



Официальный печатный орган Министерства транспорта РФ

Транспорт России

Всероссийская транспортная еженедельная информационно-аналитическая газета № 20 (1087) 13 – 19 мая 2019 года

ХРОНИКА

- Постановлением Правительства РФ упрощена процедура оформления железнодорожных билетов для детей в возрасте до одного месяца.
- В Московском метрополитене запущен тематический поезд, посвященный 210-летию транспортного ведомства.
- Аэровокзальный комплекс аэропорта «Гагарин» получил заключение о соответствии.

В КРЕМЛЕ

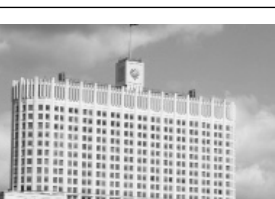


Освободят от пошлин

Президент России подписал Федеральный закон «О внесении изменений в статью 35 Закона Российской Федерации «О таможенном тарифе».

Федеральным законом освобождается от таможенных пошлин топливо, вывозимое из Российской Федерации для обеспечения деятельности судов, используемых на континентальном шельфе Российской Федерации и (или) в исключительной экономической зоне Российской Федерации либо в российской части (российском секторе) дна Каспийского моря для геологического изучения недр, разведки и добычи углеводородного сырья, а также судов обеспечения и поисково-спасательных судов при условии представления при таможенном декларировании письменного обязательства о целевом использовании такого топлива.

В ПРАВИТЕЛЬСТВЕ РФ



Предоставят субсидии

Правительство РФ к февралю 2020 года включит авиaperелеты из районов Арктической зоны и Крайнего Севера и в обратном направлении в список субсидируемых маршрутов. Об этом говорится в плане реализации стратегии пространственного развития до 2025 года.

План предусматривает внесение изменений в правила предоставления субсидий из федерального бюджета организациям воздушного транспорта в части расширения географии субсидируемых маршрутов воздушных перевозок в целях обеспечения их доступности жителям Калининградской области и Дальневосточного макрорегиона, а также включение в перечень субсидируемых маршрутов воздушных перевозок пассажиров из Арктической зоны РФ и районов Крайнего Севера и в обратном направлении.

Срок реализации данного мероприятия – февраль 2020 года. Ответственными за его исполнение назначены Минтранс, Минфин, Минвостокразвития и Минэкономразвития России.

В СОВЕТЕ ФЕДЕРАЦИИ



Одобрены изменения

Совет Федерации одобрил изменения в отдельные законодательные акты Российской Федерации в части совершенствования законодательства об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств.

В частности, вносятся изменения, снимающие запрет на перестрахование рисков по обязательному страхованию гражданской ответственности владельцев транспортных средств.

Устанавливаются полномочия представителя страховщика в субъекте РФ по организации осмотра и независимой технической экспертизы, оценки поврежденного имущества или его остатков, по организации восстановительного ремонта поврежденного транспортного средства на станции технического обслуживания.

О ГЛАВНОМ

Особое внимание – развитию транспорта и другой опорной инфраструктуры. Среди ключевых инфраструктурных проектов – строительство Северного широтного хода. Это железнодорожная магистраль, которая позволит приступить к эффективному освоению природных богатств Полярного Урала и Ямала, а в перспективе – и севера Красноярского края Российской Федерации.

Президент России Владимир Путин



Фестиваль ледоколов

В акватории Северной столицы России уже в шестой раз прошел уникальный праздник



СОБЫТИЕ

На набережной Лейтенанта Шмидта и Английской набережной Невы были пришвартованы и открыты для посетителей пять ледоколов ФГУП «Росморпорт»: «Капитан Сорокин», «Санкт-Петербург», «Иван Крузенштерн», «Мудьюг» и речной аварийно-спасательный буксир-ледокол «Невская застава». Кстати, именно этот речной буксир-ледокол в позапрошлом году вывел из ледового плена около 100 судов, заблокированных в Онежском озере.

Большие ледоколы традиционно работают не только на обеспечении круглогодичной навигации на подходах к замерзающим морским портам Финского залива, но и при необходимости приходят на помощь ледокольным флотилиям Росморпорта и Росатомфлота в Арктике.

В церемонии открытия фестиваля приняли участие капитан дальнего плавания, руководитель группы наставников Северо-Западного бассейнового филиала ФГУП «Росморпорт» Георгий Мельник, глава комитета по развитию туризма Санкт-Петербурга Евгений Панкевич, ответственный секретарь Морского

совета при правительстве Санкт-Петербурга, советник губернатора Санкт-Петербурга Татьяна Чекалова и другие.

В течение двух дней был организован бесплатный доступ на

ЦЕЛЬ

Главная цель фестиваля ледоколов в Петербурге, впервые прошедшего в 2014 году – году 150-летия ледокольного флота нашей страны, продемонстрировать, что Россия – законодатель мировой «ледокольной моды» и флагман ледокольного флота планеты.

ледоколы для всех желающих. Посетителей встречали члены экипажей, а также курсанты ФГБОУ ВО «ГУМРФ имени адмирала С.О. Макарова» и Санкт-Петербургского государственного морского технического университета. Гостям ледоколов рассказали об устройстве судов этого типа и жизни экипажей на борту.

В этом году звездой фестиваля стал один из действующих ветеранов флота – ледокол «Капитан Сорокин». Ледокол был спущен на воду в 1977 году, сначала работал в Мурманске, а потом – в устье реки Енисей. В Северной столице – с 1997 года. На петербургском фестивале он самый большой – длина судна превышает 140 метров, а высота – более 56.

Судно названо в честь полярника, генерал-директора Север-

ного морского пути 3 ранга Михаила Яковлевича Сорокина.

По словам капитана судна Дмитрия Щербатова, фестиваль является прекрасной возможностью рассказать о работе ледокольного флота и показать, как работает замечательная техника, несмотря на долгий срок эксплуатации. «Наша работа не всегда и не всем видна. Ведь жители города и гости нигде нас больше и не увидят. А встать у берегов Невы с прекрасным видом на наш город всегда приятно», – отметил капитан ледокола.

Помимо посещения действующих ледокольных судов и их не-

сущего ныне музейную вахту собрата – ледокола «Красин», где их экипажи и волонтеры – курсанты морских вузов проводили экскурсии для молодежи и всех желающих, на набережной Лейтенанта Шмидта была развернута праздничная программа для жителей и гостей города, выступали творческие коллективы, работали интерактивные зоны, мастер-классы, читались лекции.

Завершил ледокольный фестиваль традиционный вальс буксиров. Небольшие суда синхронно маневрировали и кружились под музыку. «Танцевальная программа» была украшена водными завесами из направленных вверх пожарных гидрантов.

Главная цель фестиваля ледоколов в Петербурге, впервые прошедшего в 2014 году – году 150-летия ледокольного флота нашей страны, продемонстрировать, что Россия – законодатель мировой «ледокольной моды» и флагман ледокольного флота планеты.

Отметим, что ежегодно ледокольный праздник, с началом очередной навигации открывающийся чередой морских петербургских торжеств, привлекает до миллиона гостей.

Наш корр.



ПОДПИСКА-2019

Уважаемые читатели!

Продолжается подписная кампания на газету «Транспорт России» на 2019 год

Оформить подписку на газету «Транспорт России» вы можете непосредственно в издательстве.

По вопросам оформления подписки вы можете обращаться в отдел реализации и подписки по тел. +7 (495) 748-36-84, доб. 1047, 1049, или по e-mail: podpiska@izdatelstvo-dorogi.ru

Подписку на газету «Транспорт России» можно оформить также по подписным каталогам:

По каталогу «Роспечать» подписные индексы:

32766 – на полугодие
19181 – годовая
По каталогу ФГУП «Почта России» подписные индексы:
П3298 – на полугодие
П3326 – годовая
По каталогу «Урал-Пресс» подписные индексы:
32766 – на полугодие
19181 – годовая

Обратите внимание! Только в «Издательстве Дороги» вы можете оформить подписку на

ЭЛЕКТРОННУЮ ВЕРСИЮ ГАЗЕТЫ!
Преимущества электронной версии:
– Удобно – все номера в одном личном кабинете
– Оперативно – новый номер в день выхода из печати
– Выгодно – электронная версия дешевле печатной
Стоимость годовой подписки на 2019 год на электронную версию – 5160 руб.
Стоимость годовой подписки на 2019 год на печатную версию – 6084 руб.

210 лет



МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
Минтранс России

ОТРАСЛЬ: ДЕНЬ ЗА ДНЕМ

Работает ГОСКОМИССИЯ

В фокусе внимания – трагедия в Шереметьево

Государственная комиссия под руководством министра транспорта РФ Евгения Дитриха работает над преодолением последствий авиационного происшествия с самолетом авиакомпании «Аэрофлот» 5 мая в аэропорту Шереметьево.

Рейс SU-1492 в 18:02 мск вылетел по маршруту Москва – Мурманск. Всего на борту находились 73 пассажира и 5 членов экипажа. После взлета экипаж доложил о неисправности. Было принято решение вернуться в аэропорт вылета. В 18:30 самолет совершил аварийную посадку, после чего произошло возгорание. Силами прибывших пожарных расчетов оно было ликвидировано.

В кратчайшие сроки в воздушной гавани были обеспечены аварийно-спасательные работы.

В результате авиационного происшествия есть погибшие и пострадавшие. Всем пострадавшим была незамедлительно оказана необходимая медицинская и психологическая помощь.

Для родственников пассажиров открыты телефоны «горячей линии». МЧС России: +7 (800) 775-17-17, Шереметьево: +7 (495) 232-65-40, Аэрофлот: +7 (495) 663-63-34.

Ространнадзор в связи с происшествием начал внеплановые проверки ПАО «Аэрофлот», АО «Международный аэропорт Шереметьево» и ФГУП «Государственная корпорация по организации воздушного движения в Российской Федерации». Предмет проверки – соблюдение норм воздушного законодательства в области обеспечения безопасности полетов.

Мониторинг и контроль

Минтранс России проведет эксперимент

Минтранс России проведет эксперимент по мониторингу и контролю пассажирских перевозок с помощью госсистемы сбора данных с бортовых устройств «Платон». Об этом говорится в проекте постановления Правительства РФ, опубликованном на федеральном портале проектов нормативных правовых актов.

Перевозчики и пассажиры участвуют в эксперименте добровольно и бесплатно. Оценку результатов эксперимента проведут до 31 октября, после чего соответствующий доклад будет направлен в правительство.

Оператором системы мониторинга и контроля на безвозмездной основе предлагается назначить ООО «Современные технологии пассажирского комплекса» (ООО «Технопас»), в котором 40% акций принадлежит оператору «Платона» «РТ-инвест транспортные системы» и 60% – ООО «Онэлига».

«В рамках цифровой трансформации транспортного комплекса Минтранс России прорабатывает вопрос создания единой федеральной системы мониторинга и контроля пассажирских перевозок и проведения эксперимента по созданию единой системы мониторинга и контроля соответствующего эксперимента. Главная цель данного проекта – повысить уровень транспортной безопасности, снизить количество ДТП при помощи автоматизированного контроля режимов труда и отдыха водителей, соблюдения скоростного режима и норм транспортной безопасности», – сказал заместитель министра транспорта РФ Алексей Семенов.

В рамках отработки эксперимента будет протестирована интеграция действующих государственных систем и существующих российских технологических разработок для автоматизации государственных контрольных функций с обеспечением надзорных ведомств, добавил он.

По словам Алексея Семенова, новый комплекс решений повысит качество предоставляемых сервисов для удобства пассажиров при оформлении и оплате билетов, позволит оптимизировать затраты перевозчиков и будет способствовать вытеснению нелегальных перевозчиков с рынка.

Беспилотникам дадут свободу

Готовятся изменения в Федеральные правила использования воздушного пространства РФ

Минтранс России подготовил проект постановления Правительства РФ, принятие которого разрешит полеты беспилотных летательных аппаратов на высоте до 150 метров без получения разрешения в Единой системе организации воздушного движения.

Проект предполагает внесение изменений в Федеральные правила использования воздушного пространства РФ. Как отмечается в справке к документу, проект разработан в рамках дорожной карты национальной технологической инициативы по направлению «Аэронет».

Сейчас для полетов беспилотников федеральными правилами установлен разрешительный порядок, независимо от класса воздушного пространства. С целью создания условий для полетов с использованием беспилотных авиационных систем на территориях, свободных от ограничений на использование воздушного пространства, а также для развития авиамодельного спорта и рыночного применения беспилотных авиационных систем без угрозы для безопасности полетов всех видов воздушных судов Минтрансом разработаны соответствующие дополнения в федеральные правила. Они определяют порядок использования воздушного пространства для беспилотных гражданских воздушных судов, используемых по правилам визуальных полетов на высоте не более 150 м, кроме зон с установленными ограничениями, без необходимости получения разрешения в Единой системе организации воздушного пространства РФ.

По сообщениям наших корреспондентов

АНОНС

30–31 мая в Санкт-Петербурге состоится IX Международный форум «Безопасность на транспорте».

Деловая программа форума охватит наиболее актуальные вопросы отрасли и пройдет по двум основным направлениям: обеспечение транспортной безопасности и борьба с терроризмом; обеспечение безаварийного движения и безопасной эксплуатации транспортных средств.

Ключевыми дискуссионными направлениями станут вопросы оптимизации нормативно-правового регулирования, внедрения цифровых технологий и формирования культуры безопасности на транспорте.

В числе актуальных вопросов, вынесенных на обсуждение, – сертификация технических средств, подготовка и аттестация сил обеспечения транспортной безопасности, деятельность подразделений транспортной безопасности, а также технологии и решения в области борьбы с терроризмом, кибербезопасность и безопасное использование беспилотных технологий, безопасность дорожного движения.

Мероприятие пройдет при поддержке Государственной думы РФ и Минтранса России.

МЕЖДУНАРОДНОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО

Новые направления

в сфере автоперевозок формируют Россия и Тунис

В Тунисе состоялась 7-я заседание Российско-тунисской межправительственной комиссии по торгово-экономическому и научно-техническому сотрудничеству.

Российскую делегацию возглавлял заместитель Председателя Правительства Российской Федерации Виталий Мутко. В составе делегации были заместитель министра транспорта РФ Алексей Семенов и генеральный директор ФБУ «Росавтотранс» Алексей Двойных.

В ходе мероприятия стороны обсудили сотрудничество в области транспорта. В своем выступлении Алексей Семенов проинформировал о статистических данных по грузовым и пассажирским перевозкам между Россией и Тунисом за 2018 год и на начало текущего года, касающихся всех сфер транспорта.

Он отметил, что одним из ключевых вопросов взаимодействия с Тунисом является открытие регулярных перевозок грузов автомобильным транспортом между двумя странами. Для создания законодательной базы, регулирующей двусторонние автоперевозки, российскими и тунисскими специалистами была проведена комплексная работа по подготовке проекта соглашения между Правительством Российской Федерации и Правительством Тунисской Республики о международном автомобильном сообщении к подписанию.

«Подписание соглашения позволит заложить основу для роста объемов перевозимых грузов и пассажиров между Россией и Тунисом и создаст более благоприятные условия выполнения международных автомобильных перевозок», – сказал замминистра.

По мнению генерального директора Агентства автомобильного транспорта Алексея Двойных, данное направление значимо для обеих стран – оно способствует повышению качества взаимодействия в области грузовых и пассажирских автомобильных перевозок и увеличению товарооборота обеих сторон. Подписание соглашения позволит совершенствовать действующие механизмы автосообщения и даст импульс формированию новых направлений в сфере автоперевозок.

Взаимодействие – конструктивное

На заседании Российско-туркменской межправительственной комиссии обсудили вопросы экономического сотрудничества

В Ашхабаде прошло 11-е заседание Российско-туркменской межправительственной комиссии по экономическому сотрудничеству. Участие в нем принял заместитель министра транспорта РФ – руководитель Росморречфлота Юрий Цветков.

Участники отметили конструктивное взаимодействие транспортных ведомств и организаций по развитию сотрудничества в области транспорта, а также необходимость кооперации логистических компаний при перевозке грузов через порты России и Туркменистана на Каспийском море.

Минтрансу России и Министерству промышленности и коммуникаций Туркменистана поручено осуществлять обмен бланками разрешений на перевозку грузов автомобильным транспортом. В случае необходимости стороны будут оперативно рассматривать вопросы дополнительного обмена такими разрешениями. Отмечена необходимость продолжения работы по развитию воздушного сообщения между двумя странами.

Принято решение о продолжении взаимовыгодного сотрудничества между ОАО «РЖД» и Министерством промышленности и коммуникаций Туркменистана по созданию благоприятных условий для транспортировки грузов по участкам МТК «Север – Юг».

Работа на перспективу

Представители транспортных ведомств России и Кубы обсудили сотрудничество в морской отрасли

В Гаване прошло второе заседание Российско-кубинской смешанной комиссии по морскому транспорту.

В состав российской делегации, которую возглавлял заместитель директора Департамента государственной политики в области морского и речного транспорта Минтранса России Андрей Козлов, вошли представители Росморречфлота, ФГУП «Росморпорт», ПАО «Совфрахт», ФАУ «Российский морской регистр судоходства» и торгового представительства России на Кубе.

Делегация кубинской стороны во главе с генеральным директором Морской администрации Министерства транспорта Республики Куба Хосе Х. Прадо Фалеро была представлена специалистами кубинской портовой администрации, а также отраслевых кубинских ведомств и компаний. В рамках комиссии российскую делегацию приветствовал министр транспорта Республики Куба Эдуардо Родригес Давила.

Особое внимание на встрече было уделено текущим потребностям Кубы в модернизации портовой инфраструктуры, а также необходимости привлечения инвестиций для дальнейшего развития кубинских портов и судоверфей.

Обсуждались перспективы продолжения работы над проектом создания береговых объектов глобальной морской системы связи при бедствии и для обеспечения безопасности (ГМССБ) в Республике Куба, представленным российской стороной.

Кубинские партнеры подтвердили свою потребность в квалифицированных специалистах в области морского транспорта и вышли с инициативой продолжить работу по расширению российско-кубинского взаимодействия в сфере морского образования.

Отмечено укрепление взаимодействия ПАО «Совфрахт» с кубинскими партнерами и намечены направления по дальнейшему сотрудничеству.

Достигнута договоренность о продолжении работы комиссии, а также об организации регулярных встреч заинтересованных компаний.

По итогам заседания подписан протокол.

