Официальный печатный орган Министерства транспорта РФ

Транспорт России

Всероссийская транспортная еженедельная информационно–аналитическая газета № 49 (960) 5 – 11 декабря 2016 года

ХРОНИКА

- Правительство РФ согласовало повышение тарифа РЖД на 2017 год на грузовые перевозки в размере 4% плюс 2% на капремонт.
- Россия, Китай и Монголия подписали соглашение о запуске регулярных грузовых автомобильных перевозок по новому экономическому коридору.
- Министр транспорта РФ Максим Соколов провел селекторное совещание с представителями администраций субъектов РФ.

О ГЛАВНОМ

„В Москве и Санкт–Петербурге уже идут масштабные программы по развитию модернизации дорожной сети. Со следующего года начнем такие проекты и в других крупных городах и городских агломерациях, где проживают около 40 миллионов человек. За два года здесь должно быть приведено в порядок не менее половины дорог.

Президент России Владимир Путин

Работать на перспективу

Председатель Правительства РФ Дмитрий Медведев принял участие в главном транспортном форуме года

ТРАНСПОРТНАЯ НЕДЕЛЯ

Дмитрий Медведев осмотрел экспозицию X выставки «Транспорт России» и провел совещание, на котором обсуждались перспективы развития отрасли, финансовый план и инвестиционная программа ОАО «Российские железные дороги» на 2017–2019 годы.

Открывая совещание, глава правительства отметил, что от устойчивой, надежной работы железнодорожного транспорта зависит повседневная жизнь миллионов людей. Кто–то пользуется электричками, чтобы доехать до работы, кто–то регулярно выбирает поезда дальнего следования, чтобы съездить отдохнуть или навестить родственников. Скоро сезон новогодних каникул, а это означает, что Российским железным дорогам предстоит перевезти миллионы пассажиров и, конечно, сделать все, чтобы наши граждане сохранили о своем путешествии по России максимально благоприятные впечатления.

– Железные дороги в нашей стране играют особую роль в экономике. Эффективная работа железнодорожников определяет успехи или проблемы металлургов, угольщиков, нефтяников, аграриев, представителей многих других секторов экономики. От того, насколько быстрыми и конкурентоспособными будут железнодорожные перевозки, зависят стратегические позиции России на мировых рынках, – подчеркнул Дмитрий Медведев.

Россия поставила перед собой амбициозную цель – увеличить объемы промышленного экспорта, а стало быть, нужно модернизировать логистические возможности, транспортные мощности, встраиваться в глобальные транспортные коридоры, в том числе совместно с нашими ведущими внешнеторговыми партнерами, отмечалось на совещании. Поэтому даже в довольно жестких условиях Правительство РФ продолжает вкладывать в железнодорожную инфраструктуру значительные средства. Объем капитальных вложений компании «Российские железные дороги» на следующий год планируется увеличить почти до 470 млрд руб. За счет этих инвестиций должны быть реконструированы свыше 2,5 тыс. км пути, приобретены около 450 новых локомотивов. В свою очередь, этот спрос простимулирует строительный комплекс, предприятия транспортного машиностроения, позволит сохранить занятость, создать дополнительные рабочие места.

При этом не нужно забывать об инвестиционных программах дочерних и зависимых обществ РЖД. Они также закупают грузовые, пассажирские вагоны и пригородные электрички, напомнил премьер–министр.

– Мы продолжаем реализацию крупных проектов в Сибири и на Дальнем Востоке, на юге, в центре России, включая модернизацию Байкало–Амурской, Транссибирской магистралей, развитие инфраструктуры на подходах к портам Азово–Черноморского бассейна. Инвестиции также будут направлены на развитие Московского транспортного узла, – продолжил тему совещания Дмитрий Медведев.

Он также подчеркнул, что в зоне внимания постоянно должны быть вопросы безопасности движения, поддержания на должном уровне объектов технологической инфраструктуры.

– Что касается финансовых показателей Российских железных дорог, их нужно рассматривать с учетом общей ситуации в экономике. Напомню, что по закону Правительство РФ исполняет полномочия акционера ОАО «РЖД». Мы заинтересованы в стабильном развитии компании, – сказал премьер–министр.

По его мнению, необходимо сбалансировать всю систему тарифных, налоговых, имущественных решений в интересах общего курса на сокращение издержек и, главное, в интересах потребителей транспортных услуг.

– Компания и ее совет директоров внимательно проанализировали все расходы на предмет возможной оптимизации. Процесс этот всегда сложный и не очень приятный, но его нужно проходить, как его прошло правительство, когда готовило федеральный бюджет. Такая работа обязательна и для компаний с государственным участием, – подчеркнул Дмитрий Медведев.

На совещании отмечалось, что в этом году компания «РЖД» впервые не получила от государства общую субсидию на компенсацию расходов на текущую деятельность. Тем не менее были сохранены основные механизмы поддержки, которые носят строго целевой характер, планируется их сохранение и на следующий год. Это и субсидии на перевозку пассажиров в поездах дальнего следования, и субсидии на услуги инфраструктуры при перевозке пассажиров в пригородном сообщении, и скидка на билеты для школьников, и субсидии на сообщение с Калининградской областью, и некоторые другие меры.

Правительство дополнительно поддержало пригородное сообщение, обнулив по этому виду перевозок налог на добавленную стоимость до 2030 года. Предполагается обнуление на тот же срок НДС и для дальних перевозок. Кроме того, на реализацию приоритетных инвестиционных проектов направляются бюджетные средства в уставной капитал компании.

Дмитрий Медведев выразил надежду, что менеджмент РЖД продолжит работу над повышением эффективности, при этом обеспечит устойчивость и безопасность системы, будет совершенствовать технологии, организационные подходы, применять результаты независимого ценового и технологического аудита проектов, использовать другие современные управленческие подходы.

В заключение Председатель Правительства РФ обратил внимание на то, что 2016 год был объявлен Годом пассажира.

– Год уже заканчивается, – сказал он, – но это не означает, что дальше этими вопросами не нужно будет заниматься. По большому счету каждый год работа должна строиться в интересах пассажиров, и пауз, остановок здесь быть не должно. Требования людей к сервису, к качеству подвижного состава растут, и железные дороги должны соответствовать современным реалиям.

Наш корр.

ДМИТРИЙ МЕДВЕДЕВ:

„Железные дороги в нашей стране играют особую роль в экономике. Эффективная работа железнодорожников определяет успехи или проблемы металлургов, угольщиков, нефтяников, аграриев, представителей многих других секторов экономики. От того, насколько быстрыми и конкурентоспособными будут железнодорожные перевозки, зависят стратегические позиции России на мировых рынках.

На снимке: Дмитрий Медведев осматривает экспозицию выставки

Фото пресс–службы АО «МАШ»

В ПРАВИТЕЛЬСТВЕ РФ

10 лет на реализацию

Правительством РФ утвержден паспорт приоритетного проекта по основному направлению стратегического развития «Безопасные и качественные дороги».

Ключевая цель проекта – обеспечить хорошее состояние дорог и сократить число аварийно опасных участков в 34 городских агломерациях с населением свыше 500 тыс. человек в каждой. Срок реализации проекта – с ноября 2016 года по март 2026 года (включительно).

Окончание на 2–й стр.

В СОВЕТЕ ФЕДЕРАЦИИ

Без сбоев

В рамках очередного заседания Совета Федерации перед сенаторами выступил заместитель Председателя Правительства РФ Аркадий Дворкович. Он рассказал о мерах правительства по развитию транспортной инфраструктуры и транспортного машиностроения на среднесрочную перспективу.

По словам вице–премьера, транспортная отрасль в 2016 году работала без сбоев – ситуация в российской экономике стабилизируется, и это отражается на транспортной отрасли. В частности, за девять месяцев грузооборот в России увеличился на 1–2% – это свидетельство стабильной ситуации.

Как отметил Аркадий Дворкович, российская железнодорожная отрасль научилась жить без субсидий. «2016 год стал фактически первым, когда железнодорожная отрасль обошлась без государственных дотаций. Значит, она может таким образом функционировать и в дальнейшем», – подчеркнул вице–премьер.

Окончание на 2–й стр.

В ГОСДУМЕ РФ

Внесут изменения

Государственная дума рассмотрит проект федерального закона «О внесении изменений в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях в части установления административной ответственности за опасное вождение».

Такое вождение характеризуется повышенной опасностью для движения именно вследствие совокупности действий водителя, совершаемых в течение относительно короткого периода времени, что лишает других участников дорожного движения возможности спрогнозировать дальнейшее поведение такого водителя и адекватно среагировать на него во избежание создания аварийной ситуации, считают разработчики законопроекта.

Окончание на 2–й стр.

ДЕЛОВЫЕ НОВОСТИ

Разгрузит город

введение в эксплуатацию центрального участка ЗСД

В Санкт–Петербурге в присутствии Президента России Владимира Путина состоялось открытие центрального участка внутригородской платной скоростной магистрали «Западный скоростной диаметр».

В мероприятии также приняли участие полномочный представитель Президента РФ в СЗФО Николай Цуканов, заместитель министра транспорта РФ Николай Асаул, руководитель Федерального дорожного агентства Роман Старовойт, губернатор Санкт–Петербурга Георгий Полтавченко.

Протяженность основного хода ЗСД – 46,6 километра, общая протяженность со съездами и развязками – более 70. На дороге предусмотрено функционирование 15 транспортных развязок, движение осуществляется по 4–8 полосам.

Открытие магистрали разгрузит исторический центр Санкт–Петербурга, кольцевую дорогу, улично–дорожную сеть, даст возможность пересечь город менее чем за 20 минут.

Центральный участок ЗСД связывает кольцевую дорогу Санкт–Петербурга на юге и севере города, обеспечивает выход автомобильных потоков на федеральную трассу «Скандинавия». Северный и южный участки магистрали уже построены и эксплуатируются.

Разработают стратегии

по всем видам транспорта

Состоялось заседание Координационного совета представителей автомобильного и городского наземного электрического транспорта при Минтрансе России.

Мероприятие прошло под председательством заместителя министра транспорта РФ Николая Асаула. В нем приняли участие директор Департамента государственной политики в области автомобильного и городского пассажирского транспорта Минтранса России Алексей Бакирей, генеральный директор Агентства автомобильного транспорта Алексей Двойных, заместитель руководителя Ространснадзора Асланбек Ахохов, представители профильных транспортных ведомств и организаций.

Николай Асаул в своем выступлении напомнил, что планом мероприятий по реализации Транспортной стратегии РФ на период до 2030 года предусмотрена разработка стратегий по видам транспорта. «Минтрансом уже подготовлен проект Стратегии развития автомобильного и городского электрического транспорта, направленной на формирование единого системного подхода государства к продвижению данной отрасли», – сказал замминистра. В результате реализации стратегии будут созданы условия для развития транспорта общего пользования, снижения ущерба окружающей среде, повышения устойчивости транспортной системы.

Замминистра также выделил проект изменений в закон о техническом осмотре транспортных средств, которым должны быть устранены противоречия, не позволяющие проводить техосмотр городского наземного электрического транспорта. Стоит отметить, что реализация 220–ФЗ в части межрегиональных автобусных маршрутов возложена на Агентство автомобильного транспорта.

В ходе заседания участники обменялись мнениями по вопросу разработки мер по стабильному функционированию и развитию городского наземного электрического транспорта, обсудили проект плана заседаний совета на 2017 год.

Выход найден

Аэропорт Алыкель не будет закрыт на период реконструкции ВВП

Руководитель Росавиации Александр Нерадько провел рабочее совещание с губернатором Красноярского края Виктором Толоконским по вопросам организации воздушных перевозок в Норильск на период реконструкции взлетной полосы аэропорта Алыкель.

Реконструкцию планируется осуществить в июне–августе 2017 года.

В работе совещания также приняли участие руководители и представители города Норильск, аэропорта Алыкель, авиакомпаний «НордСтар» и «Сибирь», компании «Норникель», Минобороны, ФГУП АГА(А), ФГУП ГК ОрВД и подрядчика реконструкции – ООО «Трансстроймеханизация».

В ходе совещания было отмечено, что объемы бюджетного и внебюджетного финансирования объекта позволят в 2018 году полностью завершить реконструкцию взлетно–посадочной полосы (ВПП), а в 2019 году – перрона, мест стоянок воздушных судов и все остальные работы. Необходимость реконструкции полосы обусловлена высокой степенью износа ее покрытия и влиянием этого фактора на безопасность полетов в будущем.

Ограничения по пассажирским авиаперевозкам не будут иметь критического характера. Для этого Росавиация, администрация Красноярского края и авиакомпании окажут всю необходимую помощь в организации устойчивого авиасообщения на период реконструкции аэродрома в 2017–2018 годах. В 2019 году все авиаперевозки будут осуществляться без ограничений на всю располагаемую длину ВПП.

Росавиация во взаимодействии с авиакомпаниями и аэропортами продолжает работу по совершенствованию и оптимизации программы перевозок пассажиров из/в Норильск в 2017 году. Работа над проектом программы будет завершена до 15 декабря 2016 года.

Первоначально проект реконструкции ВПП предполагал полное прекращение авиасообщения на весь летний сезон в 2017 году. Однако с учетом социальной важности аэропорта Росавиация, администрации Красноярского края и Норильска, руководство компании «Норникель» нашли выход из ситуации, проработав технологические возможности реконструкции без полного закрытия объекта.

По сообщениям наших корреспондентов

ПОДПИСКА–2017

Уважаемые читатели!

Продолжается подписка на газету «Транспорт России» на 2017 год

Редакционную подписку можно оформить через издательство «Дороги» с любого месяца. Контакты отдела реализации и подписки: +7 (495) 748–36–84, e–mail: podpiska2007@list.ru

В почтовых отделениях по каталогам:
По каталогу «Роспечать»
Подписные индексы:
32766 – на полугодие
19181 – годовая

По объединенному каталогу «Пресса России»
Подписной индекс:
84658 – на полугодие

По каталогу российской прессы «МАП»
Подписные индексы:
11452 – на полугодие
84244 – годовая
По каталогу ФГУП «Почта России»
Подписные индексы:
П3298 – на полугодие
П3326 – годовая
По каталогу «Урал–Пресс»
Подписные индексы:
32766 – на полугодие
19181 – годовая

Через альтернативные подписные агентства:
«Деловая пресса», «Информнаука», «МК–Периодика», «Прессинформ», «ЦДП–Бэст Пресса».

10 лет на реализацию

приоритетного проекта «Безопасные и качественные дороги» отведены кабинетом министров

В ПРАВИТЕЛЬСТВЕ РФ

Окончание. Начало на 1–й стр.

Основные результаты реализации приоритетного проекта к апрелю 2026 года:

– в 34 городских агломерациях с населением свыше 500 тыс. человек в каждой необходимо привести не менее 85% дорожной сети в нормативное состояние по показателям ровности и сцепления с учетом требований техрегламента Таможенного союза «Безопасность автомобильных дорог»;

– количество аварийно опасных участков на дорогах данных агломераций должно сократиться до 15% от уровня 2016 года. Для этого предстоит в том числе оборудовать соответствующие участки дорог ограждениями и освещением, а наземные пешеходные переходы и остановки общественного транспорта – защитным оборудованием, а также ввести ограничения скорости.

Кроме того, в рамках проекта предстоит внедрить интеллектуальные системы управления дорожным движением и объектами транспортной инфраструктуры.

Уже в 2017 году планируется внедрить общественно доступную информационно–аналитическую систему контроля за формированием и эффективностью использования бюджетных средств, а также систему мониторинга качества и уровня аварийности дорог. Система мониторинга должна в том числе обрабатывать обратную связь: пользователи смогут загружать в нее фото и видео, фиксирующие нарушения правил дорожного движения, вносить данные об аварийно опасных участках дорог.

Без сбоев

работала транспортная отрасль в 2016 году

В СОВЕТЕ ФЕДЕРАЦИИ

Окончание. Начало на 1–й стр.

Аркадий Дворкович сообщил, что структурные изменения в системе железнодорожного транспорта в основном осуществлены. Теперь речь идет о том, чтобы правильно выстроить технологию работы железных дорог, чтобы она удовлетворяла потребности современного периода, а не 20–летней давности. Вместе с тем, по словам вице–премьера, предстоит еще определиться с новыми моделями грузовых и пассажирских перевозок.

Аркадий Дворкович затронул также тему модернизации автомобильных дорог. «Приоритет здесь отдается стратегически важным регионам с наиболее непростой ситуацией. Это Дальний Восток, Крым, Калининград и некоторые другие регионы России. Существенная поддержка оказывается также регионам, где проводятся крупные мероприятия международного масштаба, где Россия взяла на себя повышенные международные обязательства, – это прежде всего города – организаторы Чемпионата мира по футболу».

Как отметил вице–премьер, в программу реконструкции внесены ключевые объекты дорожной инфраструктуры на территории семи регионов: Республики Мордовия, Волгоградской, Калининградской, Нижегородской, Ростовской, Самарской областей, а также Санкт–Петербурга. Наиболее крупными проектами станут реконструкция подъездов к аэропортам в Волгограде, Саранске и Нижнем Новгороде, строительство улично–дорожной сети на территории острова, на котором будет построен стадион в Калининграде, и реконструкция дороги из Калининграда до границы с Польшей. На эти цели будет выделено порядка 30 млрд руб.

Заместитель Председателя Правительства РФ заверил, что индексация тарифной ставки системы взимания платы за проезд грузовиков массой более 12 т по федеральным трассам («Платон») будет проводиться аккуратно. Он подчеркнул, что эти средства уже позволили отремонтировать около тысячи километров автомобильных дорог, причем на наиболее аварийных участках. По словам Аркадия Дворковича, вопрос индексации тарифа «Платона» нуждается в обсуждении, поскольку важно не подорвать конкурентоспособность автомобильного транспорта и при этом решить задачи, которые ставятся перед системой.

Вице–премьер подробно ответил на вопросы сенаторов. В частности, была затронута тема развития сети метро в крупных городах страны. Как сказал Аркадий Дворкович, в ближайшие годы основное строительство будет проходить в Москве и Петербурге. На это председатель СФ Валентина Матвиенко предложила Аркадию Дворковичу подумать о разработке возможной госпрограммы по развитию метрополитена в России. «Понятно, что метро – дорогостоящее удовольствие. Но надо смотреть на кумулятивный эффект. Это загрузка наших предприятий машиностроения, это рабочие места, налоги в бюджеты всех уровней. Без развития метро нам никогда не решить нарастающие проблемы пробок. Поэтому нужно правительству системно этот вопрос рассмотреть», – подчеркнула спикер СФ.

Внесут изменения

Опасное вождение будет караться строго

В ГОСДУМЕ РФ

Окончание. Начало на 1–й стр.

В настоящее время за невыполнение требования Правил дорожного движения уступить дорогу транспортному средству, пользующемуся преимущественным правом движения, административный штраф составляет 500 руб., за перестроение в интенсивном потоке – 1,5 тыс. руб.

