



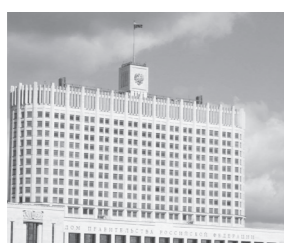
Транспорт России

Всероссийская транспортная еженедельная информационно-аналитическая газета № 20 (1347) 13 – 19 мая 2024 года

ХРОНИКА

- Указом Президента России министром транспорта РФ назначен Старовойт Роман Владимирович.
- Президент России Владимир Путин поручил увеличить к 2030 году объем перевозок по международным транспортным коридорам не менее чем в 1,5 раза по сравнению с уровнем 2021 года.
- Правительство РФ расширило границы территорий опережающего развития на Дальнем Востоке и в Арктической зоне России.

В ПРАВИТЕЛЬСТВЕ РФ



Даны поручения

В России будет разработан долгосрочный комплекс мер, направленных на развитие компетенций отечественных производителей в области судостроения. Такое поручение дал Председатель Правительства РФ Михаил Мишустин по итогам стратегической сессии по вопросу развития Объединенной судостроительной корпорации. Документ должен быть представлен в правительство до 25 декабря. Реализация комплекса мер будет рассчитана на срок до 2035 года.

Помимо разработки комплекса мер по развитию отечественных компетенций, Минпромторг России предстоит до 4 сентября актуализировать Стратегию развития судостроительной промышленности до 2035 года с учетом анализа рынков судостроения и трендов их развития.

Также Минпромторг совместно с Минтранс, Минсельхозом, Минвостокразвития и Минфином России поручено до 30 октября представить предложения по расширению программ льготного лизинга гражданских судов водного транспорта.

В СОВЕТЕ ФЕДЕРАЦИИ



Приоритеты региона

В рамках Дней Республики Коми в Совете Федерации председатель Комитета СФ по экономической политике Андрей Кутепов провел расширенное заседание, где темой обсуждения стали экономическое развитие и модернизация социально значимой инфраструктуры региона.

В последнее время Республика Коми становится важной площадкой для реализации крупных инвестиционных проектов. Привлечение инвестиций – одно из главных направлений работы республиканского правительства. Объем инвестиций в основную капитал за 2023 год составил 128,6 млрд руб., что на 8,6 млрд руб. больше, чем в 2022 году.

Окончание на 2-й стр.

В ГОСУДМЕ РФ



Принцип разумности

Группа парламентариев внесла в Госдуму законопроект, направленный на соблюдение баланса прав автовладельцев.

Согласно пункту 39 Обзора судебной практики Верховного Суда Российской Федерации N 1 (2023) срок обжалования не вступившего в законную силу постановления по делу об административном правонарушении исчисляется сутками, в связи с этим в случае его истечения в нерабочий день последний день срока обжалования не переносится на следующий за ним рабочий день (части 1–3 статьи 4.8 КоАП РФ).

Окончание на 2-й стр.

О ГЛАВНОМ

” В горизонте десяти лет объем перевозок по Восточному полигону железных дорог должен выйти на уровень 270 миллионов тонн в год. Это позволит более широко осваивать природные ресурсы в зоне притяжения БАМа и Транссиба, станет мощным импульсом для открытия промышленных комплексов, создания современных рабочих мест, развития социальной инфраструктуры в Восточной Сибири и на Дальнем Востоке России.

Президент России Владимир Путин



ОТРАСЛЬ: ДЕНЬ ЗА ДНЕМ

Обсудили проблемы

В Общественной палате состоялось заседание Общественного совета при Росавиации

Заседание прошло в очном формате при участии заместителя секретаря Общественной палаты Владислава Гриба, руководителя Росавиации Дмитрия Ядрова, председателя Общественного совета при Росавиации Николая Ивановского. Заседание открыл руководитель Росавиации Дмитрий Ядров. «В прошлом году были перевезены 105 млн пассажиров при 11 закрытых аэропортах. Спрос на авиаперевозки очень высокий, что говорит о том, что экономика России восстанавливается интенсивными темпами», – отметил он.

С докладом о функционировании ФГУП «Госкорпорация по ОрВД» и реализации Концепции по интеграции беспилотных авиационных систем (БАС) выступил генеральный директор предприятия Дмитрий Бобылев. Глава предприятия рассказал о последовательной работе, которая проводится в интересах пользователей. В 2023 году введены 24 новых маршрута ОВД, открытых для международных полетов, установлены условные маршруты обслуживания воздушного движения CDR1, CDR2 и CDR3, продолжается поэтапное внедрение воздушного пространства свободной маршрутизации (Free Route Airspace), выполняются мероприятия по переходу на использование давления, приведенного к среднему уровню моря по стандартной атмосфере QNH с применением измерения высот в футах на аэродромах Российской Федерации. Несмотря на сложное финансово-экономическое положение предприятия, в течение 2023 года продолжилась работа по вводу в эксплуатацию нового оборудования отечественного производства и модернизации старого.