Подписали меморандум

Российская железнодорожная колея может быть протянута до Турции

Главы железнодорожных компаний России, Турции и Азербайджана подписали в Анкаре трехсторонний меморандум о сотрудничестве в области развития железнодорожных перевозок.

Подписи под документом поставили генеральный директор – председатель правления ОАО «РЖД» Олег Белозеров, генеральный директор Турецких государственных железных дорог Уйгун Али Исхан и председатель ЗАО «Азербайджанские железные дороги» Джавид Гурбанов.

Меморандум предусматривает совместные действия для обеспечения регулярных железнодорожных перевозок по маршруту Баку – Тбилиси – Карс, включая установление экономически обоснованных тарифов и привлечение новой грузовой базы.

Для этой цели стороны рассмотрят возможность реализации проекта по строительству второго железнодорожного пути с шириной колеи 1520 мм на участке Ахалкалаки (Грузия) – Карс протяженностью 76 км по территории Турции и терминально-логистического центра в Карсе.

«Подписанный нами меморандум открывает путь к развитию перевозок по линии Баку – Тбилиси – Карс, которая сейчас строится под руководством азербайджанских железнодорожников. А это значит, что Турция подключается к единому технологическому пространству железных дорог стран бывшего СССР, а также Финляндии, Болгарии и Ирана, работающих в постоянном тесном взаимодействии друг с другом», – заявил на церемонии подписания Олег Белозеров. Он сообщил, что уже сегодня между Россией и Турцией ежегодно перевозится 6 млн тонн грузов в прямом сообщении и 20 млн тонн с использованием разных видов транспорта, включая железную дорогу.

«При этом», – добавил глава РЖД, – на коридор Баку – Тбилиси – Карс пойдут и грузы с Транссиба, отправляемые из Республики Корея, КНР и других стран АТР».

По словам главы компании, дальнейшее развитие коридора Баку – Тбилиси – Карс в самой ближайшей перспективе создаст предпосылки для организации регулярного контейнерного сообщения и на постоянной основе включит Турцию в систему евро-азиатских транспортных коридоров, по ветке поедут новые грузы, появятся новые возможности развития международной логистики.

Подготовил Юрий ПОЛИКАРПОВ

Наши не подкачали!

Водители Мосгортранса – вице-чемпионы Европы



ЧЕМПИОНАТ

В Брюсселе (Бельгия) 4 мая прошел Чемпионат Европы среди водителей трамвайного депо им. Н.Э. Баумана Антон Медведев и Виктория Ульянова. Программа соревнований включала шесть испытаний различной сложности. Мастерство водителей оценивали в личном и командном зачетах.

В личном зачете также вторым стал Антон Медведев.

Впервые на европейском турнире соревновались на трех различных типах вагонов – на ретро-

трамвае и современных двух- и пятиосевных составах, которые ходят по регулярным маршрутам Брюсселя.

«Наши водители уверенно выступили на незнакомой технике в условиях жесткой конкуренции. Поздравляю ребят с потрясающим результатом! Уверен, этот опыт поможет им и дальше совершенствовать свое профессиональное мастерство», – отметил генеральный директор ГУП «Мосгортранс» Леонид Антонов.

Чемпионат Европы среди водителей трамвая проводится ежегодно уже 8 лет. Впервые Мосгортранс принял в нем участие в прошлом году. Тогда москвичи заняли 7-е командное место, в личном зачете водитель Александр Павлов вошел в тройку сильнейших.

Наш корр.

На снимках: участники чемпионата Антон Медведев и Виктория Ульянова; моменты соревнований



Маршрут будущего

«От двери до двери» по системе МДП

ПРОЕКТЫ И РЕАЛИЗАЦИЯ

Российский автотранспортный оператор впервые в истории взаимоотношений двух стран выполнил двустороннюю перевозку груза из внутренних районов Китая в европейскую часть России, используя систему МДП.

Автотранспортные средства группы компаний «Д-Транс», действительного члена Ассоциации международных автомобильных перевозчиков (АСМАП), успешно прибыли в таможенный терминал. Груз – промышленное оборудование – был отправлен по маршруту Тяньцзинь (КНР) – Тверь (РФ) через пункт пропуска Маньчжурия – Забайкальск, открытый для проезда по процедуре МДП. Общее расстояние 9300 км перевозчик преодолел всего за 12 дней.

По оценке экспертов, на таком маршруте доставка грузов автомобильным транспортом по системе МДП «от двери до двери» будет в среднем в 3,5 раза быстрее, чем по морю, и в 1,5 раза быстрее, чем по железной дороге, при сопоставимых общих расходах.

Такая перевозка стала возможной благодаря новому со-

глашению между Правительством Российской Федерации и Правительством Китайской Народной Республики о международном автомобильном сообщении.

ФАКТ

» Доставка грузов автомобильным транспортом по системе МДП «от двери до двери» будет в среднем в 3,5 раза быстрее, чем по морю, и в 1,5 раза быстрее, чем по железной дороге, при сопоставимых общих расходах.

нии, подписанному 8 июня 2018 г. и вступившему в силу в начале текущего года. В соответствии с документом российские и китайские перевозчики могут выполнять перевозки на территории друг друга вне зависимости от установленных маршрутов, исходя из потребностей логистики и торговли.

Генеральный секретарь IRU Умберто де Претто отметил: «Россия и Китай обладают огромным торгово-экономическим потенциалом. Нет сомнений, что вклад автомобильного транспорта в его реализацию будет иметь важное значение. Благодаря новому российско-китайскому соглашению перевозки по процедуре МДП

между двумя странами теперь могут выполняться без каких-либо ограничений. Символично, что это происходит именно в текущем году, когда отменяется

70-летие установления дипломатических отношений между Китайской Народной Республикой и Российской Федерацией и, одновременно, 70-летие Конвенции МДП».

Таким образом, данная перевозка стала первой, которую российская транспортная компания осуществила «от двери до двери» с грузом в Китае более чем за 2000 км от российской границы. Кроме того, открываются дополнительные возможности в части транзита и осуществления перевозок в/из третьих стран из Китая в Европейский союз через Россию и другие государства – члены Евразийского экономического союза.

Президент группы компаний «Д-Транс» Валерий Демчук в целом положительно оценивает результаты пробной перевозки и добавляет: «Для нас это был очень интересный опыт – на практике попробовать свои силы на совершенно новом направлении перевозок. Дороги и придорожная инфраструктура полностью подтвердили готовность маршрута к эксплуатации. Уверен, что такие перевозки являются перспективными и будут востребованы международными участниками рынка».

Важно отметить, что перевозка выполнялась с использованием процедуры МДП – единственной глобальной системы таможенного транзита, обеспечивающей надежное перемещение грузов через границы государств и функционирующей на территории Китая с мая 2018 года.

Преимущества таких перевозок очевидны и для грузополучателей, так как товар перемещается одним перевозчиком без перегрузки на границе или смены перевозчика, что минимизирует риски порчи или повреждения перевозимого груза, снижает временные и стоимостные затраты.

Юрий МОСКВИН

Потенциал региона

Актуальные вопросы международных грузоперевозок обсудили в Нижегородской области

КОНФЕРЕНЦИИ

Конференция «Нижегородский регион на карте международных грузоперевозок России» прошла в Торгово-промышленной палате Нижегородской области. Эксперты и представители бизнес-сообщества обсудили актуальные вопросы в сфере международных грузоперевозок.

По оценке заместителя губернатора Нижегородской области Сергея Морозова, конференция дает возможность обменяться

мнениями и получить обратную связь как представителям власти, так и грузоперевозчикам.

Сергей Морозов рассказал предпринимателям о том, что сейчас делает правительство региона в области развития транспортного потенциала. Особо перевозчиков интересовал вопрос предоставления льгот на транспортный налог. В регионе внимательно относятся к мерам поддержки бизнеса и ищут различные варианты, как поддержать предпринимателей, в частности, с помощью льгот на

транспортный налог, а с другой стороны, стимулировать их на обновление подвижного состава.

Целью предоставления льгот на транспортный налог является стимулирование предпринимателей обновлять свои автопарки и повышать зарплату сотрудникам. Это, в свою очередь, позволит увеличить внутренний валовой продукт региона, а также улучшить экологическую обстановку.

Во время обсуждения предприниматели затронули и такие острые темы, как внедрение системы

автоматического весогабаритного контроля и весеннее ограничение движения на дорогах области. Опасения перевозчиков понятны, однако вопрос сохранения автомобильных дорог, по которым передвигается не только крупногабаритный, но и легковой транспорт, т.е. сотни тысяч жителей региона, остается актуальным, и его решение – одно из направлений работы правительства региона.

Татьяна ЕЛАТИНА, сборкор «ТР»

Нижегород

НОВОСТИ

В федеральную собственность

Автомобильная дорога Хабаровск – Лидога – Ванино с подьездом к Комсомольску-на-Амуре официально передана в федеральную собственность. Согласно постановлению Правительства РФ трассе, обеспечивающей круглогодичное сообщение деловых и культурных центров Дальнего Востока и Сибири с портами Ванино и Советская Гавань, присвоены учетный номер А-376 и наименование Хабаровск – Лидога – Ванино – Комсомольск-на-Амуре.

В настоящее время подведомственное Росавтодору ФКУ ДСД «Дальний Восток», в оперативном управлении которого теперь находится дорога, приступило к вырубке древесно-кустарниковой растительности в полосе отвода – в 2019 году объем данных работ составит 88 га. Начаты работы по устранению дефектов покрытия на участке с 57 по 65 км в районе с. Малышево.

В рамках трехлетнего государственного контракта на содержание федеральной автомобильной дороги А-376 Хабаровск – Лидога – Ванино – Комсомольск-на-Амуре из федерального бюджета выделены 2,9 млрд руб. В соответствии с программой работ в этом сезоне устранят дефекты на 123 тыс. квадратных метров покрытия трассы, отремонтируют обочины, нанесут разметку, заменят дорожные знаки.

В рамках инвестпроекта

Международный аэропорт Симферополь, правительство Крыма и ФГУП «Государственная корпорация по организации воздушного движения в Российской Федерации» подписали соглашение о взаимодействии при строительстве современного командно-диспетчерского пункта (КДП).

Строительство будет вестись в рамках инвестиционного проекта по развитию аэропортового комплекса, включенного в ФЦП «Социально-экономическое развитие Республики Крым и города Севастополя до 2022 года». По условиям заключенного соглашения Госкорпорация по ОрВД выступит инвестором строительства диспетчерской вышки и выделит на проект, реализацию которого обеспечит аэропорт Симферополь, 881,9 млн руб. Правительство полуострова, со своей стороны, окажет необходимую помощь, в том числе в получении согласований и разрешений. После завершения строительства новую диспетчерскую вышку передадут в собственность РФ и закрепят право хозяйственного ведения за инвестором.

Вышка будет оснащена аэронавигационным оборудованием отечественного производства в соответствии со всеми международными стандартами. Внутри КДП будут оборудованы рабочие места авиадиспетчеров филиала «Крым-аэронавигация» Госкорпорации по ОрВД, а также сотрудников Центра координации и управления ресурсами симферопольского аэропорта.

По МЦК – без пилотов

В 2019 году будет реализован пилотный проект по беспилотному вождению поездов на МЦК.

В настоящий момент РЖД уже имеют несколько подвижных составов, оснащенных системой беспилотного вождения. Однако система автотакси еще нуждается в доработке.

Завершить реализацию проекта компания намерена к 2021 году. Сейчас на Московском центральном кольце в режиме автотакси эксплуатируется пока один поезд. Электронные системы беспилотника позволяют с точностью до 5 метров останавливать состав на платформе без участия машиниста.

В 2019–2020 годах РЖД планируют изготовить опытные образцы и протестировать комплекс автоматического управления. Кроме того, необходимо разработать и утвердить нормативную документацию для беспилотного управления на МЦК.

В штатном режиме

Опытный самолет МС-21-300, оснащенный пассажирским салоном, совершил беспосадочный перелет из Иркутска на аэродром «Ульяновск-Восточный».

В Ульяновске самолет МС-21-300 будет окрашен по серийным технологиям, после чего перелетит на аэродром ЛИИ им. М.М. Громова «Раменское» (г. Жуковский Московской области) для продолжения летных испытаний.

Самолет пилотировал экипаж в составе Героя России, заслуженного летчика-испытателя Романа Такаева и летчика-испытателя 1-го класса Василия Севастьянова.

Роман Такаев отметил, что перелет прошел в штатном режиме, замечаний нет.

По сообщениям информационных агентств

С Арктикой нельзя говорить на «ты»

В Санкт-Петербурге прошел V Международный арктический форум

РЕАЛИИ
И ПЕРСПЕКТИВЫ

«Арктика – территория диалога»

В центре внимания участников форума были актуальные вопросы социально-экономического развития арктических территорий, выработка многосторонних механизмов совместного раскрытия и эффективного освоения мощного ресурсного потенциала Арктического региона.

Форум проходит один раз в два года. Если в 2017 году он насчитывал 2400 участников, то на этот раз в стенах конгрессно-выставочного центра «Экспофорум» собрались более 3600 представителей российских и международных политических, научных и деловых кругов, общественности, ведущих средств массовой информации. Выросло и количество стран, принимавших участие в мероприятии: в 2017 году – 31 страна, в 2019 году – 52 государства. Самыми многочисленными стали делегации из Китая, Норвегии, Финляндии, Швеции, США, Дании, Исландии, Канады и Японии.

В форуме приняли участие Президент Российской Федерации Владимир Путин, Президент Финляндии Саули Ниинисте, Президент Исландии Гудни Торлацусон Йоханнссон, Премьер-министр Норвегии Эрна Сульберг, Премьер-министр Швеции Стефан Левен, министры иностранных дел Дании и Норвегии Андерс Самуэльсен и Инне Мари Эриксен-Сейрайд.

На мероприятии приняли участие представители по вопросам Арктики из министерств иностранных дел 8 иностранных государств, а также Европейского союза. Участниками Международного арктического форума – 2019 стали главы таких профильных международных организаций, как Арктический круг, Арктический экономический совет и др.

Россию представляли семь федеральных министров, 10 руководителей федеральных агентств и служб, а также главы 15 субъектов Российской Федерации. В работе форума приняли участие 129 глав российских и 12 глав иностранных компаний.

За три дня работы форума были проведены 49 мероприятий. Ключевым событием деловой программы стало пленарное заседание «Арктика. Океан возможностей», где Президент России Владимир Путин заявил о новой стратегии развития российской Арктики до 2035 года, которая будет принята уже в этом году. Состоялся вторая встреча губернаторов Северного форума.

На форуме также была представлена обширная выставочная экспозиция, содержащая 24 стенда крупнейших арктических регионов и промышленных компаний. Организатор мероприятия – Фонд «Роскоинвест» подготовил для гостей форума насыщенный культурную и спортивную программу.

Преференции для инвестпроектов

На заседании президиума Государственной комиссии по вопросам развития Арктики с участием заместителя Председателя Правительства РФ – полномочного представителя Президента РФ в ДФО Юрия Трутнева и других членов комиссии была представлена система преференций, обеспечивающих экономическую эффективность проектов в условиях Арктической зоны. Сформированный вариант системы преференций в ближайшее время будет рассмотрен Правительством РФ.

Было отмечено, что для Арктической зоны РФ необходимо разработать специальные меры поддержки инвестиционной деятельности. Такое поручение дано главой государства. Соответствующие документы должны быть внесены в Государственную думу до 1 июля 2019 года.

За эту работу отвечает Министерство РФ по развитию Дальнего Востока и Арктики, которое



подготовило пакет из 4 законопроектов, предусматривающих создание новой системы преференций для инвестиционных проектов в Арктической зоне России. В них Минвостокразвития России предлагает два варианта налоговых льгот для резидентов Арктической зоны.

Первый вариант предусматривает, что налог на прибыль организации, налог на добычу полезных ископаемых, налог на имущество и земельный налог устанавливаются в размере 0% в течение 10 лет для проектов до 100 млрд руб. и 15 лет для проектов от 100 млрд руб. и выше. Ставка страховых взносов – 7,6% вместо 30% в течение тех же сроков, что и предыдущие налоговые льготы.

Второй вариант предусматривает значительное снижение налога, но он устанавливается на весь срок реализации инвестиционного проекта, а именно: налог на прибыль – 7% вместо 20% (речь идет только о сохранении 7% региональной части налога); налог на добычу полезных ископаемых – льготный коэффициент 0,3; страховые взносы – также 7,6%; налог на имущество организации и земельный налог – 0%.

«Представители компаний говорят о том, что второй вариант несколько лучше. Думаю, что он лучше и для регионов, потому что он дает возможность получать средства в бюджет уже с самого начала реализации инвестиционного проекта. Члены комиссии тоже поддержали второй вариант», – уточнил Юрий Трутнев.

По его словам, преференциальной территорией станет вся Арктика. При этом проекты условно поделены на четыре группы. Первая группа – добыча углеводородов на шельфе, вторая – добыча углеводородов на континентальной части, третья – производство сжиженного природного газа, четвертая – все проекты, которые не вошли в первые три группы.

Еще одно направление работы связано с развитием Северного морского пути. По мнению вице-премера, для создания конкурентных условий для этого транспортного коридора нужно готовить меры по обеспечению безопасности мореплавания. Должны быть построены соответствующие портовые мощности. Трасса Северного морского пути должна быть обеспечена аварийно-спасательными средствами, качественной навигацией, медицинским сопровождением. Необходимо проработать решения по снижению стоимости ледокольной проводки. Только в этом случае можно надеяться на увеличение перевозок грузов от собственных инвестиционных проектов и транзита.

Вместе с тем развитие Арктической зоны РФ нельзя рассматривать только как развитие Северного морского пути или создание условий для реализации инвестиционных проектов, принципиальное значение имеет и развитие всей Арктики, повышение уровня жизни людей,

подчеркнул Юрий Трутнев. В настоящее время состояние в социальной сфере Арктической зоны России существенно хуже, чем в среднем в Российской Федерации. В 16 из 23 территорий ожидается продолжение жизни ниже среднероссийской. В 15 из 23 территорий выше среднероссийского значения доля ветхого и аварийного жилищного фонда. Для Арктической зоны характерны низкий объем нового жилищно-

сейчас внимание Правительства РФ направлено на создание благоприятных условий для развития грузовой базы. Сегодня основной груз – это СПГ, но кроме этого реализуются и другие проекты по добыче минерально-сырьевых ресурсов. Необходимо направить усилия на привлечение транзитного груза и новых объемов традиционного груза, который шел в восточном и северо-западном направлении.