Административная ответственность за опасное вождение должна быть выше, чем ответственность за совершение отдельных действий. В этой связи законопроектом предлагается главу 12 КоАП дополнить новой статьей 12.38, устанавливающей административную ответственность в виде административного штрафа в размере 5 тыс. руб. за совершение водителем транспортного средства действий, квалифицируемых как опасное вождение. Одновременно в законопроекте предусмотрено внесение корреспондирующих изменений в статью 23.3 КоАП, наделяющих соответствующих должностных лиц органов внутренних дел полномочиями по рассмотрению дел об административных правонарушениях указанной категории.

Принятие законопроекта положительно отразится на безопасности дорожного движения.

КОРОТКО

Порт Сочи готов к открытию круизной линии из Крыма вдоль Черноморского побережья Кавказа.

* * *

По итогам 2016 года все зарегистрированные российские пользователи системы «Платон» получат право вычета из транспортного налога.

* * *

Из аэропорта Внуково начали летать магистральные самолеты «Почты России».

* * *

Бесплатный wi–fi доступен на 107 железнодорожных вокзалах России.

Тенденция развития – стабильность

«Бизнес. Государство. Общество» – открытый диалог Минтранса России

ТРАНСПОРТНАЯ НЕДЕЛЯ

Ключевыми событиями одного из крупнейших международных отраслевых мероприятий по традиции стали форум и выставка «Транспорт России». В рамках форума прошли многочисленные конференции, посвященные вопросам развития и функционирования автомобильного, авиационного, железнодорожного, морского и речного транспорта.

Выставка, в свою очередь, наглядно продемонстрировала последние достижения отраслевых предприятий и организаций.

В ходе острых дискуссий участники форума пытались определить вектор развития транспортного комплекса. В рамках мероприятия состоялся открытый диалог Минтранса России «Бизнес. Государство. Общество» – обмен мнениями по ключевым направлениям деятельности различных видов транспорта. Министр транспорта РФ и его заместители ответили на многочисленные вопросы аудитории.

Как сказал Максим Соколов, основное достижение 2016 года – стабильная и бесперебойная работа всей транспортной системы, несмотря на непростую ситуацию в экономике. При этом основное внимание уделялось развитию международных транспортных коридоров, транзитному потенциалу, мультимодальным перевозкам, строительству и реконструкции пограничных пунктов пропуска. На особом контроле – проекты развития БАМа и Транссиба, подходов к азово–черноморским и дальневосточным портам Восточный и Находка, Мурманского транспортного узла, строительство автодорожного транспортного коридора «Европа – Западный Китай», концентрация материальных и финансовых ресурсов в рамках подготовки к ЧМ по футболу, интеграция Крымского полуострова в единый транспортный комплекс РФ. Начиная со следующего года особое внимание будет уделено стратегическому проекту «Безопасные и качественные дороги», который коснется 40 млн российских граждан, проживающих в крупных агломерациях.

Время принятия решений

В сфере железнодорожного транспорта необходимо уходить от убыточных перевозок, снижать объемы перекрестного субсидирования между различными видами и классами грузов, а также в зависимости от дальности перевозок, убежден заместитель министра транспорта РФ Алексей Цыденов. «Сейчас идет дискуссия по принятию наиболее оптимальных решений, чтобы сохранить доступность перевозок для экономики, для грузоотправителей и перевозчика», – сказал он.

Говоря о долгосрочном планировании, замминистра подчеркнул, что доля транспортной составляющей в цене не растет, причем не только на внешних рынках, но и на внутреннем, где по большинству грузов транспортная составляющая даже снизилась. «Поэтому можно с уверенностью сказать, что железнодорожный тариф даже в абсолютных цифрах в долгосрочной перспективе сильно меняться не будет», – заверил Алексей Цыденов.

Член комиссии Общественной палаты РФ по развитию реального сектора экономики Олег Калинский задал вопрос, касающийся экспортной надбавки в размере 13,4%, и отношения Минтранса к идее продления ее действия после января 2017 года. При этом он сослался на результаты исследования компании Deloitte, проведенного по заказу Минэкономразвития, в котором говорится о том, что РЖД могут сэкономить до 95–130 млрд руб. на закупках и на усилении операционной эффективности компании.

ФАКТ

> В настоящее время в пакете Минтранса – 112 законопроектов, которые находятся в разной степени готовности. Однако это совсем не значит, что транспортная отрасль работает без законодательного сопровождения. Просто дело в том, что отрасль динамично развивается, возникают новые задачи, появляются новые тенденции, которые должны находить отражение как в новых законах, так и в действующем законодательстве за счет внесения изменений.

«Надбавка, которая сейчас действует, не является экспортной, она применяется в рамках ценового коридора для снятия ограничений инфраструктуры на подходах к портам, куда везутся экспортные грузы. В 2015 году в рамках этой надбавки было собрано порядка 63,9 млрд руб., которые пошли на капремонт и модернизацию инфраструктуры именно на подходах к портам. Общая сумма, которая пошла на эти цели, составила 280 млрд руб.», – пояснил Алексей Цыденов.

При этом в Минтрансе считают, что ценовой коридор для расшивки узких мест инфраструктуры должен сохраниться, вместе с этим вводится дополнительная норма, которая позволяет сегментировать эту надбавку не только по направлениям, но и по видам грузов в зависимости от ценовой конъюнктуры. Дискуссия идет о величине этой надбавки в размере от 10 до 13%.

Алексей Цыденов невысоко отозвался о качестве исследования, проведенного компанией Deloitte: «Пока пройдет лишь первый этап, который содержит массу предположений. Подчеркиваю, это не анализ работы РЖД, а предположения, что и как может быть отрегулировано. Одно из предложений – сократить в несколько раз капитальный ремонт путей, за счет чего получить экономию. Мы имеем в настоящее время 24 тыс. км просроченного капремонта, а нам предлагают еще меньше ремонтировать. Безусловно, какие–то меры оптимизации возможны, но на данном этапе к этому документу есть масса замечаний. На втором этапе эти предположения будут подвержены детальному анализу, на основе чего и будет дано окончательное заключение».

Нужны правила

Заместитель министра транспорта РФ – руководитель Федерального агентства морского и речного транспорта Виктор Олерский прояснил ситуацию с возможным введением госрегулирования на рынке стивидорных услуг.

Напомним: в июне ФАС возбудила девять антимонопольных дел против стивидоров. Ведомство исследовало рынок услуг в морских портах в период с 2013 по 2015 год и обнаружило, что с момента отмены ценового регулирования в среднем цены на услуги стивидоров выросли в 2,5 раза, а по отдельным позициям – более чем в 10 раз.

Большинство стивидорных компаний являются субъектами естественных монополий, однако три года назад было прекращено ценовое регулирование, что, по мнению Виктора Олерского, стало позитивным шагом, так как ставка, которую получают клиенты стивидорных компаний, стала прозрачной. А вот величина этой ставки является предметом дискуссий. «Деловая практика показывает, что рынок в большинстве случаев нивелирует ставку: есть предложение груза – ставка выше, нет предложения – ставка меньше. Собственно, весь сыр–бор идет из–за угля, так как по углю в российских портах существует дефицит мощностей. На стыке взаимоотношений стивидоров и клиентов возникает недопонимание, которое, по мнению ФАС, должно быть урегулировано правилами недискриминационного доступа (ПНД) к услугам портов и транспортных терминалов», – сказал Виктор Олерский.

Проблема в том, что ФАС в течение десяти лет не может согласовать эти правила. «Надеюсь, что проект в ближайшее время появится, и я не стал бы драматизировать ситуацию», – сказал Виктор Олерский. Главное, чтобы правила недискриминационного доступа не мешали существующему бизнесу и не стали ограничителем для будущих инвесторов.

Темпы – опережающие

В сфере авиаперевозок опережающими темпами растут региональные перевозки. Хорошим подспорьем стали программы субсидирования, благодаря чему за три года были открыты или восстановлены более 200 региональных маршрутов между региональными центрами. Если год назад на региональных линиях были перевезены почти 7 млн пассажиров, то в текущем году – уже около 10 млн человек, сообщил заместитель министра транспорта РФ Валерий Окулов.

Несмотря на то, что в 2017 году по целому ряду программ было принято решение о сокращении финансирования, субсидирование региональных перевозок будет продолжено до 2019 года, что послужит основой для их дальнейшего развития. Валерий Окулов отдал должное и субъектам РФ, которые также вкладываются в субсидирование авиаперевозок как внутри субъекта, так и между регионами.

Общемировая тенденция – рост лоукоста. По словам Валерия Окулова, в России сформирована полноценная правовая база для запуска лоукостеров. Хорошо зарекомендовал себя известный бренд «Победа». Помимо этого элементы лоукоста в нише эконом–класса развивают и классические авиакомпании. «То есть мы видим конвергенцию этих технологий в конкурентной борьбе за пассажира. По существу, лоукост создает новый спрос, дополнительный пассажиропоток, которому становится доступным предлагаемый ценовой диапазон. Нарекания по ряду сервисов или их отсутствию носят объективный характер. При этом нужно понимать, что экономия является основным принципом построения всей финансовой и операционной модели лоукоста, поэтому вряд ли стоит рассчитывать на привычный сервис», – заметил Валерий Окулов.

При этом он подчеркнул, что в лоукост–сегменте наблюдается очевидный монополизм. Сегодня идет конкуренция между лоукостерами и классическими авиакомпаниями, но необходима конкуренция между самими лоукостерами, как это происходит в других странах, чтобы они конкурировали в своем ценовом сегменте, в наборе сервисных услуг. В конечном итоге это приведет к появлению на рынке более заботливого, внимательного, сервисо–ориентированного по отношению к пассажирам перевозчика.

В пакете – 112 законопроектов

Диалог с представителями законодательной власти – отдельное направление деятельности Минтранса. Об этом рассказал статс–секретарь – заместитель министра транспорта РФ Сергей Аристов.

Законотворческая деятельность развивается такими же темпами, что и виды транспорта. В 2016 году приняты 13 федеральных законов, относящихся к сфере транспорта, также по инициативе Минтранса принят 91 акт Правительства РФ, утверждена Стратегия внутреннего водного транспорта на период до 2030 года, установлены требования, касающиеся уровня антитеррористической защищенности транспортных объектов. Кроме того, Минтрансом разработаны, утверждены и зарегистрированы Минюстом 113 приказов.

Сергей Аристов напомнил, что сложность работы над любым законопроектом состоит в том, что он должен сочетать интересы государства, бизнеса и пользователей транспортных услуг. А эти интересы не всегда совпадают.

В настоящее время в пакете Минтранса – 112 законопроектов, которые находятся в разной степени готовности. Однако это совсем не значит, что транспортная отрасль работает без законодательного сопровождения. Просто дело в том, что отрасль динамично развивается, возникают новые задачи, появляются новые тенденции, которые должны находить отражение как в новых законах, так и в действующем законодательстве за счет внесения изменений.

Татьяна ЛАРИОНОВА, обозреватель «ТР
Фото Ольги ШВЕЙЦЕР

НОВОСТИ

Подписали соглашение

Делегация ОАО «РЖД» во главе с первым вице–президентом компании Александром Мишариным приняла участие в международном бизнес–форуме «Стратегическое партнерство 1520: Каспийский регион», состоявшемся в Баку.

Ключевой темой мероприятия стало развитие международного транспортного коридора (МТК) «Север – Юг», который позволит доставлять товары из Индии, Ирана, стран Персидского залива на территорию России и далее в Северную и Западную Европу в два раза быстрее по сравнению с традиционным маршрутом через Суэцкий канал.

В рамках форума состоялось подписание ряда международных соглашений, касающихся развития МТК «Север – Юг», в том числе при участии дочерних компаний ОАО «РЖД». Так, ПАО «ТрансКонтейнер» и ЗАО «Азербайджанские железные дороги» подписали меморандум о сотрудничестве в развитии интермодальных перевозок по МТК «Север – Юг» с использованием инновационных технологий и возможностей комбинированного транспорта. Стороны намерены улучшить качество транспортировки грузов, следующих в экспортном, импортном и транзитном сообщениях, а также способствовать привлечению дополнительных грузопотоков на МТК «Север – Юг» с использованием контейнерных поездов.

АО «РЖД Логистика» и Федерация ассоциаций транспортно–логистических компаний Индии подписали соглашение о стратегическом партнерстве, предусматривающее организацию совместной работы по расширению деловых контактов с грузоотправителями в Индии и России в целях дополнительного привлечения грузов и развитие российско–индийского логистического сотрудничества.

Также в рамках форума были подписаны меморандум о намерениях стратегического сотрудничества между ПАО «ТрансКонтейнер» и компанией «Корпорация Порт Далянь Лтд», меморандум о сотрудничестве между АО «РЖДстрой» и ЗАО «Бакинский метрополитен».

Путь в будущее

В Санкт–Петербурге состоялась конференция «Проектирование транспортной инфраструктуры. Импульс развития: транспортный коридор Москва – Хельсинки».

Конференция, посвященная транспортной инфраструктуре России, затронула довольно широкий перечень тем. Участники «круглых столов» обсудили как подробности реализации конкретных проектов, так и инновации, которые можно внедрить в будущем.

Помимо чиновников и специалистов в области дорожных работ в конференции приняли активное участие и представители бизнеса, заинтересованные в инвестициях в транспортную инфраструктуру.

Особый интерес участников конференции вызвали доклады, посвященные конкретным проектам, в частности – Западному скоростному диаметру Санкт–Петербурга.

На конференции уделили время и обсуждению общих проблем развития транспортной инфраструктуры в стране. Основными проблемами были названы обновление нормативной базы, механизм экспертизы проектной документации, а также ценообразование в строительстве.

На родину Деда Мороза

Для обеспечения перевозок детей в период новогодних и рождественских каникул будут назначены 25 рейсов дополнительных поездов АО «ФПК» (дочернее общество ОАО «РЖД»). По предварительным оценкам, в предпраздничные и выходные дни планируется перевезти более 70 тыс. детей в составах организованных групп.

На Кремлевскую елку, которая состоится в Москве 26 декабря, планируется отправить около 3,3 тыс. детей из различных регионов страны.

В целях обеспечения безопасности организованных групп детей будет установлен строгий диспетчерский контроль за их следованием в пассажирских поездах, который будет осуществляться через ситуационный центр АО «ФПК» в режиме реального времени.

Для перевозки организованных групп пассажиров, в том числе детских, на родину Деда Мороза – в Великий Устюг планируется назначить не менее 6 туристических поездов из Санкт–Петербурга, Екатеринбурга, из Нижнего Новгорода и из Кирова.

Подготовил Олег БОРИСОВ

Управляемый трафик

поможет избежать коллапса на городских улицах

КОНГРЕСС

Вопросы безопасности дорожного движения, развития транспортных систем российских городов и регионов, внедрения эффективных механизмов организации движения на российских дорогах были рассмотрены на VII Международном конгрессе ROAD TRAFFIC RUSSIA «Дорожное движение в Российской Федерации», состоявшемся в рамках «Транспортной недели – 2016».

Открывая работу конгресса, министр транспорта РФ Максим Соколов напомнил, что площадка этого форума уже в седьмой раз собирает представителей органов власти, экспертов, активистов гражданского общества для обсуждения актуальных вопросов функционирования и развития транспортного комплекса России. Это дает синергию для решения самых сложных проблем. По словам министра, только безопасное и качественное взаимодействие всех видов транспорта является ключевым условием снижения негативных аспектов транспортной деятельности – аварийности, загрязнения окружающей среды, перегруженности улично–дорожных сетей.

Решение этой задачи Максим Соколов видит в выстраивании трехстадийной системы проектирования организации дорожного движения. На первой стадии осуществляется разработка программ комплексного развития транспортной инфраструктуры. На второй – решаются вопросы сетевой организации движения в рамках комплексных схем организации дорожного движения (КСОДД). На третьей стадии происходит детализация принятых решений в виде конкретных проектов ОДД на участках дорог.

Требования к соответствующим документам уже утверждены, однако их реализация сдерживается отсутствием профильного закона в этой сфере деятельности. Поэтому одним из наиболее значимых дел уходящего года является внесение в Госдуму РФ проекта федерального закона об организации дорожного движения в России. Он включает основные положения деятельности в сфере ОДД, перечень необходимых документов, распределение полномочий между всеми заинтересованными сторонами, в том числе контрольные функции и административную ответственность за неисполнение установленных требований.

«Мы ведем активную работу с депутатским корпусом по рассмотрению данного законопроекта и надеемся, что в ближайшее время он будет принят», – подчеркнул Максим Соколов.

Об инструментах организации дорожного движения говорил заместитель министра транспорта РФ Николай Асаул. В России 74% населения проживает в городах, это общая мировая тенденция для развитых стран. Число городов, в том числе миллионников, растет. Но гораздо быстрее увеличивается количество автомобилей в них. Такой стремительный рост отражается на дорожно–транспортной и экологической ситуации, что требует активного вмешательства государства на всех уровнях управления – федеральном, региональном и муниципальном.

Основной инструментарий ОДД будет заложен в упомянутый федеральный закон, содержание которого подробно обсуждали участники конгресса ROAD TRAFFIC RUSSIA в прошлом году. До конца 2016 года, надеется Николай Асаул, законопроект будет рассмотрен Госдумой в первом чтении. Кстати, замечания участников нынешнего конгресса будут суммированы и предложены депутатам в качестве поправок к рассматриваемому документу.

Николай Асаул подробно остановился на трехстадийной системе проектирования ОДД, которая предлагается к внедрению. На первой стадии предусматривается осуществление комплексного транспортного планирования, цель которого – сбалансированное и взаимоувязанное развитие всех видов транспорта. По результатам эксперты рассчитывают получить полную информацию о перемещениях жителей той или иной территории, пропускной способности транспортной сети.

На основании этих данных будут формироваться предполагаемые объемы пассажиропотоков на всех видах транспорта, включая личный, будет разработан перечень мероприятий для обеспечения пропускной способности улично–дорожной сети. Эти объемы будут определять предельные цифры по жилищной застройке той или иной территории. Результаты данной работы будут обязательны при планировании деятельности градостроительных органов. Но узаконить эти требования к ним можно только на уровне федерального законодательства, пояснил Николай Асаул.

МАКСИМ СОКОЛОВ:

> Только безопасное и качественное взаимодействие всех видов транспорта является ключевым условием снижения негативных аспектов транспортной деятельности – аварийности, загрязнения окружающей среды, перегруженности улично–дорожных сетей.

Несмотря на то что соответствующие нормативные документы за истекший период разработаны, практическая работа на уровне муниципальных образований проводится пока недостаточно эффективно, считает заместитель министра. Большинство поселений лишь приступают к разработке программ комплексного развития транспортной инфраструктуры. В лучшую сторону отличается ситуация в Волгоградской области, где программы разработаны в 261 муниципальном образовании из 431, и в Орловской области (в 126 муниципалитетах из 236). Однако важно не только разработать программы, но и обеспечить их реализацию.

