной скоростью на большой высоте.

При этом российские и иностранные авиакомпании перевозят более 100 миллионов отечественных пассажиров в год. «Это как население целой страны», – сказал Александр Нерадько.

Резюмируя, глава Росавиации отметил, что в отечественном законодательстве есть большие пробелы, «белые пятна». По его словам, участниками «круглого стола» выдвинуто много конструктивных предложений, которые послужат основанием для выработки Росавиацией рекомендаций по решению проблем «недисциплинированных пассажиров». До конца этого года эти рекомендации будут направлены в Минтранс России, Минюст России и правоохранительные органы для дальнейшей проработки и внедрения в законодательные акты Российской Федерации.

Сергей КРЫЛОВ

Снижается тяжесть

последствий ДТП

СТАТИСТИКА

За 9 месяцев текущего года общее количество ДТП на дорожной сети Федерального управления дорог «Центральная Россия» (ФКУ «Центравтомагистраль») сократилось на 6% по сравнению с аналогичным периодом 2015 года.

Всего за период с января по сентябрь 2016 года на федеральных трассах региона произошло 1103 ДТП, что на 73 автотранспортных средства меньше, чем в аналогичном периоде прошлого года. При этом число погибших в результате ДТП сократилось на 5%, раненых – на 6%.

В частности, снижение аварийности зафиксировано на федеральной трассе М-5 «Урал» в Московской области (на 6%), автодороге М-9 «Балтия» (на 10%), трассе М-8 «Холмогоры» (на 7%) и А-104 Москва – Дмитров – Дубна (на 10%). Значительно сократилось количество ДТП на Щелковском шоссе (трасса А-103), здесь произошло на 22% меньше аварий по сравнению с прошлым годом.

Продолжается снижение количества ДТП на малом и большом Московских кольцах – федеральных трассах А-107 и А-108. На «малой бетонке» аварий стало меньше на 1%, а на Московском большом кольце – на 9%. Что важно, снижается и тяжесть последствий ДТП. Так, число погибших в авариях на трассе А-107 сократилось на 15%, а на дороге А-108 – на 25%.

В целом на федеральных дорогах Московской области число ДТП снизилось на 8%, погибших и раненых – на 5% и 9% соответственно.

Таких результатов удалось добиться благодаря комплексной работе ФКУ «Центравтомагистраль» в части повышения безопасности на дорогах, а также конструктивному взаимодействию федеральных дорожников с ГИБДД. До конца текущего года на пешеходных переходах появятся 25 новых светофоров с кнопкой вызова, будут установлены 5600 погонных метров пешеходного и свыше 16 километров барьерного ограждений, а также 56 дорожных знаков с усиленной светоотражающей пленкой. Кроме того, продолжается работа по обустройству освещения во всех населенных пунктах, нанесению разметки, устройству переходо-скоростных полос.

Мария ЛАПШИНА,
пресс-секретарь ФКУ «Центравтомагистраль»

Препоны и рогадки для безбарьерной среды

Почему несладко живется людям с ограниченными физическими возможностями



АКТУАЛЬНО!

Никогда не задумываясь, сколько инвалидов проживает в моем родном Подмосковье. Оказавшись, в Московской области их более 500 тыс., в том числе 8 тыс. инвалидов-колясочников. К счастью, условия их жизни за последние годы кардинально изменились. Их можно увидеть в парке, магазине, театре, автобусе, электричке и метро. А некоторые обзавелись своими автомобилями, выезжая на городские и даже федеральные автодороги.

В правительстве столичной области рассказали, что в этом году почти в 40 муниципалитетах уже функционируют маршруты общественного транспорта для людей с ограниченными физическими возможностями. На линии ежедневно выходят более 1500 автобусов, адаптированных для проезда в них инвалидов. Из них 1279 низкопольных машин, оборудованных механической аппаратурой и системой «книлинг» – автоматическим наклоном кузова в сторону дверей на 7 градусов, и 226 высокопольных автобусов со специальными лифтами-подъемниками. Адаптированные машины курсируют и в Железнодорожном. До конца этого года областная автопарк пополнился 303 автобусами среднего класса марки ЛиАЗ. В 2017 году в регионе продолжится работа по созданию на дорогах доступной среды для инвалидов. Для этой цели, по словам министра социального развития Московской области Ирины Фавеской, из бюджета запланировано выделить 657 млн руб.

Однако проблем, с которыми сталкиваются инвалиды, приобретающие личные автотранспортные средства, еще хватает. О них и шел обстоятельный разговор на пресс-конференции «Безопасность на дорогах ради безопасности жизни». Модераторами были зампрединистратега Комитета Совета Федерации по конституционному законодательству и государственному строительству Людмила Бокова, председатель комиссии Общественной палаты по поддержке семьи, детей и материнства Диана Гурцкая, а также председатель правления «Гильдия автошкол России» Сергей Лобарев. Они недавно возвратились из Северной столицы, где принимали участие в работе VI Международного конгресса с аналогичной повесткой дня.

– На международном конгрессе поднимались довольно актуальные и злободневные вопросы, связанные с обеспечением безопасности всех без исключения участников дорожного движения, начиная от пешеходов и пассажиров до водителей автотранспорта, – начала разговор Людмила Бокова. – Особое внимание было уделено проблемам создания на автодорогах доступной безбарьерной среды для инвалидов. А также волнующему всех нас вопросу, как сократить смертность в ДТП детей и подростков.

У Дианы Гурцкой, которая на личном опыте хорошо знакома с проблемами адаптации в инфраструктуре людей с ограниченными

физическими возможностями, особое удовольствие вызвало то, что тему доступной среды на автомагистралях внесли для обсуждения на международном конгрессе.