СЕРГЕЙ ФРАНК:

«С Арктикой нельзя разговаривать на «ты», Арктика ошибок не прощает, поэтому реализация крупных индустриальных проектов в Арктической зоне требует комплексного подхода к развитию инфраструктуры, ледокольного обеспечения, системы навигации, картографии и т. д.

го строительства и низкая плотность автомобильных дорог. Президент РФ Владимир Путин поручил обеспечить достижение показателей социального развития Арктики до уровня не ниже среднероссийского.

Business is usually

Большой интерес вызвала дискуссия, посвященная развитию Северного морского пути, что предполагает не только создание портовой инфраструктуры и флота, включая ледоколы, но и применение современных методов управления.

В центре внимания участников дискуссии были вопросы наращивания логистического потенциала и обеспечения безопасной и круглогодичной навигации по Северному морскому пути. Было отмечено, что Арктика требует особого подхода при реализации проектов, включая не только законодательные, но и технологические, экономические привлекательные и природоохранные решения. СМП как масштабный многофункциональный транспортно-логистический проект должен быть синхронизирован с планами развития арктических территорий, центров экономического роста и других видов транспорта.

Если во времена СССР освоение Арктики было сродни подвигу, то сегодня Арктика должна стать зоной эффективной и предсказуемой экономической деятельности – business is usually, считает заместитель Председателя Правительства РФ Максим Акимов. «Развитие СМП как центрального проекта для развития Арктической зоны напрямую связано с позиционированием России в качестве глобального логистического игрока. Мы это уже доказали, перешагнув советскую отметку в 6 млн тонн грузов, перевозимых по СМП, и решив поставленную Президентом РФ Владимиром Путиным задачу по увеличению его грузовой базы с 20 до 80 млн тонн за пять лет», – отметил он.

По мнению губернатора Архангельской области Игоря Орлова, Архангельский и Мурманский порты могут создать поток грузов, но при этом нужно думать над тем, чем загружать суда, идущие с азиатского направления. Архангельская область строит большие планы, связанные с развитием СМП. В регионе реализуется ряд проектов в области добычи полезных ископаемых, сделаны первые шаги по развитию контейнерных перевозок. Сегодня порядка 70% высокотоннажного архангельского леса (почти 4 млн тонн) отгружается на азиатские рынки, реализованы 4 крупных инвестпроекта по переработке леса, который также может пойти по СМП на азиатские рынки.

Подтверждением тому, что Арктика становится зоной эффективной и предсказуемой экономической деятельности, стало подписание в рамках деловой программы форума 45 соглашений на общую сумму 69,8 млрд руб. (без учета соглашения, сумма которого является коммерческой тайной).

Например, АО «Корпорация развития Камчатского края» и ООО «Приморский универсальный –перегрузочный комплекс» подписали Соглашение о сотрудничестве по вопросу строительства контейнерного терминала в Камчатском крае, в районе города Петропавловск-Камчатский. Новый универсальный глубоководный порт будет комплекс «Приморский УПК» в Морском порту Приморск будет построен к 2022 году, тогда как его камчатский «партнер» появится в 2024 году. Планируется, что грузооборот между двумя портами – составит до 5,0 млн TEU/год на первом этапе реализации проекта. «Это амбициозный проект не только для двух регионов, но и в масштабах страны. Мы рассчитываем, что созданный контейнерная линия с использованием инфраструктуры Северного морского пути», – заявил губернатор Ленинградской области – председатель правительства Ленинградской области Александр Дрозденко.

Даешь 92,6 миллиона тонн!

Обеспечить безопасную и круглогодичную навигацию по Северному морскому пути невозможно без мощного ледокольного флота. Единым инфраструктурным оператором СМП стала Госкорпорация «Росатом». В ее функции входит управле-

К 2030 году в строй войдут ледоколы проекта 22220-4 и 22220-5, а также ледокол «Лидер-1» мощностью 120 МВт, который позволит выйти на коммерческое круглогодичное использование СМП в целях вывоза углеводородов.

К 2035 году флот пополнится еще двумя ледоколами «Лидер-2» и «Лидер-3». «Мы ставим себе цель – 92,6 млн тонн к 2024 году. К этой базе планируем в горизонте 2030-х годов добавить значимую часть транзита и выйти на 110–120 млн тонн только в восточном направлении, на рынки восточной и юго-восточной Азии. Естественно, это требует другого подхода к организации всего процесса и консенсуса всех участников», – заключил Алексей Лихачев и предложил создать Общественный совет развития СМП на долгосрочную перспективу. Первое организационное заседание планируется провести на полях Петербургского международного экономического форума – 2019 в начале июня.

Председатель правления, член совета директоров ПАО «НОВАТЭК» Леонид Михельсон убежден, что Россия, обладающая колоссальными запасами газа, может получить 20% рынка СПГ. «В прошлом году мы запустили проект Ямал СПГ производительностью 17,5 млн тонн, что на 6–7% превышает проектную производительность. До конца года планируем запустить 4-ю линию, это порядка 1 млн тонн», – рассказал он. Начали реализацию проекта «Арктик СПГ – 2» производительностью около 20 млн тонн со сроками ввода в 2022–2025 годах. Наша стратегия предусматривает 57 млн тонн производства СПГ к 2030 году. Мы увеличили в 5–6 раз финансирование геологоразведочных работ на рубеже 2021–2022 годов сумеем пересмотреть стратегию и выйти на производство в 70 млн тонн».

По оценкам Леонида Михельсона, к 2035 году Арктический регион может выйти на производство СПГ до 140 млн тонн, однако достижение этих результатов напрямую зависит от развития СМП. «По рынку СПГ рост объемов потребления намного выше в странах АТР, поэтому крайне важно обеспечить круглогодичное судоходство в восточном направлении. Необходимо установить конкурентную стоимость перевозок, чтобы иметь хорошую долю этого рынка», – пояснил он.

Ключевым участником транспортно-логистической схемы шестки крупнейших арктических субарктических индустриальных проектов является ПАО «Совкомфлот». Генеральный директор, председатель правления ПАО «Совкомфлот» Сергей Франк проинформировал, что в составе флота СКФ находится 80 судов с ледовым классом от ICE-1С до Arc7 и Icebreaker ICE-15. С 2006 года судами Совкомфлота с морских и береговых терминалов перевезено более 250 млн тонн нефти и 50 млн куб. метров СПГ. При поддержке компании НОВАТЭК началось строительство судна нового поколения «Кристоф де Маржери», которое будет работать в интересах проекта «Арктик СПГ – 2».

Ключевым фактором надежного функционирования Северного морского пути является обеспечение круглогодичной навигации в восточном секторе Арктики, убежден Сергей Франк. Чтобы судоходство на трассах СМП было конкурентоспособным и эффективным, необходимы меры государственной поддержки и регулирования, направленные на повышение доступности маршрутов, расширение навигационного окна и тарифное регулирование, а также внедрение инновационных технических решений и цифровых технологий.

По образному выражению Сергея Франка, с Арктикой нельзя разговаривать на «ты», Арктика ошибок не прощает, поэтому реализация крупных индустриальных проектов в Арктической зоне требует комплексного подхода к развитию инфраструктуры, ледокольного обеспечения, системы навигации, картографии и т. д.

Ради сохранения уникальной экосистемы Арктики нужно переходить на экологически чистые виды топлива, в первую очередь СПГ. Компания «Совкомфлот» впервые в мире стала использовать СПГ в качестве топлива. Первый танкер нового поколения вступил в строй в июле 2018 года. Сейчас в составе флота СКФ пять «зеленых» судов.

Специфика макрорегиона предъявляет свои требования и к подготовке кадров, которая должна опираться на российскую школу ледового плавания с сохранением и развитием уникальной системы морского образования, подчеркнул гендиректор СКФ.

Татьяна ЛАРИОНОВА,
обозреватель «ТР»

НОВОСТИ

Опорные точки СМП

Порты Певек и Провидения будут формировать опорные точки в развитии Севморпути, обеспечивающие bunkеровку, безопасность судоходства на участке от Камчатки до Мурманска. Об этом заявил губернатор Чукотского автономного округа Роман Копин.

Таким образом, по его словам, Чукотка займет достойное место в развитии СМП.

Кроме того, губернатор Чукотки справедливо заметил, что СМП – это значительное упрощение логистики для инвестпроектов, реализуемых в Чукотском автономном округе.

«Рыбный» Севморпуть

Перевозку рыбной продукции по Северному морскому пути с Дальнего Востока в Архангельскую область Игорь Орлов и заместитель министра сельского хозяйства – руководитель Росрыболовства Илья Шестаков.

Область расширит возможности перевалки грузов по Севморпути, в том числе рыбной продукции. У региона есть положительный опыт доставки дальневосточных лососей этим маршрутом. При этом переход занимает всего 14 суток – вдвое быстрее по сравнению с перевозкой железнодорожным транспортом, что позволяет сохранить качество продукции.

В марте 2019 г. в Архангельск впервые зашел под погрузку атомный лихтеровоз «Севморпуть», который предполагается использовать для транспортировки рыбы с Дальнего Востока. Пока объемы перевозки рыбной продукции невелики – 3,5 тыс. тонн за рейс, но есть все возможности для увеличения показателя, рассказали в пресс-службе правительства региона.

Илья Шестаков сообщил, что прорабатываются возможности отправки экспедиций для транспортировки дальневосточной рыбы по Севморпути. «Перспективы очень большие. Мы видим возможности повысить такие отгрузки до 100 тыс. тонн перевозку, и проект по вовлечению архангельских компаний, в том числе Архангельского тралового флота, безусловно, имеет большую перспективу. Это позволит не только обеспечить доставку продукции, но и загрузить те рыбоперерабатывающие мощности, которые сейчас строятся в рамках закона об инвестиционных квотах», – подчеркнул глава Росрыболовства.

– Проект сейчас прорабатывается, необходимо создать дополнительную инфраструктуру, в том числе на Камчатке, и в течение трех-четырех лет такую перспективу мы с Росатомом видим».

Игорь Орлов в свою очередь обратил внимание на то, что в регионе есть все возможности не только для хранения и перевалки продукции, но и для увеличения объемов переработки рыбоперерабатывающими предприятиями.

Обеспечат защиту

Полная защита с воздуха торгового маршрута Северного морского пути будет обеспечена до конца 2020 года. Об этом сообщили в Министерстве обороны России.

Обеспечение защиты интересов России в Арктике будет происходить за счет восстановления системы ПВО, которая была утрачена после распада СССР. Для этого Минобороны усилил подразделение недавно созданной 3-й дивизии ПВО Северного флота.

В арктических морях Севморпути, на островах, будут дислоцированы радиотехнические части, а также ракетно-зенитные подразделения, вооруженные С-400 и «Панцирь-С». Комплексы С-400 «Триумф» дооснастят дальнеобойными ракетами 40М6. В настоящее время строится дополнительная инфраструктура для ПВО.

Ставка на Северный морской путь делается по причине его возрастающей роли. В перспективе по нему будет перевозиться до половины трансконтинентальных грузов из Азии в Европу. Объем торговли может достигать сотен миллиардов долларов.

Напомним: Северный морской путь пролегает от пролива Карские Ворота до бухты Провидения на Чукотском полуострове и составляет 5,6 тыс. километров. Охрану от начала – границы с Норвегией до конца полуострова – Чукотки будет осуществлять 45-я армия ВВС и ПВО Северного флота. Сформированы 1-я и 3-я дивизии ПВО. Подразделения располагаются на материке и на архипелагах Новая Земля, Северная Земля и Земля Франца-Иосифа.

Подготовила
Ирина ИВАНОВА

Таблица
Достижение грузопотока по СМП в объеме 80 млн тонн к 2024 году

Груз	Проект/месторождение	Объем, млн тонн
Газ (сжиженный природный и конденсат)	«Ямал СПГ»	19, 41
	«Арктик СПГ – 2»	22
Нефть	Новопортовское месторождение, «Ворота Арктики»	7,1
	Пайяхское месторождение	5
	Ванкорское месторождение	5
Металлы (и прочее)	Норильский никель	1,5
	Завод строительных материалов и снабжение удаленных территорий	1
	Транзит	1
Уголь (Таймыр)	Лемберовская площадь	19, 23
	Сырадасайское месторождение	4
Ж/д грузы для морского экспорта	Северный широтный ход	8, 8
ИТОГО:		92,6

Будущее Шереметьево

Проектировщики моделируют его уже сейчас

МОДЕЛИРОВАНИЕ

«ВТМ дорпроект» является одним из лидеров транспортного планирования в России: компания в числе первых начала применять в своей деятельности математическое моделирование транспортных потоков. Серьезный опыт и компетенции в этом виде проектной деятельности подтверждают не только заказчики, но и профессиональное сообщество. Проект компании – «Моделирование транспортных потоков с учетом развития Северного терминального комплекса Международного аэропорта Шереметьево» – был удостоен главного приза в конкурсе работ, разработанных в среде продуктов PTV («PTV EXPRESS»). «ВТМ дорпроект» был вручен грант на сумму 7 777 евро.

В рамках развития Международного аэропорта Шереметьево год назад была завершена реконструкция терминала В, которая была призвана снизить нагрузку на Южный терминальный комплекс, перераспределить потоки пассажиров и транспорта. Планируется, что к 2026 году общая пропускная способность увеличится с существующих 50 млн до 80 млн пассажиров в год. Именно поэтому заказчику необходимо понять, как изменится транспортная доступность аэропортового комплекса к этому времени. Справиться с этой задачей – «заглянуть в будущее» – способна технология математического моделирования транспортных потоков.

Перед проектировщиками стояло несколько задач. На уровне микромоделирования необходимо было разработать оптимальную и эффективную схему движения на привокзальной площадке аэропорта с учетом всех видов автомобильного транспорта (личного, общественного, такси). А также выбрать оптимальное расположение всех объектов: мест для посадки пассажиров из легковых автомобилей, автобусной остановки, сугочной и долговременной парковки и т. д. «Информационная модель позволяет учесть все многообразие взаимодей-

ствия участников движения и объективно ответить на вопрос, как изменится картина работы транспортной сети, если внести изменения в ее структуру, – рассказал начальник отдела моделирования компании «ВТМ дорпроект» Дмитрий Елистратов. – Другими словами, заранее «увидеть», какие маршруты выберут пассажиры, выходящие из такси или автобуса, и предусмотреть такой вариант, чтобы они

ФАКТ

«ВТМ дорпроект» является одним из лидеров транспортного планирования в России: компания в числе первых начала применять в своей деятельности математическое моделирование транспортных потоков. Серьезный опыт и компетенции в этом виде проектной деятельности подтверждают не только заказчики, но и профессиональное сообщество.

не создавали помехи транспорту и тем самым не способствовали возникновению пробок».

На уровне макро-моделирования масштаб задачи возрос: от уровня стратегического планирования. Результатом работы специалистов должна была стать «дорожная карта» развития транспортной инфраструктуры аэропорта Шереметьево до 2026 года. Уже сейчас очевидно, что существующей сети автомобильных дорог недостаточно для эффективного транспортного сообщения столицы и Московской области с аэропортом. В частности, информационная модель помогла выявить, какие элементы транспортного каркаса необходимо модернизировать или строить в первоочередном порядке. Из 15 сценарных вариантов для реализации был выбран один. Он, в частности, подразумевает строительство одноуровневой кольцевой развязки на пересечении Старошереметьевского шоссе и автомобильной дороги «Г. Лобня – аэропорт Шереметьево, Шереметьевское шоссе». Полностью работы по транспортному моделированию будут завершены до конца июня 2019 года.

Это не первый опыт компании в области математического моделирования транспортных потоков. Специалисты «ВТМ дорпроект» начали осваивать это направление с 2012 года, взяв за основу программный продукт PTV. За это время силами отдела моделирования разработано более ста проектов в десятке российских регионов. В числе последних – моделирование транспортных потоков на

него уровня интеллектуальной транспортной системы.

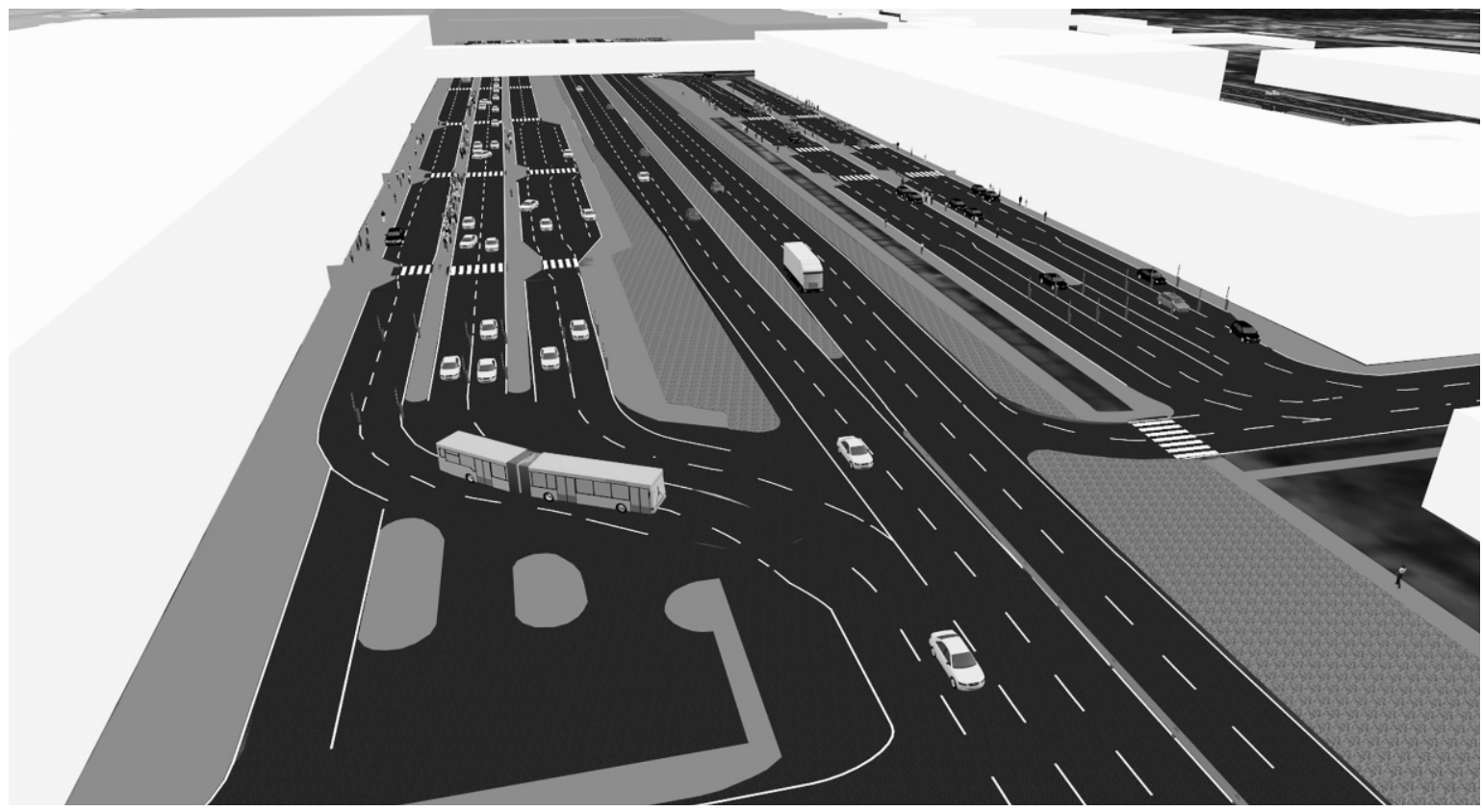
Разработку первого такого масштабного проекта специалисты «ВТМ дорпроект» завершили в 2014 году – это компьютерная модель транспортных потоков Московской области. На ее основании представлена этапность проведения всех видов работ (капитальный ремонт, реконструкция, новое строительство) в рамках развития федеральной дорожной сети. В свою очередь эта макромодель легла в основу Программы развития сети автомобильных дорог федерального значения в пределах Московского большого кольца на период до 2022 и 2032 годов. В будущем макромодель будет усовершенствована: в нее планируется внести информацию о всех маршрутах общественного транспорта в области (примерно так же, как это сейчас реализовано в Москве на базе сервиса «Яндекс.Карты»). В частности, эта работа будет профинансирована за счет полученного в конкурсе гранта в размере 7777 евро.