Приступать к решению вопросов сетевой организации дорожного движения (вторая стадия) можно только после того, как будет определено предельное количество транспортных средств на улично–дорожной сети. В соответствии с законом следить за тем, чтобы транспортные потоки не превышали параметры пропускной способности, должны будут органы местного самоуправления и исполнительной власти субъектов РФ. Инструментами обеспечения предельного количества ТС на автодорогах, широко используемыми в мировой практике, могут быть: ограничение движения транспорта по времени, категориям и экологическим классам, введение платного проезда, целенаправленная парковочная политика. Применение таких методов предусмотрено законопроектом. До рассмотрения его положений в Правительстве РФ они были обсуждены на общественных площадках и в прессе.

Конечно, в законе будет прописана только возможность использования данного инструментария. Введение платного проезда или парковки в центре того или иного города должно быть обосновано в каждом муниципальном образовании и подкреплено расчетами, пояснил Николай Асаул. Что касается КСОДД, то с их помощью предусматривается решение следующих задач: обеспечение пешеходной связанности территорий, рациональное распределение транспортных потоков, светофорное регулирование, внедрение системы автоматизированного управления дорожным движением.

Не праздный вопрос: откуда возьмутся средства на те масштабные изменения, которые планируются в сфере организации и обеспечения безопасности дорожного движения? Как отмечалось на конгрессе, в Правительстве РФ подготовлен проект «Безопасные и качественные дороги», согласно которому 15 городских агломераций (помимо Московской и Санкт–Петербургской) получат по 1 млрд руб. на развитие своих транспортных коммуникаций. Еще 10 агломераций с населением от 500 тыс. до 800 тыс. человек тоже на конкурсной основе получат доступ к дополнительному финансированию. Важен общественный контроль за тем, как эти средства будут расходоваться. Осуществлять его призваны общественные советы при органах внутренних дел субъектов РФ, представители которых традиционно принимают участие в работе конгресса.

Именно общественные советы при Минтрансе России и МВД были инициаторами начала работы полтора года назад народной карты «Дороги без проблем». Создать ее побудила необходимость контроля за тем, как власти на местах реагируют на обращения граждан, касающиеся проблем на дорогах. Вот и придумали методику, согласно которой определенный цвет маркера указывает на стадию рассмотрения жалобы. Когда она поступает, на карте в режиме реального времени появляется красная точка. После того как письмо принимается в работу, загорается оранжевая точка. И, наконец, зеленая точка означает, что проблема решена.

Так вот, к настоящему времени в органы власти поступили 7838 обращений, пояснил член рабочей группы по общественному контролю и мониторингу организации и безопасности дорожного движения Общественного совета при МВД России Евгений Литвин. Из них более 3 тыс. находятся под контролем и почти 1,5 тыс. проблем решены. Большинство обращений связаны с плохими дорогами. На втором месте жалобы на бездействие органов власти в сфере безопасности на дорогах и на третьем – вопросы организации дорожного движения.

По словам Евгения Литвина, рабочие группы по общественному контролю за безопасностью дорожного движения при общественных советах территориальных органов внутренних дел активно включились в работу.

Традиционно на площадке конгресса ROAD TRAFFIC RUSSIA происходит обмен опытом внедрения эффективных систем организации дорожного движения на дорогах страны и зарубежья. В России законодательницей мод в применении инноваций в этой сфере является Москва. По словам заместителя руководителя ГКУ «Центр организации дорожного движения правительства Москвы» Александра Полякова, за последние годы в столице был выполнен целый комплекс мероприятий, которые позволили повысить безопасность движения на городских улицах, а также улучшить дорожную ситуацию.

Это внедрение современных инструментов организации дорожного движения, мер контроля за соблюдением ПДД, организация удобного парковочного пространства. Введено строгое регулирование движения грузового транспорта на МКАДе. Интеллектуальная транспортная система дала возможность специалистам проводить детальный анализ причин возникновения ДТП и заторовых ситуаций, выявлять и устранять аварийные участки улично–дорожной сети.

У специалистов правительства Москвы есть социально–экономическая методика, на основании которой строится адресная инвестиционная программа, предполагающая развитие дорожной сети мегаполиса. Построение транспортных моделей дает представление о том, откуда, куда и по каким нуждам ездят люди. На основании этих данных разрабатывается перечень мероприятий для обеспечения пропускной способности улично–дорожной сети.

Два года назад была создана комплексная схема организации дорожного движения внутри Третьего транспортного кольца. Это позволило уменьшить на треть число погибших и раненых на дорогах внутри ТТК. Сейчас горизонт действия этой программы расширен до МКАДа. Благодаря комплексному подходу в организации дорожного движения столица вышла на первое место в ЦФО по безопасности на дорогах, сообщил Александр Поляков.

О многих передовых технологиях, внедренных в столице, другим российским городам приходится только мечтать. Ведь у мегаполиса совершенно иные бюджетные возможности. Тем не менее основные инструменты организации дорожного движения, которые могут взять на вооружение органы местного самоуправления и исполнительной власти субъектов РФ, те же. Результатом проводимых мероприятий должно стать снижение аварийности на улично–дорожной сети городов России.

Сергей ОЗУН, обозреватель «ТР»

Механизм работает

По мнению экспертов, ГЧП в дорожной отрасли имеет хорошие перспективы

КОНФЕРЕНЦИЯ

В рамках X Международного форума «Транспорт России» прошла конференция «Рынок ГЧП в дорожной отрасли: вызовы и перспективы». Ее участниками стали руководители Росавтодора и ГК «Автодор», специалисты таких институциональных инвесторов, как Газпромбанк и ВТБ, УК «Лидер» и Автодор–Инвест, представители структур, занимающихся разработкой и реализацией проектов на принципах ГЧП в привязке к конкретному региону.

Государственно–частное партнерство в российской экономике уже больше не воспринимается как дань моде или кратковременная кампания.

Для успешного развития ГЧП сегодня созданы все условия. К моменту вступления в силу федерального закона о ГЧП в большинстве субъектов Федерации уже были разработаны и успешно применялись законодательные нормы, регулирующие взаимоотношения бизнеса и власти. Таким образом, прошедший год можно назвать периодом гармонизации нормативно–правовых актов федерального и регионального уровней.

Проекты на принципах ГЧП осуществляют успешную экспансию как в отраслевом аспекте, так и в территориальном: все больше проектов реализуется в отраслях, казалось бы, далеких от ГЧП, например, в здравоохранении, туристической деятельности. Но, по мнению руководителя Росавтодора Романа Старовойта, именно дорожная инфраструктура стала и остается локомотивом развития проектов ГЧП в России.

Вообще, будущее в развитии российского ГЧП специалисты связывают с регионами. А отсюда и проблемы его дальнейшего развития, которые можно назвать «болезнями роста», – низкий уровень подготовки проектов на местах, нехватка квалифицированных специалистов в регионах. А ведь для подготовки проектов ГЧП требуются не только проектировщики и экономисты, но и финансисты, риск–менеджеры и т. д. Именно недостаточно квалифицированная проработка проекта по разработке подхода к мостовому переходу на Крымский полуостров очень сильно задержала начало реализации этого стратегически важного объекта. Вместе с тем уже сформировались пулы успешных разработчиков в области ГЧП в Республике Башкортостан, Хабаровском и Пермском краях. На ближайшую перспективу, а именно в 2018–2019 годах, в дорожной отрасли планируется реализовать 3–7 проектов ГЧП. Определенную конкретизацию в их перечень внес заместитель гендиректора ГК «Автодор» Александр Носов: речь идет об обходах Краснодара и Ногинска, трассах М–1 и М–3. Проекты, по его мнению, привлекательны прежде всего благодаря хорошему трафику.

Особое место среди проектов на принципах ГЧП занимает система «Платон». Среди специалистов уже появились выражения «доплатоновский» и «неплатоновский» проект. Действительно, запуск системы «Платон» дал старт новому направлению ГЧП. О необходимости и эффективности этой системы для экономики страны в целом и дорожной отрасли в частности говорилось и говорится немало. Заместитель руководителя ФДА Дмитрий Прончатов в развитие темы «платоновских» проектов назвал следующий проект ближайшего времени – весогабаритный контроль на федеральных трассах. Напомним, что к 2020 году планируется ввести около 400 пунктов контроля веса и габаритов на дорогах федерального значения. К настоящему времени действуют 72 контрольных пункта проверки груза и габаритов.

А Сергей Кербер, управляющий директор УК «Лидер», привел пример уже реализуемого «неплатоновского» проекта – речь идет о концессионном соглашении по строительству и эксплуатации трамвайных путей в Красногвардейском районе Санкт–Петербурга. Концессионное соглашение, в рамках которого реализуется проект, выглядит следующим образом: новые пути и подвижной состав перейдут в собственность города, а инвестор будет получать прибыль от продажи билетов в течение 30 лет. Это классический проект, в выигрыше от реализации которого будут город, сэкономивший бюджетные средства, горожане, получившие удобный вид транспорта, и инвестор, имеющий гарантии возврата средств.

ФАКТ

> Применение механизмов ГЧП в дорожной сфере возможно не только в отношении крупных искусственных сооружений и участков автодорог. В частности, речь может идти об объектах дорожного сервиса.

Надо сказать, что обеспечение гарантий возврата средств инвестору, особенно в случае, если речь идет о заемных средствах, становится сейчас главным. Такое мнение высказала Румяна Свистунова, заместитель министра инвестиций и инноваций Московской области. В Московском регионе, одном из лидеров в области реализации проектов на принципах ГЧП, высоко оценивают возможности, которые предоставляет федеральный закон о ГЧП в части развития частных инициатив. Здесь научились быстро и грамотно разрабатывать и оформлять проекты – если на подготовку первых проектов уходило более двух лет, то сейчас это время сократилось до 9–11 месяцев. Но частная инициатива требует более четких мер по обеспечению гарантий возвратности средств. В нынешней непростой экономической ситуации, как только возрастают риски, инвесторы предпочитают выйти из проектов ГЧП и искать для своих средств более надежные вложения. И над этим вопросом надо работать.

Какие еще возможности предоставляет федеральный закон о ГЧП для дорожной отрасли? Прежде всего, это касается механизма частной концессионной инициативы (ЧКИ), где закон создает правовые рамки для взаимодействия и переговоров государства и потенциального частного партнера в отношении реализации концессионных проектов с момента возникновения данной инициативы. Это повышает эффективность расходования бюджетных средств, позволяет сократить сроки подготовительной стадии реализации проекта благодаря возможности использования бесконкурсной процедуры заключения концессионного соглашения и расширения круга потенциальных инвесторов. Данное обстоятельство положительно повлияет на количество инфраструктурных проектов, реализуемых по концессионной модели, считают эксперты.

Росавтодор позитивно оценивает институт частной концессионной инициативы, поскольку данный механизм эффективен для ряда инвестиционных проектов, например, для уникальных проектов, отличающихся невысоким уровнем конкуренции или интересных ограниченному кругу инвесторов. Он также позволяет инициатору ускорить запуск проекта (при условии, что орган исполнительной власти примет решение о его реализации) и заключить соглашение без проведения конкурса (если никто из потенциальных участников не заявит о своем намерении участвовать в нем).

В частности, реализация вышеупомянутых проектов на трассе М–5 «Урал» в настоящее время рассматривается с потенциальным применением этого механизма.

Есть еще несколько интересных моментов в законе о ГЧП. В частности, речь идет о возможности объединения проектирования и строительства объекта в один контракт (отметим, что такая практика оправдала себя в законе о концессии). Что же касается возможности внедрения более дорогостоящих (при начальной стоимости объекта), но экономически более эффективных технологий, то как раз в рамках контракта жизненного цикла последующая эксплуатация объекта обеспечит экономию и снизит уровень риска инвесторов.

Применение механизмов ГЧП в дорожной сфере возможно не только в отношении крупных искусственных сооружений и участков автодорог. В частности, речь может идти об объектах дорожного сервиса. Росавтодором разработана соответствующая концепция применения механизмов ГЧП в отношении искусственных сооружений на федеральных трассах, в которой отражены приоритетные направления Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года, в том числе формирование активной позиции государства в деле совершенствования транспортной системы России как ключевого фактора социально–экономического развития страны.

Одним из основных результатов реализации данной концепции в ближайшие годы должно стать осуществление 3–5 пилотных проектов развития объектов дорожного сервиса с применением механизмов ГЧП, а также создание «единого окна» по взаимодействию с заявителями (инвесторами) в отношении проектов строительства данных объектов.

Подводя итог, можно сказать, что ГЧП приняло вызов дорожной отрасли, отвечает ее интересам и имеет хорошие перспективы.

Ирина ПОЛЯКОВА, обозреватель «ТР», кандидат экономических наук

Консолидация науки и бизнеса

способствует успешному решению производственных задач

ИННОВАЦИИ

Прошедшая в рамках «Транспортной недели – 2016» отраслевая конференция «Инновации на железнодорожном транспорте» объединила интересы представителей предприятий железнодорожной отрасли и учебных заведений транспортного образования.

Старший вице–президент – главный инженер ОАО «РЖД» Валентин Гапанович рассказал об IT–проекте РЖД «Цифровая железная дорога», который включает в себя комплекс технологий, направленных на повышение качества услуг в области пассажирских и грузовых перевозок. По словам Валентина Гапановича, в рамках ЦЖД компания поставила задачу по переходу на безбумажные технологии и документооборот в течение ближайших пяти лет.

Комплексный подход к внедрению цифровых технологий осуществляется в рамках проекта «Московское центральное кольцо». На базе технологии Big Data будут организованы два центра обработки данных, которые позволят прогнозировать отказы в системах инфраструктуры и подвижного состава и обеспечивать их планово–предупредительные ремонты.

Перспективами использования программно–технологического комплекса ЭРА поделился ректор Дальневосточного госуниверситета путей сообщения Юрий Давыдов. В выступлении профессора кафедры технологии транспортного машиностроения и ремонта подвижного состава МИИТа Дмитрия Евсеева шла речь о новых инновационных технологиях термической обработки литых деталей подвижного состава, разработка которых ведется в этом вузе. По словам Дмитрия Евсеева, в МИИТе проходят исследования по выявлению причин и закономерностей наблюдаемой в последнее десятилетие ситуации с ростом числа изломов боковых рам вагонных тележек. На основе сделанных заключений учеными предложены меры, направленные на повышение надежности литых деталей используемых конструкций для предотвращения возможных дефектов и повышения безопасности движения.

Помимо специалистов отрасли, представителей бизнес–сообщества и ученых из России в конференции также приняли участие представители Китая. Президент отдела международного бизнеса компании CREC господин Лу Бо выступил с докладом «Инновации на железнодорожном транспорте КНР». Участники конференции пришли к выводу, что успешному решению конкретных производственных задач способствует консолидация усилий отраслевого образования и бизнеса.

Артем ОЗУН, обозреватель «ТР»

Сервис в ассортименте

Его представили участники Международного форума «ЭкспоСитиТранс–2016»

ОБЩЕСТВЕННЫЙ ТРАНСПОРТ

Сегодня Россия – одна из тех передовых мировых держав, которые стремительно осваивают современные технологии, способные решить массу транспортных проблем. Таково мнение многих отечественных и зарубежных участников IV Международной конференции и выставки «ЭкспоСитиТранс–2016», прошедшей недавно в Москве в рамках традиционной Транспортной недели.

Одним из основных событий конференции стала пленарная дискуссия «Инновационная мобильность. Как вывести ее оптимальную формулу?». Особое место в этом процессе, как отметили участники дискуссии, принадлежит Минтрансу России, который сегодня прилагает все усилия, чтобы идти в ногу со временем, чтобы уже меньше чем через два года представить эту инновационную мобильность на Чемпионате мира по футболу 2018 года.

Мундиаль – педаль развития

Открывая дискуссию, министр транспорта РФ Максим Соколов отметил, что развитие мобильности, создание комфортной транспортной среды в городских агломерациях очень важны, и сегодня на уровне как федерального правительства, так и региональных администраций этим вопросам уделяется пристальное внимание. Пример – подготовка транспортной инфраструктуры к ЧМ–2018, матчи которого пройдут в одиннадцати российских городах. Это очень масштабная задача, отметил министр. Даже, может быть, более масштабная, чем предыдущие спортивные мероприятия, проходившие в России, и, в частности, зимняя Олимпиада 2014 года в Сочи, поскольку впервые в истории матчи футбольного первенства пройдут в трех часовых поясах от Калининграда до Екатеринбурга. Этот нюанс также требует тщательного подхода в решении многих вопросов, связанных с организацией движения транспорта.

Максим Соколов отметил, что уже сегодня транспортная инфраструктура, по крайней мере четырех крупнейших городов – участников футбольного первенства, где летом 2017 года пройдет Кубок конфедераций, готова для проведения столь масштабного спортивного мероприятия.

ЧМ–2018 стал катализатором не только для организации внутригородской транспортной логистики, но и для развития городской транспортной инфраструктуры. Прокладываются новые дороги, модернизируются железнодорожные вокзалы, строятся новые взлетно–посадочные полосы, аэропортовые терминальные комплексы, многие из которых уже открыты. В качестве примера министр привел появление на карте Ростова–на–Дону абсолютно нового аэропортового комплекса «Платов». Все это вносит важнейший вклад в повышение мобильности населения России, придает городской среде новый облик, преображает не только транспортную систему, но и внешний вид российских городов.

– Сдерживающим фактором для развития экономики является все еще имеющая место ограниченная мобильность, – отметил министр. – Поэтому одной из целей нашей Транспортной стратегии определена высокая мобильность населения, которая является индикатором инновационного развития всей транспортной системы.

Улучшение этого фактора, отметил министр, будет способствовать выполнению обязательства, которое взяла на себя Российская Федерация в рамках проведения мирового футбольного первенства. А именно – бесплатный проезд болельщиков, имеющих билеты на матчи, между городами – участниками первенства непосредственно накануне проведения этих матчей. Кстати, прецедентов в истории проведения футбольных чемпионатов на этот счет нет.

Перемещение такого большого числа болельщиков из одного города в другой требует особой организации, поэтому в Минтрансе системно подошли к этому вопросу. Был принят специальный федеральный закон, который регламентирует решение транспортных вопросов, а в структуре министерства сформирована отдельная Транспортная дирекция. Ею разработан специальный операционный объединенный план ЧМ–2018, ключевым элементом которого является инновационная динамическая модель транспортной системы. Разработана она при активном участии ведущих научных специалистов Санкт–Петербургского национального исследовательского университета информационных технологий, механики и оптики. Эта модель позволит в режиме онлайн оперативно реагировать на изменения параметров транспортной системы, которые могут возникать как в предверии чемпионата, так и в период его проведения.