– Несколько лет назад нам нечего было бы обсуждать, – говорит она. – Инвалиды жили обособленно от внешнего мира, словно в резервации. Но за последние годы много сделано и делается в стране для того, чтобы они не ощущали себя изгоями. В 2009 году была разработана и утверждена федеральная целевая программа адаптации инвалидов с целью создания в городах и сельской местности доступной среды, и она успешно реализуется. Сегодня во многих городах инвалиды могут без проблем и с комфортом ездить в общественном транспорте, в том числе и колясочники. На дорогах

ФАКТ

В Москве ежегодно готовят 100–110 тыс. водителей. Из них в прошлом году прошли обучение всего 50 инвалидов. Одна из причин – дорого обходятся обучение и сдача экзаменов. Необходимо для инвалидов разработать отдельную программу. Все автошколы обязаны принимать инвалидов для учебы. Но некоторые, не отказывая им напрямую, действуют по принципу «не мытьем, так катаньем». К тому же в регионах автошколы находятся достаточно далеко от места проживания. И добраться до них инвалидам – зачастую неразрешимая проблема.

устанавливаются светофоры со звуковыми оповещением для тех, кто плохо видит. Для перехода через автотрассы прокладываются отдельные выделенные дорожки из специальной плитки, особые дорожные разметки для людей со слабым зрением, на вокзалах, в аэропортах их встречают специально обученные сотрудники, помогающие решить все возникающие вопросы. Но проблем еще хватает.

К сожалению, инвалиды не всегда находят взаимопонимание с людьми, которые, по идее, должны им помогать. Чиновники затягивают решение жилищных и бытовых вопросов. Автопарковки, предназначенные для людей с ограниченными возможностями, зачастую занимают посторонние лица. Да и технические средства, значительно облегчающие жизнь инвалидам, внедряются не так быстро, как хотелось бы.

Большой интерес вызвало выступление Сергея Лобарева о подготовке квалифицированных водителей. – Автошколы часто упрекают, что они выпускают водителей, не готовых управлять автомобилем на федеральных магистралях. А чему удивляться? – задает встречный вопрос председатель правления. – Мы остались в Европе единственной страной, в которой запрещено проводить учебные занятия и принимать экзамены на эксплуатируемых трассах. Практические занятия мы вынуждены проводить лишь на специальных площадках. Система автообразования у нас

напоминает басню о лебеде, раке и щуке. В школах учат по одной, в колледжах и вузах по другой, в автошколах по третьей учебной программе. Нужна единая система образования. В европейских странах начинающим водителям выдают временные права, а когда они наберутся опыта, их меняют на постоянные. Мы же своих водителей после окончания автошколы больше не видим.

Особое внимание Сергей Лобарев заострил на подготовке водителей с ограниченными физическими возможностями. Так, в Москве ежегодно готовят 100–110 тыс. водителей, из них в прошлом году прошли обучение всего 50 инвалидов. Почему так мало? Одну из причин он видит в дорожной для них оплате занятий и сдачи экзаменов. Необходимо для инвалидов разработать

находит поддержку и в ГИБДД, и в Минтрансе России, и в Совете Федерации и Госдуме, но только почему – то не в Минобрнауки.

А вот Людмила Бокова считает, что совсем не обязательно вводить еще один предмет, школьная программа и без того перегружена. Но почему преподавателям на каждом уроке не уделять 2–3 минуты правилам поведения на автодорогах. Такая практика в некоторых школах существовала, были даже разработаны документы и рекомендации, как проводить и о чем говорить в эти «трехминутки» на тех или иных уроках. Но сейчас эти разработки лежат в архивах.

Можно обучать правилам дорожной безопасности и после уроков в специальных кружках и секциях. Такой опыт уже есть. В Калининграде, в ряде школ Ленинградской области нашли комнаты, оборудовали их тренажерами, наглядными пособиями. И ребята с интересом посещают их, знакомятся с правилами безопасности, обучаются на тренажерах азам управления автомобилем.

Не обошел стороной разговор и тех сотрудников ГИБДД, у которых, даже не учась в автошколе, можно купить права на вождение автотранспортом.

– Ежегодно в автошколах проходят курсы обучения до 1,5 млн человек, – прокомментировал Сергей Лобарев. – К своему стыду должен признать, что почти каждый третий выпускник получает документ на права управления автотранспортом обходным путем. Мы сейчас значительно ужесточили требования к автошколам, к экзаменаторам. Но покупка прав сводит на нет все усилия, направленные на подготовку квалифицированных водителей. Надо строго наказывать нечестных инспекторов и инструкторов, вплоть до привлечения их к уголовной ответственности.

Журналисты интересовались, ведется ли статистика, как качество дорог отражается на количестве ДТП. Сергей Лобарев пояснил, что с такими данными можно ознакомиться на сайтах ГИБДД и Росавтодора. В Москве, например, ведется учет не только очагов аварийности, но и характерных ошибок, допускаемых на них начинающими водителями.

Шел разговор и о хамстве и агрессии отдельных водителей на автодорогах, которых становится все больше. Людмила Бокова убеждена, что жесточайшим мер против них вряд ли удастся добиться желаемого результата. По ее мнению, лишь повышая культуру поведения всех участников дорожного движения, можно будет изменить отношение друг к другу. Подводя итоги, она еще раз подчеркнула, что для создания доступной среды на автодорогах делается в последнее время немало, что наглядно продемонстрировала Паралимпиада в Сочи. Однако предстоит еще огромная работа, особенно в регионах и в сельской местности. Как и строительство там современных дорог.

Особое недоумение у него вызывает то, что на знакомство с правилами дорожной безопасности в средних школах отводится всего 4 часа, тогда как на обучение тому, как спастись от землетрясения, – 10–15 часов. Сергей Лобарев ратует за то, чтобы ввести в обязательную школьную программу предмет по правилам дорожной безопасности, а старших классов начать готовить к вождению автомобиля. Эта идея

Владимир ЧИСТОВ

ВНИМАНИЕ:
КОРРУПЦИЯ!

По разным схемам

пополняют
собственный бюджет

Ведущий специалист по ремонту отдела вагонного хозяйства ООО «БТЛК-Групп» позвонил на мобильный телефон начальника пункта технического обслуживания вагонов Ховрино (далее – ПТО Ховрино), и осознавая, что последний наделен полномочиями по организации ремонтных работ вагонов, предложил ему за денежное вознаграждение произвести срочный ремонт вагона, арендуемого обществом, без каких-либо задержек технологического процесса.