В перспективе макромодель можно использовать для решения задач любой сложности: от оценки локальных мероприятий на улично-дорожной сети и градостроительных решений до реализации новой концепции MaaS (Mobility-as-a-service – «Мобильность как услуга»). Суть ее заключается в том, чтобы поместить пользователя в центр транспортных услуг и предложить ему персонализированный способ передвижения с учетом индивидуальных потребностей. MaaS интегрирует всевозможные способы передвижения разными видами транспорта в единую услугу, которая доступна по запросу. В будущем этот инструмент позволит качественно изменить подход к проектированию в целом и станет мощным козырем в руках профессионалов.

Заказчику приходилось объяснять, что такое моделирование транспортных потоков. Но сейчас и для нашей страны это уже стандарт проектирования». Заказчики также оценили все возможности, которые дает система: это выбор оптимальной топологии транспортной сети (например, где и какую дорогу следует построить при заданных бюджетных ограничениях), расчет матрицы корреспонденций и распределения потоков и др. Более того, макромодель может стать базой для создания вер-

Людмила ИЗЬЮРОВА, обозреватель «ТР»

На снимке: 3D-визуализация движения на привокзальной площадке СТК



Предупредить ошибки

Эксперты Главгосэкспертизы разработали чек-лист по оценке результатов инженерно-экологических изысканий

В ГЛАВГОСЭКСПЕРТИЗЕ РОССИИ

Лист экспресс-проверки поможет не только оценить качество результатов инженерно-экологических изысканий, но и в значительной степени снизить количество ошибок при последующей подготовке проектной документации.

Инженерные изыскания – важнейший элемент процесса подготовки качественной проектной документации: недостатки в изысканиях обуславливают большое количество неснятых рисков и «врожденных пороков» проекта. И если в процессе экспертизы изыскания еще можно исправить, то откорректировать проектную документацию по измененным результатам в нужные сроки практически невозможно, и об этом эксперты неоднократно говорили на обучающих семинарах, которые Главгосэкспертиза России проводит для проектировщиков и заказчиков строительства.

Чек-лист был разработан в рамках проекта «Экспертиза будущего», организованного Учебным центром Главгосэкспертизы и направленного на формиро-

вание команды инициативных и высококвалифицированных работников. В ходе командной работы участники проекта пришли к выводу, что снижение качества результатов инженерных изысканий происходит на этапе согласования и утверждения изысканий заказчиками.

«Добиться того, чтобы от клиентов приходил пакет документов, не требующих корректировки и возврата, – такую задачу мы поставили перед собой, разрабатывая предложение по совершенствованию деятельности Главгосэкспертизы. В ходе ее решения наша команда проанализировала сложившиеся механизмы подготовки документации, направляемой на государственную экспертизу, определила причины снижения ее качества и разработала методические рекомендации и лист экспресс-оценки», – рассказал главный специалист Крымского филиала Главгосэкспертизы России Глеб Желтухин.

Чек-лист содержит около сотни позиций, которые в простой, интуитивно понятной форме выявляют недостатки представленной документации по ряду формальных показате-

лей. Позиции логически объединены в такие главы, как оформление материалов, требования к справкам государственных контролирующих органов, к текстовой части технического отчета, к материалам при внесении оперативных изменений и при повторной экспертизе.

Чек-лист может быть использован при формировании технических условий в тендерной документации, при приеме результатов изысканий заказчиком, а также плано-договорным отделами органов экспертизы при принятии документов. По этой методике может контролировать себя и сам изыскатель на ранних стадиях выполнения изысканий.

«Мы считаем, что применение на рекомендательной основе подобных чек-листов приведет к заблаговременному устранению наиболее грубых ошибок. В перспективе через один-два года это позволит добиться снижения количества замечаний к инженерно-экологическим изысканиям, количества отрицательных локальных заключений по инженерно-экологическим изысканиям, а также исключения из сроков проведения экспертизы времени, затрачиваемого на по-

лучение справок государственных органов», – отмечает Глеб Желтухин.

Чек-лист рекомендован застройщикам и техническим заказчикам, проверяющим результаты инженерно-экологических изысканий при их приеме, а также проектным организациям, главным инженерам проектов, лицам, непосредственно выпускающим результаты инженерно-экологических изысканий, инженерам-экологам. Однако оценить качество результатов инженерных изысканий по чек-листу может любой сотрудник организации, даже не имеющий специального инженерно-экологического образования. Проводить такую оценку нужно до подписания акта сдачи-приемки результатов изысканий.

При этом следует учитывать, что применение листа проверки не гарантирует положительного заключения государственной экспертизы по итогам рассмотрения результатов инженерных изысканий.

Чек-лист представляет собой открытую информацию, предназначенную для всех заинтересованных организаций, и не подлежит коммерческому распространению.

Минимизировать риски

поможет инжиниринг в строительстве

ИНЖИНИРИНГ

Понятие «инжиниринг в строительстве» вошло в профессиональный обиход сравнительно недавно. По мере усложнения проектов спрос на технические консультационные услуги, связанные с разработкой и подготовкой производственного процесса, только растет. О том, зачем нужны инжиниринговые компании, что приводит к удорожанию строительства и какие инновации сегодня применяются при строительстве объектов транспортной инфраструктуры, рассказывает исполнительный директор компании DMSTR Антон РОМАНОВ.

– Компания DMSTR занимается инжинирингом, техническим надзором, строительным контролем. Почему были выбраны такие направления деятельности?

– Все это достаточно сложные и многогранные понятия. Тем не менее их можно объяснить простыми словами: любого заказчика или инвестора строительства волнуют объемы выполненных работ, соответствие их техническому заданию, соблюдение бюджета и графика строительства. В 2012 году мы заключили свой первый договор с Росавтодором на осуществление функций строительного контроля по капитальному ремонту Московского большого кольца. К настоящему времени мы протестировали строительство и ввод в эксплуатацию более 200 км дорог федерального значения, 35 мостов и 10 путепроводов, а также участвовали в строительстве III участка ЦКАД.

– Насколько актуальны услуги экспертных инжиниринговых компаний на текущем этапе падающего рынка в России?

– Актуальность услуг инжиниринговых компаний в первую очередь обусловлена большим количеством объектов, которые строятся в стране. Каждый такой объект – это большой денежный поток, где появляются разного рода риски. Поиском проблемных мест занимается все компании. Важно найти слабые места в проекте, которые мешают его более успешной реализации в срок и с минимальными потерями. На данном этапе руководство подключает технических аудиторов, поскольку независимый эксперт может лучше выявить «утечки». Потому что всегда дешевле выявить проблему на этапе проектирования, чем столкнуться с ней на этапе строительства.

– Какими, если можно так выразиться, типичными нарушениями генподрядчиков во время проведения строительных работ на объектах транспортной инфраструктуры?

– Главное нарушение – это несоблюдение технологии. Технологи строительства транс-

портной инфраструктуры предусматривают особый порядок проведения всех строительных операций, использование качественных материалов, выполнение работ в определенных температурных режимах, что особенно важно при строительстве дорог. Нарушение одного из этих пунктов приводит к большому количеству проблем.

– Согласно Doing Business количество разрешительных процедур при строительстве в России – более ста. В чем избыточность этих требований?

– В данном рейтинге представлены более 190 стран. В общем мировом рейтинге Россия занимает 35-е место по ключе-

ПРЯМАЯ РЕЧЬ

Актуальность услуг инжиниринговых компаний в первую очередь обусловлена большим количеством объектов, которые строятся в стране.

вым показателям рейтинга, которые определяют уровень и качество развития строительства. Основные показатели – получение разрешений на строительство, сложность регистрации собственности, ввод объекта в эксплуатацию и прочие. По сложности получения разрешений на строительство для инвесторов Россия находится на 115-м месте. Связано это с тем, что данный рейтинг оценивает количество дней, потраченных на получение данного разрешения. В России средний показатель 234 дня, для примера, в Португалии – 46. Такой долгий срок обусловлен тем, что в России часто встречаются нарушения закона в этой области. К сожалению, практика показывает, что нарушения начинаются на этапе разработки проектной документации и продолжают на этапе строительства.

– Одно из направлений работы компании – аудит строительных проектов. Какие основные причины могут привести к подорожанию реализации объекта в условиях российской стройки?

– В условиях падающей экономики появляется ряд сопутствующих проблем (таких как экономия на проекте, привлечение некомпетентных подрядчиков), и возникает вопрос, которые может решить привлеченный сторонний независимый аудитор. Независимый эксперт способен оценить объект без лишнего влияния и личной заинтересованности. Часто удо-

рожение объекта может быть вызвано недостаточной проработанной проектной документацией. На ее качество сказывается и длительный процесс согласований, который влечет за собой дополнительные затраты и увеличение сроков производства строительных работ. А любая проволочка на стройке – это прямой путь к увеличению затрат.

– Какие технологии в дорожном строительстве сегодня можно назвать инновационными?

– Могут привести в пример одно из интересных инновационных решений последнего времени: метод виброрезонансной деструктуризации (разрушения) цементобетонных покрытий. Это уникальная технология восстановления дорожных и аэродромных покрытий и оснований, используемая при капитальном ремонте и реконструкции, основанная на вторичном использовании цементобетона в качестве нежесткого основания для укладки новых слоев. Правда, эту технологию целесообразнее применять не на малых участках, а на больших территориях, где площадь асфальтового покрытия достигает сотни квадратных метров, например, на аэродромном перроне.

– Актуальная задача для многих дорожных управлений, особенно в регионах, – обследование существующей сети автомобильных дорог. Какие есть инновации в этом сегменте?

– Основной объем проектных работ на автомобильных дорогах связан не со строительством новых, а с капитальным ремонтом или реконструкцией уже существующей дорожной сети. Требования к качеству дорожного покрытия возрастают, заказчик также планомерно реализует меры по увеличению межремонтных сроков для автомобильных дорог. Поэтому без современных технологий в дорожной отрасли не обойтись, а для этого важно обеспечить максимально полное обследование существующих конструкций дороги.

Одним из инновационных решений является использование георадара для оценки и анализа дорожного покрытия. Он позволяет собрать наиболее точные данные о существующем дорожном покрытии, чтобы сохранить дорожное покрытие, спроектировать дорогу или осуществить ее ремонт. Георадар прикрепляется к автомобилю и производит сканирование радиоволнами по ходу движения, не повреждая полотно. Ширина захвата зондирующей местности при этом достигает двух метров. Есть и другие технологии, позволяющие ускорить диагностику и повысить качество соответствующей отчетной документации.

Людмила ВЛАДИМИРОВА

НАША СПРАВКА

Инжиниринг (от лат. ingenium – изобретательность, выдумка, знания) – технические консультационные услуги, связанные с разработкой и подготовкой производственного процесса и обеспечением нормального хода процесса производства при реализации продукции.

К таким услугам относятся: – предпроектные – проведение исследований рынка, подготовка технико-экономического обоснования производственного процесса, инженерные изыскания (топографическая съемка, исследование грунтов), разработка планов развития

регионов, транспортной системы и другой инфраструктуры, а также консультации и надзор за проведением данных работ;

– проектные – подготовка генплана, разработка архитектурного плана, оценка стоимости проекта, расчет расходов при создании и эксплуатации объекта, разработка рабочих чертежей, технических спецификаций и другой документации, надзор и консультации по проведению указанных работ;

– послепроектные – подготовка контрактной документации для производства различных работ, организация торгов

при необходимости, авторский надзор за проведением строительных работ, управление строительством, проведение приемо-сдаточных работ и производственные испытания, составление заключительной строительной и технической документации, подготовка инженерно-технического персонала и другие работы по сдаче и пуску производственного объекта; – специальные услуги, обусловленные конкретными условиями создания данного объекта (анализ проблем утилизации отходов, юридические процедуры и др.).

ВІМ—технологии

становятся неотъемлемой частью работ по проектированию и строительству дорожных объектов

ПРЕЗЕНТАЦИЯ

Специалистам ФКУ Упрдор «Южный Байкал» презентован программный продукт «Инспектор проектов Топомастик Robur» научно-производственной компании «Топомастик».

Наглядное применение программного продукта «Инспектор проектов Топомастик Robur» было продемонстрировано на примере проектной документации на капитальный ремонт автомобильной дороги А-333 Култук – Монды – граница с Монголией км 206+000 – км 210+000 в Республике Бурятия.

Программа предназначена для просмотра проектной документации и информационных моделей, созданных в программном комплексе «Топо-

мастик Robur». Данный продукт позволяет просматривать все элементы структуры автодороги и при необходимости распечатывать выходные документы. «Инспектор проектов Топомастик Robur» содержит базовый функционал для проверки соответствия моделей требованиям нормативных документов, выполнения геометрических измерений и поиска возможных коллизий.

В настоящее время в дорожной отрасли активно внедряются технологии информационного моделирования в проектировании и строительстве. BIM-технологии уже в ближайшее время станут неотъемлемой частью и будут использоваться по умолчанию при проектировании и строительстве автодорожных объектов.

В рамках развития BIM-технологий в дорожной отрасли Республики Бурятия ФКУ Упрдор «Южный Байкал» намерено внедрить программный комплекс «Инспектор проектов Топомастик Robur» при проектировании объектов.

Применение таких технологий при выполнении проектных работ в сфере дорожного строительства позволит существенно минимизировать финансовые и временные затраты, а на этапе реализации – значительно оптимизировать сроки производства работ.

По сообщению руководителя компании-разработчика, программа доступна для бесплатного использования и находится в свободном доступе.

Наш корр.



Весна... Первые по-настоящему теплые солнечные лучи пробиваются сквозь открытое окно в аудиторию. Они служат напоминанием: скоро сессия и летняя практика. Где ее проходить? Это вопрос серьезный. И студенты, и курсанты транспортных вузов России относятся

к этому ответственно. Да и родной вуз об учащихся беспокоился и заранее все продумал, сформировал предложения.

Тому, где будущие специалисты будут проводить практику и что она даст будущему специалисту, и посвящен в основном наш сегодняшний выпуск.

Мечты сбываются

Курсант МГАВТа Юлия Кудряшова готовится стать капитаном



ЛИЦА

Все больше и больше женщин сегодня стремятся получить специальности, не свойственные слабой полу. И вот уже в Московской государственной академии водного транспорта – филиале ФГБОУ ВО «ГУМРФ имени адмирала С.О. Макарова» никого не удивит красавица в морской форме на факультетах «Судовождение», «Эксплуатация судовых энергетических установок», «Судовое электрооборудование и средства автоматизации», не говоря уже о кафедрах и факультетах береговых специальностей. Наступил время, когда у крупных судовладельцев во всем мире уже не вызывают отрицания женщины в составе экипажа судна. Сегодня мы расскажем о практике курсанта 3-го курса факультета «Судовождение» МГАВТа Кудряшовой Юлии.

– Юлия, как вы приняли решение связать свою судьбу с морем?

– Папа и дед служили на Северном флоте. Из-за них, наверное, и сформировалась моя мечта стать капитаном. А родители меня всегда и во всем поддерживали и положительно отнеслись к моему решению. В 10-м классе я определилась с выбором: приехала в МГАВТ на день открытых дверей, и пропали все сомнения.

– По сравнению с вашими одноклассниками Анастасией Комковой и Эллой Горянской вы были с одноклассниками и ровесниками, а тут попали на атомном ледоколе «Вайгач», вам, как мне кажется, очень повезло. Список стран, которые вы посетили, схож с программой круиза по Черному морю и Средиземноморью, еще и в прекрасный летний сезон.

– Отчего же, я не отказалась бы и от практики на ледоколе. Это огромный опыт, который не купишь ни за какие деньги. Поехала бы не задумываясь!

Первая моя практика на паруснике «Херсонес» была в июле–августе 2017 года.

Вторая практика с июня по октябрь 2018 года – по контракту с компанией ILLYRA AG. Судно называется PORNOV, ходит оно под флагом государства Того и принадлежит компании ILLYRA

AG. Экипаж небольшой – 12 человек вместе со мной, из которых была одна только девушка, это я. В середине плавания приехали на замену еще одну женщину – повара.

– Можете рассказать подробнее о географии вашего морского похода?