– Между тем благодаря предоставлению болельщикам бесплатных поездов мы сможем осуществить комфортный и экономичный доступ зрителей к матчам, а также на соответствующем уровне обеспечить безопасность этих пассажирских перевозок, что является важнейшим обязательством принимающей стороны при проведении подобных масштабных мероприятий, – подчеркнул Максим Соколов. – Бесплатными также будут проезды на аэроэкспрессах, которые доставят болельщиков от мест проведения матчей до аэропортов. Бесплатно можно будет проехать по маршрутам спортивных соревнований и на автомобильном транспорте.

Подытоживая выступление, Максим Соколов отметил, что сегодня делается все возможное и на перспективу, ведь, как подсказывает опыт сочинской Олимпиады, туристическая привлекательность городов – участников чемпионата после его проведения вырастет в разы.

Экологичен и умен

Во время торжественной церемонии открытия IV Международной конференции и выставки «ЭкспоСитиТранс–2016» Максим Соколов особо отметил важность дискуссии, которая посвящена вопросам электрического транспорта. Его экологичность, энергоэффективность являются ключевыми параметрами транспортной стратегии страны. Одним из ярких ее примеров является проект электробуса – нового умного, безопасного и экологичного автобуса, презентацию которого провел президент ООО «Группа ГАЗ» Вадим Сорокин.

ФАКТ

> ЧМ–2018 стал катализатором не только для организации внутригородской транспортной логистики, но и для развития городской транспортной инфраструктуры. Прокладываются новые дороги, модернизируются железнодорожные вокзалы, строятся новые взлетно–посадочные полосы, аэропортовые терминальные комплексы, многие из которых уже открыты.

Он отметил четыре ключевых направления развития современного города в части транспортной инфраструктуры. Первое – это «Умный город», предусматривающий управление транспортными системами в плане регулировки трафика, минимизации заторов и предоставления полной информации о движении наземного транспорта на остановках, в смартфонах и т. д. Второе направление – «Безопасный город», которое подразумевает внедрение и широкое использование систем «ЭРА–ГЛОНАСС», видеофиксации для обеспечения безопасности пассажирских перевозок. Третье направление – «Город без машин», согласно которому осуществляется развитие общественного транспорта, в том числе и беспилотного. Четвертое направление – «Зеленый город», в рамках которого на первый план выходят экологические вызовы, предусматривающие использование экологических видов транспорта.

– Москва, являясь крупнейшим мегаполисом мира, внедряет самые высокие стандарты развития транспортной системы, – подчеркнул Вадим Сорокин. – Признаюсь, что иметь такого клиента – это и счастье, и вызов. Почему вызов? Потому, что всякий раз каждый заказ от Мосгортранса должен быть лучше предыдущего. И нам приходится, что называется, быть впереди планеты всей.

Стремясь не подвести заказчика, Группа ГАЗ, входящая в состав одной из крупнейших в России диверсифицированных промышленных групп «Базовый Элемент», в рамках выставки «ЭкспоСитиТранс–2016» представила электробус нового поколения марки «ГАЗ». Модель разработана на базе городского низкопольного автобуса большого класса ЛиАЗ–5292.

Концепция нового электробуса разработана при участии специалистов МГТУ им. Баумана, которые совместно с конструкторским центром Группы ГАЗ провели работу по определению энергобаланса и оптимальных режимов движения машины по столичным маршрутам. Для создания тягового узла и программного обеспечения машины были использованы инновационные решения компании Siemens. При этом сохранен высокий уровень унификации электробуса с модельной линейкой Ликинского автобусного завода Группы ГАЗ, что позволяет достичь максимальной экономической эффективности для перевозчика в эксплуатации и обслуживании техники.

Электробус рассчитан на перевозку до 90 пассажиров и имеет 27 посадочных мест с возможностью крепления трех кресел для пассажиров с ограниченными физическими возможностями. Машина соответствует международному экологическому стандарту Zero Emission, который характеризуется полным отсутствием вредных выбросов в атмосферу.

Преимущества электробуса в том, что он обладает запасом хода до 200 километров, низкими затратами на зарядную инфраструктуру, комплексным решением по зарядке: ночью – за 4–6 часов, быстрая – 20 минут.

– Электробус ГАЗ – продукт инновационный, разработанный в тесном партнерстве с Департаментом транспорта Москвы, ГУП «Мосгортранс», – отметил Вадим Сорокин. – Мы прекрасно понимаем: если требования Москвы удовлетворены, то мы сможем удовлетворить требования и остальных регионов России.

Вадим Сорокин подчеркнул, что недалек тот день, когда электробусы серьезно потеснят, как он выразился, прадедушку электробуса – троллейбус. И в первую очередь это произойдет в Москве.

Метро… вне закона

Автомобильный и городской электрический транспорт в общем объеме пассажирских перевозок в городском и пригородном сообщении обеспечивает около 85% трудовых и бытовых поездок населения. Вместе с тем тарифная политика в ряде регионов остается неотрегулированной. Разница между экономически обоснованным тарифом и фактически установленным его размером, приемлемым с экономической точки зрения для населения, приводит к тому, что в этих регионах идет старение автопарка. Поэтому впервые в постсоветский период в 2012 году пришлось вернуться к федеральной государственной поддержке программ обновления парка. Причем как для работающего на газомоторном топливе, так и для электрического транспорта. Об этом во время пленарной дискуссии «Наземный транспорт. Как приспособиться к нуждам быстрорастущих мегаполисов» сказал заместитель министра транспорта РФ Николай Асаул.

– Государственная поддержка – это не только финансы, это еще и законодательное обеспечение и координационно–организационные меры, – отметил он. – Как известно, гражданско–правовые отношения в сфере общественного транспорта закреплены положениями Устава автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта. Однако в связи с отсутствием единого для всей страны механизма допуска перевозчиков к осуществлению перевозок на регулярных маршрутах в 2015 году был принят Федеральный закон № 220–ФЗ об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа, который и регулирует аспекты допуска и осуществления перевозок как на внутригородских маршрутах, так и в межрегиональном сообщении.

На сегодняшний день в рамках реализации положений закона идет формирование соответствующих реестров всех действующих в стране маршрутов и всех остановочных пунктов, через которые эти маршруты проходят. Это улучшит информированность граждан, так как теперь любой желающий на сайте ФБУ «Росавтотранс» сможет получить информацию обо всех маршрутах в стране, всех автовокзалах и автостанциях, которые соответствуют требованиям безопасности и комфорта.

Говоря о нормативно–правовом регулировании в сфере перевозок легковыми такси, Николай Асаул упомянул о соответствующем федеральном законе, который предусматривает выдачу разрешений на осуществление этого вида деятельности. Однако есть тенденция, и не только в России, но и во многих странах мира, когда с теми, кто имеет разрешение работать как такси, через интернет–приложения выходят на маршруты те, кто такого разрешения не имеет. Это очень серьезная проблема, и во многих странах мира она подчас выливается в забастовки легальных перевозчиков.

– Для решения этой проблемы в России мы подготовили поправку о регулировании деятельности по перевозке пассажиров и багажа легковым такси, – пояснил Николай Асаул. – Эта поправка регулирует деятельность юридических лиц, которые осуществляют прием и передачу заявок фрактовщикам. То есть речь идет о диспетчерских, или, как их сейчас называют, агрегаторах, имеющих прямой контакт с клиентом, но в нынешних условиях ни за что не отвечающих, поскольку их деятельность никак не урегулирована законодательно. Мы же вменяем в обязанность такому диспетчеру осуществлять проверку наличия у перевозчика, которого он предлагает своим клиентам, допуска на ведение данного вида деятельности. Таким образом, клиенту дается гарантия того, что он получит надежную услугу и будет застрахован от некачественного сервиса.

Коснулся Николай Асаул и нормативно–правового регулирования перевозок по заказу. Есть ряд перевозчиков, которые выходят за пределы разрешенной им деятельности и помимо разовых заявок работают на регулярных маршрутах, выдавливая с рынка тех, кто получил предусмотренную законом лицензию. То есть имеет место недобросовестная конкуренция. Между тем в любом случае должно быть регламентировано получение лицензии на право перевозки, которая дает возможность проверить соответствие конкретного подвижного состава перед началом ведения предпринимательской деятельности, а не тогда, когда автобус или грузовик попадет в ДТП.

Еще одной темой в докладе Николая Асаула стала реализация положений законодательства в сфере безопасности дорожного движения. Было сказано, что основными причинами ДТП являются снижение общей дисциплины перевозчиков, уровня квалификации водительского состава и нарушение им основных нормативных требований. В частности, было отмечено, что с 1 мая 2016 года действует Федеральный закон №126, предусматривающий расширение требований, предъявляемых к юридическим лицам и индивидуальным предпринимателям, осуществляющим перевозки автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом.

– Приказом Минтранса утверждены профессиональные квалификационные требования к этой категории специалистов, где фиксируется необходимый уровень знаний, навыков, умения как водителей, так и менеджеров, отвечающих за безопасность на предприятии, – отметил Николай Асаул.

Что касается перевозок внеуличным транспортом, то совсем недавно Правительством РФ в Госдуму внесен проект федерального закона «О внеуличном транспорте и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации». В соответствии с этим законопроектом к внеуличному транспорту относятся монорельсовый транспорт, подвесная канатная дорога, фуникулер и метрополитен.

– Как это ни удивительно, – отметил Николай Асаул, – несмотря на то, что метрополитен работает в семи городах нашей страны и перевозит очень много пассажиров, законодательно эта сфера деятельности никак не урегулирована. Однако вскоре ситуация должна измениться.

Полсотни станций за три года!

Кстати, живой интерес участников «ЭкспоСитиТранс–2016» как раз и вызвала пленарная дискуссия «Метро. Как построить идеальную модель». В начале своего выступления начальник ГУП «Московский метрополитен» Дмитрий Пегов отметил, что вряд ли сегодня можно найти такого человека, который бы смог создать идеальную модель метрополитена.

– Впрочем, может быть, он и появится, если кто–то построит идеальный город с нуля, – отметил руководитель столичной подземки. – Тогда можно будет спланировать все, предварительно проложить линии метро, а сверху поставить дома. Это и будет идеальная модель. Мы же находимся в других реалиях. Метро еще в Советском Союзе начинали строить, когда численность жителей города достигала миллиона человек. С тех пор так уж повелось, что метрополитен стремился развиваться по мере развития города. Правда, не всегда это получалось, но в последнее время благодаря поддержке федерального правительства и правительства Москвы развитие метрополитена стало идти соразмерно развитию городских территорий. Основная идея этого развития заключается в выводе метрополитена из–под земли на поверхность на территории, где еще нет большой застройки.

Это позволяет строить метрополитен легким, открытым способом, что значительно дешевле, подчеркнул Дмитрий Пегов. Благодаря такому разумному подходу к 2020 году планируется построить 56 новых станций.

Глава Московского метрополитена высоко оценил введение в строй осенью 2016 года Московского центрального кольца, которое помогло разгрузить центральные станции метрополитена и железнодорожные станции Москвы на 40%. МЦК практически объединило радиальные линии Московского метрополитена, что на 20–40% позволило разгрузить станции у центральных железнодорожных вокзалов. Плюс разгрузку на 15% получила Кольцевая линия московской подземки.

Благодаря запуску МЦК, которое, по сути, стало еще одной линией Московского метрополитена длиной 54 километра с 31 станцией, улучшилась транспортная доступность некоторых частей города, которые ранее были лишены доступа к метро.

– Сегодня перед нами стоит задача по улучшению сервисного обслуживания пассажиров, – подчеркнул Дмитрий Пегов. – Такое обслуживание появится уже в феврале 2017 года, когда мы приобретем новые вагоны с улучшенной планировкой салона, широкими дверями, интерактивными справочными панелями и многим другим, что позволит пассажирам более комфортно провести время подчас длительных поездок в метро.

ЧТО НОВЕНЬКОГО?

Триста «Витязей» прекрасных…

Новые трамваи для ГУП «Мосгортранс»

В рамках IV Международной конференции и выставки «ЭкспоСитиТранс–2016» прошла презентация нового трехсекционного низкопольного трамвая «Витязь–М». На улицах Москвы он появится уже в 2017 году.

«Витязь–М» создан в соответствии с техническим заданием заказчика ГУП «Мосгортранс» и, как и весь закупаемый им подвижной состав, оборудован системой климат–контроля, камерами видеонаблюдения и спутниковой навигацией, а также приспособлен для проезда маломобильных граждан.

Важной отличительной особенностью модели «Витязь–М» является особая конструкция трамвайной тележки, благодаря которой движение станет более комфортным для пассажиров и менее шумным. Преимуществами шестидверного вагона станут удобная и быстрая посадка–высадка и, как следствие, рост скорости движения. Максимальная пассажировместимость трамвая составляет 265 человек. Кроме того, запас автономного хода трамвая составляет не менее полутора километров, что позволяет в случае обесточивания сети убрать вагоны с оживленных улиц.

Проект по производству трамваев «Витязь–М» реализуется ЗАО «Трансмашхолдинг» совместно с ООО «ПК Транспортные системы». Выпуск трамваев организован на базе Тверского вагоностроительного завода.

В конце сентября 2016 года ОАО «Метровагонмаш», входящее в состав Трансмашхолдинга, было объявлено победителем открытого конкурса в электронной форме на право заключения договора на поставку 300 трамваев с обязательством по оказанию услуг сервисного обслуживания и ремонта на протяжении всего расчетного срока их службы – 30 лет. Поставка будет осуществляться с 2017 по 2019 год по 100 трамваев ежегодно. Первые трамваи будут переданы заказчику уже в феврале 2017 года.

Московские смотрины

Белорусским электробусом заинтересовались в Москве и Петербурге

В рамках московского форума «ЭкспоСитиТранс–2016» состоялись «смотрины» электробуса E433 Vitovt Max Electro белорусского производства. Соглашение о сотрудничестве и передаче электробуса для проведения эксплуатационных испытаний на маршрутах наземного городского пассажирского транспорта Москвы подписали генеральный директор ГУП «Мосгортранс» Евгений Михайлов и генеральный директор ОАО «Управляющая компания холдинга «Белкоммунмаш» Владимир Король.

Первый электробус E433 Vitovt Max Electro покинул заводской цех совсем недавно. Премьерный показ его состоялся в сентябре 2016 года на территории завода «Белкоммунмаш». Затем электробус с успехом демонстрировался на крупнейшей европейской выставке InnoTrans–2016 в Берлине, а также на выставке «Транспорт и логистика 2016» в Минске. К новинке проявили интерес и транспортники Москвы и Санкт–Петербурга.

Являясь инновационным пассажирским транспортным средством, электробус обладает массой достоинств. Это и 100–процентно низкий пол, и удачная компоновка салона, обеспечивающая удобный проезд всех категорий пассажиров. Электробус оснащен системой понижения уровня пола со стороны входа (книлинг) и системой от зажатия пассажиров между створками дверей.

Кроме того, электробус оснащен передовой системой накопителей электроэнергии на базе суперконденсаторов, позволяющей обеспечить движение по маршруту с быстрой подзарядкой на конечных остановочных пунктах. Подзарядка проходит в автоматическом режиме и длится примерно 5–7 минут. За это время электробус успевает накопить энергию, достаточную для прохождения с полной нагрузкой дистанции маршрута. Максимальная скорость электробуса – 60 км/ч.

Материалы страницы подготовил Валерий БУДУМЯН, обозреватель «ТР»
Фото Ольги ШВЕЙЦЕР

В поисках компромисса

Рынок вагоноремонта переживает непростые времена

ПРОБЛЕМЫ И РЕШЕНИЯ

Железнодорожникам хорошо известно, что каждый вагон, как грузовой, так и пассажирский, после истечения гарантийного срока следует отправить в ремонт. Вагоноремонтный комплекс после структурной организации железнодорожного транспорта с переходом нашей экономики на рыночные отношения остается одним из самых мощных сегментов отрасли.

Сегодня весь рынок вагоноремонтных услуг делится на три сектора: текущий и отцепочный ремонт, плановый и капитальный ремонт, позволяющий продлить службу подвижного состава в эксплуатации. Поскольку выросло молодое поколение, которое начало работать в железнодорожной отрасли уже при рыночной экономике, не лишне будет напомнить, что до структурной реорганизации отрасли весь вагонный парк, ремонт подвижного состава и его эксплуатация находились в одних руках. Сейчас появились частные депо, частные операторы, ремонтные депо и многие предприятия вышли из РЖД, и все отношения с главными заказчиками и перевозчиками строятся на договорных началах через рынок вагоноремонта. Все вагоноремонтные предприятия имели четкую специализацию: депо оказывали услуги по деповскому, а заводы по капитальному оздоровлению.

До реформирования технологическая составляющая перевозок была идентична нормативно–правовой. При появлении частников эта цепочка распалась на отдельные звенья, конкурирующие между собой. Проблема же возникла в связи с тем, что нормативно–правовое обеспечение осталось прежним. И это не единственная проблема. Рынок вагоноремонта переживает сейчас непростые времена. При существенном сокращении объема спроса на ремонт со стороны основного заказчика, низкой платежеспособности клиентов при туманной перспективе развития перед вагоноремонтными предприятиями встал вопрос: как выжить в этих условиях и остаться на плаву? Эта ситуация и стала предметом обстоятельного разговора за «круглым столом», организованным ОАО «РЖД». Тема была обозначена такая: «Перспективы развития рынка вагоноремонта. Поиск компромиссных решений».

В заседании «круглого стола» приняли участие представители ОАО «РЖД», руководители дочерних организаций холдинга и вагоноремонтных предприятий, вагоностроители, ученые, операторы подвижного состава, поставщики запчастей и комплектующих изделий вагоноремонтникам. Они обсудили накопившиеся проблемы и рассмотрели актуальные вопросы, ждущие решения.

На заседании шла речь о возможностях государственного регулирования рынка и перспективе разработки и принятия новых законопроектов, регламентирующих взаимоотношения участников перевозочного процесса. Тревогу у железнодорожников вызывает качество ремонта грузовых вагонов, на что обратил внимание во вступительном слове и.о. начальника Управления вагонного хозяйства ЦДИ Михаил Сапетов:

– На железных дорогах ведется работа по ускорению перевозок грузов, увеличению маршрутных и участковых скоростей. Появились новые тяговые плечи инновационных грузовых вагонов. В 2017 году планируем ввести их на участках протяженностью 3300 км для порожних составов и до 2300 км для груженых поездов. Это заставляет предъявлять повышенные требования к подготовке вагонов к эксплуатации и качеству их ремонта. Кроме того, надо сократить количество вагонов, направляемых в отцепочный ремонт.

Не секрет, что больше всего аварий на дорогах и отцепок грузовых вагонов на внеплановый ремонт происходит из–за дефектов в буксовых узлах с подшипниками качения, которые уже несколько лет заменяются на кассетные подшипники. Однако, по мнению Михаила Сапетова, пока еще не удалось развернуть в полной мере процесс работы по переводу колесных пар на подшипники кассетного типа. А вагонный парк на 1 октября текущего года насчитывал свыше 1 млн грузовых вагонов. Работа предстоит большая. Тем более что подшипники старого образца за 5 лет эксплуатации приходят в негодность. А качественно отремонтировать их при применяемой технологии не представляется возможным. Сегодня в грузовом парке требуется заменить до 70% цилиндрических подшипников. Более высокими темпами требуется обновлять и в целом подвижной состав. Сегодня в эксплуатации находятся 52 тыс. грузовых вагонов с просроченным сроком службы. До конца года к ним добавятся еще 14,3 тыс.