После проведения без оформления соответствующих документов ремонта вагона начальник ПТО Ховрино получил от представителя ООО «БТЛК-Групп» согласно договоренности денежные средства в размере 15 тыс. руб.

Приговором Головинского районного суда г. Москвы начальник ПТО Ховрино признан виновным, но по амнистии освобожден от назначенного наказания.

Мировым судьей судебного участка № 73 Головинского района г. Москвы ООО «БТЛК-Групп» оштрафовано на 1 млн руб.

В сентябре 2014 года представитель ООО «Промстрой», действуя в интересах юридического лица, передал начальнику железнодорожной станции Красноярск-Северный денежное вознаграждение за оказание содействия в оперативной подаче и уборке вагонов, поступающих для нужд ООО «Промстрой».

Суд признал юридическое лицо ООО «Промстрой» виновным в совершении указанного административного правонарушения и назначил ему наказание в виде штрафа в размере 1 млн руб.

Ранее, в 2015 году, бывший начальник железнодорожной станции Красноярск-Северный, получивший взятку от представителя ООО «Промстрой», приговором Советского районного суда г. Красноярск осужден за совершение преступления – коммерческий подкуп. Ему назначено наказание в виде 3 лет лишения свободы условно со штрафом 720 тыс. руб.

В Белгороде суд арестовал мужчину, пытавшегося дать взятку в размере 20 000 руб. сотруднику таможи.

2 ноября 2016 года мужчина ввез на территорию России из Украины наличные деньги в сумме более 1 млн руб., которые не декларировал в установленном законом порядке.

В ходе проведения таможенного контроля на ТП МАПП «Нехотеевка» Белгородской таможенный инспектор обнаружил факт незаконного перемещения валюты без выявления. Принято решение о возбуждении в отношении мужчины дела об административном правонарушении.

Желая избежать административной ответственности, иностранец передал таможенному инспектору взятку в сумме 20 тыс. руб. за несоставление протокола. Таможенник взятку не принял, а гражданин Украины был задержан и в отношении него возбуждено уголовное дело.

Новосибирским следственным отделом на транспорте Западно-Сибирского СУТ СК России завершено расследование уголовного дела.

Доцент кафедры «Высшая математика» ФГБОУ ВПО «Сибирский государственный университет путей сообщения» в течение 2015–2016 годов систематически получал от студентов заочного факультета незаконные вознаграждения в виде взяток в размере от 1000 до 1500 руб. за допуск к экзаменам без фактического выполнения контрольных работ, а также за предоставление положительных оценок без фактической сдачи экзаменов. Общая сумма полученных обвиняемой взяток составила более 260 тыс. руб.

Всего следствием совместно с оперативными сотрудниками УТ МВД России по СФО собраны и направлены в суд доказательства 315 фактов преступной деятельности обвиняемой, связанной с получением взяток и служебным подлогом.

В Красноярском крае бывший диспетчер аэропорта Черемшанка предстанет перед судом за взятничество и оказание услуг, не отвечающих требованиям безопасности жизни и здоровья пассажиров. В ноябре 2015 года обвиняемый, рассчитывая получить от представителя коммерческой организации взятку в сумме более 140 тыс. руб., отдал распоряжение своим подчиненным о загрузке воздушного судна Ан-32 авиакомпании «Красавиа» грузом, превышающим по массе максимально допустимую загрузку на 1831 кг. Данное воздушное судно осуществило чартерный рейс по маршруту аэропорт Черемшанка – аэропорт Горный, на котором к месту назначения летели пассажиры. Таким образом, имела место угроза их жизни и здоровью.

Подготовил
Александр БЫКОВ



18–20 апреля 2017
Москва, МВЦ «Крокус Экспо»

Самая крупная в России
международная выставка
транспортно-логистических
услуг и технологий

Услуги
по перевозке
грузов

Услуги
по обработке
грузов
в терминалах
и портах

IT-решения

Получите
электронный билет
transrussia.ru



Организатор
Группа компаний ITE
+7 499 750-08-28
transport@ite-expo.ru



Одновременно
Breakbulk



Электроника → Транспорт 2017

11-я специализированная выставка электроники и информационных технологий для транспорта и транспортных коммуникаций

5-7 АПРЕЛЯ
МОСКВА
КВЦ «СОКОЛЬНИКИ»



WWW.E-TRANSPORT.RU

Уведомление

о начале работ по разработке Программы морских сейсмозональных работ 3D на акватории Баренцева моря в 2017 году

ООО «Газпром геологоразведка» и ОАО «СЕВМОРНЕФТЕГЕОФИЗИКА» сообщают о начале работ по разработке Программы морских сейсмозональных работ 3D на акватории Баренцева моря в 2017 году, включая оценку воздействия на окружающую среду (ОВОС), являющейся объектом государственной экологической экспертизы.

Наименование: «Программа морских сейсмозональных работ 3D на акватории Баренцева моря в 2017 году».

Цель реализации Программы: изучение геологического строения недр на лицензионном участке «Фермановский».

Район проведения работ: акватория Баренцева моря РФ.

Ближайшее муниципальное образование: городской округ «Новая Земля».

Орган, ответственный за организацию общественных обсуждений: администрация городского округа «Новая Земля».

Заказчик: ООО «Газпром геологоразведка», 625000, г. Тюмень, ул. Герцена, д. 70; тел: 8(3452) 54-09-54, e-mail: office@ggr.gazprom.ru.

Исполнитель работ: ОАО «СЕВМОРНЕФТЕГЕОФИЗИКА», 183025, г. Мурманск, ул. Карла Маркса, 17. Контактное лицо – Юсов Вячеслав Николаевич. Тел.: (8152) 45-3550. E-mail: yusov@smng.com.

Разработчик Программы, включая ОВОС: ООО «НефтеГазСтрой Центр», 109428, Москва, Рязанский пр., 59, офис 321. Контактное лицо – Ильичев Николай Вячеславович. Тел.: (499) 170-6542, 170-6211, Факс: (499) 170-6542, 170-6211. E-mail: ngsce@yandex.ru.

Ориентировочный срок проведения ОВОС: декабрь 2016 г. – январь 2017 г.