– Да, это не тайна. 19 июня 2018 года я села на теплоход в Темрюке на Азовском море. А дальше, как в калейдоскопе, поплыли мексика, страны, города... Побывала в Испании – Таррагона, в Италии – в Торре-Аннунциате (самый первый мой порт захода) и в Васто (в этом городе удалось увидеть самый высокий маяк в Адриатическом море), на Сицилии посчастливилось попасть в порт Трапани (даже капитан, с большим стажем, побывал именно на этом острове впервые). Мы заходили в Болгарию – в порт Варна, в Румынию – в Констанцу и Меджидию (чтобы дойти до этого порта, нужно было шлюзоваться и идти по Черномору–Дунайскому каналу), в Турцию – в Херек, Дилер порт, Дилискели, Карабига. Жаль, что не хватило одного градуса, чтобы попасть из Восточного полушария в Западное. Это 60 миль. Моря, в которых побывала: Азовское, Черное, Мраморное, Эгейское, Ионическое, Средиземное, Тирренское, Адриатическое. Проходили через проливы: Керченский, Босфор, Дарданеллы, Мессинский. Конечным пунктом стал Таганрог.

– На паруснике «Херсонес» вы были с одноклассниками и ровесниками, а тут попали в компанию мужскую и мало-знакомую. Была ли тревога? Как вас встретил экипаж?

– Вначале, когда агент привез меня, было страшно. Все в команде интересовались, почему я тут оказалась, почему выбрала такую специальность. Но второй помощник и старпом приветствовали меня очень радушно... Тут же провели со мной инструктаж. Особого времени на адаптацию не было. Лучшей адаптацией стало погружение в работу. Четыре часа в день работала как матрос: покраска, мойка рубки, наведение порядка. Несмотря на это, было полное понимание коллектива, ощущение, что я – член команды. Все знали, что я курсант,

готовящийся стать судоводителем, и меня надо обучать еще и на капитанском мостике. На все свои вопросы я находила ответы у капитана и старпома, а вопросов было ой как много!

– Какие навыки, полученные в вузе, оказались самыми ценными на практике?

– Несмотря на то, что команда была русскоговорящая, стало очевидно, что английский язык – главное в нашей работе. Это путь к карьере в море. Английский язык нужен для общения с лоцманами и с персоналом порта. Сейчас много внимания уделяю изучению языка.

– Чем приходилось заниматься на судне?

– В судовой роли я числилась кадетом, а исполняла матросские и штурманские обязанности. Мы перевозили металлы, уголь, горюх, дерево, удобрения, арматуру, дробленую косточку из-под оливы. Горюх – самый капризный груз: боится сырости. Когда начинались затяжные дожди и шторма, приходилось пережидать в портах... Практика оказалась настоящей крузой, еще и деньги заплестились! Моя зарплата составила 2000 долларов. Было желание продлить контракт, настолько интересно проходила практика.

– Самые яркие впечатления?

– Конечно же, мой день рождения на судне, в море, недалеко от греческих островов. Рейс начался 20 июня, а мой день рождения – 25 июня. Пирог, конфеты, фрукты – подали все, как дома. На судне был абсолютный «сухой закон». Поэтому пили только чай.

Еще я очень люблю морские закаты. Я фотографировала их каждый день, они завораживали меня своей красотой, ни разу не повторились.

– Какие планы на ближайшие годы учебы?

– Первое – освоить в совершенстве английский язык, затем – собрать все сертификаты, которые помогут мне в повышении квалификации и дальнейшем трудоустройстве. Слава Богу, все это можно сделать на базе нашего вуза. Конечно, главная задача – успешно сдать все госэкзамены и получить желанный диплом. И – в большое плавание!

Валентина ЦЕЛЕНТИС

Студотряды поднимают паруса

Пройдет совсем немного времени, и студенты транспортных вузов отправятся на практику

ПРАКТИКА

В Российском университете транспорта механизм по организации студенческой практики налажен уже давно. Шестеренки начинают заново крутиться сразу же после того, как был завершен прошлый цикл и последние отчеты по практике были сданы в учебную часть.

Уже несколько лет в РУТе успешно функционирует централизованная система организации летней практики. Ее основой стал штаб молодежно-студенческих отрядов (МСО), в обязанности сотрудников которого входит постоянная работа по поиску подходящих предприятий для прохождения студентами отраслевой практики и последующее формирование отрядов, соответствующих требованиям заказчиков. В этом году в качестве основных были выбраны четыре вида подразделений: профильные, сервисные, волонтерские отряды и отряды вожаков. Среди приоритетных направлений деятельности – формирование студенческих отрядов для организации – партнеров в сфере железнодорожных перевозок, гражданского и транспортного строительства.

Система проста: в каждом отряде есть лидер. Им, как правило, становится студент старшего курса, чьи свободные от учебы дни проходили в стенах штаба или за активной работой в составе студенческой команды практикантов. В задачи лидера входит регулярная агитационная работа: через университетские газеты, официальные группы в социальных сетях он распространяет информационные материалы. В них кратко изложены сведения о вариантах прохождения летней практики и основные сведения об организации – партнере, готовой предоставить студенту поле для оттачивания полученных в вузе знаний, приобретения им профессиональных навыков.

В частности, лидер каждого отряда регулярно встречается со студентами, чтобы ответить на возникающие в ходе выбора вопросы. Например, на встречах могут обсуждаться те требования, которые заказчик кадров предъявляет к университету: наличие определенного уровня подготовки, знание иностранных языков, опыт предыдущей работы. Несмотря на различные запреты, полученные от преподавателей, студенты и специалисты смогут удовлетворить образовательный спрос. Кстати, в 2019 году описанная система вновь доказала свою эффективность: во все подразделения были набраны студенты, готовые попробовать свои силы в условиях работы на реальном предприятии.

Среди профильных организаций оказались АО «Федеральная пассажирская компания», численность отряда для которого уже измеряется сотнями студентов РУТа. Сотрудниками университетаского штаба МСО был сформирован отряд проводников пассажирских вагонов

для работы в летний период на производственных участках Московского и Северо-Западного филиалов АО «ФПК». С 1 апреля 2019 года члены команды приступили к обучению по профессии. Интересно, что также был сформирован круглогодичный отряд проводников вагонов «Юность», членами которого стали 25 студентов ведущего транспортного вуза страны. Их работа пока что носит характер пилотного проекта, начатого еще в 2018 году. Предполагается, что практиканты будут работать только в выходные и празд-

ничные дни. Пока они проходят соответствующее обучение, но уже каждый из них получил допуск к работе на зарубежных рейсах. Деятельность этого отряда заинтересовало руководство Северо-Западного филиала АО «ФПК», и, по сообщениям представителей РУТа, существуют планы по развитию данного направления.

Профильные отряды были также сформированы для дирекции скоростного сообщения ОАО «РЖД». Основной задачей практикантов станет работа на высокоскоростных поездах серий «Сапсан» и «Ласточка». 15 студентов Российского университета транспорта будут работать в том числе и на новом участке скоростного движения Москва – Иваново. Однако процесс получения практики в ОАО «РЖД» доступен не для всех. Дело в том, что места получили только те студенты, которые обучаются на старших курсах по специальности «Проводник пассажирского вагона».

Практически та же ситуация сложилась и в процессе формирования профильного отряда для ГУП «Московский метрополитен», для работы в котором отбирались практиканты, имеющие необходимый набор профессиональных знаний и обучающиеся на профильных специальностях. Степень соответствия каждого практиканта определялась возможностью выполнения им профессиональных обязанностей в качестве монтера железнодорожного пути, тоннельного рабочего, обходчика, электромонтера и связиста. Важно, что после окончания практики практиканты будут определены перспективные студенты, усредняя данные которых приведет к возможности официального трудоустройства.

Но конкуренция все-таки была: в 2019 году общая численность отобранных практикантов для ГУП «Московский метрополитен» составила 150 человек.

Сотрудники штаба МСО отмечают, что в настоящий момент для помощи компаниям АО «ФПК», ОАО «РЖД» и ГУП «Московский метрополитен» также формируется круглогодичный студенческий отряд «Ремонтник», членами которого будут заниматься ремонтом подвижного состава и содержанием в надлежащем состоянии объектов транспортной инфраструктуры. Ожидается, что численность подразделения не будет превышать 200 человек.

Сотрудники штаба МСО отмечают, что в настоящий момент для помощи компаниям АО «ФПК», ОАО «РЖД» и ГУП «Московский метрополитен» также формируется круглогодичный студенческий отряд «Ремонтник», членами которого будут заниматься ремонтом подвижного состава и содержанием в надлежащем состоянии объектов транспортной инфраструктуры. Ожидается, что численность подразделения не будет превышать 200 человек.

Сотрудники штаба МСО отмечают, что в настоящий момент для помощи компаниям АО «ФПК», ОАО «РЖД» и ГУП «Московский метрополитен» также формируется круглогодичный студенческий отряд «Ремонтник», членами которого будут заниматься ремонтом подвижного состава и содержанием в надлежащем состоянии объектов транспортной инфраструктуры. Ожидается, что численность подразделения не будет превышать 200 человек.

Сотрудники штаба МСО отмечают, что в настоящий момент для помощи компаниям АО «ФПК», ОАО «РЖД» и ГУП «Московский метрополитен» также формируется круглогодичный студенческий отряд «Ремонтник», членами которого будут заниматься ремонтом подвижного состава и содержанием в надлежащем состоянии объектов транспортной инфраструктуры. Ожидается, что численность подразделения не будет превышать 200 человек.

Сотрудники штаба МСО отмечают, что в настоящий момент для помощи компаниям АО «ФПК», ОАО «РЖД» и ГУП «Московский метрополитен» также формируется круглогодичный студенческий отряд «Ремонтник», членами которого будут заниматься ремонтом подвижного состава и содержанием в надлежащем состоянии объектов транспортной инфраструктуры. Ожидается, что численность подразделения не будет превышать 200 человек.

Сотрудники штаба МСО отмечают, что в настоящий момент для помощи компаниям АО «ФПК», ОАО «РЖД» и ГУП «Московский метрополитен» также формируется круглогодичный студенческий отряд «Ремонтник», членами которого будут заниматься ремонтом подвижного состава и содержанием в надлежащем состоянии объектов транспортной инфраструктуры. Ожидается, что численность подразделения не будет превышать 200 человек.

Сотрудники штаба МСО отмечают, что в настоящий момент для помощи компаниям АО «ФПК», ОАО «РЖД» и ГУП «Московский метрополитен» также формируется круглогодичный студенческий отряд «Ремонтник», членами которого будут заниматься ремонтом подвижного состава и содержанием в надлежащем состоянии объектов транспортной инфраструктуры. Ожидается, что численность подразделения не будет превышать 200 человек.

Сотрудники штаба МСО отмечают, что в настоящий момент для помощи компаниям АО «ФПК», ОАО «РЖД» и ГУП «Московский метрополитен» также формируется круглогодичный студенческий отряд «Ремонтник», членами которого будут заниматься ремонтом подвижного состава и содержанием в надлежащем состоянии объектов транспортной инфраструктуры. Ожидается, что численность подразделения не будет превышать 200 человек.

Сотрудники штаба МСО отмечают, что в настоящий момент для помощи компаниям АО «ФПК», ОАО «РЖД» и ГУП «Московский метрополитен» также формируется круглогодичный студенческий отряд «Ремонтник», членами которого будут заниматься ремонтом подвижного состава и содержанием в надлежащем состоянии объектов транспортной инфраструктуры. Ожидается, что численность подразделения не будет превышать 200 человек.

Сотрудники штаба МСО отмечают, что в настоящий момент для помощи компаниям АО «ФПК», ОАО «РЖД» и ГУП «Московский метрополитен» также формируется круглогодичный студенческий отряд «Ремонтник», членами которого будут заниматься ремонтом подвижного состава и содержанием в надлежащем состоянии объектов транспортной инфраструктуры. Ожидается, что численность подразделения не будет превышать 200 человек.

Сотрудники штаба МСО отмечают, что в настоящий момент для помощи компаниям АО «ФПК», ОАО «РЖД» и ГУП «Московский метрополитен» также формируется круглогодичный студенческий отряд «Ремонтник», членами которого будут заниматься ремонтом подвижного состава и содержанием в надлежащем состоянии объектов транспортной инфраструктуры. Ожидается, что численность подразделения не будет превышать 200 человек.

Сотрудники штаба МСО отмечают, что в настоящий момент для помощи компаниям АО «ФПК», ОАО «РЖД» и ГУП «Московский метрополитен» также формируется круглогодичный студенческий отряд «Ремонтник», членами которого будут заниматься ремонтом подвижного состава и содержанием в надлежащем состоянии объектов транспортной инфраструктуры. Ожидается, что численность подразделения не будет превышать 200 человек.

Сотрудники штаба МСО отмечают, что в настоящий момент для помощи компаниям АО «ФПК», ОАО «РЖД» и ГУП «Московский метрополитен» также формируется круглогодичный студенческий отряд «Ремонтник», членами которого будут заниматься ремонтом подвижного состава и содержанием в надлежащем состоянии объектов транспортной инфраструктуры. Ожидается, что численность подразделения не будет превышать 200 человек.

Сотрудники штаба МСО отмечают, что в настоящий момент для помощи компаниям АО «ФПК», ОАО «РЖД» и ГУП «Московский метрополитен» также формируется круглогодичный студенческий отряд «Ремонтник», членами которого будут заниматься ремонтом подвижного состава и содержанием в надлежащем состоянии объектов транспортной инфраструктуры. Ожидается, что численность подразделения не будет превышать 200 человек.

новлении Иосифо-Волоцкого монастыря. Общая численность волонтеров будет превышать 30 студентов.

А тем временем в других транспортных вузах работа по организации летней практики также не стоит на месте. Так, по словам директора Морской государственной академии водного транспорта – филиала ГУМРФ имени адмирала С.О. Макарова Игоря Мищенко, самое важное – это накопленные знания и опыт. Именно этим объясняется столь серьезный подход сотрудников академии к выбору предприятий – партнеров. Так, МГАВТ заключила договор о сотрудничестве, в том числе и в области организации практики для курсантов академии, с одной из крупнейших зарубежных криогенных компаний – Interoriger Navigation Company. На встрече с потенциальными практикантами представители компании отметили, что в процессе организации производственной практики большую роль играет подготовленность самого студента, а не только наличие выбора среди дружественных вузов предприятий. Практикант должен быть готов к собеседованию, уверенно владеть профессиональной терминологией, в случае с зарубежными компаниями – практическим безупречно знать язык.

Есть также и те университеты, которые рассчитывают не только на сторонние предприятия, но и на собственные силы. В частности, в Московском государственном техническом университете гражданской авиации студенты могут проходить практику в родных стенах. Будущие диспетчеры на первом курсе ежегодно практикуются на тренажерных комплексах. На последнем курсе эти же практиканты уже отправляются в Московский центр автоматизированного управления воздушным движением, где наблюдают за реальной работой специалистов – опытных диспетчеров.

Механики и электрики, обучающиеся по направлению «Авиационные комплексы», практикуются в университетском учебном авиационном тренажерном центре. На его территории стоят настоящие самолеты серий Ил-76, Ил-86 и Ту-154, электросистемы которых поддерживаются в исправном состоянии. Практиканты могут беспрепятственно изучать работу этих систем, «репетировать» обнаружение и последующее устранение неполадок. По словам представителя университета, подобный подход к организации практики студентов МГТУ ГА помогает воспитать готовых к профессиональной деятельности специалистов, на возмещение переплат, которые могут потребоваться в последующем, не затрачивая на это дополнительные средства. Наличие собственного тренажерного центра позволяет существенно сократить разрыв между теорией и применением полученных знаний на практике.

Елизавета КАРПОВА, обозреватель «ТР»

Специалисты – требуются!

Студенты ВГУВТа и курсанты Нижегородского речного училища встретились с работодателями

ЯРМАРКА ВАКАНСИЙ

Подобные ярмарки вакансий в одном из ведущих отраслевых вузов проходили и раньше, но в этом году они сменили формат: мероприятие приобрело масштаб, стало более праздничным и ярким. Атмосферу ярмарочной удачи привнесли рымарики коллектива духовых инструментов Нижегородского речного училища. Эту приподнятую волну настроения собравшихся подхватил девичий коллектив барабанщиц – курсантов НРУ. Премьерный выход нового коллектива участники и гости ярмарки встретили огульными аплодисментами.

Более 30 представителей предприятий отрасли, финансовой и правоохранительной систем стали участниками ярмарки. Своих «купонов» на ярмарку прислали судоходные компании «Волжское пароходство», «Водоходъ» и другие, такие гиганты судостроения Нижегородской области, как завод «Красное Сормово» и Окская судостроительная компания морских портов и речных бассейнов, проектных и конструкторских бюро.

Более суток работали в дороге представители ФГБУ «Администрация морского порта Охотского моря и Татарского пролива», пока добрался до Нижнего Новгорода. По словам помощника руководителя администрации Ольги Сотниченко, цель их поездки – найти инженеров-техников, именно в таких специалистах есть потребность на предприятиях морского транспорта Дальнего Востока. Привлечь претендентов могут условиями труда, предоставляемыми квартирами, роскошной природой края: рыбалкой, охотой...

Начальник отдела по работе с персоналом ФГУП «Росморпорт» Азовского бассейна Сергей Логвин считает, что не последнюю роль в выборе места работы играет стабильность его предприятия.

Предложение трудоустройства на новых современных теплоходах – десятилетничках – приоритет судоходной компании «Сахалинское морское пароходство». Сейчас компания оперирует десятью новыми контейнеровозами и тремя морскими паромными. Для работы на флоте с полным соцпакетом и трудоустройством с бессрочным трудовым договором

требуются судоводители, судомеханики и судовые электромеханики с морскими дипломами. Компания оказывает помощь в оформлении необходимых рабочих документов, «Своего жилья в компании нет, но мы оплачиваем половину стоимости проживания в гостинице», – рассказал корреспонденту «ТР» заместитель управляющего директора управления кадров ОАО «Сахалинское морское пароходство», капитан Виталий Цехмистер.

Активное участие в работе ярмарки вакансий приняли руководители администраций Волжского и Волго-Донского бассейнов Дмитрий Бесмертный, Олег Шахмарданов и руководитель ФГБУ «Администрация морских портов Каспийского моря» Магомед Абдулатипов.

Курсанты НРУ и студенты ВГУВТа проявили большой интерес к вакансиям, имеющимся в кадровом портфеле администраций речных бассейнов. Они интересовались условиями работы на техническом флоте, размерами оплаты труда, наполненностью социального пакета, перспективами профессионального роста, спрашивали о возможности рабочего ядра новыми

судами. «Каждый седьмой из десяти работающих в учреждении – выпускник НРУ и ВГУВТа – ведущих отраслевых учебных заведений», – отметил Дмитрий Бесмертный. В администрации Волжского бассейна каждую навигацию ждут пополнения. Итого прошедшей ярмарки вакансий волжские путейщики оценивают высоко и надеются на результативное продолжение договоренного сотрудничества с отраслевыми учебными заведениями региона.