Особое внимание уделялось реализации федерального проекта «Развитие инфраструктуры, обеспечение безопасности и формирование специализированной системы сертификации беспилотных авиационных систем». Его целью является создание благоприятных условий для эффективного и безопасного применения гражданских БАС в России, развитие инфраструктуры, необходимой для эксплуатации беспилотных авиационных систем. Госкорпорация по ОрВД назначена поставщиком услуг по обслуживанию линий управления БАС и контроля БАС. На решение задач федерального проекта в 2024 году предусмотрено выделение порядка 5 млрд руб. из средств федерального бюджета.

Дмитрий Бобылев отметил, что, несмотря на серьезное влияние внешних факторов, ФГУП «Госкорпорация по ОрВД» успешно справляется с поставленными задачами по безопасному и эффективному обслуживанию воздушного движения в воздушном пространстве Российской Федерации, поддержанию эксплуатационной готовности средств РТОП и АС и вводу в эксплуатацию нового оборудования.

Члены Общественного совета обратили внимание руководства ФГУП «Госкорпорация по ОрВД» на возможность использования полетно-информационного обслуживания на аэродромах с низкой интенсивностью воздушного движения, что позволит существенно сэкономить средства, а также на необходимости фиксировать неиспользуемые запретные зоны и зоны ограничения полетов, затрудняющие построение выгодных для пользователей маршрутов воздушного движения, для последующего снятия запретов. Рекомендовано прекратить практику согласования зон ограничения и запретных зон над коммерческими объектами промышленности, не входящими в перечень охраняемых государством. Введение таких зон не решает задач охраны этих объектов с воздуха, а создает препятствия для законопослушных пользователей воздушного пространства, в том числе для развития беспилотной авиации в стране.

Заместитель начальника Управления правового обеспечения и имущественных отношений Росавиации Алексей Проклочук рассказал о проведении государственных закупок Федеральным агентством воздушного транспорта, его территориальными органами и подведомственными организациями в 2023 году.

Подводя итоги заседания, заместитель секретаря Общественной палаты Владислав Гриб отметил высокую результативность данной встречи и поблагодарил участников Общественного совета за работу.

По «единому» билету

начались перевозки в Республику Абхазия

Подведомственное Минтрансу России АНО «Единая транспортная дирекция» запустило мультимодальные пассажирские перевозки из регионов Российской Федерации в Республику Абхазия и в обратном направлении. Это дает возможность туристам гарантированно спланировать свой маршрут и беспрепятственно добраться на комфортабельных автобусах до точки назначения.

Перевозки осуществляются с пересадкой на железнодорожном вокзале Адлера и в аэропорту Сочи с 30 апреля по 30 сентября в пять городов Республики Абхазия: Гагра, Пицунда, Гудауту, Новый Афон и Сухум.

Оформить «единый» билет «поезд + автобус» можно в кассах любого железнодорожного вокзала, агентских сетях АО «ФПК», а также на сайте ОАО «РЖД». Билет «самолет + автобус» оформляется через агентскую сеть ТКП: сервисы для покупки авиабилетов онлайн и кассы транспортно-туристических агентств. При покупке «единого» билета онлайн необходимо указать пункты назначения на странице покупки железнодорожных или авиабилетов, например: «откуда» – Самара / «куда» – Пицунда. Стоимость автобусной части «единого» билета в 2024 году составит: Сочи – Гагра – 681 руб., Сочи – Пицунда – 752 руб., Сочи – Гудаута – 790 руб., Сочи – Новый Афон – 869 руб., Сочи – Сухум – 935 руб.

С подробной информацией о «едином» билете можно ознакомиться на официальном сайте АНО «Единая транспортная дирекция», а также по телефону круглосуточной бесплатной горячей линии 8 (800) 600-1-006.

На сегодняшний день пассажиры также могут приобрести «единый» билет в один из городов Золотого кольца России – Суздаль, на побережье Балтийского моря Калининградской области, в живописные города Белозерск и Кириллов Вологодской области, в города Удмуртской Республики и на горный курорт «Шерегеш». В ближайшее время планируется возобновить перевозки на летний сезон на курорты Приэльбрусья, в «Домбай» и «Архыз».

АНОНС

В Москве, в Экспоцентре, с 26 по 28 июня 2024 г. пройдет Российская неделя общественного транспорта и городской мобильности.