Предполагаемая форма общественных обсуждений: информирование посредством публикаций в СМИ, информирование и опрос заинтересованной общественности в администрации и через интернет, проведение общественных обсуждений в форме опроса с заполнением опросных листов.

С целью информирования и участия общественности в процессе ОВОС на начальном этапе представляется информация о намеряемой деятельности и проект Технического задания на разработку ОВОС. Материалы доступны со 2 декабря 2016 г. по следующему адресу:

На интернет-сайте www.ngsce.ru;

В администрации МО ГО «Новая Земля» по адресу: г. Архангельск-55, ул. Советская, д. 16.

В администрации и на интернет-сайте также размещены опросные листы, разработанные с целью изучения мнения общественности относительно предполагаемых работ, состава и структуры Технического задания на ОВОС, где заинтересованные лица и представители общественности могут оставить свои вопросы, замечания и предложения.

Уведомление

о проведении общественных обсуждений (в форме общественных слушаний) материалов по оценке воздействия на окружающую среду намеряемой хозяйственной деятельности

ПАО «Акрон» информирует о начале проведения с 09.12.2016 г. общественных обсуждений материалов оценки воздействия на окружающую среду (ОВОС) по проекту «Полигон для захоронения отходов III-V классов опасности ПАО «Акрон», расположенного на промышленной площадке «Акрон» на территории земельного участка 53:23:8624301:722.

Материалы по ОВОС, техническое задание и проектная документация, доступны для рассмотрения в печатном виде, подготовки замечаний и предложений заинтересованных лиц с 09.12.2016 по 11.01.17, по рабочим дням, по адресу: г. В.Новгород, ул. Ломоносова, д. 22А, КЦ «Акрон», каб.114, с 10:00 до 16:00, тел. (8162)62-61-29; г. В.Новгород, площадка ПАО «Акрон», здание заводоуправления, каб. 102, с 10:00 до 16:00, тел. (8162)99-65-61. Замечания и предложения по материалам ОВОС, принимаются в письменном виде на e-mail: demina@atr-sz.ru (с указанием ФИО, документа удостоверяющего личность, адреса регистрации заявителя).

Общественные слушания по обсуждению материалов будут проведены 11.01.2017г., в 17.00, по адресу: В.Новгород, ул. Ломоносова, д. 22А, КЦ «Акрон», малый зал.

Информационное сообщение

Заказчик ООО «ВостСибСтрой» (адрес: 664075, Иркутская область, г. Иркутск, ул. Байкальская, 202) в целях информирования общественности и учета мнения населения проводит общественные обсуждения (в форме общественных слушаний) проектной документации по объекту: «Строительство улично-дорожной сети на территории жилого комплекса «Луговое» Марковского городского поселения Иркутского района Иркутской области», включая материалы по оценке воздействия на окружающую среду.

Место расположения объекта: на земельном участке с кадастровым номером 38:06:010902:3382.

Сроки проведения оценки воздействия на окружающую среду: до 12 февраля 2017 года.

Место проведения слушаний: Иркутская область, Иркутский район, р.п. Маркова, ул. Мира, 15 (в помещении МУК «Социально-культурный центр») (дом культуры).

Дата и время проведения слушаний: 12 января 2017 года в 14:00 часов местного времени.

Орган, ответственный за организацию слушаний: управление инженерной инфраструктуры, дорог и охраны окружающей среды администрации Иркутского района.

Сроки и место доступности материалов и приема замечаний и предложений в письменном виде: с 02 декабря 2016 года по 10 января 2017 года с 09:00 до 16:00 часов по адресам:

Иркутская область, г. Иркутск, ул. Карла Маркса, 40, корп. 1, каб. 233 а;

Иркутская область, г. Иркутск, ул. Байкальская, 202;

Иркутская область, г. Иркутск, ул. Калинина, 9;

Иркутская область, Иркутский район, р.п. Маркова, ул. Молодежная, 1 (в помещении администрации Марковского МО).

Информационное сообщение

О проведении общественных обсуждений (в форме слушаний), намеряемой хозяйственной и иной деятельности (проектной документации, включая раздел «Оценки воздействия на окружающую среду») по объекту:

Реконструкция производственно-складского комплекса по ул. Ракитная, 14 в г. Иркутске.

В соответствии с Федеральным законом от 23 ноября 1995 г. № 174-ФЗ «Об экологической экспертизе», «Положением об оценке воздействия намеряемой хозяйственной или иной деятельности на окружающую среду в Российской Федерации», утвержденным приказом Госкомэкологии РФ № 372 от 16.05.2000г., организованы общественные обсуждения (в форме слушаний) намеряемой хозяйственной и иной деятельности (проектной документации, включая раздел «Оценки воздействия на окружающую среду») по объекту: «Реконструкция производственно-складского комплекса по ул. Ракитная, 14 в г. Иркутске».

Организаторами слушаний являются ООО «КомпАК» (Иркутская область, г. Слюдянка, ул. Ленина, д. 21, тел. 8 (3952) 529-455, e-mail: beegopolg@mail.ru) и отдел экологической безопасности и контроля управления экологии комитета городского устройства администрации г. Иркутска (г. Иркутск, ул. Марата, д. 14, каб. 207, тел. 52-04-24).

Генеральной проектной организацией является ООО «Проектно-строительная компания «Альта» (г. Иркутск, ул. Дальневосточная, д. 159, тел. 8 (3952) 74-40-30, e-mail: ptam_a@mail.ru).

Материалы проектной документации, включая раздел «Оценки воздействия на окружающую среду» доступны для рассмотрения и подготовки замечаний и предложений заинтересованных лиц по адресу: г. Иркутск, ул. Дальневосточная, д. 159.

Проведение общественных слушаний по обсуждению намеряемой хозяйственной и иной деятельности (проектной документации, включая раздел «Оценки воздействия на окружающую среду») по объекту: «Реконструкция производственно-складского комплекса по ул. Ракитная, 14 в г. Иркутске» назначено на 11.30 часов 29 декабря 2016 г. в управлении экологии комитета городского устройства администрации г. Иркутска по адресу: г. Иркутск, ул. Марата, д. 14, каб. 401.