Предприятия-работодатели провели для студентов и курсантов презентацию своих компаний, ответили на вопросы претендентов, провели консультации по вопросам трудоустройства на презентационных площадках вуза.

В ходе работы ярмарки состоялось подписание договоров и соглашений ректором ВГУВТа Игорем Кузьмичевым с рядом предприятий, предоставляющих рабочие места практикантам и выпускникам отраслевого вуза. Итого ярмарки были подведены на заседании «круглого стола».

Татьяна ЕЛАТИНА, собкор «ТР»

Нижний Новгород

Когда топливо польнуло

В Пулково спасали воздушное судно и пассажиров

УЧЕНИЯ



Аэропорт Пулково и экстренные службы Санкт-Петербурга провели масштабные аварийно-спасательные учения на территории воздушной гавани. Тренировки проходили в рамках подготовки к летнему сезону. По сценарию команде спасателей предстояло ликвидировать авиационное происшествие при посадке самолета Airbus A320 с отказом шасси.

По легенде учений за 30 минут до приземления в Пулково командир воздушного судна сообщил об аварийной ситуации на борту – при подготовке к посадке не вышла правая стойка шасси.

В аэропорту был объявлен сигнал «Тревога», информация была оперативно передана в управление МЧС по Санкт-Петербургу. Аварийно-спасательная команда аэропорта оперативно прибыла в квадрат сбора, в аэропорт выехали городские пожарные и медицинские бригады. Перед посадкой борта пожарные покрыли взлетно-посадочную полосу огнетушащей пеной для повышения пожарной безопасности при аварийной посадке.

Авиалайнер совершил посадку, под фюзеляжем произошло возгорание разлитого топлива. Возникла опасность распространения огня в салон самолета. Пожарно-спасательная команда незамедлительно прибыла к воздушному судну и приступила к тушению горючего топлива. После оперативной ликвидации пожара спасатели эвакуировали пассажиров и экипаж с борта самолета. К спасательной операции присоединились гарнизон пожарной охраны Санкт-Петербурга, здравпункт Пулково со штатным оборудованием и бригады городской скорой помощи. По завершении эвакуации был проведен контрольный осмотр места происшествия и подан сигнал «Отбой».

Подобный сценарий был выбран с учетом того, что он являлся одним из сложнейших, так как включал несколько факторов развития пожара – пожар разлитого топлива, пожар шасси и двигателя, возможность распространения огня в салон самолета.

Учения проводились в аэропорту Пулково в течение четырех дней. Это позволило задействовать в тренировке сотрудников всех оперативных смен службы поискового и аварийно-спасательного обеспечения полетов. Всего в учениях приняли участие 72 сотрудника аварийно-спасательной команды: 16 человек штатной пожарно-спасательной команды на четырех аэродромных пожарных автомобилях и 56 человек из внешних формирований аварийно-спасательной команды. Кроме того, в тренировке были задействованы подразделения пожарной охраны ГУ МЧС РФ по Санкт-Петербургу на пяти машинах основной и специальной техники, бригады службы медицины катастроф.

Аварийно-спасательные учения в воздушной гавани Санкт-Петербурга проводятся дважды в год – в преддверии зимнего и летнего сезонов. Цель учений – проверка готовности и отработка действий всех служб аэропорта, взаимодействующих ведомств и экстренных служб города по ликвидации последствий авиационного происшествия.

Дарья СЕРГЕЕВА,
служба по связям с общественностью и рекламе
ООО «Воздушные Ворота Северной Столицы»



Заклятое место

на железнодорожном переезде в районе Федоровки

РЕЙД

Сотрудники структурных подразделений Сахалинского территориального управления Дальневосточной железной дороги провели мероприятия по профилактике ДТП на железнодорожных переездах. Совместные с инспекторами ГИБДД акции прошли по всему региону. Одновременно в шести муниципалитетах – Южно-Сахалинске, Долинском, Макаровском, Смирновском, Холмском и Невельском районах – водителям напомнили о пунктах Правил дорожного движения, регулирующих пересечение железнодорожных путей. Такие профилактические рейды на Сахалине проводятся регулярно, каждые две недели.

В областном центре мероприятия проходили на самом опасном переезде, на 36-м километре линии Корсаков – Южно-Сахалинск, в районе Федоровки. Здесь многие водители игнорируют переездную сигнализацию, стремясь как можно быстрее повернуть на улицу Фархутдинова, из-за невнимательности и пренебрежения к ПДД они подвергают себя, своих пассажиров и локомотивные бригады смертельной опасности. На этом переезде с 2005 года произошло 5 ДТП. В 2007 году женщина-водитель пренебрегла запрещающими сигналами светофора, в результате аварии она погибла, 5-летний ребенок получил травмы. 7 августа прошлого года водитель КамАЗа пострадал при столкновении с грузовым поездом, а 3 декабря на переезд перед идущим составом выехала «Тойота Камри», тогда чудом обошлось без жертв.

Во время рейда железнодорожники раздавали остановленным для проверки документов инспекторами ДПС водителям памятки о правилах пересечения переездов и напоминали автомобилистам об опасности, которую влекут за собой спешка и самонадеянность, а также об ответственности перед другими участниками дорожного движения.

**Отдел по работе со СМИ
службы корпоративных коммуникаций ДВЖД**

Новые технологии и старые проблемы

«Умный город» и ямочный ремонт, «плавающие люки» и спорные шлагбаумы

РЕГИОНЫ

Конец весны и лето для автотранспортников редко бывают спокойными. На дорогах появляются «подснежники», ремонтники то здесь, то там начинают бороться с ямами и колдобинами, возникают объездные «варианты», а это, как правило, сопровождается появлением неожиданных дорожных знаков. Давайте посмотрим, как в регионах России встречаются это долговое для всех нас время.

Невинномысск

Скрытые патрули

В Невинномысске Ставропольского края скрытые патрули проверили работу общественного транспорта и выявили различные нарушения.

Сотрудники ГИБДД передвигались на машинах без опознавательных знаков и фиксировали нарушения. Рейды проходили два дня, и за это время были составлены 40 административных материалов.

Чаще всего водители нарушали правила проезда железнодорожных переездов, пользования световыми приборами. Кроме того, они разговаривали по телефону во время движения и не включали поворотники.

У четырех водителей могут аннулировать лицензии. Так, водитель одной из «газелей» разговаривал во время движения, нарушил правила проезда железнодорожного переезда и не пропустил на переходе пешехода.

На одном из автомобилей, остановленном для проверки, не на всех пассажирских сиденьях работали ремни безопасности, кресла были переуставлены с нарушениями. В отношении этого водителя составили 8 протоколов, ему запрещали пользоваться автомобилем.

Тула

«Плавающие люки»

До начала лета в Туле установят сто «плавающих люков», а всего в городе их будет больше тысячи.

Как сообщает пресс-служба администрации, это новая, современная технология, и Тула стала одним из первых городов, где она используется.

«Верхняя часть «плавающего люка» опирается не на стенки колодца, а на конструкцию дорожного полотна. При изменении уровня дорожного полотна меняется и высота «плавающего люка». В случае использования именно «плавающего люка» из высокопрочного чугуна исключается перекос люка по отношению к дорожному полотну с дальнейшим смещением нагрузки на крышку люка и, как следствие, его поломка», – пояснил начальник отдела дорожного хозяйства управления по транспорту и дорожному хозяйству администрации Тулы Дмитрий Борисов.

Технологию начали применять по поручению губернатора Алексея Дюмина. Кстати, по национальному проекту «Безопасные и качественные автомобильные дороги» все люки на 17 объектах также будут сделаны по новой технологии.

Волгоград

Дыры в асфальте

Кажется, волгоградцы совсем не удивятся, если скоро в

городе появится минус первый этаж, все пространство которого будут занимать обломки дорожного покрытия и тротуарных плит. Слово обрадовавшись весенней погоде, в областном центре то тут, то там расцветают дыры в асфальте и на пешеходных дорожках. Очередной портал в «параллельный мир» появился 6 марта в Волгограде, на границе Ворошиловского и Центрального районов. В тротуаре напротив кафе «Римини» на остановке «Площадь Чекистов» зияет огромная дыра, по всем измерениям приближающаяся к человеческому росту – диаметром около полутора метров и такой же глубины.

Видимо, под покрытием образовалась воздушная прослойка, поэтому плитка и провалилась. Раньше же тут стоял киоск. Скорее всего, это как-то по-

нужно оборудовать бесплатную парковку напротив терминала внутренних линий, обеспечить выделенные полосы для общественного транспорта, а также увеличить время бесплатного пребывания на стоянке у терминалов до 30 минут.

Миасс

Кирпичи в асфальте – временная мера?

Одним из наиболее обсуждаемых вопросов в социальных сетях в последнее время является ямочный ремонт дорог города. Жители высказывают недовольство по поводу того, что ямы попросту «затыкают» кирпичами, а также считают такие «нано-технологии» опасными: кирпичи, мол, могут полететь в авто. А вот

ФАКТ

»

Власти Екатеринбурга наметили масштабный ремонт, который, в частности, затронет самые загруженные перекрестки города.

Согласно порталу госзакупок в сезон дорожного ремонта 2019 года за 95,5 млн руб. планируется отремонтировать 41 перекресток уральской столицы. Кроме починки дорожного полотна и замены знаков, обновят и светофорное хозяйство. На перекрестках установят новые светодиодные светофоры – сигнальные и пешеходные, с обратным отсчетом времени, вандало- и термоустойчивые, в ударопрочном поликарбонатном корпусе.

Никакие коммуникации, по-моему, не задеты. Сколько еще эта дыра будет здесь – не знаю, но думаю, что уже сегодня засыпят песком, – комментирует один из рабочих.

Впрочем, всем правилам безопасности спешащие по делам волгоградцы не перестают подходить к огороженной территории площадью с небольшую автобусную остановку.

В управлении ЖКХ, энергетики и транспорта говорят, что ямы на дорогах заложены кирпичом и присыпаны щебнем и песком, чтобы колеса автомобилей не бились о неровности.

Стоит отметить, что эта работа выполнена в рамках контракта по содержанию дорог, и как сообщают в администрации, это лишь временная мера для предотвращения большего разрушения дорожного полотна.

Кстати, в администрации также сообщают, что в рамках контракта по содержанию дорог в 2019 году будут выполнены работы по ямочному ремонту в объеме 9820 квадратных метров на сумму 4 млн 832 тыс. 591 руб. При этом к ямочному ремонту с применением асфальта подрядчик приступит, как только дороги хорошо просохнут и установится круглогодичная положительная температура. Работы будут производиться под жестким контролем сотрудников управления ЖКХ, энергетики и транспорта администрации Миасского городского округа.

Добавим, что на прошедшем аппаратном совещании, коснувшись темы дорог, глава Миасса Григорий Тонких потребовал заняться и вопросом восстановления поврежденных в результате ДТП ограждений. Градоначальник подчеркнул, что должны быть подготовлены и направлены иски в суд для взыскания ущерба. Для этого необходимо запросить справку в ОМВД по городу Миассу начиная с января 2018 года о лицах, виновных в авариях с повреждением опор и ограждений безопасности в Миасском округе. Статистику нужно «наложить» на количество поврежденных элементов и подсчитать ущерб. Также необходимо изучить контракт по ремонту таких ограждений, что покажет, какую часть ущерба обяжут возполнить виновники ДТП, а какой объемом будет выделен из бюджета.

В Ростов-на-Дону заработали камеры видеонаблюдения на территории нового аэропорта «Глатов» и на Привокзальной площади. Об этом сообщили в донском правительстве со ссылкой на Центр безопасности дорожного движения.

Речь идет о мобильных камерах «Паркон» и стационарных комплексах Parking, которые внешне похожи на фонарь. Это оборудование фиксирует нарушения правил стоянки и остановок. Чиновники напомнили, что за игнорирование знака «Остановка запрещена» водитель может заплатить штраф в 1500 руб.

Комплексы будут работать в достаточно загруженных точках, где отмечается большое скопление транспорта, в том числе приводящее к заторам, – отметила директор Центра безопасности дорожного движения Татьяна Русанова.

Башкирия
Специальная комиссия

Каждое ДТП со смертельным исходом, произошедшее в Башкирии, будет рассматривать специальная комиссия. В республике вводится в действие новый механизм взаимодействия с ГИБДД.

Как отметил Тимур Мухаметьянов, возглавляющий Госкомитет Башкирии по транспорту и дорожному хозяйству, в случае смертельного ДТП на месте происшествия в течение двух суток будет работать комиссия. В ее состав войдут представители организации подрядчика, обслуживающей данный участок дороги, а также муниципалитета и собственника трассы. Еще в течение суток будут подготовлены предложения для исправления ситуации.

Тимур Мухаметьянов добавил, что данные меры должны минимизировать количество ДТП и повысить безопасность на дорогах республики.

Виктор ДМИТРИЕВ
(По материалам
российской прессы)

Воронежская область
33 троллейбуса без технического осмотра

Прокуратура Воронежской области выявила нарушения при уборке снега с улиц и пешеходных переходов Воронежа, что угрожало жизни и здоровью горожан, препятствовало нормальной работе общественного транспорта и провоцировало ДТП.

Кроме того, правоохранители указали чиновникам на то, что МКП «Воронежпассажиртранс» давно не проводило технического осмотра 33 троллейбусов, работающих на городских маршрутах.

При таких обстоятельствах имела реальная угроза безопасности жизни и здоровья пассажиров, других участников дорожного движения, – отметили в прокуратуре Воронежской области.

По выявленным фактам ведомство направило в адрес мэра представление, а затем проверило, как устранены выявленные нарушения.

Горадминистрация приобрела дополнительную коммунальную технику, увеличила штат сотрудников комбинатов благоустройства и организовала государственный техосмотр троллейбусов. Виновных должностных лиц привлекли к дисциплинарной ответственности.

Ростов-на-Дону

Камеры заработали

В Ростове-на-Дону заработали камеры видеонаблюдения на территории нового аэропорта «Глатов» и на Привокзальной площади. Об этом сообщили в донском правительстве со ссылкой на Центр безопасности дорожного движения.

Речь идет о мобильных камерах «Паркон» и стационарных комплексах Parking, которые внешне похожи на фонарь. Это оборудование фиксирует нарушения правил стоянки и остановок. Чиновники напомнили, что за игнорирование знака «Остановка запрещена» водитель может заплатить штраф в 1500 руб.

Комплексы будут работать в достаточно загруженных точках, где отмечается большое скопление транспорта, в том числе приводящее к заторам, – отметила директор Центра безопасности дорожного движения Татьяна Русанова.

Башкирия

Специальная комиссия

Каждое ДТП со смертельным исходом, произошедшее в Башкирии, будет рассматривать специальная комиссия. В республике вводится в действие новый механизм взаимодействия с ГИБДД.

Как отметил Тимур Мухаметьянов, возглавляющий Госкомитет Башкирии по транспорту и дорожному хозяйству, в случае смертельного ДТП на месте происшествия в течение двух суток будет работать комиссия. В ее состав войдут представители организации подрядчика, обслуживающей данный участок дороги, а также муниципалитета и собственника трассы. Еще в течение суток будут подготовлены предложения для исправления ситуации.

Тимур Мухаметьянов добавил, что данные меры должны минимизировать количество ДТП и повысить безопасность на дорогах республики.

Виктор ДМИТРИЕВ
(По материалам
российской прессы)

НУ И НУ!

Хулиганы и дебоширы

Когда пьяным море по колено

29 января текущего года 34-летний житель Санкт-Петербурга летел на самолете авиакомпании «Россия» из Северной столицы в Анталию. Находясь в состоянии алкогольного опьянения, из хулиганских побуждений он высказывал в отношении членов экипажа и пассажиров воздушного судна нецензурные выражения. Помимо этого мужчина ударил кулаком в область грудной клетки одного из пассажиров воздушного транспорта и пытался покатить членов экипажа.

Злоумышленник вел себя агрессивно и не обращал внимания на замечания сотрудников авиакомпании и пассажиров. Своим поведением мужчина создал реальную угрозу безопасности полета и жизни людей. Из-за этого самолет совершил вынужденную посадку в аэропорту Сочи, – сообщили в пресс-службе Южной транспортной прокуратуры.

По данному факту в отношении злоумышленника возбуждено уголовное дело.

Мещанский районный суд г. Москвы вынес приговор по уголовному делу в отношении 35-летнего жителя Московской области. Он признан виновным в совершении преступлений: насильственные действия, совершенные из хулиганских побуждений, и покушение на дачу взятки.

В суде установлено, что в сентябре 2018 года подсудимый находился в состоянии алкогольного опьянения в ресторане КФС в здании Казанского вокзала г. Москвы. При попытке сотрудника охраны указанного заведения вывести мужчину из помещения ресторана последний нанес ему удар сувенирным ножом и причинил ранение передней брюшной стенки.

Далее злоумышленник, находясь в служебном кабинете сотрудника полиции, зная о проведении в отношении него проверки по факту причинения телесных повреждений охраннику ресторана и желая избежать ответственности за содеянное, предложил полицейскому взятку в размере 30 тыс. руб. Преступление не было доведено до конца, поскольку сотрудник транспортной полиции отказался от получения денег и пресек преступные действия.

Суд, учитывая позицию государственного обвинителя – представителя Московско-Рязанской транспортной прокуратуры, тяжесть совершенного преступления, данные о личности подсудимого, назначил наказание в виде 3 лет 6 месяцев лишения свободы условно с испытательным сроком на 3 года.

Заместитель Орловского транспортного прокурора утвердил обвинительный акт по уголовному делу в отношении жителя г. Курска. Он обвиняется в совершении преступления: хулиганство, то есть грубое нарушение общественного порядка, выражающее явное неуважение к обществу, совершенное на железнодорожном транспорте.

По версии дознания, 31 марта 2018 года мужчина, находясь в состоянии алкогольного опьянения, в купейном вагоне поезда сообщил Белгород – Санкт-Петербург в ночное время суток мешал спокойному пребыванию пассажиров и их передвижению по указанному вагону. Он громко выражался нецензурной бранью, наносил удары руками по стенам вагона и дверям купе, сильно шумел, заходил в купе пассажиров, мешал их отдыху и не реагировал на замечания пассажиров и проводника. Продолжая хулиганские действия, содрал со стены аварийный молоток и разбил стену тамбура вагона. После прибытия пассажирского поезда на железнодорожную станцию Орел дебошир был задержан сотрудниками транспортной полиции.