ФАКТ

> Что касается текущего отцепочного ремонта, вопрос о котором поднимается на каждом совещании и конференции, когда речь заходит о рынке вагоноремонта, участники его к согласию никак прийти не могут. Разногласия остались и после очередного «круглого стола»...

Более оптимистично настроен заместитель генерального директора по техническому развитию АО «ФГК» Сергей Порядин. Он считает, что вагонный парк обновляется довольно неплохими темпами. Только за 9 месяцев текущего года операторами закуплены и задействованы в перевозках почти 13 тыс. инновационных грузовых вагонов. Наблюдается и положительная тенденция снижения количества отцепок на внеплановый ремонт. Уже в прошлом году более половины общего количества выпущенных вагонов оборудованы новыми подшипниками кассетного типа. И число их в ближайшее время увеличится. Гарантийный срок работы буксового узла с кассетными подшипниками увеличивается с 3 до 8 лет.

Волнует же Сергея Порядина другой фактор:

– Всем очевидно, что конструктивно и технически новые, более совершенные узлы обходятся дороже. И если кассетному подшипнику не будет присвоен статус инновационного, то собственники подвижного состава не станут вагоны с ними активно покупать. Как и колесные пары для пополнения ремонтного фонда запасных частей. Как известно, за сохранность вагонного парка отвечает прежде всего собственник. Инновационный подвижной состав требует инновационных методов и технологий обслуживания и ремонта. Поэтому вопрос о создании специализированного центра по сервисному обслуживанию уже назрел и очень актуален.

Как бы отвечая на вопрос о создании сервисного центра, заместитель генерального директора по техническому развитию ПАО «НПК ОВК» Дмитрий Лосев сообщил:

– В недалеком будущем всем новым вагонам, которые выпущены нашим холдингом, предстоит впервые пройти плановые виды ремонта. В связи с этим наша компания разработала программу действий. И в соответствии с ней мы приступаем к последнему этапу развития сети сервисных центров, планируем провести первые опытные испытания.

По словам Дмитрия Лосева, определены предприятия, которые первыми должны стать сервисными центрами первой категории. Им и будет доверено проводить плановые виды ремонта инновационных вагонов. В ближайшее время планируется оптимизировать ремонтную документацию, определить перечень необходимого оборудования и оснастки для предстоящих работ. Первый ремонт намечено провести на предприятии «Титран–Экспресс», входящем в состав Объединенной вагонной компании. А дальше задумано распространить уже отработанные технологии по всей сети. Так, до середины 2017 года, когда грузовые вагоны начнут массово поступать на ремонт, будут подготовлены уже 10 предприятий для проведения предстоящих работ.

Перейдя к вопросу качества ремонта, Дмитрий Лосев обратил внимание участников заседания на динамику роста отцепок по кузову вагона, несмотря на обновление парка. Причину этого он видит в объективности, а скорее – в необъективности оценок состояния кузова, которые проводятся по устаревшим нормативам, установленным еще во времена существования МПС. Он также выразил недоумение, почему владельцам подвижного состава приходится ожидать по 3 недели, когда на вагоноремонтном предприятии обточат колесную пару.

Исполнительный директор НП «Объединение вагоностроителей» Василий Варенов особое внимание заострил на проблеме сохранения вагонного парка:

– У нас есть нарекания, касающиеся культуры погрузочно–разгрузочных работ, после которых приходится наблюдать, что текут датчики, смазка. После 100 км пробега вагон поступает в ремонт, хотя еще не истек гарантийный срок. Начинаются долгие разбирательства в судебных инстанциях. Вторая проблема – необходимость создания сервисных центров для выполнения ремонта поглощающих аппаратов повышенной энергоемкости. Мы с коллегами из СОЖТ утвердили создание таких центров на крупнейших узловых станциях, где будет проводиться перегрузка перевозимой продукции. Эта работа проводится совместно с производителями поглощающих аппаратов, потому что невозможно по месяцу ждать, пока этот аппарат освободится.

Что касается текущего отцепочного ремонта, вопрос о котором поднимается на каждом совещании и конференции, когда речь заходит о рынке вагоноремонта, участники его к согласию никак прийти не могут. Разногласия остались и после очередного «круглого стола»...

Отцепки подвижного состава в ТОР являются сегодня основным показателем надежности вагона в эксплуатации. Так, Михаил Сапетов убежден, что надо менять идеологию к подходу организации ТОР. По его мнению, туда должны попадать только вагоны, которые требуют текущего отцепочного ремонта. Те же вагоны, которым необходимо оздоровление в объеме ТР–1 и которые можно обслуживать в безотцепочном варианте, не следует отправлять на ТОР. Как считает Михаил Сапетов, это станет позитивным и серьезным шагом навстречу собственнику подвижного состава.

По мнению Дмитрия Лосева, ситуацию с ТОР осложняет существующий порядок определения причин неисправности вагона. Зачастую возникновение таких причин не расследуется, а определяется автоматически. Такой подход искажает истинное положение дел, лишает возможности объективно оценивать слабые места в конструкции вагона и находить решения по их устранению. Еще одну проблему эксперт связывает с наличием, вернее, отсутствием запчастей на участках ТОР, и в первую очередь колесных пар. Это один из самых острых, болезненных и пока не решенных вопросов. Дмитрий Лосев ратует за то, чтобы централизовать запасные части под эгидой ОАО «РЖД», наделив при этом компанию полномочиями Росжелдорснаба. Сегодня же запчасти обязан поставлять собственник подвижного состава. Но у него не всегда есть возможность отвезти нужную деталь в депо, с которым у него заключен договор, особенно когда ремонтное предприятие находится за 200–250 км.

– Что касается качества ремонта, – говорит Дмитрий Лосев, – то оно во многом зависит от объема выполняемых работ. Цену за ремонт определяет собственник вагона, в то время как она должна бы быть более объективной, исходя из технического состояния подвижного состава.

Сергей Порядин припомнил из ряда вон выходящий случай, свидетелем которого он был: принадлежащий компании отцепленный в ремонт грузовой вагон простоял почти год и был обнаружен совершенно случайно.

– Кто ответит за простой вагона, на каком основании он был отцеплен? Кто возместит ущерб? – спрашивает Сергей Порядин.

Спустя год собственник вряд ли получит ответ на эти вопросы.

Его поддержал генеральный директор ОАО «ВРЗ имени С.М. Кирова Виталий Бекузаров:

– Представитель завода не всегда может выехать на место отцепки вагона из–за дальности расстояния, что ставит в неравное положение вагоноремонтные предприятия. При этом крайним почему–то всегда оказывается завод, где проходил последний ремонт. Как известно, гарантийная ответственность действует до конца срока межремонтного пробега, так что деньги списываются с этого завода. Ему же приходится платить и за запчасти, причем порой по цене выше рыночной.

Но, пожалуй, больше всего собственники вагона сетуют на необоснованные отцепки подвижного состава и отправления вагонов на ТОР. Словом, проблем, с которыми приходится сталкиваться участникам перевозочного процесса на рынке вагоноремонта, еще хватает.

Тем не менее отрадно, как было отмечено на заседании «круглого стола», что прослеживается положительная тенденция в решении вопросов взаимоотношений заказчика с вагоноремонтниками. Диалог между всеми участниками становится все более конструктивным. И особенно обнадеживает то, что, несмотря на возросшую конкуренцию, рынок вагоноремонта стал более прозрачным, гибким и более доступным для всех его участников. А диалог решено продолжать.

Владимир ЧИСТОВ

НОВОСТИ

Новый маневровый

На БМЗ завершены эксплуатационные испытания тепловоза ТЭМ28

Новый маневровый тепловоз ТЭМ28, изготовленный на Брянском машиностроительном заводе (БМЗ, входит в состав ЗАО «Трансмашхолдинг»), удачно завершил эксплуатационные испытания. Локомотив вернулся из депо Пенза, где без замечаний «откатал» 300–часовую эксплуатационную программу и подтвердил заложенные в его конструкции технические характеристики.

По информации заместителя главного конструктора отдела по разработке новых проектов БМЗ Юрия Дуликова, ТЭМ28 показал отличные результаты в ходе тестирования на сортировочной горке, которая считается самой тяжелой частью при испытаниях локомотива.

В ходе эксплуатации тепловоз подтвердил способность оперировать составами, масса которых составляла семь тысяч тонн, тогда как серийные ТЭМ18ДМ работают с составами, не превышающими массу 2700 тонн. Таких показателей удалось добиться благодаря передовым характеристикам тяговой передачи, примененной на новом локомотиве. При этом расход топлива по сравнению с ТЭМ18ДМ оказался меньшим.

Множество положительных отзывов получил новый локомотив от машинистов, задействованных в испытаниях. Они высоко оценили его технические преимущества перед эксплуатируемыми ТЭМ18ДМ, отметили удобную планировку кабины, в частности, круговой обзор, оснащенность кондиционером и микроволновой печью.

Тепловоз ТЭМ28 – капотного типа. Он состоит из пяти основных модулей: холодильной камеры, дизель–генераторной установки, электрического оборудования, кабины машиниста, модуля тормозного оборудования. Модульная конструкция позволяет внедрить на практике новые подходы к ремонту, перенося максимальный объем производственных и ремонтных операций из деповских условий в заводские, сокращая время простоя техники, а также существенно снизить сроки и стоимость разработки и постановки на производство последующих моделей тепловозов.

Новый тепловоз обладает отличными экономическими и экологическими характеристиками, высокой надежностью.

В начале 2017 года планируется получение сертификата, после чего начнется производство установочной партии.

Вагоны–платформы

передала заказчику Объединенная вагонная компания

Холдинг «Объединенная Вагонная Компания» передал в распоряжение железнодорожного оператора ЗАО «Локотранс» первую партию вагонов–платформ модели 13–6852 грузоподъемностью в 74 т, предназначенных для перевозки лесоматериалов длиной от 3 до 13 метров. Общий объем поставки инновационного подвижного состава – 250 единиц.

Погрузочный объем вагонов–платформ модели 13–6852 составляет 122 м^3 и позволяет избежать формирования «шапки» груза. Боковые стойки значительно увеличивают полезный объем при перевозке пакетированного груза и предотвращают его повреждение. Оснащение вагонов инновационной тележкой с осевой нагрузкой 25 тс позволяет снизить расходы на тарифе и сократить стоимость обслуживания вагонов на жизненном цикле.

Специализированные вагоны модели 13–6852 произведены на новом предприятии железнодорожного холдинга НПК «Объединенная Вагонная Компания» – «ТихвинСпецМаш» в кооперации с Тихвинским вагоностроительным заводом.

Первый штабной

Приемочная комиссия одобрила новый продукт Тверского вагоностроительного завода

Это штабной двухэтажный вагон с местами для сидения модели 61–4503. Он предназначен для пассажирских перевозок на скоростях 160 км/ч и имеет повышенную вместимость: 54 места, в том числе 2 для инвалида и сопровождающего лица.

При создании инновационного вагона максимально учтены наработки, реализованные при строительстве двухэтажных штабных вагонов и вагонов с местами для сидения, хорошо зарекомендовавших себя в процессе эксплуатации и получивших высокую оценку со стороны пассажиров. Применены новые технические решения, направленные, в частности, на повышение комфорта пассажиров, в том числе и инвалидов.

Для удобства пассажиров и с учетом пожеланий заказчика в вагоне установлены багажные стеллажи и специальная витрина для чайной и рекламной продукции, предусмотрено место для двух вендинговых аппаратов.

Как и все двухэтажные вагоны с местами для сидения (модели 61–4492.01, 61–4492.02), новый штабной вагон оборудован климатическими установками, окнами со светомаскировочными и солнцезащитными шторами, креслами с откидными столами и подножками для ног, индивидуальными розетками на 220 В. В вагоне имеется возможность подключения мобильных устройств к сети Интернет (Wi–Fi). Все надписи, включая номера сидений, продублированы шрифтом Брайля. Информация оперативного, справочного или коммерческого характера в виде бегущей строки отражается на информационных табло салонов вагона и при необходимости может транслироваться через аудиосистему. В целях мониторинга безопасности в пассажирских салонах, на лестницах, в тамбурах и коридорах установлены камеры видеонаблюдения.

Назначенный срок службы кузова двухэтажного пассажирского штабного вагона с местами для сидения – 40 лет.

По итогам работы приемочной комиссии принято решение о производстве установочной партии вагонов модели 61–4503 в количестве 50 единиц.

Есть пятисотый!

Реализуется программа межвидовой кооперации

Новочеркасский электровозостроительный завод передал Брянскому машиностроительному заводу 500–й тяговый двигатель с опорно–осевым подвешиванием ДТК–417Ц для магистрального грузового тепловоза 2ТЭ25КМ.

Выпуск двигателей для тепловозов является важнейшей частью реализуемой в холдинге программы развития межзаводской кооперации, осуществляется в рамках российской программы импортозамещения и входит в перечень приоритетных инвестиционных проектов Минпромторга России по приоритетным направлениям гражданской промышленности. Продукция НЭВЗа призвана заменить двигатели, которые ранее приобретались на Украине.

Особенность двигателей ДТК–417Ц – сварная конструкция остова и подшипниковых щитов. Применение оригинальных конструктивных решений позволило унифицировать часть необходимых деталей, полностью исключить технологический литейный брак, достичь большей эффективности изоляции узлов двигателя, обеспечить минимальные расходы покупателей в течение жизненного цикла, требуемую надежность и безопасность при эксплуатации.

Консолидация усилий

на условиях взаимодействия всех заинтересованных лиц

ФОРУМ

В Хабаровске прошел первый открытый форум Дальневосточной транспортной прокуратуры по безопасности граждан на объектах железнодорожного транспорта, профилактике правонарушений и преступлений.

Участие в форуме помимо правоохранительных органов и железнодорожников приняли представители администрации Хабаровского края и города Хабаровска, надзорных и контрольных ведомств, института уполномоченного по правам человека и другие эксперты.

По словам Дальневосточного транспортного прокурора Александра Хатунцева, обеспечение безопасности движения, профилактика, выявление и пресечение правонарушений является многоплановой комплексной задачей, решение которой возможно только при условии тесного взаимодействия правоохранительных органов, органов государственной власти и контроля, субъектов транспортной инфраструктуры.

– Работа в этом направлении должна быть скоординирована и оперативно совершенствоваться с учетом возникающих угроз, – подчеркнул он. – Именно поэтому цель нашей встречи – в ходе открытой дискуссии проанализировать результаты совместной работы, наметить направления и перспективы ее улучшения.

По мнению начальника Дальневосточной железной дороги Николая Маклыгина, безопасность должна быть на первом месте во всех эксплуатационных процессах.

– Сегодня активно развиваются БАМ и Транссиб, мы вводим в эксплуатацию новые станции и разъезды, но все это рассматривается через призму безопасности. Считаю, что на дороге многое делается в этом направлении, вкладываются достаточно большие средства, – отметил он.

Реализуется целый комплекс мер по предупреждению случаев непроизводственного травматизма в границах Дальневосточной железной дороги. В 2016 году отремонтированы 39 пешеходных мостов и 128 переходов, 9 пассажирских платформ, улучшено освещение на 16 платформах, установлены 328 информационных знаков. Еще около 750 знаков планируется установить в течение следующего года.

Наибольшее внимание уделяется детской безопасности. На регулярной основе совместно с правоохранительными органами проводятся занятия в школах, семинары, профилактические рейды, разъяснительные беседы с родителями, распространяется полиграфическая продукция, организуются экскурсии и специальные мероприятия.

Одним из основных направлений по предупреждению травмирования, по словам главного инженера Дальневосточной железной дороги Сергея Рябова, является строительство новых железнодорожных пешеходных переходов. Места для их возведения выбираются на участках железной дороги, где фиксируется наибольшее количество нарушений правил нахождения на путях, и согласуются с администрациями.

За период с 2012 по 2015 год построены 48 пешеходных переходов. Учитывая транспортную специфику и плотность населения, большая часть новых переходов оборудована в Приморском крае. За время их эксплуатации в регионе удалось снизить количество случаев травматизма на 38%. До конца текущего года будут сданы еще 5 современных переходов, но уже в черте Хабаровска.

Сергей Рябов обратил внимание на то, что при возведении подобных объектов необходимо в общем ключе консолидировать усилия железнодорожников и представителей органов власти.

В целом благодаря проводимой профилактической работе за 10 лет количество травм, полученных гражданами от наезда подвижного состава на Дальневосточной железной дороге, сократилось более чем в 2 раза.

Участники форума в ходе дискуссии представили предложения по совершенствованию совместной работы. Александр Хатунцев сообщил, что все они будут проанализированы и использованы в дальнейшей работе.

Инна ПЕПЕЛЯЕВА

Предстоит аттестация

Как реализовать новые требования нормативных документов

СЕМИНАР

Завершил работу информационно–методический семинар–практикум «Транспортная безопасность. Практика реализации новых требований нормативных документов». Семинар проходил на территории регионального учебного центра Росатома в Санкт–Петербурге.

В ходе его работы представители объектов транспортной инфраструктуры, учебных центров и коммерческих организаций обсудили многие вопросы. В том числе разговор шел о реализации постановления Правительства РФ от 14.09.2016 № 924 «Об утверждении требований по обеспечению транспортной безопасности...» и приказа Минтранса России от 23.07.2015 № 227 «Об утверждении правил проведения досмотра, дополнительного досмотра, повторного досмотра в целях обеспечения транспортной безопасности».

В том числе не обошли вниманием методику определения категорий, разработку плана обеспечения транспортной безопасности для проектируемых, строящихся (реконструируемых) объектов транспортной инфраструктуры (постановление Правительства России от 23.01.2016 № 29).

В семинаре приняли участие около 40 представителей объектов транспортной инфраструктуры и организаций, чья деятельность связана с вопросами предоставления транспортных услуг, обучения специалистов транспорта, среди них: ОАО «Саратовские авиалинии», ОАО «Сургутнефтегаз», СПбГУП «Горэлектротранс», ООО «Транс–Экспертиза» и другие.

Самые актуальные вопросы, которые были подняты на семинаре, – это, конечно, вопросы предстоящей аттестации. Потому что нормативные документы приняты, и по всем видам транспорта она уже началась.

Другое важное направление – это новые требования к обеспечению транспортной безопасности. На сегодняшний день морской и речной транспорт, автомобильный транспорт и дорожное хозяйство, а также городской наземный электрический транспорт получили новые требования. Пытались разобраться, как их можно внедрить.