В ее рамках пройдет международная выставка «ЭлектроТранс 2024», российский автобусный салон CityBus2024, конкурс перспективных разработок для общественного транспорта «Зеленый свет» и другие мероприятия.

Укрепляя мощь России

На севере Москвы будет построен Военный учебный центр Российского университета транспорта

СОБЫТИЕ

В Москве состоялась торжественная церемония закладки капсулы времени под фундамент строительства нового здания Военного учебного центра Российского университета транспорта, которое откроется в 2025 году.

В мероприятии приняли участие заместитель министра транспорта РФ Дмитрий Баканов, ректор Российского университета транспорта Александр Климов, начальник Главного управления Железнодорожных войск Министерства обороны РФ Олег Косенков, представители департамента градостроительной политики Москвы, префектуры CAO и студенты РУТ (МИИТ).

«Наше время трудное, но замечательное – время укрепления мощи России. Мы верим, что вы, люди будущего, живете в счастливом мире, свято храните непреходящие ценности: семью, чувство Родины, справедливость, теплые воспоминания о сокурсниках и преподавателях. Мы хотим, чтобы студенты – будущие защитники Отечества – всегда знали, что за ними стоит сила мощи отцов, дедов, прадедов, материнская любовь и безграничная поддержка многих поколений. Все, что мы делали – мы делали для вас. Вашими глазами мы смотрим на Москву и Россию будущего. Вместе с вами видим результаты труда российских транспортников: новые железные дороги, воздушные маршруты, автомагистрали, международные транспортные коридоры, морские пути», – говорится в послании студентам будущего в капсуле времени от студентов Военного учебного центра РУТ.

Дмитрий Баканов отметил, что Минтранс России особое внимание уделяет подготовке кадров. «В стране 19 транспортных вузов, которыми мы искренне гордимся. Особенно хочу отметить студентов Военного учебного центра



при Российском университете транспорта. Вы будущие защитники Отечества, элита страны. Неслучайно сюда поступают лучшие из лучших. Это касается и преподавателей для эффективного и комфортного обучения. Корпус будет соответствовать всем требованиям для реализации программ военной подготовки. Это здание станет первым шагом к созданию многофункционального технологического кластера «Образцово» – крупнейшего научно-образовательного центра для развития транспортной отрасли страны», – отметил ректор Российского университета транспорта Александр Климов.

ФАКТ

” В 2025 году в новом здании Военного учебного центра будут обучаться более 500 студентов РУТ по программам военной подготовки. Будущий корпус – это четырехэтажное здание площадью более 5 тыс. м², расположенное по адресу: ул. Талдомская, дом 5.

знаний, и физической подготовки, и умения принимать верные решения. Ваши наставники делают все возможное, чтобы вы стали достойными продолжателями славного дела транспортников», – подчеркнул он.

«Я очень надеюсь, что через много лет будущие студенты Рос-

дернизировать пассажирские перевозки, доставлять грузы, поднимать в небо самолеты, покорять моря и океаны, защищая интересы нашей любимой страны», – добавил замминистра.

«Реконструкция здания под Военный учебный центр РУТ учитывает все потребности студентов



Наш корр.

По поручению Правительства РФ

в пунктах пропуска на административных границах с новыми регионами установлены современные блок-модули

РОСГРАНСТРОЙ СООБЩАЕТ

По поручению Правительства Российской Федерации ФГУ «Росгранстрой» осуществило закупку и поставку 100 новых блок-модулей в пункты пропуска на административных границах с новыми регионами Российской Федерации.

В настоящее время 74 современных модульные конструкции уже введены в эксплуатацию. Это блок-модули паспортного контроля, часового шлагбаума, изоляторы для больных и современных туалеты.

На административной границе Республики Крым и Херсонской области в пунктах пропуска Джанкой, Армянск и Перекоп установлены 9 модулей.

На административной границе Ростовской области и ДНР уста-

новлены 39 модулей (в Веселые Вознесенке – 13, в Куйбышево (Мариновка) – 14, в Матвеевом Кургане – 12).

На административной границе Ростовской области и ЛНР установлены 26 новых модулей (в Гучково – 12, в Новошахтинске – 2, в Донецке (Изварино) – 12).

Еще 26 блок-модульных конструкций будут установлены в пунктах пропуска на границе с новыми регионами позднее.

Как отмечают специалисты, оснащение пунктов пропуска современными модулями способствует обеспечению комфортных условий работы для сотрудников государственных контрольных органов, улучшению внешнего облика пунктов пропуска и делает условия прохождения контроля более удобными для граждан.