Согласно санкции ч. 1 ст. 213 Уголовного кодекса Российской Федерации максимальное наказание за данное преступление составляет 5 лет лишения свободы.

Полицейские сняли двух пассажиров авиарейса, следовавшего по маршруту Сочи – Москва. Во время посадки они оскорбляли экипаж и других граждан, используя нецензурную лексику.

В дежурную часть линейного отдела полиции в аэропорту Сочи от диспетчера службы авиационной безопасности поступила информация о том, что во время посадки на борт самолета сообщением Сочи – Москва два пассажира нарушают общественный порядок, – сообщила Ирина Волк, представитель МБД.

Против задержанных были составлены административные протоколы о мелком хулиганстве. Уточняется, что решение отстранить дебоширов от полета принял командир самолета.

**Подготовил
Матвей ТИМОШИН**



**Министерство транспорта Российской Федерации
(Минтранс России)**

Приказ

6 мая 2019 г.

Москва

№ 134

О признании не подлежащими применению актов Министерства путей сообщения СССР и Министерства путей сообщения Российской Федерации

В целях приведения нормативных актов в соответствие с законодательством Российской Федерации п р и к а з ы в а ю:

1. Признать не подлежащими применению на территории Российской Федерации акты Министерства путей сообщения СССР (приложение № 1 к настоящему приказу).

2. Признать не подлежащими применению акты Министерства путей сообщения Российской Федерации (приложение № 2 к настоящему приказу).

Министр Е.И. Дитрих

ПРИЛОЖЕНИЕ № 1
к приказу Минтранса России
от 06 мая 2019 г. № 134

Акты

**Министерства путей сообщения СССР,
не подлежащие применению на территории Российской Федерации**

1. Технические указания на подготовку пассажирских вагонов к эксплуатации зимой, утвержденные заместителем начальника Главного управления вагонного хозяйства Министерства путей сообщения СССР В.И. Калашниковым 8 сентября 1971 г. № ТУ-025/ПКБ ЦВ.
2. Указание Министерства путей сообщения СССР, утвержденное заместителем Министра путей сообщения СССР Н.А. Гундобиным от 27 ноября 1973 г. № Г-33847.
3. Указание Министерства путей сообщения СССР, утвержденное заместителем Министра путей сообщения СССР Н.А. Гундобиным от 17 декабря 1973 г. № Г-35900.
4. Указание Министерства путей сообщения СССР, утвержденное заместителем Министра путей сообщения СССР Н.А. Гундобиным от 14 марта 1975 г. № Г-7200.
5. Классификация и каталог дефектов и повреждений подшипников качения, утвержденные заместителем Министра путей сообщения СССР А.Т. Головатым 15 апреля 1975 г. № ИТМ 1-ВТ.
6. Указание Министерства путей сообщения СССР, утвержденное заместителем Министра путей сообщения СССР Н.С. Конаревым от 30 ноября 1977 г. № Н-37125.
7. Указание Министерства путей сообщения СССР, утвержденное заместителем Министра путей сообщения СССР Н.С. Конаревым от 1 декабря 1977 г. № Н-37250.

8. Депоовый ремонт устройства автоматической локомотивной сигнализации непрерывного типа (АЛСН). Временная технологическая инструкция ТИ 334, утвержденная заместителем начальника Главного управления локомотивного хозяйства Министерства путей сообщения СССР И.Г. Митрофановым 31 июля 1983 г.
9. Технологическая инструкция. Скоростемер локомотивный ЗСЛ2М. Заходской ремонт. 103.25200.60042, утвержденная заместителем начальника Главного управления по ремонту подвижного состава и производству запасных частей Министерства путей сообщения СССР Ю.К. Микеровым 22 декабря 1986 г.
10. Положение об осеннем комиссионном осмотре пассажирских вагонов и подготовке их к работе в зимних условиях, утвержденное заместителем Министра путей сообщения СССР Б.Д. Никифоровым 23 июля 1987 г.
11. Положение о весеннем комиссионном осмотре пассажирских вагонов и подготовке их к работе в летних условиях, утвержденное заместителем Министра путей сообщения СССР Б.Д. Никифоровым 26 октября 1987 г.
12. Инструкция по расчету наличной пропускной способности железных дорог, утвержденная Министерством путей сообщения СССР 24 апреля 1989 г.

ПРИЛОЖЕНИЕ № 2
к приказу Минтранса России
от 06 мая 2019 г. № 134

Акты Министерства путей сообщения Российской Федерации, не подлежащие применению

1. Должностная инструкция локомотивной бригады, утвержденная заместителем Министра путей сообщения Российской Федерации А.Н. Кондратенко 3 ноября 1993 г. № ЦТ-209.
2. Инструкция по учету наличия, состояния и использования локомотивов и моторвагонного подвижного состава, утвержденная первым заместителем Министра путей сообщения Российской Федерации О.А. Мошенко 6 апреля 1994 г. № ЦЧУ-250.
3. Типовые нормы времени на капитальный и средний ремонт дизель-электрических кранов типа: КДЭ, КЖДЭ, КЖ, КЖГ, утвержденные заместителем начальника Главного управления локомотивного хозяйства Министерства путей сообщения Российской Федерации И.В. Дорофеевым 21 ноября 1994 г.
4. Инструкция для персонала, обслуживающего водогрейные котлы и водоподогреватели с температурой воды не выше 1150С и паровые котлы с давлением пара не выше 0,7 кгс/см², утвержденная заместителем Министра путей сообщения Российской Федерации А.О. Богдановичем 10 мая 1995 г. № ЦСР-319.
5. Положение о техническом знаке российских железных дорог для локомотивов и моторвагонного подвижного состава, утвержденное Министерством путей сообщения Российской Федерации 25 сентября 1995 г. № ЦТ-342.
6. Технические указания по подготовке к работе и техническому обслуживанию электропоездов в зимних условиях, утвержденные начальником Главного управления локомотивного хозяйства Министерства путей сообщения Российской Федерации В.В. Титовым 25 октября 1995 г. № ЦТЭП-29.
7. Типовые нормы времени и нормативы численности рабочих по техническому обслуживанию оборудования цельнометаллических пассажирских вагонов, утвержденные заместителем начальника Главного пассажирского управления Министерства путей сообщения Российской Федерации А.А. Колесовым 25 января 1996 г.
8. Типовой штат руководителей, специалистов и других служащих дистанций пути, введенный в действие письмом начальника Департамента пути и сооружений Министерства путей сообщения Российской Федерации С.А. Рабчука 30 октября 1997 г. № ЦПЭ-32.
9. Нормативы численности содержания психологов в локомотивных депо, утвержденные заместителем начальника Департамента локомотивного хозяйства Министерства путей сообщения Российской Федерации И.В. Дорофеевым 27 ноября 1997 г.
10. Типовые нормы времени на слесарные работы по ремонту электропоездов, утвержденные заместителем начальника Департамента локомотивного хозяйства Министерства путей сообщения Российской Федерации И.В. Дорофеевым 11 декабря 1997 г.
11. Типовые нормы времени при текущем отцепочном ремонте цельнометаллических пассажирских вагонов, утвержденные заместителем руководителя Департамента пассажирских сообщений Министерства путей сообщения Российской Федерации А.Д. Емельяновым 20 марта 1998 г.
12. Типовые нормы времени на слесарные работы по устройству блокировки тормозов 267 при техническом обслуживании ТО-3 и текущем ремонте локомотивов, утвержденные заместителем руководителя Департамента локомотивного хозяйства Министерства путей сообщения Российской Федерации И.В. Дорофеевым 14 октября 1998 г.
13. Тележка двухосная тип ТВЗ-ЦНИИ-М. Руководство по депоовскому ремонту (ДР) № 007 ПКБ ЦЛ-98 РД, утвержденное заместителем руководителя Департамента пассажирских сообщений Министерства путей сообщения Российской Федерации А.Д. Емельяновым 12 марта 1999 г.
14. Типовые нормы времени на ремонт тормозного оборудования вагонов в контрольных пунктах автотормозов вагонных депо, утвержденные членом Коллегии Министерства путей сообщения Российской Федерации С.С. Барбаричем 23 апреля 1999 г.
15. Указание Министерства путей сообщения Российской Федерации «О контингенте для обслуживания устройств электроснабжения», утвержденное заместителем Министра путей сообщения Российской Федерации А.Н. Кондратенко 25 июня 1999 г. № К-1115у.
16. Типовые нормы времени на стартовые работы при депоовском ремонте грузовых вагонов в производственном участке ремонта и изготовления деталей, утвержденные членом Коллегии Мини-

17. Положение об аттестации колесно-роликовых производственных участков вагонных депо, утвержденное руководителем Департамента пассажирских сообщений Министерства путей сообщения Российской Федерации А.Д. Емельяновым 22 октября 1999 г. и руководителем Департамента вагонного хозяйства Министерства путей сообщения Российской Федерации С.С. Барбаричем 25 октября 1999 г.
18. Типовые нормы времени на подготовку в рейс и обслуживание проводников в пути следования пассажирских вагонов, утвержденные заместителем руководителя Департамента пассажирских сообщений Министерства путей сообщения Российской Федерации А.П. Летучим 18 декабря 1999 г.
19. Типовые нормы времени на слесарные работы по ремонту тормозного оборудования тягового подвижного состава, утвержденные заместителем начальника Департамента локомотивного хозяйства Министерства путей сообщения Российской Федерации И.В. Дорофеевым 22 декабря 1999 г.
20. Основные технические требования к контактной сети для скоростей движения до 160 км/ч на переменном токе 25,0 кВ (КС-160-25), утвержденные руководителем Департамента электрификации и электроснабжения Министерства путей сообщения Российской Федерации Г.Б. Якимовым 24 марта 2000 г.
21. Основные технические требования к контактной сети для скоростей движения до 160 км/ч на постоянном токе 3,0 кВ (КС-160-3,0), утвержденные руководителем Департамента электрификации и электроснабжения Министерства путей сообщения Российской Федерации Г.Б. Якимовым 24 марта 2000 г.
22. Указание Министерства путей сообщения Российской Федерации «Об установлении нового назначенного срока службы вагонов пассажирского типа», утвержденное заместителем Министра путей сообщения Российской Федерации А.Н. Кондратенко 29 марта 2000 г. № И-794у.
23. Указание Министерства путей сообщения Российской Федерации «Об учете локомотивов и моторвагонного подвижного состава, прошедших капитальный ремонт КРП», утвержденное первым заместителем Министра путей сообщения Российской Федерации М.В. Иванковым 7 апреля 2000 г. № Ш-895у.
24. Типовые нормы времени на ремонт автосцепного устройства вагонов с применением автоматической и полуволновой наплавки, утвержденные членом Коллегии Министерства путей сообщения Российской Федерации, руководителем Департамента вагонного хозяйства С.С. Барбаричем 4 декабря 2000 г.
25. Методические рекомендации по расчету численности работников массовых профессий хозяйства грузовой и коммерческой работы на базе отраслевых материалов по труду и выполняемым объемам работ, утвержденные руководителем Департамента грузовой и коммерческой работы Министерства путей сообщения Российской Федерации Ю.М. Косовым 25 декабря 2000 г.
26. Указание Министерства путей сообщения Российской Федерации «Об утверждении «Типового положения о приемке отремонтированного специального подвижного состава (путевых машин) на ремонтных предприятиях железных дорог», утвержденное заместителем Министра путей сообщения Российской Федерации В.Т. Семеновым 27 декабря 2000 г. № С-3187у.
27. Детали грузовых и пассажирских вагонов. Методика испытаний на растяжение. № 656-2000 ПКБ ЦВ, утвержденная руководителем Департамента вагонного хозяйства Министерства путей сообщения Российской Федерации С.С. Барбаричем 28 декабря 2000 г. и заместителем руководителя Департамента пассажирских сообщений Министерства путей сообщения Российской Федерации А.Д. Емельяновым 28 декабря 2000 г.
28. Типовые нормы времени на слесарные работы по ремонту электрической аппаратуры электропоездов переменного тока, утвержденные заместителем руководителя Департамента локомотивного хозяйства Министерства путей сообщения Российской Федерации С.В. Путинцевым 23 января 2001 г.
29. Типовые нормы времени на слесарные работы по ремонту аккумуляторных батарей тягового подвижного состава, утвержденные заместителем руководителя Департамента локомотивного хозяйства Министерства путей сообщения Российской Федерации С.В. Путинцевым 23 января 2001 г.
30. Отраслевые нормы времени на кузнечно-

31. Типовые нормы времени на выполнение работ, выполняемые в вагонных депо, утвержденные членом Коллегии Министерства путей сообщения Российской Федерации, руководителем Департамента вагонного хозяйства С.С. Барбаричем 27 сентября 2001 г.
32. Правила устройства и технической эксплуатации контактной сети электрифицированных железных дорог, утвержденные первым заместителем Министра путей сообщения Российской Федерации А.С. Мишариным 11 декабря 2001 г. № ЦЭ-868.
33. Указание Министерства путей сообщения Российской Федерации, утвержденное заместителем Министра путей сообщения Российской Федерации В.Т. Семеновым 11 января 2002 г. № С-13у.
34. Инструкция по техническому обслуживанию и ремонту устройств электроснабжения сигнализации, централизации, блокировки и связи на федеральном железнодорожном транспорте, утвержденная заместителем Министра путей сообщения Российской Федерации А.С. Мишариным 20 марта 2002 г. № ЦЭ-881.
35. Отраслевые нормы времени на слесарные работы по ремонту унифицированной системы автоматического регулирования температуры тепловых двигателей САРТ, утвержденные руководителем Департамента локомотивного хозяйства Министерства путей сообщения Российской Федерации А.П. Веселовым 30 мая 2002 г.
36. Отраслевые нормы времени на слесарные работы по ремонту унифицированной системы управления электропередачей и электроприводом тепловозов УСТА, утвержденные руководителем Департамента локомотивного хозяйства Министерства путей сообщения Российской Федерации А.П. Веселовым 30 мая 2002 г.
37. Отраслевые нормы времени на ремонт колесных пар и подшипников качения локомотивов и МВПС, утвержденные руководителем Департамента локомотивного хозяйства Министерства путей сообщения Российской Федерации А.П. Веселовым 30 мая 2002 г.
38. Отраслевые нормы затрат рабочей силы (трудоемкости) на техническое обслуживание ТО-2 локомотивов и МВПС, утвержденные руководителем Департамента локомотивного хозяйства Министерства путей сообщения Российской Федерации А.П. Веселовым 30 мая 2002 г.
39. Отраслевые нормы времени на ремонт и формирования колесных пар, утвержденные членом Коллегии Министерства путей сообщения Российской Федерации, руководителем Департамента вагонного хозяйства С.С. Барбаричем 7 июля 2002 г.
40. Отраслевые нормы времени на токарные работы, выполняемые в вагонных депо, утвержденные членом Коллегии Министерства путей сообщения Российской Федерации, руководителем Департамента вагонного хозяйства С.С. Барбаричем 31 марта 2003 г.
41. Отраслевые нормы времени на слесарные работы по ремонту контрольно-измерительных приборов локомотивов и моторвагонного подвижного состава, утвержденные руководителем Департамента локомотивного хозяйства Министерства путей сообщения Российской Федерации С.А. Кобзевым 29 апреля 2003 г.
42. Инструкция о порядке автоматизированного номерного учета наличия, состояния и использования на железных дорогах Российской Федерации грузовых вагонов государств - участников СНГ, Латвийской Республики, Литовской Республики, Эстонской Республики, а также третьих стран, утвержденная первым заместителем Министра путей сообщения Российской Федерации В.Н. Морозовым 15 сентября 2003 г. № ЦД-ЦЧУ/947.
43. Инструкция о порядке автоматизированного номерного раздельного учета наличия, состояния и использования на железных дорогах Российской Федерации грузовых вагонов государств - участников СНГ (за исключением всех грузовых вагонов Российской Федерации), Латвийской Республики, Литовской Республики, Эстонской Республики, утвержденная первым заместителем Министра путей сообщения Российской Федерации В.Н. Морозовым 15 сентября 2003 г. № ЦД-ЦЧУ/948.
44. Типовые нормы времени на проведение неразрушающего контроля узлов и деталей вагонов, утвержденные заместителем Министра путей сообщения Российской Федерации В.Н. Пустовым 23 сентября 2003 г.

**Министерство транспорта Российской Федерации
(Минтранс России)**

Приказ

14 марта 2019 г.

Москва

№ 77

О признании не подлежащими применению актов Министерства путей сообщения СССР и Министерства путей сообщения Российской Федерации

В связи с выявленными нарушениями порядка принятия (утверждения) нормативных актов Министерства путей сообщения СССР и Министерства путей сообщения Российской Федерации п р и к а з ы в а ю:

1. Признать не подлежащими применению на территории Российской Федерации акты Министерства путей сообщения СССР (приложение № 1 к настоящему приказу).

2. Признать не подлежащими применению акты Министерства путей сообщения Российской Федерации (приложение № 2 к настоящему приказу).

Министр Е.И. Дитрих

ПРИЛОЖЕНИЕ 1
к приказу Минтранса России
от 14 марта 2019 г. № 77

**Акты Министерства путей сообщения СССР,
не подлежащие применению на территории Российской Федерации**

1. Типовой проект организации труда в линейно-аппаратных залах при управлениях железных дорог РМ 32 ЦШ 09.22-83, утвержденный заместителем начальника Главного управления сигнализации и связи Министерства путей сообщения СССР В.Е. Малавко 15 февраля 1984 г.
2. Инструкция приемосдатчику груза и багажа на станции и приемосдатчику груза и багажа в поездах, утвержденная первым заместителем Министра путей сообщения СССР В.Н. Гинько 30 июня 1989 г. № ЦЛ-4705.
3. Типовой технологический процесс работы вокзалов, утвержденный начальником Главного пассажирского управления Министерства путей сообщения СССР В.Н. Шатаевым 26 декабря 1990 г. (с изменениями, внесенными Указанием Министерства путей сообщения СССР от 11 ноября 1991 г. № Г-1730у «О внесении дополнений в типовую технологический процесс работы вокзалов/ утв. 28 декабря 1990 г./»).