Информационное сообщение

О проведении общественных обсуждений (в виде слушаний), намеряемой хозяйственной и иной деятельности (проектной документации, включая раздел «Оценки воздействия на окружающую среду») по объекту:

Административно-деловое здание по ул. Главная Кировская в г. Иркутске.

В соответствии с Федеральным законом от 23 ноября 1995 г. № 174-ФЗ «Об экологической экспертизе», «Положением об оценке воздействия намеряемой хозяйственной или иной деятельности на окружающую среду в Российской Федерации», утвержденным приказом Госкомэкологии РФ № 372 от 16.05.2000г., организованы общественные обсуждения (в виде слушаний) намеряемой хозяйственной и иной деятельности (проектной документации, включая раздел «Оценки воздействия на окружающую среду») по объекту: «Административно-деловое здание по ул. Главная Кировская в г. Иркутске».

Организаторами слушаний являются Пугачев Сергей Николаевич (тел. 8 (964) 357-23-16, e-mail: pugachev.sk@mail.ru) и отдел экологической безопасности и контроля управления экологии комитета городского устройства администрации г. Иркутска (г. Иркутск, ул. Марата, д. 14, каб. 207, тел. 52-04-24).

Генеральной проектной организацией является ООО «Проектно-строительная компания «Альта» (г. Иркутск, ул. Дальневосточная, д. 159, тел. 8 (3952) 74-40-30, e-mail: ptam_a@mail.ru).

Материалы проектной документации, включая раздел «Оценки воздействия на окружающую среду» доступны для рассмотрения и подготовки замечаний и предложений заинтересованных лиц по адресу: г. Иркутск, ул. Дальневосточная, д. 159.

Проведение общественных слушаний по обсуждению намеряемой хозяйственной и иной деятельности (проектной документации, включая раздел «Оценки воздействия на окружающую среду») по объекту: «Оценки воздействия на окружающую среду» по адресу: г. Иркутск, ул. Марата, д. 14, каб. 401.

Проведение общественных слушаний по обсуждению намеряемой хозяйственной и иной деятельности (проектной документации, включая раздел «Оценки воздействия на окружающую среду») по объекту: «Оценки воздействия на окружающую среду» по адресу: г. Иркутск, ул. Марата, д. 14, каб. 401.

Проведение общественных слушаний по обсуждению намеряемой хозяйственной и иной деятельности (проектной документации, включая раздел «Оценки воздействия на окружающую среду») по объекту: «Оценки воздействия на окружающую среду» по адресу: г. Иркутск, ул. Марата, д. 14, каб. 401.

Проведение общественных слушаний по обсуждению намеряемой хозяйственной и иной деятельности (проектной документации, включая раздел «Оценки воздействия на окружающую среду») по объекту: «Оценки воздействия на окружающую среду» по адресу: г. Иркутск, ул. Марата, д. 14, каб. 401.

Проведение общественных слушаний по обсуждению намеряемой хозяйственной и иной деятельности (проектной документации, включая раздел «Оценки воздействия на окружающую среду») по объекту: «Оценки воздействия на окружающую среду» по адресу: г. Иркутск, ул. Марата, д. 14, каб. 401.

Проведение общественных слушаний по обсуждению намеряемой хозяйственной и иной деятельности (проектной документации, включая раздел «Оценки воздействия на окружающую среду») по объекту: «Оценки воздействия на окружающую среду» по адресу: г. Иркутск, ул. Марата, д. 14, каб. 401.

Проведение общественных слушаний по обсуждению намеряемой хозяйственной и иной деятельности (проектной документации, включая раздел «Оценки воздействия на окружающую среду») по объекту: «Оценки воздействия на окружающую среду» по адресу: г. Иркутск, ул. Марата, д. 14, каб. 401.

Информационное сообщение

ООО Институт «Газэнергопроект» совместно с администрацией Волоколамского м/р МО уведомляет о начале процедуры проведения оценки воздействия на окружающую среду по объекту ГЭЭ «Проект технической документации на установки (оборудование) серии ГЭС-ЭТ и технологии обезвреживания (утилизации) отходов, рекультивации объектов размещения отходов и очистки сточных вод» (включая материалы ОВОС).

Цель намеряемой деятельности: утилизация (обезвреживание) широкого спектра отходов с возможностью получения товарных продуктов (материалов).

Месторасположение намеряемой деятельности: территория РФ.

Наименование и адрес заказчика: ООО Институт «Газэнергопроект», 117246, г. Москва, Научный проезд, д. 10.

Срок проведения ОВОС: с момента публикации до 10.01.2017 г.

Орган, ответственный за организацию общественных обсуждений: Администрация Волоколамского м/р МО.

Указанный проект технической документации, включая ОВОС, доступен для всех желающих с момента подачи публикации до 10.01.2017 г. по адресу: МО, г.Волоколамск, ул. Овражная, д.2, офис №6, в часы: с 10:00 до 17:00. Замечания и предложения принимаются в письменной форме.

Общественные обсуждения в форме слушаний пройдут по адресу: МО, г.Волоколамск, ул. Овражная, д. 2, офис № 6, 10.01.2017 года в 17 часов 00 мин. Приглашаем принять участие всех желающих.

Объявление

ОАО «Промгражданстрой» информирует о проведении общественных обсуждений в форме общественных слушаний по объекту: «Административное здание Городского РЭС в г. Улан-Удэ Октябрьского района Республики Бурятия».

Дата, время и место проведения общественных обсуждений: 12.01.2017 г. в 16-00 час. по адресу: г. Улан-Удэ, ул. Бабушкина, 25, каб. 209.

Проектная документация доступна для ознакомления по адресу: г. Улан-Удэ, ул. Ключевская 63, по рабочим дням с 9-00 до 17-00 час.

Замечания и предложения от общественности будут приниматься в письменном виде в месте ознакомления с проектной документацией.