Самый сложный вопрос здесь – это оснащение техническими средствами транспортной безопасности. Мы рассмотрели постановление правительства № 969, и оно вызвало очень много вопросов, – прокомментировал руководитель семинара, директор центра транспортной безопасности Юрий Тарасов.

Олег ИВАНОВ

Бандиты с большой дороги

«Джентльмены удачи» в полицейском маскараде

КРИМИНАЛ

Профессия дальнобойщика – сугубо мужская, если не сказать больше: одна из самых «крутых». За ней с давних лет тянется некий романтический флер – дорога, приключения, возможность повидать страну, побывать за рубежом...

Однако профессия эта связана не только с романтикой, но и с рядом проблем. И, пожалуй, наиболее острая из них – как сберечь груз, а порой и свою жизнь от бандитов, считающих все грузы, перевозимые из пункта «А» в пункт «Б», своей законной добычей, а также целого племени аферистов и мошенников, которые никуда не исчезли после «лихих девяностых». Случаи разбойных нападений на дальнобойщиков, исчезнувшие в никуда фуры с дорогостоящей техникой, увы, не остались в прошлом. И хотя регулярно проходят целевые операции «Трасса», на наиболее криминогенных участках дорог повышена плотность нарядов ДПС, в ряде регионов созданы специальные подразделения, главной задачей которых стали пресечение и профилактика нападений на водителей–дальнобойщиков, ситуация в лучшую сторону меняется с трудом.

При этом бандиты с большой дороги придумывают все более изощренные методы отъема ценного груза. В эти дни в Петербурге судят банду фальшивых инспекторов ГИБДД, ограбивших дальнобойщиков на 500 млн руб. Злодействовали «липовые» гаишники на территории Санкт–Петербурга, Ленинградской, Московской и Новгородской областей. Уголовное наказание грозит шестерым петербуржцам и жителю Ярославской области. Как установлено следствием, с марта 2008 по январь 2012 года фигуранты уголовного дела организовали устойчивую вооруженную группу и совершили 11 преступлений, в том числе 8 разбойных нападений на водителей большегрузных автомобилей. Добычей бандитов, как правило, становились компьютерная техника, телевизоры, телекоммуникационное и бытовое оборудование, а также табачные изделия и лекарственные препараты. «Участники банды, используя форменное обмундирование, экипировку и легковые автомашины с цветографической раскраской милиции, под видом сотрудников ДПС ГИБДД останавливали водителей большегрузных автомобилей якобы для проверки документов», – говорится в сообщении официального представителя МВД России Ирины Волк. Именно форма, по ее словам, оказывала на потерпевших сильное психологическое давление, что практически исключало возможность оказания сопротивления нападавшим.

Суд Северной столицы, несомненно, поставит точку в этом деле. И сроки заключения маленькими не будут, что убедительно показал судебный процесс, который в октябре нынешнего года завершился в городе Кольчугино Владимирской области. Там судили бандитов, которые, надев полицейскую форму, грабили большегрузные автомобили на дорогах нескольких регионов. В ходе расследования установлено, что с мая 2013 по июнь 2014 года банда из шести человек, переодевшись в форму полицейских, останавливала машины, которые везли крупные партии груза. Преступления происходили на дорогах Владимирской, Смоленской, Псковской, Брянской и Новгородской областей. Трое бандитов – Максим Карчевский, Сергей Василенок и Виталий Сазонов осуждены раньше и получили длительные сроки лишения свободы. Теперь настала очередь их подельников – Владимира Курдюмова, Владимира Кутина и Сергея Моисеева. Все они признаны виновными по нескольким статьям УК, в частности, грабеж в составе организованной группы, мошенничество в особо крупном размере, незаконное приобретение и хранение оружия и т.д. Согласно приговору городского суда Курдюмов получил 11 лет лишения свободы, Кутин и Моисеев – по 9 лет. Отбывать наказание они будут в колонии строгого режима.

Гораздо крупнее была банда, которую осудили в Свердловской области. В ней были 16 человек. Нападения на водителей грузовиков они совершали в Свердловской и Челябинской областях. «Злоумышленники использовали форму сотрудников ДПС, а также свой автотранспорт с нанесенной полицейской символикой», – отметили в пресс–службе УМВД. Грабители останавливали только «полезный» для них транспорт: лесовозы, автокраны, строительную технику, связывали водителей и бросали в безлюдных местах, а транспорт угоняли. Главарь, 38–летний Севак Мартиросян, и его ближайший помощник Юрий Борноволоков приговорены к двенадцати с половиной годам колонии строгого режима каждый. Их подельники отправились в места не столь отдаленные на срок от шести до девяти лет колонии строгого режима. При задержании банды у преступников изъяты комплекты формы полиции, светоотражающие жилеты ДПС ГИБДД, регистрационный номерной знак спецавтотранспорта МВД России, а также пистолет–автомат.

Применяется форма стражей порядка и при совершении так называемых подстав. Один из злоумышленников, переодетый в форму сотрудника ГИБДД, останавливал автомобиль. Пока он отвлекал внимание водителя процессуальными действиями, параллельно из подъехавшей машины выходили его сообщники, которые либо в открытую занимались разбоем, либо похищали из автомобиля деньги и ценные вещи. Именно такой случай, запечатленный на видеорегистратор, недавно произошел в Москве. Полицейским удалось задержать трех из четырех злоумышленников. В настоящее время им предъявлено обвинение в разбое. Подельник объявлен в розыск.

«Что ни банда, то в «джентльменском наборе» обязательно пара комплектов милицейской формы», – в сердцах бросил сотрудник угрозыска, осматривая арсенал очередной преступной группировки. Несколько пистолетов, автомат, маски, телефоны, увесистая пачка банкнот. И – форменные кители, брюки, ботинки...

Тот разговор состоялся в середине лихих девяностых, вошедших в отечественную историю как период разгула бандитизма, роста преступности и вседозволенности, возникшей на руинах СССР. Именно эти годы характеризуются небывалым масштабом «разгона», как на жаргоне называется вид преступности с переодеванием в милицейскую (ныне – полицейскую) или военную форму. Именно в те годы «маскарады» стали едва ли не любимой забавой преступников. Одни «липовые» стражи порядка регулярно навещали рыночных торговцев, чтобы под предлогом выявленных нарушений вымогать у них деньги. Вторые – организовали подпольные конторы, в которых оказывали всем желающим «юридические и консультационные услуги по обеспечению защиты против незаконных действий сотрудников правоохранительных органов». Естественно, посетителей жулики принимали в милицейской форме. Третьи вышли на дорогу, чтобы грабить фуры с дефицитом или «богатых буратино». Посмотрите боевик 1998 года «Классик», где в эпизоде блестяще сыграл недавно ушедший из жизни Владимир Зельдин. Великолепный актерский состав во главе с Алексеем Гуськовым и Сергеем Никоненко, бильярд как способ наказания преступников и лже–милиция для вооруженных разбоев...

Впрочем, такие «перевоплощения» появились задолго до девяностых, о чем свидетельствуют, в частности, популярные сериалы «Рожденные революцией» и «Место встречи изменить нельзя», книги и сценарии Эдуарда Хруцкого, имеющие документальную основу, и многие другие произведения.

Когда ветераны МУРа рассказывали о поимке в семидесятые годы банды Геннадия Корькова по кличке Монгол, отмечали, что бандиты потрошили «теневиков», переодеваясь в форму сотрудников милиции. Жертвами в первую очередь становились те, кто, по мнению налетчиков, идти жаловаться в органы боялся. Так Монгол стал одним из «классиков разгона».

Но уместен вопрос: откуда полицейская форма? Ответ прост: из магазина. Как, например, пакет молока или полкило колбасы. Заходи и выбирай на свой вкус: вот бушлаты и куртки, подальше – брюки и кители. Нужны погоны и шевроны? Пожалуйста! В том, что все это продается свободно, убедился лично, обойдя несколько магазинов с характерными названиями «Камуфляж», «Милитари», «Мундир» и т. д. Недавно в Люберцах прикрыли магазин, незаконно торгующий формой сотрудника ГИБДД со всеми атрибутами. Полный комплект стоил 5 тыс. руб., служебное удостоверение продавцы не спрашивали. И таких «точек» по столице и Подмосковью – сотни.

Активно предлагают приобрести форму сотрудников МВД и десятки сайтов. Это вообще странно, ведь дистанционная торговля через Интернет или наложенным платежом по почте вообще не предполагает проверку принадлежности покупателя к органам внутренних дел.

Так для кого устроена масштабная продажа формы сотрудников правопорядка? Например, желание мужчин приобрести камуфляж объяснимо. В нем, как говорится, и в пир, и в мир – на рыбалку, охоту, дачу. Впрочем, видел людей в камуфляже и на концерте, и в кафе.

Но куда можно пойти в полицейской форме? Разве что кто–то из отставников донашивает форму на даче или рыбалке. Значит, кители и бушлаты черного цвета нужны для других целей? Каких? В связи с немалым уровнем преступности в стране, а тем более всплеском террористической активности совсем не кажется, что подобные продажи нужны...

Тема борьбы с «маскарадами» поднималась не раз. С просьбой к населению быть более бдительными к людям в форме уже обращался Департамент собственной безопасности МВД России. Обеспокоенность ведомства понятна: в последние годы значительно выросло количество случаев мошенничеств и ограблений под видом сотрудников полиции. И хотя сотрудники ДСБ МВД России провели целую серию задержаний «липовых» полицейских, решить проблему до конца не удалось.

Лидер Общероссийской общественной организации «Офицеры России» Антон Цветков даже обратился к главе МВД Владимиру Колокольцеву с предложением взять под контроль продажу полицейской формы, а также знаков различия сотрудников правоохранительных органов.

«Мы провели контрольную закупку в нескольких профильных магазинах, в том числе осуществляющих торговлю через Интернет и наложенным платежом по почте. И ни в одном случае у человека, покупавшего форму и знаки различия полицейского, никто даже не поинтересовался, является ли он сотрудником органов внутренних дел или нет», – рассказал Антон Цветков.

Несомненно, решение этой довольно «колючей» проблемы будет найдено. И начать, возможно, надо с изменений в Кодексе об административных правонарушениях, где в статье 17.12 значится ответственность «за незаконное ношение форменной одежды со знаками различия, с символикой государственных военизированных организаций, правоохранительных или контролирующих органов». Однако штраф в размере от 1000 до 1500 руб. с конфискацией форменной одежды вряд ли можно считать реальным наказанием.

Владимир ГОНДУСОВ

ФАКТ

> Откуда полицейская форма? Ответ прост: из магазина. Как, например, пакет молока или полкило колбасы. Заходи и выбирай на свой вкус: вот бушлаты и куртки, подальше – брюки и кители. Нужны погоны и шевроны? Пожалуйста! Все это продается совершенно свободно, и документы никто не спрашивает. Короче – бери не хочу.

Состоялся специальный саммит

В нем принял участие аэропорт Домодедово

СОТРУДНИЧЕСТВО

Специалисты Московского аэропорта Домодедово приняли участие в специальном саммите, организованном Международным советом аэропортов (ACI) в Брюсселе. Мероприятие стало одним из значимых отраслевых событий года. Более 300 делегатов из 48 стран мира собрались на одной площадке: представители аэропортов, служб безопасности и объектов транспортной инфраструктуры.

Программа мероприятия включала в себя сессии, касающиеся тем безопасности в зонах общего доступа аэропортов, кризисного менеджмента, развития сотрудничества между компаниями – поставщиками оборудования и воздушными гаванями.

Особое внимание было уделено современным технологиям, которые позволяют обеспечить требуемый уровень безопасности при входе в пассажирский терминал аэропорта. На сегодняшний день 100%–ный досмотр людей на входных группах аэровокзалов выполняется лишь в нескольких странах, включая Россию. Заместитель директора аэропорта Домодедово по внешним связям Даниэль Буркард выступил на саммите с презентацией, в которой рассказал о практике организации досмотра пассажиров, применяемой в Московском аэропорту Домодедово.

Следует отметить, что Домодедово активно совершенствует работу и технический арсенал службы безопасности. Аэропорт продолжает инвестиции в сферу безопасности. Среди ключевых проектов – приобретение и модернизация досмотрового оборудования.

Антон ЛЮБОТУРОВ

НА СТРАЖЕ ЗАКОНА

Ложь – не во спасение

В аэропорту Пулково

Сотрудники транспортной полиции Петербурга возбудили уголовное дело в отношении подозреваемого в совершении звонка с ложным сообщением о бомбе в аэропорту Пулково.

Из–за анонимного телефонного звонка о минировании аэропорта из аэровокзала были эвакуированы около 400 пассажиров. Всего было задержано около десятка авиарейсов. Полиция задержала предполагаемого телефонного террориста – 40–летнего жителя Петербурга, который прибыл в аэропорт проводить родственников на рейс.

«Сотрудниками транспортной полиции Санкт–Петербурга возбуждено уголовное дело в отношении гражданина, который на пункте предварительного досмотра аэропорта Пулково сообщил о находящемся при нем опасном предмете», – сообщили в пресс–службе аэропорта.

Возбуждено уголовное дело по признакам преступления, предусмотренного ст. 207 УК РФ «Заведомо ложное сообщение об акте терроризма». Санкция данной статьи предусматривает наказание в виде штрафа в размере до 200 тыс. руб. либо лишение свободы на срок до трех лет.

В аэропорту Домодедово

Пьяный пассажир, из–за которого был отложен рейс из Москвы в Дубай, задержан в столичном аэропорту Домодедово.

Как стало известно, ночью на борт самолета, который отправлялся в Дубай, прошли муж с женой, находившиеся в состоянии алкогольного опьянения. Мужчина сразу повел себя неадекватно, выражался нецензурной бранью, сообщил пассажирам, что может взорвать самолет, и пытался ворваться в кабину экипажа.

Из–за инцидента вылет самолета был отложен, после чего правонарушителя задержали сотрудники транспортной полиции, которые доставили мужчину в отдел для разбирательства. После локализации конфликта самолет вылетел по назначению.

Официальный представитель МВД России Ирина Волк рассказала, что в дежурную часть линейного управления МВД России в аэропорту Домодедово поступила информация о пассажире одного из рейсов, который заявил о том, что самолет заминирован. На место происшествия незамедлительно прибыли сотрудники транспортной полиции, однако ничего опасного на борту самолета обнаружено не было. Мужчина доставлен в дежурную часть для разбирательства.

«На 29–летнего жителя Нижнего Новгорода, нарушившего правопорядок на борту авиарейса Москва – Дубай, составлен административный протокол в соответствии с ч. 1 ст. 20.1 КоАП РФ (мелкое хулиганство)», – сообщила Ирина Волк.

В аэропорту Внуково

Московская прокуратура по надзору за исполнением законов на воздушном и водном транспорте организовала проверку по сообщению средств массовой информации о минировании самолета в столичном аэропорту Внуково.

Из публикации установлено, что о минировании самолета сообщил пассажир рейса, вылетавшего 6 октября 2016 года из Внуково в Минск, Сергей Пархоменко, более известный как рэп–исполнитель Серега.

По данному факту транспортной полицией в аэропорту Внуково проведена процессуальная проверка.

На станции Ростокино МЦК

Юго–Западной транспортной прокуратурой признано законным возбуждение уголовного дела в отношении 24–летнего гражданина Республики Таджикистан, подозреваемого в совершении преступления, предусмотренного ч. 1 ст. 207 УК РФ (заведомо ложное сообщение об акте терроризма).

По версии следствия, молодой человек, находясь в состоянии алкогольного опьянения, из хулиганских побуждений позвонил в службу спасения на номер 112 и сообщил о заложенном на станции Ростокино Московского центрального кольца взрывном устройстве. В ходе осмотра станции и прилегающей территории прибывшими сотрудниками полиции взрывных устройств обнаружено не было.

Замоскворецким районным судом г. Москвы в отношении подозреваемого избрана мера пресечения в виде заключения под стражу.

Уголовным кодексом Российской Федерации за совершение указанного преступления предусмотрено наказание в виде лишения свободы на срок до 3 лет.

Подготовил Александр БЫКОВ

Юбилейный поезд

Его отправила АО «ОТЛК» по маршруту Китай – Европа – Китай с начала уходящего года

ВЗАИМОДЕЙСТВИЕ

АО «Объединенная транспортно–логистическая компания» (АО «ОТЛК»), дочернее предприятие АО «НК «Казакстан темір жолы», ОАО «Российские железные дороги» и ГО «Белорусская железная дорога», организовало отправку 1000–го контейнерного поезда с начала 2016 года в сообщении Китай – Европа – Китай.

Юбилейный поезд в составе сорока одного 40–футового контейнера с продукцией компании Hewlett Packard (HP) проследовал транзитом через ст. Алтынколь и сухой порт СЭЗ «Хоргос – Восточные ворота». Таможенные процедуры, а также перегруз на колею 1520 мм были проведены за 55 минут. Прибытие на станцию Брест для перегрузки и последующей отправки в адрес пункта назначения в Европе намечено на первую декаду декабря.

По словам первого вице–президента ОТЛК Ержана Жакишева, в 2017 году ОТЛК планирует перевести до 100% объема транзитного грузопотока на станцию Алтынколь с задействованием мощностей сухого порта СЭЗ «Хоргос – Восточные ворота».

АО «ОТЛК» – первый интеграционный бизнес–проект на пространстве Евразийского экономического союза, целью которого является достижение синергетического эффекта от объединения транзитного потенциала трех железных дорог в коридоре Восток – Запад.

– В текущем году уже можно констатировать двукратный рост объемов перевозок по сравнению с предыдущим годом, когда было перевезено 47 тыс. TEU. В 2017 году мы планируем нарастить перевозки еще на 40%, – отметил Ержан Жакишев.

Уведомление

о проведении общественных обсуждений ПАО «НК «Роснефть»

ПАО «НК «Роснефть» совместно с Администрацией Таймырского Долгано-Ненецкого муниципального района уведомляет общественность о проведении общественных обсуждений Программы проведения геокриологических исследований на акватории Хатангского залива, включая оценку воздействия на окружающую среду (ОВОС).

Название документации: «Разработка и проведение верификации отдельных элементов инжиниринга, выполнение оценки геокриологических условий на акватории Хатангского лицензионного участка посредством проведения инженерно-геологического бурения с припая» (далее – Программа).

Цель намечаемой деятельности: сбор и обобщение данных по геокриологическим условиям юго-западного района моря Лаптевых, оценка параметров окружающей среды при освоении перспективных участков.

Район проведения работ: акватория участка недр федерального значения, расположенного в Хатангском заливе моря Лаптевых. В административном отношении район работ относится к Таймырскому Долгано-Ненецкий муниципальному району.

Заказчик работ: ПАО «НК «Роснефть».

Разработчик Программы: Дальневосточный федеральный университет.

Разработчик природоохранной документации, включая ОВОС: ООО «РЭА – консалтинг».

Орган, ответственный за организацию и проведение общественных обсуждений: Администрация Таймырского Долгано-Ненецкого муниципального района при содействии ПАО «НК «Роснефть».