ПРИЛОЖЕНИЕ № 2
к приказу Минтранса России
от 14 марта 2019 г. № 77

**Акты Министерства путей сообщения Российской Федерации,
не подлежащие применению**

1. Инструкция по эксплуатации металлических несущих конструкций устройств электрооборудования железных дорог, утвержденная главным инженером Управления электрификации и электроснабжения Министерства путей сообщения Российской Федерации Г.Б. Якимовым 30 марта 1992 г. № ЦЭТ-39.
2. ОСТ 32-24-93 Отраслевой стандарт. Стандартизация в обслуживании населения на железнодорожном транспорте. Требования к обслуживанию пассажиров в фирменных поездах, утвержденный Министром путей сообщения Российской Федерации Г.М. Фадеевым 3 марта 1993 г. (с изменениями, внесенными Указаниями Министерства путей сообщения Российской Федерации от 11 сентября 1996 г. № М-807у «О внесении изменения в отраслевой стандарт 32-24-93», от 5 февраля 1999 г. № 55у «О внесении дополнения в ОСТ 32-24-93», от 31 января 2000 г. № 11у «О внесении изменения в ОСТ 32-24-93» и Распоряжением Министерства путей сообщения Российской Федерации от 12 сентября 2001 г. № 83р).
3. Технический регламент оснащения железнодорожных вокзалов 02.60.5485-99ТЗ, утвержденный заместителем руководителя Департамента пассажирских сообщений Министерства путей сообщения Российской Федерации А.П. Летучим 1 ноября 1999 г.
4. Инструкция по составлению отчетов о численности, заработной плате и нормировании труда работников отдельных профессий (должностей) железных дорог, утвержденная первым заместителем Министра путей сообщения Российской Федерации М.В. Иванковым 17 декабря 1999 г. № ЦЧУ-718.

**Министерство транспорта Российской Федерации
(Минтранс России)**

Приказ

14 марта 2019 г.

Москва

№ 76

О признании не подлежащими применению актов Министерства путей сообщения СССР и Министерства путей сообщения Российской Федерации

В целях приведения нормативных актов в соответствии с законодательством Российской Федерации п р и к а з ы в а ю:

1. Признать не подлежащими применению на территории Российской Федерации акты Министерства путей сообщения СССР (приложение № 1 к настоящему приказу).

2. Признать не подлежащими применению акты Министерства путей сообщения Российской Федерации (приложение № 2 к настоящему приказу).

Министр Е.И. Дитрих

ПРИЛОЖЕНИЕ № 1
к приказу Минтранса России
от 14 марта 2019 г. № 76

**Акты Министерства путей сообщения СССР,
не подлежащие применению на территории Российской Федерации**

1. Положение о приемщиках локомотивов и моторвагонного подвижного состава в локомотивных депо железных дорог, утвержденное заместителем Министра путей сообщения СССР Г.И. Козловым 26 июня 1988 г. № ЦРБ-4602.
2. Правила эксплуатации поездной радиосвязи, утвержденные заместителем Министра путей сообщения СССР В.С. Аркатовым 22 декабря 1989 г. № ЦШ-4784.

ПРИЛОЖЕНИЕ № 2
к приказу Минтранса России
от 14 марта 2019 г. № 76

**Акты Министерства путей сообщения Российской Федерации,
не подлежащие применению**

1. Указание Министерства путей сообщения Российской Федерации от 6 марта 1993 г. № 71у «О введении отраслевого стандарта «Требования к обслуживанию пассажиров в фирменных поездах» (с изменениями, внесенными указанием Министерства путей сообщения Российской Федерации от 5 мая 2000 г. № 115у «О перераспределении функций по контролю за организацией питания пассажиров»).
2. Приказ Министерства путей сообщения Российской Федерации от 18 декабря 1995 г. № 7 ЦЗ «Об изменении периодичности плановых видов ремонта грузовых вагонов колес 1520 мм».
3. Инструкция по обеспечению безопасности движения поездов при производстве работ по техническому обслуживанию и ремонту устройств СЛБ, утвержденная первым заместителем Министра путей сообщения Российской Федерации В.И. Ковалевым 31 декабря 1997 г. № ЦШ-530.
4. Грузовые вагоны железных дорог колес 1520 мм. Руководство по капитальному ремонту, утвержденное заместителем Министра путей сообщения Российской Федерации А.Н. Кондратенко 31 декабря 1998 г. № ЦВ-627.
5. Инструкция по обеспечению безопасности роспуска составов и маневровых передвижений на механизированных и автоматизированных сортировочных горках при производстве работ по техническому обслуживанию и ремонту горочных устройств, утвержденная заместителем Министра путей сообщения А.С. Мишариным 4 марта 1999 г. № ЦШ-651.
6. Указание Министерства путей сообщения Российской Федерации от 16 июня 1999 г. № А-1062у «О введении в действие нормативных документов по строительству волоконно-оптических линий связи».
7. Временная инструкция по техническому обслуживанию, ремонту и восстановлению линейно-кабельных сооружений волоконно-оптических линий связи железнодорожного транспорта (ВОЛС ЖТ) РД ЦИС/ЦЭ 09.54-99, утвержденная заместителем Министра путей сообщения Российской Федерации А.С. Мешариным 24 сентября 1999 г.
8. Приказ Министерства путей сообщения Российской Федерации от 12 ноября 2001 г. № 41 «О нормах допускаемых скоростей движения подвижного состава по железнодорожному пути колес 1520 (1524) мм» (с изменениями, внесенными приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 12 августа 2003 г. № 62 «О внесении изменений в приказ МПС России от 12 ноября 2001 г. № 41 «О нормах допускаемых скоростей движения подвижного состава по железнодорожному пути колес 1520 (1524) мм»).
9. Инструкция по меру тормозного оборудования вагонов, утвержденная первым заместителем Министра путей сообщения Российской Федерации В.Н. Морозовым 27 июня 2003 г. № ЦВ-ЦЛ-945.

До встречи в Тынде

Более 1200 работников ДВЖД приняли участие в велопробеге, посвященном 45-летию БАМа

СОБЫТИЕ

В Хабаровске, на площади спортивного комплекса Арена «Ерофей», был дан старт велопробегу «45 тысяч км на велосипеде к 45-летию БАМа». Организатором массового велопробега стал ДОРПРОФЖЕЛ при поддержке ДВЖД. Участие в мероприятии приняли работники Дальневосточной магистрали, члены их семей, а также любители велоспорта из Хабаровска. Перед стартом были зарегистрированы 1205 участников.

Символически на маршруте от Арены «Ерофей» до конечной точки в культурно-развлекательном комплексе «Займака» были отмечены важнейшие баумовские станции: Комсомольск-на-Амуре, Новый Ургал, Тында, Хани и др.

По всей сети дорог ОАО «РЖД» в этот день велосипедисты проехали более 18 тыс. километров. Остальной километраж – до 45 тыс. километров – железнодорожники проедут в ходе акций в течение нескольких весенних и летних месяцев. Значительный вклад в это достижение внесут и дальневосточные железнодорожники.

Основные праздничные мероприятия в честь 45-летия с начала строительства БАМа состоятся в Тынде 7 июля 2019 года.

Наш корр.



Широко шагают

Сотрудники Западно-Сибирской транспортной прокуратуры заняли первое место в турнире Национальной волейбольной лиги

СПОРТ

Волейболисты Западно-Сибирской транспортной прокуратуры с ноября 2017 года принимают участие в регулярных турнирах Национальной волейбольной лиги среди команд Новосибирской области в категории МХ.

За недолгое по спортивным меркам время удалось подняться в высшую группу Volley life, где играют самые опытные и сильные соперники. На недавно прошедших двух турнирах спортсмены завоевали, а затем подтвердили звание чемпионов лиги.

Как сообщил старший прокурор отдела по надзору за процессуальной и оперативно-розыскной деятельностью Максим Якушев, волейбольная команда начала активную подготовку к ежегодной спартакиаде прокурорских работников Новосибирской области, которая пройдет в июне 2019 года.

Оксана ГОРБУНОВА

«Артерии Арктики»

Транспорт региона: вчера, сегодня, завтра

ИЗДАТЕЛЬСКИЙ ПРОЕКТ



Уникальная книга выпущена издательством «Дороги». Она посвящена формированию, состоянию и развитию транспортной системы Арктического региона, охватывая периоды от поморов-первопроходцев до самых последних масштабных транспортных проектов, реализуемых сегодня в Арктике.

Авторский коллектив издания – эксперты Минтранса, МИДА, МЧС России, Росморречфлота, научно-исследовательских институтов, крупнейших компаний, осуществляющих свою деятельность в регионе, а также профессиональные журналисты-транспортники.

Книга открывает для читателя новые страницы освоения Арктики, фокусирует внимание на транспортных аспектах и жизнедеятельности региона.

Купив книгу, вы приобретете издание, которому нет аналогов.

Заявки на приобретение книги «Артерии Арктики. Транспорт региона: вчера, сегодня, завтра» направлять в отдел подписки и реализации АО «Издательство Дороги» на эл. адрес: podpiska@izdatelstvo-dorogi.ru; тел. +7 495 748 36 84, доб. 11–54, 11–62.

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., ИЗЬЮРОВА Л.В., КАРПОВА Е.А.,
ЛАРИОНОВА Т.П., ЛОБОВ В.Г., ОЗУН А.С., ОЗУН С.А.,
ПОЛЯКОВА И.С., ШВЕЙЦЕР О.В.

Секретариат:
ЗАБЕРУСКИНА И.И. – технический редактор
ПЕТРОВ А.М. – литературный редактор
МЕЩЕРЯКОВА Е.А. – корректор

Региональные представители:
ЕЛАТИНА Т.К. (Нижегород) тел. (952) 461–69–61
ЛАЗАРОВ 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 20 000 экз.

Цена свободная

Зак. № 1891–2019

Трамвайный «алфавит»

В Москве отметили 120-летие начала движения рельсового транспорта



ДАТА

Официальная статистика гласит, что парад трамваев, приуроченный к 120-летию их появления на московских улицах, собрал более четверти миллиона москвичей и гостей столицы. Что ж, вполне возможно, поскольку, чтобы попасть на Чистопрудный бульвар, где развернулась выставка городского рельсового транспорта, лично мне пришлось отстоять около часа. К примеру, в районе станции метро «Чистые пруды» были выставлены рамки безопасности. Через них и пропускали всех желающих посмотреть и на раритеты, и на современные трамвайные образцы.

Праздник прошел замечательно, весело и очень познавательно. Особенно для детей. Очень многим из них, как, впрочем, и взрослым, хотелось потрогать трамвай руками, побывать внутри вагонов, среди которых были единичные экземпляры, чудом сохранившиеся до наших дней.

Наибольший интерес вызвал уникальный конный вагон выпуска 1884 года. Здесь гостей встречали артисты в исторических нарядах. На крыше конки, запряженной четырьмя белыми лошадьми, работал телевидение, а под крышу исторического экземпляра людской поток лился непрерывно все три часа, в течение которых продолжался парад трамваев.

Трамвайное движение в Москве началось 7 апреля (25 марта по старому стилю) 1899 года. Тогда в столице открылся электрический парк на Башиловском бульваре. Трамваи курсировали

от Бутырской заставы до Петровского парка. А юбилейный маршрут колонны трамваев, состоявшей из 19 ретро- и современных вагонов, пролегал от Шаболовки по Серпуховскому и Даниловскому Валам, Дуби-

ФАКТ

Праздник прошел замечательно, весело и очень познавательно. Особенно для детей. Очень многим из них, как, впрочем, и взрослым, хотелось потрогать трамвай руками, побывать внутри вагонов, среди которых были единичные экземпляры, чудом сохранившиеся до наших дней.

ре, в кино. От «Анушки» неоднократно хотели отказаться, но довести задуманное до конца так и не решились. Маршрут постоянно восстанавливался в правах, так как полноценной замены ему так и не нашли.

Впервые в трамвайном параде приняли участие довоенный прицепный вагон серии «С» («Соколинский»), а также два трамвая «Татра» ТЗ – пассажирский трехдверный и служебный поливомоечный. Выпуск вагонов «Соколинский» пришелся на 1930–1933 годы, однако эксплуатировались они в Краснопресненском трамвайном депо Москвы дольше всех, до 1974 года.

С 1978 года в Москву начали поступать вагоны «Татра» ТЗ с тремя дверями вместо двух. Произведенные в Чехословакии, они могли вместить до 122 пассажиров и передвигались с максимальной скоростью 40 км/ч. Представленный на параде экземпляр вагона «Татра» ТЗ пассажиров в Москве перевозил до 2009 года.

Валерий БУДУМЯН,
обозреватель «ТР»
Фото автора

По улицам «Слона» водили...

В День витамина С петербуржцев покатали легендарный трамвай

АКЦИЯ

Солнечное настроение в День витамина С подарили пассажирам петербургский Горэлектротранс и артисты театра «МимИГРАнты», которые организовали поездку-сюрприз в рамках «Смешного фестиваля». Она стартовала от Васильевского острова до центра города и обратно. Акция называлась «По улицам Слона водили», и неспроста, ведь ее главный герой – легендарный трамвай ЛМ-49, прозванный петербуржцами «Слоном» за внушительный внешний вид, округлую форму «лба» (кабины) и схему окраски с использованием цвета слоновой кости. А яркости рейсу добавили апельсины, которые веселые МимИГРАнты пригостили в качестве витаминного гостинца для пассажиров.

Узнав, что в Петербурге готовится веселый и витаминный рейс, «Слон» сам попросился участвовать в акции. Ведь ему – экспонату Музея городского электрического транспорта – очень хотелось рассказать горожанам о своем юбилее и получить от них заслуженное внимание. Как нельзя кстати для этого подошел востити-С.

«Слон» вышел на линию после «зимовки», а вместе с «проснувшимся» трамваем-исполнителем на улицы Петербурга пришел и хорошее настроение. Этому активно способствовали артисты театра «МимИГРА-



ты». По традиции в День витамина С они подготовили для пассажиров веселую программу и дарили им цитрусовые. Рейс состоялся в рамках программы XVI Международного «Смешного фестиваля», который проходил в Петербурге.

Наша справка.

Модель трамвая ЛМ-49 была спроектирована в 1949 году. Ленинградцы прозвали эту серию «слонами» за характерный массивный внешний вид, окраску цвета слоновой кости и округлые формы. Запом-

нился этот трамвай и большой вместимостью по сравнению с предшествующими моделями: один вагон мог взять на борт до 200 человек! А ведь при этом в основном «Слоны» ходили парами – в составе трамвайных поездов с прицепными безмоторными вагонами ЛП-49.

Вагоны ЛМ-49 строились до 1960 года, именно в это время началась массовая жилищная застройка окраин города, куда потянулись новые трамвайные линии. Там не было ни метро, ни других видов транспорта, и потребовались трамваи боль-

шей вместимости, чем один вагон. Поэтому было принято решение в 60-х годах доставить прицепные вагоны ЛП-49, чтобы все поезда 49-й серии были двухвагонными.

Ближе к восьмидесятым годам прошлого века в составе трамвайного поезда могло быть несколько вагонов разных серий. Состав из двух непохожих вагонов в шутку называли «динозаврами», из трех – «бронтозаврами».

Пресс-служба
СПб ГУП «Горэлектротранс»

В КОНЦЕ НОМЕРА

Бывает же!

В Италии разоблачили мошенника, который много лет притворялся инвалидом.

В 2007 году 55-летний Роберто Гуггеллими из Флоренции при помощи соседа инсценировал ДТП и получил поддельное свидетельство, подтверждающее, что он не может ходить. В течение 12 лет мужчина получал государственное пособие, занимал на парковках места для инвалидов и пользовался другими льготами.

Чтобы обмануть врачей, Гуггеллими колот обезболивающие средства, выдержал болезненную физиотерапию и добился атрофии мышц. Правды не знали даже его близкие друзья и знакомые. На людях он передвигался на инвалидной коляске и вставал на ноги только дома и во время поездок за пределы города.

Со временем Гуггеллими увлекся и стал бороться за права инвалидов в местной газете. Он утверждал, что служил в полиции и пострадал во время перестрелки с бандитами. В 2014 году мужчина написал в Ватикан и рассказал свою историю. После этого его принял Папа Римский.

Не так давно Гуггеллими вернулся во Флоренцию после отъезда в Того. Представители властей заметили, что он без помощи посторонних сошел с трапа самолета, и начали расследование. Скрытая камера, установленная в его доме, подтвердила их подозрения. До завершения следствия мошенника поместили под домашний арест.

В индийском штате Уттар-Прадеш пятилетний ребенок упал в узкий колодезь глубиной 30 метров, когда рвал фрукты с дерева.

Друзья мальчика рассказали о произошедшем его родным, те вызвали экстренные службы. Медики наладили подачу кислорода в колодезь, а спасатели опустили под землю видеокамеру. Ребенок оказался жив, слышал спасателей и следовал их инструкциям. Они сбросили в колодезь веревку, накиннули ее на ноги мальчика и подняли его на поверхность. Операция продолжалась два часа.

В общей сложности ребенок провел под землей около девяти часов. Во время падения ему удалось избежать травм. «Состояние здоровья мальчика хорошее», – заявил главврач города Матхура.

Житель Австралии избежал смерти от летевшей в него стрелы, остановив ее мобильным телефоном.

Инцидент произошел в поселке Нимбин, штат Новый Южный Уэльс. 43-летний австралиец выходил из машины, когда заметил знакомого, вооруженного луком и стрелой. Он достал телефон, чтобы сделать фотографию злоумышленника. В этот момент 39-летний мужчина пустил в его сторону стрелу, которая пронзила гаджет и слегка задела его подбородок.

В американском штате Мэн посетители ресторана дали официантам огромные чаевые.

По словам одной из официанток, в ресторане обедали мужчина и женщина, которых там прежде не видели. Они вели себя дружелюбно и не создавали трудностей для сотрудников. Их счет составил 48 долларов.

После обеда посетитель позвал менеджера. Официантка опасалась, что он хочет пожаловаться из-за бокала с вином, который у него по ошибке забрали. Вместо этого мужчина вручил менеджеру две тысячи долларов и попросил поделить их между подчиненными.

Обычно в американских ресторанах дают на чай не более 20 процентов от счета, поэтому ожидалось, что пара заплатит официантке 9,6 долл., то есть в 220 раз меньше.

Виктор АНАХОПЕТ

© «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
Злобина С.В.
E-mail: sv@izdatelstvo-dorogi.ru
Яшин А.В.
E-mail: yashin@izdatelstvo-dorogi.ru
Куширенко Н.В.
E-mail: 4595943@gmail.com

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

Газета зарегистрирована в Федеральной службе по надзору за соблюдением законодательства в сфере массовых коммуникаций и охране культурного наследия 20.07.2006 года

Свидетельство ПИ № ФЧ77-252/10
Номер подписан в печать 18.05.2019 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 «Издательство 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.