Сообщение

В соответствии с ФЗ РФ от 23.11.1995г. №174-ФЗ «Об экологической экспертизе», приказом Госкомэкологии РФ от 16.05.2000г. №372 «Об утверждении Положения об оценке воздействия намеряемой хозяйственной и иной деятельности на окружающую среду в Российской Федерации»: ООО «СКРС» (ИНН 7017384284) информирует о проведении общественных обсуждений по обоснованию проведения работ по сбору, транспортировке, обработке, утилизации, обезвреживанию и размещению отходов бурения на территории Томской области.

В процессе выполнения проекта будут разработаны материалы обоснования и воздействия на окружающую среду. Срок выполнения ОВОС составляет не менее 30 дней с момента опубликования.

Ознакомиться с материалами ТЗ на проведение оценки воздействия на окружающую среду в связи с намеряемой деятельностью, обратиться с замечаниями и предложениями можно в Администрации Александровского сельского поселения, Томской обл. с. Александровское ул. Лебедева 30, тел: 8 (38255) 24861 в течение 30 дней с момента опубликования.

Общественные обсуждения состоятся: 30.12.2016 г. в 16.00 в здании администрации Александровского сельского поселения, Томской обл. с. Александровское ул. Лебедева 30, тел: 8 (38255) 24861 в течение 30 дней с момента опубликования.

Общественные обсуждения состоятся: 30.12.2016 г. в 16.00 в здании администрации Александровского сельского поселения, Томской обл. с. Александровское ул. Лебедева 30, тел: 8 (38255) 24861 в течение 30 дней с момента опубликования.

Общественные обсуждения состоятся: 30.12.2016 г. в 16.00 в здании администрации Александровского сельского поселения, Томской обл. с. Александровское ул. Лебедева 30, тел: 8 (38255) 24861 в течение 30 дней с момента опубликования.

Общественные обсуждения состоятся: 30.12.2016 г. в 16.00 в здании администрации Александровского сельского поселения, Томской обл. с. Александровское ул. Лебедева 30, тел: 8 (38255) 24861 в течение 30 дней с момента опубликования.

Общественные обсуждения состоятся: 30.12.2016 г. в 16.00 в здании администрации Александровского сельского поселения, Томской обл. с. Александровское ул. Лебедева 30, тел: 8 (38255) 24861 в течение 30 дней с момента опубликования.

Общественные обсуждения состоятся: 30.12.2016 г. в 16.00 в здании администрации Александровского сельского поселения, Томской обл. с. Александровское ул. Лебедева 30, тел: 8 (38255) 24861 в течение 30 дней с момента опубликования.

Общественные обсуждения состоятся: 30.12.2016 г. в 16.00 в здании администрации Александровского сельского поселения, Томской обл. с. Александровское ул. Лебедева 30, тел: 8 (38255) 24861 в течение 30 дней с момента опубликования.

Общественные обсуждения состоятся: 30.12.2016 г. в 16.00 в здании администрации Александровского сельского поселения, Томской обл. с. Александровское ул. Лебедева 30, тел: 8 (38255) 24861 в течение 30 дней с момента опубликования.

Общественные обсуждения состоятся: 30.12.2016 г. в 16.00 в здании администрации Александровского сельского поселения, Томской обл. с. Александровское ул. Лебедева 30, тел: 8 (38255) 24861 в течение 30 дней с момента опубликования.

Общественные обсуждения состоятся: 30.12.2016 г. в 16.00 в здании администрации Александровского сельского поселения, Томской обл. с. Александровское ул. Лебедева 30, тел: 8 (38255) 24861 в течение 30 дней с момента опубликования.

Общественные обсуждения состоятся: 30.12.2016 г. в 16.00 в здании администрации Александровского сельского поселения, Томской обл. с. Александровское ул. Лебедева 30, тел: 8 (38255) 24861 в течение 30 дней с момента опубликования.

Общественные обсуждения состоятся: 30.12.2016 г. в 16.00 в здании администрации Александровского сельского поселения, Томской обл. с. Александровское ул. Лебедева 30, тел: 8 (38255) 24861 в течение 30 дней с момента опубликования.

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

С заботой о каждом

Состоялась отчетно–выборная конференция организации ветеранов морского и речного флота

ВETERАНЫ В СТРОЮ

Конференция прошла под руководством председателя ветеранской организации, заместителя председателя Общественного совета при Росморречфлоте Юрия Михайлова. В работе форума приняли участие заместитель руководителя Федерального агентства морского и речного транспорта Александр Пошивай, президент Российской палаты судоходства Алексей Клявин, председатель Общероссийского движения поддержки флота, заместитель председателя Общественного совета при Росморречфлоте Михаил Ненашев, представители агентства и подведомственных ему предприятий.

Делегаты конференции подвели итоги работы ветеранской организации за отчетный период, заслушали выступления, избрали Совет ветеранов и членов комиссий, наметили планы на предстоящий год. В ходе заседания было проведено награждение ветеранов ведомственными наградами.

Организация ветеранов морского и речного флота объединяет почти 900 ветеранов, из которых более 700 человек – ветераны труда, средний возраст более половины членов организации превышает 76 лет, участников Великой Отечественной войны – 91 год, ветеранов – тружеников тыла – 88 лет. За истекшие три года в организацию были приняты 94 человека, в том числе ветеранов морского флота – 81 человек, ветеранов речного флота – 13 человек. К сожалению, есть и печальная статистика. За три года ушли из жизни 119 человек. Почти половина ушедших – это участники и ветераны войны.

История организации началась с 1993 года, когда была зарегистрирована ветеранская организация морского флота. В 1999 году была создана организация ветеранов речного флота. Региональная общественная организация ветеранов морского и речного флота как новое юридическое лицо создана в 2010 году в результате реорганизации в форме слияния общественных организаций ветеранов морского и речного флота. В настоящее время она является одной из крупнейших отраслевых ветеранских организаций, объединяющей бывших работников центрального аппарата, московских предприятий и организаций. Основные направления работы: материальная и медицинская помощь ветеранам, защита их прав и законных интересов, культурно–массовая работа, сохранение флотских традиций, просветительская работа и участие в патриотическом воспитании молодежи.