Сроки проведения ОВОС: октябрь 2016 — январь 2017 года.

Форма общественных обсуждений: в г. Дудинка — общественные обсуждения в форме слушаний, в сп. Хатанга — опрос с размещением материалов в библиотеке.

Форма представления замечаний и предложений: при проведении общественных слушаний — внесение замечаний и предложений в специально разработанные опросные листы с занесением в протокол. В рамках проведения опроса заинтересованным гражданам и общественным организациям предоставлена возможность обратиться с вопросами и замечаниями по существу разрабатываемых материалов через опросные листы и направить их на указанный интернет-сайт, в библиотеки, а также непосредственно заказчику или разработчику природоохранной документации.

Дата и время проведения общественных слушаний: 12 января 2017 г. в 11-00.

Место проведения общественных слушаний: Муниципальное бюджетное учреждение культуры «Дудинская централизованная библиотечная система», 647000 Красноярский край, г. Дудинка, ул. Матросова, 8А.

Место доступности Программы: материалы Программы, включая предварительные материалы ОВОС и техническое задание, будут доступны с 12 декабря 2016 г. по указанным адресам:

- интернет-сайт http://hatanga-geo.ecoalliance.ru;
- Государственная универсальная научная библиотека Красноярского края, г. Красноярск, ул. Карла Маркса, 114;
- Дудинская централизованная библиотечная система, г. Дудинка, ул. Матросова, 8А;
- Администрация сельского поселения Хатанга, сп. Хатанга, ул. Советская, 23 А;
- Хатангский культурно-досуговый комплекс. Хатангская ЦБС, сп. Хатанга, ул. Советская, 26.

В указанных местах будут размещены опросные листы относительно намечаемой деятельности и контакты для получения дополнительной информации.

Получить дополнительную информацию, а также направить вопросы, замечания и предложения можно следующим представителям Заказчика работ и Разработчика Программы:

ПАО «НК «Роснефть» (Заказчик работ):

Контактное лицо: Корнишин Константин Александрович (электронная почта: k_kornishin@rosneft.ru, тел.: +7 926 663 1721).

Адрес: 119333, Москва, Ленинский пр-т, 55/1, стр. 2.

ФГАОУ ВО «Дальневосточный федеральный университет» (разработчик Программы, оператор работ):

Контактное лицо: Коршенко Игорь Феликсович, (электронная почта korshenko.if@dvfu.ru).

Адрес: 690950, г. Владивосток, ул. Суханова, 8.

ООО «РЭА – консалтинг» (исполнитель ОВОС):

Контактное лицо: Удовик Марина Владимировна (электронная почта: udovik@ecoalliance.ru, тел. / факс: (423) 294-80-00).

Адрес: 690039, г. Владивосток, ул. Кирова 11 А, 2 этаж.

Информация

Прокуратура Республики Бурятия информирует о проведении общественных обсуждений в форме общественных слушаний по объекту строительства «Административное здание Гусиноозерской межрайонной прокуратуры».

Дата, время и место проведения общественных обсуждений: 10.01.2017 г. в 14 час.

по адресу: г. Гусинноозерск, ул.Степная 18, каб. № 1.

Проектная документация доступна для ознакомления по адресу: г. Гусиноозерск, ул. Степная 18, каб. № 1, 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.

Публикация

Государственное казенное учреждение Республики Бурятия «Управление капитального строительства Правительства Республики Бурятия» информирует о проведении общественных обсуждений в форме общественных слушаний по проекту «Реконструкция зданий под промышленный парк в г. Улан–Удэ, 2 пусковой комплекс. 2 этап строительства».

Дата, время и место проведения общественных обсуждений: 12.01.2017 г. в 14.00 г. Улан–Удэ, ул.Бабушкина, 25.

Проектная документация доступна для ознакомления по адресу: г. Улан–Удэ, ул.Смолина, 54 «б» по рабочим дням с 9.00 до 17.00. Замечания и предложения от общественности будут приниматься в письменном виде в месте ознакомления с проектной документацией.

Общественные слушания

13 января 2017 года в 14:00 в здании Администрации Бобровского муниципального района Воронежской области по адресу: Воронежская область, г. Бобров, ул. Кирова, 32а, 2 этаж, малый зал заседаний состоятся Общественные обсуждения по проектам технической документации на пестициды и агрохимикаты: Матадор, ВР (540 г/л глифосата кислоты) в виде калийной соли)); Гроза-3, Г (30 г/кг метальдегида); БРОАДЕР, КЭ (150 г/л дифеноконазола + 150 г/л пропиконазола); ГРОМСТОР, ВДГ (750 г/кг трибенурон-метила); Тердок, КЭ (80 г/л клодинафоп-пропаргила + антидот 20 г/л клоквинтосет-мексила); Микроудобрение «Ортон-микро» марка: «Ортон-микро-Fe»; Гладиатор Супер, КС (140 г/л клотианидина + 100 г/л лямбда-цигалотрина); Сигнум, ВДГ (267 г/кг боскалида + 67 г/кг пираклостробина); Пульсар, ВР (40 г/л имазамокса); Оптимо, КЭ (200 г/л пираклостробина); Орвего, КС (225 г/л диметоморфа + 300 г/л аметоктрадина); Серкадис, КС (300 г/л флуксапироксада); ДжампСтарт ХЛ; Касумин 2Л, ВР (20 г/л касугамицина); Аппетайзер; АРИ-003; АРИ-0411-08, КЭ; МТФ-753; АРИ-0534-04, СК; Приаксор, КЭ (150 г/л пираклостробина + 75 г/л флуксапироксада); Дианат, ВР (480 г/л дикамбы); Карамба Дуо, КЭ (80 г/л метконазола + 130 г/л пираклостробина); Торк ХЛ, ВР (1х10-6 г/л липо-хитоолигосахаридов); Селект, КЭ (120 г/л клетодима); Пропонит Дуо, КЭ (720 г/л пропизохлора + 30 г/л кломазона).

Общественные слушания (обсуждения), проводятся для последующей государственной регистрации пестицидов и агрохимикатов. Указанные выше пестициды и агрохимикаты будут использоваться на всей территории Российской Федерации.

Материалы проектов технической документации на пестициды и агрохимикаты доступны для рассмотрения и подготовки замечаний и предложений заинтересованных лиц с 12 декабря 2016 года по адресу: 397700, Воронежская область, г. Бобров, ул. Кирова, 32 а, Администрация Бобровского муниципального района Воронежской области, тел.: +7 (495) 607-21-31, e-mail: nvladina@rambler.ru. Замечания и предложения от граждан и общественных организаций по проектам технической документации принимаются в письменном виде с 12.12.2016 года по 12.01.2017 года с 09.00 до 13.00 по адресу: 397700, Воронежская область, г. Бобров, ул. Кирова, 32 а, Администрация Бобровского муниципального района Воронежской области, тел.: +7 (495) 607-21-31, e-mail: nvladina@rambler.ru.

Разработчик проектной документации - ООО «ЭКОЭКСПЕРТ».

Проведение общественных обсуждений обеспечивает вышеуказанная организация совместно с Администрацией Бобровского муниципального района Воронежской области.

Информация

Государственное казенное учреждение Республики Бурятия «Управление капитального строительства Правительства Республики Бурятия» информирует о проведении общественных обсуждений в форме общественных слушаний по проекту «Строительство производственных комплексов по переработке твердых бытовых отходов в Республике Бурятия. Площадка № 1.Этап 1.».

Дата, время и место проведения общественных обсуждений: 12.01.2017 г. в 15.00 г. Улан–Удэ, ул. Бабушкина, 25.

Проектная документация доступна для ознакомления по адресу: г. Улан–Удэ, ул.Смолина, 54 «б» по рабочим дням с 9.00 до 17.00. Замечания и предложения от общественности будут приниматься в письменном виде в месте ознакомления с проектной документацией.

Уведомление

о проведении общественных обсуждений (в форме общественных слушаний) намечаемой хозяйственной деятельности (проекта технической документации на новую технологию, включая материалы оценки воздействия на окружающую среду)

ООО »ХайдельбергЦемент Рус» информирует о начале проведения с 12.12.2016 общественных обсуждений «Проекта технической документации (проект ТД) на новую технологию по использованию альтернативных видов топлива на заводах ООО «ХайдельбергЦемент Рус».

Заказчик проекта: ООО »ХайдельбергЦемент Рус», Московская область, г. Подольск, ул. Большая Серпуховская, д. 43, корп. 102, офис 306, т/факс: (495) 505–68–00.

Цель технологии – замена части основного минерального топлива на использование отходов различной природы в качестве альтернативного топлива при обжиге клинкера в цементной печи. Технология может применяться на всей территории РФ.

Разработчик проекта ТД и материалов ОВОС – ООО »ИПЭиГ» (197022, Санкт–Петербург, Проспект Медиков, д.9, лит. Б, пом.17Н, тел./факс: (812) 677–44–00), www.atr–sz.ru.

Материалы ОВОС доступны для рассмотрения и подготовки замечаний и предложений заинтересованных лиц в течении одного месяца (с 12.12.16 по 12.01.17) по адресам: ООО »ИПЭиГ», 197022, г. Санкт–Петербург, пр. Медиков, д. 9, лит. Б, пом. 17Н, т/ф. (812) 677–44–00 или в Администрации МО «Аптекарский остров», 197022, Санкт–Петербург, ул. Л. Толстого, д. 5, тел./факс: 234–95–93 по рабочим дням с 10:00 до 18:00.

Замечания и предложения по материалам ОВОС принимаются в письменном виде в журнале замечаний на месте размещения ОВОС, а также на e–mail: tarariko@atr–sz.ru (с указанием ФИО, документа удостоверяющего личность, адреса регистрации заявителя).

Общественные слушания по обсуждению материалов ОВОС будут проведены 12.01.2017 в 14 ч в зале переговоров ООО »ИПЭиГ» по адресу: ООО »ИПЭиГ», 197022, г. Санкт–Петербург, пр. Медиков, д. 9, лит. Б, пом. 17Н при участии Администрации МО «Аптекарский остров».

Уведомление

ООО «Агрохолдинг Тамань» совместно с администрацией МО Темрюкский район информирует о начале проведения работ по оценке воздействия на окружающую среду (ОВОС) намечаемой хозяйственной и иной деятельности по объекту «Дноуглубление операционной акватории грузовых причалов и маневровой зоны Таманского зернового терминала».

Заказчик проекта: ООО «Агрохолдинг Тамань» (353535, Россия, Краснодарский край, Темрюкский район, п. Волна, ул. Таманская, д. 8).

Генеральный проектировщик: ООО «Югтерминалпроект» (115093, Россия, г. Москва, 1-й Щипковский переулок, д. 3).

Разработчик материалов ОВОС: ООО «ИнжЭкоПроект» (350000, Россия, г. Краснодар, ул. Гоголя, д. 11, тел./факс: 8 (861) 211-14-27).

С техническим заданием можно ознакомиться в общественных приемных по адресу:

- администрация муниципального образования Темрюкский район: г. Темрюк, ул. Ленина, д. 65, каб. №9, тел.: 8 (86148) 4-17-66;
- администрация муниципального образования Таманское сельское поселение Темрюкского района: ст. Тамань, ул. К. Маркса, д. 106, тел.: 8 (86148) 3-12-16.

Срок ознакомления с техническим заданием – до 09.01.2017 г.

Извещение

Раскрытие информации субъектами естественных монополий, осуществляющими деятельность в сферах услуг по использованию инфраструктуры внутренних водных путей.

Федеральное бюджетное учреждение «Администрация Волго-Донского бассейна внутренних водных путей» извещает, что информация в соответствии с Постановлением Правительства РФ от 27 ноября 2010 г. № 938 «О стандартах раскрытия информации субъектами естественных монополий, осуществляющими деятельность в сферах услуг в транспортных терминалах, портах и аэропортах и услуг по использованию инфраструктуры внутренних водных путей», Приказом ФАС от 8 апреля 2011 г. № 254, Приказом ФСТ России от 19 апреля 2011 г. №159-т размещена на официальном сайте учреждения www.vdgbu.ru в разделе «Раскрытие информации».

ООО «Проектная компания» информирует

О проведении общественных обсуждений (в виде слушаний), в соответствии с № 174–ФЗ от 23.11.1995 г. «Об экологической экспертизе», приказа Госкомэкологии РФ от 16.05.2000 г. № 372 «Об утверждении Положения по оценке воздействия намечаемой хозяйственной и иной деятельности на окружающую среду в Российской Федерации» на Байкальской природной территории по объекту: «Группа многоквартирных жилых домов со встроенными нежилыми помещениями и подземной парковкой в 5–м квартале г. Шелехов».

Заказчик: ООО «Шелеховский асфальто–бетонный завод» Иркутская область, г. Шелехов, ул. Известковая, д. 9.

Разработчик проекта: ООО «Проектная компания, г. Иркутск, ул. Джамбула, 30/5.

Администрация Шелеховского района организовывает проведение общественных обсуждений по вопросу: «Оценка воздействия на окружающую среду размещения объекта».

Проведение общественных слушаний по обсуждению намечаемой хозяйственной и иной деятельности (проектной документации, включая раздел «Оценки воздействия на окружающую среду») по объекту назначено на 14.00 часов 11.01.2017 г. по адресу: Иркутская область, г. Шелехов, ул. Ленина, 15, актовый зал.

Все материалы доступны для рассмотрения, подготовки замечаний и предложений заинтересованных сторон с 11.12.2016 г. до 11.01.2017 г. по адресу: г. Шелехов, дом 84, корпус 2, этаж 2 администрации Шелеховского района.

Генеральный директор
А.А. Белоглазов

Информационное сообщение

О проведении общественных обсуждений проектной документации намечаемой хозяйственной и иной деятельности, включая материалы оценки воздействия на окружающую среду

В соответствии с Федеральным законом от 23 ноября 1995 года №174-ФЗ «Об экологической экспертизе» и «Положением об оценке воздействия намечаемой хозяйственной деятельности на окружающую среду в Российской Федерации» утвержденным приказом Госкомэкологии РФ № 372 от 16.05.2000 г., организованы общественные обсуждения (в форме слушаний) проектной документации по объекту государственной экологической экспертизы: «Административно-деловой центр с рестораном по ул. Горького в Правобережном округе г. Иркутска».

Заказчик проектной документации: ООО «БАЯР».

Место расположения объекта: Иркутская область, г. Иркутск, Правобережный округ, ул. Горького.

Вид намечаемой деятельности – новое строительство.

Разработчик тома ОВОС: ООО «Сибирский стандарт», адрес: 664081, г. Иркутск, ул. Красноказачья 115, оф. 221.

Организаторами слушаний являются: Отдел экологической безопасности и контроля Управления экологии комитета городского обустройства администрации г. Иркутска (г. Иркутск, ул. Марата, д. 14, каб. 207, тел. 8 (3952) 52-04-24) совместно с ООО «Сибирский стандарт» и ООО «БАЯР».

С проектной документацией для рассмотрения и подготовки замечаний и предложений можно ознакомиться по адресу: г. Иркутск, ул. Красноказачья, д.115, оф. 221, время приема с 09:00 до 18:00, телефон для справок 8 (3952) 70-71-09.

Проведение общественных обсуждений проектной документации намечаемой хозяйственной и иной деятельности, включая материалы ОВОС, назначено на «13» января 2017 г., в 15:00 часов, в Управлении экологии комитета городского обустройства администрации г. Иркутска, по адресу: г. Иркутск, ул. Марата, д. 14, каб. 207.

Принятие от граждан и общественных организаций письменных замечаний и предложений по материалам ОВОС осуществляется по факсу 70-71-09 и по e-mail: ecolog@sibstgroup.com.

Информирование

общественности о намечаемой хозяйственной деятельности

ООО «ЛУКОЙЛ–Нижневолжскнефть» объявляет о начале процесса общественных обсуждений материалов проектной документации «Проект № 677 на бурение (строительство) эксплуатационной скважины № 312 на нижнемеловую газоконденсатнонефтяную залежь неокомского надъяруса месторождения им. Ю. Корчагина» и «Перечень мероприятий по охране окружающей среды» (ПМООС), содержащий оценку воздействия на окружающую среду (ОВОС). Цель и назначение бурения скважины в Северном Каспии: эксплуатация залежи неокомского надъяруса.

Заказчик проекта: ООО «ЛУКОЙЛ–Нижневолжскнефть».

Адрес: Россия, 414000, Астрахань, ул. Адмиралтейская, д. 1, корп. 2, тел.: (851–2) 40–28–00; факс: (851–2) 40–27–20.

Исполнитель ПМООС, включая ОВОС: Общество с ограниченной ответственностью Научно-производственная фирма «Экоцентр МТЭА» (ООО НПФ «Экоцентр МТЭА»). Адрес: Россия, 119571, г. Москва, пр-т Вернадского, д. 94, корп.1, офис 6,7,9, тел.: (499) 503-93-93; факс: (499) 503-93-83

Форма общественных обсуждений: регистрация мнения общественности в письменном виде в общественных приемных и общественные слушания.

Общественные приемные открыты с 10 декабря 2016 г. по 09 января 2017 г. года по адресу:

- г. Астрахань, ул. Адмиралтейская, д. 1, корп. 2, ООО «ЛУКОЙЛ–Нижневолжскнефть», отдел экологии (для посещения приемной необходимо при себе иметь паспорт для оформления пропуска). Приемная открыта в рабочие дни с 8:00 до 17:30 (перерыв с 12:00 до 13:30). Контактное лицо: Бакун Ольга Ивановна, тел.: (851–2) 40–27–59;
- Астраханская область, Икрянинский район, с. Икряное, ул. Олега Кошевого, д. 28, 1 этаж, кабинет № 1 администрации МО «Икрянинский район» Астраханской области. Приемная открыта в рабочие дни с 8:00 до 17:00. Контактное лицо: Булаев Игорь Владимирович, тел.: (85144) 2-16-68;
- г. Москва, Проспект Вернадского, д.94, корп.1, офис ООО НПФ «Экоцентр МТЭА», конференц-зал. Приемная открыта в рабочие дни с 10:00 до 18:00. Контактное лицо: Корнеева Виктория Станиславовна, тел.: (499) 503-93-93.

В общественных приемных представлены информационные материалы Проекта, включая ОВОС, а также журналы для регистрации замечаний и предложений общественности.

Общественные слушания состоятся 10 января 2017 г. в 10:30 по адресу: г.Астрахань, ул.Ширяева д.14 ФГБУ «КаспМНИЦ», актовый зал.

Уведомление

В соответствии с ФЗ от 23.11.1995 г № 174–ФЗ «Об экологической экспертизе» 16.01.2017 в 14:00 в здании Администрации МО «Бичурский район» по адресу: 671360, Республика Бурятия, с. Бичура, ул. Советская, д. 43

будут проводиться общественные слушания по проекту «Реконструкция (сейсмоусиление) здания школы по ул. Рогозина, 26 в с. Окино–Ключи, Бичурского района Республики Бурятия» Заказчик: МБОУ Окино–Ключёвская СОШ.