Все текущие вопросы решает совет из 12 человек. Оперативную связь с ветеранами совет осуществляет через уполномоченных по подразделениям бывших подразделений министерств морского и речного флота. Уполномоченные – это главное звено в работе с ветеранами. Все члены совета и уполномоченные работают на общественных началах, и все они практически в курсе дел и забот каждого ветерана. Несмотря на трудности, которые есть в их личной жизни, они неукоснительно выполняют свой долг члена совета и уполномоченного.

В составе совета работают три комиссии: организационная, социально–бытовая и комиссия по работе с молодежью, средствами массовой информации и общественными организациями. На одного из членов совета возложено решение вопросов культурно–массовой направленности.

За истекший период совет провел 36 заседаний, на которых рассмотрены организационно–кадровые вопросы, планы мероприятий по подготовке к праздникам и знаменательным датам, исполнение ранее принятых решений об оказании адресной материальной помощи ветеранам, их медицинском обслуживании и другие вопросы.

Большая работа проводится организационной комиссией по уточнению списков, адресов, телефонов, все это сделано в электронном виде. Составляются списки по оказанию благотворительной помощи к Дню Победы, профессиональному празднику – Дню работников морского и речного флота, к Дню защитника Отечества и Международному женскому дню 8 марта. К Новому году каждому ветерану направляется поздравление за подписью руководителя агентства и председателя совета организации ветеранов морского и речного флота, а также к Дню Победы ветеранам и участникам, вдовам участников войны и блокадникам Ленинграда.

Вячеслав ЛОБОВ, обозреватель «ТР»

Яркая жизнь в подземке

Столичный метрополитен удивляет москвичей и гостей столицы

НЕОЖИДАННЫЙ РАКУРС

В момент рождения

В галерее «Метро» на станции «Выставочная» открылась новая фотовыставка. Экспозиция, приуроченная к 85–летию Московского метрополитена, была подготовлена совместно с Московским метрополитеном. Выразительные фотографии расскажут пассажирам о современных технологиях строительства метрополитена, а также о нелегком ежедневном труде метропостроителей.

Новая экспозиция состоит из работ фотографа Московского метрополитена Александра Попова, сделанных в течение последних трех лет. Фотоматериалы отражают нелегкий процесс строительства подземных транспортных сооружений: мощь тоннелепроходческих механизированных комплексов, грандиозную работу, ежедневно продлеваемую рабочими, и, конечно, ее результат – новые станции столичного метро.

Одно из главных достоинств фотовыставки – уникальность представленных работ. Ни для кого не секрет, что Московский метрополитен является исключительным историческим, архитектурно–художественным, транспортным и инженерно–технологическим объектом мирового уровня, однако мало кто видел его в момент рождения, когда мрамор еще не нанесен на стены, а в тоннелях не уложены рельсы. Все эти моменты запечатлены на редких кадрах Александра Попова.

«Обновленная экспозиция в галерее «Метро» призвана показать пассажирам, какой колоссальный труд стоит за внешне безупречным обликом столичного метро», – сообщил главный инженер – первый заместитель начальника Московского метрополитена Дмитрий Дошатов.

В вагоне с полководцами

Из электродепо «Черкизово» на Сокольническую линию московского метро в свой первый рейс вышел новый тематический поезд «Великие полководцы». Запуск поезда приурочили к 75–летию исторического военного парада 1941 года на Красной площади.

Запуск именного состава является совместным проектом Московского метрополитена, Министерства культуры РФ, Киностудии им. М. Горького и Российского военно–исторического общества. Тематика нового поезда посвящена прославленным полководцам: Александру Суворову, Михаилу Кутузову, Георгию Жукову, Александру Невскому, Дмитрию Донскому, Константину Рокоссовскому, Михаилу Скобелеву, Алексею Ермолову, Павлу Нахичеву и



Федору Ушакову. Уникальный тематический состав, курсирующий по Сокольнической линии Московского метрополитена, будет каждый день знакомить своих пассажиров с подвигами прославленных полководцев, фактами из их биографий и рас-

работника в России, Московский метрополитен организовал совместно с департаментом здравоохранения города Москвы и Московской финансово–юридической академией (МФЮА). Именно студенты этого учебного заведения

ФАКТ

Запуск именного состава является совместным проектом Московского метрополитена, Министерства культуры РФ, Киностудии им. М. Горького и Российского военно–исторического общества. Тематика нового поезда посвящена прославленным полководцам: Александру Суворову, Михаилу Кутузову, Георгию Жукову, Александру Невскому, Дмитрию Донскому..

сказывать об их роли в истории нашего государства.

Помимо жизнеописаний военачальников пассажиры увидят кадры из любимых фильмов об этих великих личностях. Внутреннее оформление вагонов украсят афиши кинолент «Гусарская баллада», «Война и мир», «Битва за Москву», «Александр Невский», «Сталинград» и многих других.

Под музыку Вивальди

На станции «Славянский бульвар» Московского метрополитена прошло уникальное шоу «Ночь социальной рекламы». На огромном экране, установленном прямо на платформе, зрители смогли увидеть около полутора сотни коротких видеороликов, посвященных самым актуальным и волнующим темам современности.

Эту акцию, приуроченную в том числе к Дню рекламного

выступили авторами большинства социальных роликов, продемонстрированных той ночью. Особое внимание студенты уделили проблеме взаимоотношения родителей и детей, загрязнению окружающей среды и необходимости профилактики различных заболеваний.

Многие ролики были очень тепло восприняты гостями мероприятия, а после некоторых пришедшим даже не удавалось сдерживать нахлынувшие эмоции.

Перед началом мероприятия все гости получили возможность уделить внимание своему здоровью – сделать прививку от гриппа, проверить зрение и измерить артериальное давление можно было прямо в вестибюле станции. Все это время в вестибюле «Славянского бульвара» играла музыка в исполнении участников проекта «Музыка в метро». Звучали такие выдающиеся произведения, как «Времена года» Вивальди и знаменитый «Марш» Мендельсона, под который даже была сыграна импровизированная свадьба.

Подготовил Александр БЫКОВ

Трудяги–паровозы снова в строю

Родные просторы из окна «Императорской России»

МИР ПУТЕШЕСТВИЙ

В последние годы у нас в стране все более высокими темпами развивается транспортный туризм: люди отправляются в путешествие по железной дороге, на самолете и на теплоходе по водным просторам.

Особую популярность завоевывают экскурсионные поездки на ретро–поездах, которые организует образованная в 2005 году туристическая компания «РЖД–тур». До 2011 года она занималась в основном организацией чартерных перевозок и эксклюзивных МИСЕ–мероприятий с использованием возможностей железнодорожного транспорта. После перехода под корпоративное управление холдинга «РЖД» было принято решение о выходе на массовый туристический рынок с целью возрождения железнодорожного туризма. Работа развивалась по трем направлениям. Это организация внутреннего,



выездного и выездного туризма по железным дорогам. Причем наряду с многодневными организовываются и однодневные поездки в выходные дни. Трудяги–паровозы, много лет назад отправленные на запасной путь,

вновь оказались очень востребованными.

Выездной туризм представлен программами путешествий по Транссибу и Шелковому пути на поездах «Императорская Россия» и «Золотой орел»,

пользующихся большим спросом у зарубежных туристов. А также круизными турами по Золотому кольцу и Северу России. В рамках выездного туризма организуются путешествия в Европу. В частности, регулярные туры во Францию, Италию, Скандинавские страны и Прибалтику. И свадебные поездки за рубеж. Офисы компании находятся в Москве и Северной столице, а в Екатеринбурге, Самаре, Ростове–на–Дону находятся представители РЖД–тура.

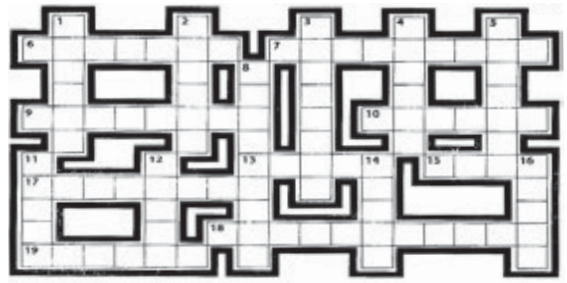
Приближается Новый год. А значит, и операторов компании наступила горячая пора. На новогодние каникулы многие отправляются в путешествие всей семьей. Особенно много желающих отправиться в гости к Деду Морозу и Снегурочке на их родину. Все больше желающих совершить поездки и по родной стране. Так что спешите приобрести путевку заблаговременно.

Владимир ЧИСТОВ

РАЗМИНКА ДЛЯ ЭРУДИТОВ

По горизонтали: 6. Эмблема коммерческого предприятия. 7. Прибор для измерения температуры. 9. Ядовитый паук в засушливых районах степи и в пустынях. 10. Парадное облачение преподавателей и выпускников. 13. Узкая дорожка в лесу или в парке. 15. Кронштейн крепления растяжки передней подвески в автомобиле. 17. Предмет почтения и поклонения. 18. Помещение для проведения опытов. 19. Подвижная конструкция для полного или частичного закрытия водопропускного отверстия.

По вертикали: 1. Главный вход большого архитектурного сооружения. 2. Единича времени. 3. Оптический прибор для наблюдения из укрытия. 4. Комплекс зданий и сооружений, находящихся в пункте пассажирских перевозок, предназначенных для обслуживания пассажиров и обработки их багажа. 5. неподвижная часть машины, на которой размещаются остальные ее узлы. 8. Поклонник искусства, которому посвятили свою жизнь Майя Плесецкая и Марис Лиепа. 11. Внешний вид, облик. 12. Еда, кушанье. 14. Специальное помещение для стоянки самолетов. 16. Название севок на юге России.



Ответы

1. Портал; 2. Минута; 3. Перископ; 4. Вокзал; 5. Станнина; 8. Брэгг; 9. Рентген; 10. Кресло; 11. Портал; 12. Еда; 13. Указатель; 14. Ампир; 15. Брэгг; 16. Вокзал; 17. Рентген; 18. Портал; 19. Портал.

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

Бурьялин Ю. В. – главный редактор
Чиркин В. Д. – зам. главного редактора – отв. секретарь

Редакторы отделов:
Байбеков Ш. Х., Будумян В. Г., Изьюрова Л. В., Ларионова Т. П., Левчук Т. А., Лобов В. Г., Озун А. С., Озун С. А., Полякова И. С., Швейцер О. В.

Секретариат:
Заберускина И. И. – технический редактор
Петров А. М. – литературный редактор
Мещерякова Е. А. – корректор

Региональные представители:
Елатина Т. К. (Нижегород) тел.: (952) 461–69–61
Лазарев А. Б. (Санкт–Петербург) тел.: (960) 246–43–31
Ушенин Е. Г. (Екатеринбург) тел.: (8343) 370–02–82

E–mail: rustransport@mail.ru, gazetata@yandex.ru

Суммарный тираж 27 000 экз. Цена свободная

Газета перерегистрирована в Федеральной службе по надзору за соблюдением законодательства в сфере массовых коммуникаций и охране культурного наследия 23.07.2006 года
Свидетельство ПИ № ФС77–25210
Номер подписан в печать 1.12.2016 г. в 15.00
Отпечатано в АО «Красная Звезда»: 123007 г. Москва, Хорошевское шоссе, 38.
Тел.: (495) 941–34–72, (495) 941–31–62, (495) 941–28–62. E–mail: kr_zvezda@mail.ru, www.redstarph.ru

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

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

ИЗДАТЕЛЬСТВО «ДОРОГИ»

Генеральный директор **Евдокимова Ю. А.**
E–mail: goldasn@mail.ru
Директор по региональным проектам **Барсегян Р. В.**
E–mail: bars777–17@mail.ru
По вопросам реализации и подписки **Мартьнова И. А.**
E–mail: avtoroad@list.ru
По вопросам выставочной деятельности и рекламы **Перевезенцева Е. А.**
E–mail: kate@izdatelstvo–dorogi.ru
Попова В. В.
E–mail: vera@izdatelstvo–dorogi.ru
Злобина С. В.
E–mail: piar@izdatelstvo–dorogi.ru
Куширин Н. В.
E–mail: 4595943@gmail.com

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