С материалами проекта можно ознакомиться по адресу 671360, Республика Бурятия, с. Бичура, ул. Советская, д. 43 с 08.00 до 17.00.

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

Выверенный курс авиадиспетчеров

Российские авиаторы снова с Кубком мира

ФУТБОЛ

Российские авиаторы наземной службы – шестикратные обладатели Кубка мира по футболу среди авиадиспетчеров.

Сборная команда авиадиспетчеров ФГУП «Госкорпорация по ОрВД» при поддержке АО «Азимут» в шестой раз подтвердила статус сильнейшей, одержав победу в мировом футбольном турнире среди диспетчеров воздушного движения и пилотов гражданской авиации.

Соревнования проходили в ноябре 2016 года в Майами американского штата Флорида. В полуфинале россияне со счетом 2:0 одержали победу над хозяевами турнира, а в финале со счетом 1:0 переиграли коллег из сборной команды «Европа».

Международный турнир по футболу по сравнению с подобными соревнованиями на Европейском континенте, имеющими почти 50–летнюю историю, относительно молодой: первые матчи мирового Кубка состоялись в 2011 году. Цель чемпионата – развивать социальные и профессиональные отношения между авиадиспетчерами и пилотами гражданской авиации через футбол.

«Для нашей компании особенно почетно быть причастными к достижениям сборной команды авиадиспетчеров ФГУП «Госкорпорация по ОрВД», которая на протяжении 6 лет является единственным обладателем мирового Кубка по футболу среди авиадиспетчеров. Российские специалисты в очередной раз доказали, что они – лучшие не только на своих рабочих местах 24 часа в сутки 7 дней в неделю, но и в спортивных первенствах, победами в которых они повышают авторитет России на международном уровне», – отметил генеральный директор АО «Азимут» Аскер Саидов.

Напомним: успешное сотрудничество АО «Азимут» и «Спортивного Клуба авиадиспетчеров», который занимается организационными вопросами и комплектованием команд, началось летом 2016 года. Отечественный разработчик радиоэлектронных систем для гражданской авиации выступил одним из спонсоров участия российской команды авиадиспетчеров в 49–м турнире европейского Кубка по футболу среди диспетчеров воздушного движения, проходившем во французском городе Реймс, откуда россияне вернулись с очередной победой.

«Оскар» для студентов

В МИИТе состоялась торжественная церемония вручения премии «Гордость университета»

НАГРАЖДЕНИЕ

Будущие инженеры железных дорог выбирают лучших из лучших в различных номинациях: студенческие отряды, спорт, общественная деятельность, студенческое самоуправление, творчество, туризм и т. д. Премия уже стала самым ожидаемым событием не только у самих студентов, но и среди профессорско-преподавательского состава. Церемония проходит в формате вручения премии «Оскар», где из трех номинантов на победу главный счастливчик получает свою заветную статуэтку. Однако, чтобы стать лучшим в своей номинации, одной удачи недостаточно, в течение года необходимо приложить немало усилий, а уж потом экспертное жюри путем голосования определяет победителей. Поэтому попасть в число номинантов уже большая честь.

Есть среди них и командиры студенческих отрядов.

– Став руководителем отряда, я получил огромный жизненный опыт работы с коллективом, научился формировать распорядок дня, контролировать выполнение работ, организовывать питание и досуг для бойцов, а также многое другое, – рассказал Михаил Медведев из Института пути, строительства и сооружений МИИТа, победитель в номинации «Лучший командир молодежно-студенческого отряда». – Для меня эта победа означает, что труд бойцов отряда «Вера» за 4 года выездов в Иосифо-Волоцкий монастырь по-настоящему оценили.

В общей сложности церемония вручения премии «Гордость университета» собрала около 50 номинантов, каждый из которых стал лучшим и смог доказать это своим трудом. А заключительным аккордом мероприятия стало награждение лучшего института, которым стал Институт управления и информационных технологий МИИТа.

Анастасия ЛЫСЕНКО

Талантливы во всем

Студенты выступили на фестивале «ТранспАрт–2016»

ТРАНСПОРТНАЯ НЕДЕЛЯ

В рамках «Транспортной недели–2016» в столице прошло значимое молодежное мероприятие. В Центральном доме культуры железнодорожников были подведены итоги VIII всероссийского творческого фестиваля студентов транспортных вузов «ТранспАрт–2016». Молодых людей напутствовал министр транспорта РФ Максим Соколов.

В концерте приняли участие более 400 студентов из 18 транспортных образовательных учреждений. Они продемонстрировали свои навыки в таких творческих направлениях, как фотография, живопись, литературное творчество и театральное искусство.

Максим Соколов пожелал успехов участникам фестиваля. Он напомнил о том, что в этом году его тематика приурочена к Году российского кино. Это предопределило формат концертной программы, номера для которой студенты транспортных вузов готовили на протяжении всего года.

...Паровозный гудок возвестил о том, что «место встречи изменить нельзя». Для танцев на вокзале хватит места не только «для двоих». Это продемонстрировал творческий коллектив МИИТа своим зажигательным номером «Стиляги». Доверились языку танца курсанты МГУ им. адм. Г.И. Невельского и студенты ИрГУПСа. «Гусары» из УрГУПСа сделали ставку на лирическую песню. А старожилы фестиваля, театр танца «Рандеву» Омского госуниверситета путей сообщения, тяготели к мрачной эстетике, выбрав в качестве ориентира экранизацию гоголевского «Вия»...

Как бы там ни было, члены жюри, почетным председателем которого является статс–секретарь – заместитель министра транспорта РФ Сергей Аристов, оценили кинематографичность, высокий уровень профессионализма и мастерства исполненных номеров.

МАКСИМ СОКОЛОВ:

> «Студенты справились со своими задачами на «отлично», показав, что талантливы во всех ипостасях. Творческий потенциал, несомненно, пригодится будущим профессионалам».

Максим Соколов отметил, что студенты справились со своими задачами на «отлично», показав, что талантливы во всех ипостасях. Творческий потенциал, несомненно, пригодится будущим профессионалам.

В этом году главный приз – гран–при фестиваля – достался студентам МИИТа. В номинации «Сценическое искусство» лучшей командой был признан танцевальный коллектив «Движение» из ИрГУПСа. Награду за лучшее видео («визитку» команды) получили студенты из УрГУПСа. В жанре «Изобразительное искусство» была отмечена Анастасия Судакова из ГУМРФ имени адмирала С.О. Макарова, в жанре «Фотография» – Наталья Смольянинова из СГУПСа. А в жанре «Литературное творчество» лучшей стала работа Дениса Макеева из СамГУПСа.

«ТранспАрт–2016» – праздник творчества, искусства и молодости – знаковое событие для всех студентов транспортной отрасли. Он проводится уже в восьмой раз. Главная цель фестиваля – популяризация транспортных профессий и отрасли в целом, идеологическая ориентация и профориентация молодого поколения. Фестиваль призван поддержать развитие самодеятельных творческих отраслевых коллективов России. Одной из основных целей фестиваля является создание для молодежи возможности творческого общения и обмена опытом, выявление новых талантов, ознакомление с лучшими образцами национальной культуры и искусства.

Артем ОЗУН, обозреватель «ТР»
Фото Ольги ШВЕЙЦЕР

Тепло Крайнего Севера

Воспитанники детского дома в аэропорту Маган

ЭКСКУРСИЯ

Выходные для воспитанников якутского детского дома «Берегиня» прошли очень насыщенно: дети познакомились с историей и работой аэропорта Маган. Экскурсию по аэропортовому комплексу организовала и провела PR–служба федерального казенного предприятия «Аэропорты Севера».

Школьный автобус с детьми сотрудники аэропорта встречали на входе в вокзал, ребят проводили в vip–зал, где им подробно рассказали о Якутии и об авиации на Крайнем Севере. Всем участникам подарили карту экскурсии с «остановками» и интересными фактами о маганском аэропорте.

После сотрудники службы перевозок и авиационной безопасности показали, как проходит досмотр каждого пассажира, что отображается на мониторе, когда чемодан попадает в интроскоп. Далее поддержал эстафету директор аэропорта Маган Юрий Сапьянов, он продолжил экскурсию с выездом на взлетно–посадочную полосу, осмотром воздушных судов, базирующихся на предприятии, служб спецавтотранспорта и поискового и аварийно–спасательного обеспечения полетов.

Стоит отметить, что экскурсия в аэропорту Маган была первая, но далеко не последняя. После воспитанников детского дома «Берегиня» познакомиться с работой аэропорта и историей авиации Республики Саха приедут ученики коррекционных школ города Якутска.

Олеся ЛАРЧУК, начальник PR–службы ФКП «Аэропорты Севера»

...Как зима катит в глаза

Долгосрочный прогноз на декабрь

ПОГОДА

В Северном федеральном округе предполагаемая средняя температура декабря –8...–13 °С, что в пределах нормы, в Вологодской области может быть на градус холоднее обычного, а в Мурманской области и в Республике Коми на 1–2 градуса теплее средних многолетних значений. Ожидаемое количество осадков 20–30 мм, что меньше нормы.

В Центрально–Черноземном районе ожидаемая среднемесячная температура –6...–7 °С, что на 1–2 градуса ниже нормы. Предполагаемое количество осадков 50–70 мм, что близко к обычному, местами не исключен избыток влаги.

В Волго–Вятском районе и на **Средней Волге** предполагаемая среднемесячная температура –9...–10 °С, что на 1–2 градуса ниже нормы. Ожидаемое количество осадков 30–40 мм, что несколько меньше обычного.

На Нижней Волге ожидаемая средняя температура месяца –1...–5 °С, что в пределах средних многолетних значений. Предполагаемое количество осадков 20–45 мм, что несколько больше обычного.

На юге европейской территории России ожидаемая средняя температура декабря –2...+1 °С, что несколько холоднее обычного. Предполагаемое количество осадков 40–60 мм, что в пределах средних многолетних значений.

В Республике Крым предполагаемая средняя температура декабря +2...+3 С, что в пределах нормы. Ожидаемое количество осадков 30–40 мм, что несколько меньше обычного.

На Урале ожидаемая среднемесячная температура –11...–13 °С, что на 2–3 градуса ниже обычной. Предполагаемое количество осадков 30–65 мм, что в пределах средних многолетних значений, местами не исключен избыток влаги.

На юге Западной Сибири предполагаемая среднемесячная температура –15...–19 °С, что на 2–4 градуса ниже нормы. Ожидаемое количество осадков 30–50 мм, что несколько больше обычного.

На юге Восточной Сибири ожидаемая средняя температура месяца –14...–16 °С, что на градус ниже обычной. Предполагаемое количество осадков 10–30 мм, что близко к норме, в Иркутской области не исключен дефицит влаги.

На юге Дальневосточного региона предполагаемая средняя температура месяца –7...–15 °С, что на 2 градуса выше нормы. Предполагаемое количество осадков 10–15 мм, что близко к обычному.

В Калининградской области ожидаемая средняя температура –1...–2 градуса, что на градус ниже обычной. Предполагаемое количество осадков 60–70 мм, в пределах нормы.

В Санкт–Петербурге предполагаемая среднемесячная температура –4...–5 °С, что на градус ниже обычной. Ожидаемое количество осадков 30–40 мм, что несколько меньше нормы.

В Москве и Подмосковье ожидаемая средняя температура месяца –6...–7 °С, что на 1 градус ниже обычной. Предполагаемое количество осадков 40–50 мм, что близко к норме.

В конце первой декады местами слабый снег и подморозит до –2...–7 градусов.

В середине месяца не исключена волна холода с ночными морозами до –20...–25 °С и дневной температурой –13...–18 градусов, без осадков. К концу второй декады пройдет небольшой снег и морозы ослабеют, максимальная дневная температура –1...–6 °С.

В начале третьей десятидневки без осадков, температура ночью –11...–16 °С, днем –5...–10 °С.

Завершится декабрь теплой погодой с осадками, температура днем 0...+3 °С, на дорогах местами гололедица.

Виталий СТАЛЬНОВ, Ассоциация «Прогнозы и циклы»

В КОНЦЕ НОМЕРА

Нам вместе тесно?

Многодетному семейству, путешествующему по Австралии в доме на колесах, пришлось приложить серьезные усилия для того, чтобы выгнать забравшегося в их фургон кенгуру.

Владельцы дома на колесах рассказали, что животное запрыгнуло в дверь, когда они припарковались на стоянке и стали укладывать детей спать.

Люди не вызывали у животного ни малейшего страха. Оно игнорировало возгласы семейной пары и деловито обнюхивало мебель.

Отец семейства предпринял попытку выгнать незваного гостя за порог, но в последний момент кенгуру повернул обратно и снова принялся за свое. «Он собирается принять ванну», – пошутила жена, снимавшая происшествие на мобильный телефон.

Мужчина попробовал привлечь животное яблочной долькой, но оно и это проигнорировало. Тем не менее вскоре кенгуру все же удалось вытолкать из машины.

* * *

Белка проникла в дом престарелых в городе Делтона (штат Флорида, США) и покусала несколько человек.

Первую жертву грызун атаковал еще на улице. Пострадавший сумел сбросить с себя животное, но в результате зверек попал в помещение, где находились еще несколько человек.

«Белка прыгает на людей, кусается и царапается, – сообщила сотрудница дома престарелых, позвонившая в службу спасения 911. – Нам нужна помощь».

Она объяснила диспетчеру, что жертвам агрессивного грызуна необходим врач. «Белка все еще тут, у людей идет кровь», – описывала она ситуацию по телефону. По ее оценке, в результате атаки пострадали по меньшей мере три человека.

Пострадавших доставили в больницу, оказали им первую помощь и уже выписали. Их жизни ничто не угрожает.

Животное удалось прогнать еще до приезда скорой помощи. Причину агрессивного поведения грызуна пока не установили.

* * *

Беглая корова, разгуливающая по улицам английского городка Даркинг, стала причиной заторов на ведущем в Лондон шоссе.

Крупное животное сбежало с близлежащего пастбища, проникло в город и выскочило на проезжую часть. «Говорят, что корова запрыгнула на один из автомобилей и поцарапала его, но когда я пришла, она была совершенно спокойна», – рассказала местная жительница.

Прибывшая полиция нашла беглянку на газоне перед одним из домов. Она невозмутимо ела траву и не проявляла агрессию. Чтобы корова не улизнула, ей преградили путь при помощи полицейского автомобиля и досок. О пропаже сообщили владельцу фермы, и он забрал животное.

* * *

Власти калифорнийского города Дейвис приняли решение развернуть борьбу с дикими индюками. Агрессивные птицы обосновались на улицах несколько лет назад. Они нападают на прохожих, мешают проезду автомобилей и пачкают пометом постройки.

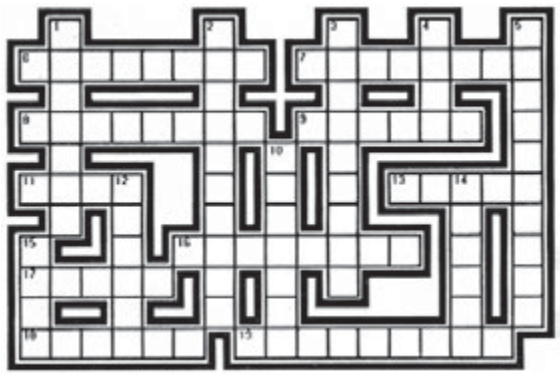
План борьбы с индюками, принятый городским советом Дейвиса, предусматривает поимку и выселение птиц. Самые агрессивные особи, возможно, будут убиты. Кроме того, власти хотели бы помешать жителям подкармливать индюков. Хотя закон штата запрещает кормить диких животных, за его соблюдением трудно уследить, поэтому могут потребоваться дополнительные меры.

Подготовил Виктор ФЕДОСЕЕВ

РАЗМИНКА ДЛЯ ЭРУДИТОВ

По горизонтали: 6. Период, когда наблюдается неподвижный ледяной покров на реке. 7. Маломерное легкое судно, приводимое в движение мускульной силой человека. 8. Наземное транспортное средство для передвижения в условиях отсутствия дорог. 9. Предмет хозяйственной утвари. 11. Головная часть сбруи лошади для управления при езде. 12. Небольшое судно. 16. Пререкание, препирательство. 17. Героиня сказки Льюиса Кэрролла, побывавшая в Стране Чудес. 18. На то и щука в воде, чтобы ... не дремал. 19. Морская птица с рекордным размахом крыльев.

По вертикали: 1. Место одноуровневого пересечения железнодорожных путей и автомобильной дороги. 2. Прибор для измерения количества теплоты. 3. Трос для швартовов и буксиров. 4. Месяц года. 5. Представительница отряда моллюсков из класса головоногих. 10. Небольшая птица – объект охоты. 12. Самый большой по территории штат США. 14. Плотницкий или столярный ручной инструмент. 15. Тип корабля, десяток орудий на котором и 80 человек команды позволяли на равных бороться с пиратскими суднами.



Ответы

По горизонтали: 6. Ледостав. 7. Байдарка. 8. Безлошадь. 9. Решето. 11. Узда. 13. Лодка. 16. Пререкание. 17. Алиса. 18. Кресло. 19. Альбатрос.

По вертикали: 1. Переезд. 2. Калориметр. 3. Кабельтов. 4. Март. 5. Каракатица. 10. Перепел. 12. Аляска. 14. Долото. 15. Баск.

Транспорт России ®

УЧРЕДИТЕЛИ:
Министерство транспорта РФ,
АО «Издательство Дороги»
ИЗДАТЕЛЬ:
АО «Издательство Дороги»

Издается с февраля 1998 года

Распространяется в 83 регионах России и в странах СНГ по адресной подписке и через издательство среди руководителей:
- союзов и ассоциаций, предприятий и организаций автомобильного, железнодорожного, городского электрического, промышленного воздушного, морского и речного транспорта, метрополитена, дорожного хозяйства, геодезии и картографии, машиностроения, ТЭК;
- профсоюзных организаций ТК;
- органов исполнительной и законодательной власти федерального и регионального уровней;
- участников транспортных коллегий, совещаний, конференций, всех профильных и смежных выставок в России и СНГ;
- органов МВД России

БУРЫЛИН Ю.В. – главный редактор
ЧИРКИН В.Д. – зам. главного редактора – отв. секретарь

Редакторы отделов:
БАЙБЕКОВ Ш.Х., БУДУМЯН В.Г., ИЗЪЮРОВА 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. (Нижний Новгород) 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, gazetatr@yandex.ru

Суммарный тираж 27 000 экз. Цена свободная Зак. № 5904–2016

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 8.12.2016 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.: +7(495) 748–36–84 доб. 11–54, 11–62
- по каталогу агентства «Роспечать» «Газеты. Журналы»
32766 – для организаций;
35644 – для индивидуальных подписчиков
19181 – годовая подписка
- по 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 **Мартынова 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
Кушниренко Н.В.
E–mail: 4595943@gmail.com

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