Юрий ПАВЛОВ

Приоритеты региона

Республика Коми становится важной площадкой для реализации крупных инвестпроектов

В СОВЕТЕ ФЕДЕРАЦИИ

Окончание. Начало на 1–й стр.

По прогнозной оценке, в период с 2024 по 2025 год в экономику будут направлены порядка 250 млрд руб. инвестиций.

Среди перспективных инвестиционных проектов – начало строительства контейнерного терминала, что позволит создать в республике 100 рабочих мест.

Также в ближайших планах – реконструкция аэропортов в Сыктывкаре, Ухте и Усинске, благодаря чему повысится транспортная доступность внутри региона и за его пределами, дополнительно появятся 300 рабочих мест.

На стадии переговоров находится проект по сборке китайских грузовиков.

В Республике Коми пристальное внимание уделяется развитию региональной транспортной системы. В ближайшем будущем регион свяжет транспортные потоки Крайнего Севера европейской части страны и северо-восточной Сибири с промышленными центрами страны. Этому будет способствовать автодорога Сыктывкар – Нарьян-Мар, а также новый мост через р. Печору, начало строительства которого запланировано на 2026 год.

Глава Республики Коми Владимир Уйба проинформировал о ходе реализации масштабного проекта по строительству автодороги Сыктывкар – Нарьян-Мар и моста через главную северную реку – Печору.

Цель инвестиционного проекта по строительству первого моста через р. Печору в Усинском районе – создание круглогодичного автотранспортного коридора по маршруту Сыктывкар – Ухта – Печора – Усинск – Нарьян-Мар и обеспечение автотранспортной связи Усинского района Республики Коми и Ненецкого автономного округа с сетью автодорог России.

Из средств регионального бюджета выделены 0,5 млрд руб. на проведение инженерных изысканий и проектирование объекта. Работы будут завершены к 15 декабря 2024 года. Строительство планируется осуществить в три этапа: подготовка территории строительства, строительство автомобильной дороги протяженностью 36 км и строительство мостового перехода протяженностью 3,4 км. Предварительная потребность в финансировании строительства – монтаж работ составляет порядка 45 млрд руб. Владимир Уйба обратился к сенаторам с просьбой поддержать перенос начала строительства моста на более ранний срок, с 2028 на 2026 год, с выделением республике дополнительных средств из федерального бюджета в размере 20 млрд руб.

Еще одним значимым объектом для развития столицы республики – г. Сыктывкара является строительство моста от пгт. Седькиреш до местечка Алешино. В настоящее время мост через р. Выгедга отсутствует, в зимний период обустраивается ледовая переправа. Круглогодичное автотранспортное сообщение позволит связать городской округ с расположенными на правом берегу р. Выгедга четырьмя населенными пунктами, где общая численность населения составляет 2 тыс. человек, но летом увеличивается в 4–5 раз.

Разработана проектная документация, в декабре прошлого года получено положительное заключение Главгосэкспертизы. Стоимость строительства в прогнозных ценах на 2025–2026 годы составляет 1301 млн руб., в том числе на 2025 год – 636 млн руб., на 2026 год – 665 млн руб. Владимир Уйба предложил рекомендовать Минтрансу России включить проект строительства моста в госпрограмму РФ «Развитие транспортной системы».

Для Республики Коми характерна общая удаленность территории от основных федеральных магистралей, неравномерное распределение населенных пунктов, низкая плотность населения. Транспортная доступность большинства населенных пунктов обеспечивается только воздушным транспортом.

АО «Комиавиатранс» – единственный региональный воздушный перевозчик, который обеспечивает авиационное обслуживание во всех аэропортах региона: Сыктывкар, Ухта, Усинск, Воркута; выполняет воздушные перевозки в труднодоступные районы, а также поисковые, аварийно-спасательные работы, полеты санавиации, занимается обнаружением и тушением лесных пожаров.

В 2021 году авиапредприятие «Комиавиатранс» прошло процедуру финансового оздоровления. Из республиканского бюджета были выделены 1,8 млрд руб., что позволило сохранить занятость для 1600 человек, отремонтировать ВПП аэропорта Сыктывкар, увеличить вертолетный парк предприятия. За счет президентской арктической субсидии обновлен парк спецтехники для аэродромной службы. Благодаря региональной поддержке расширилась география полетов из Сыктывкара. Открыты новые направления в Екатеринбург, Нарьян-Мар, Минеральные Воды, Сочи, Казань, Махачкалу.

Средства президентской арктической субсидии также позволили обновить автобусный парк в арктических муниципалитетах.

Владимир Уйба обратил внимание на критическое состояние наземной инфраструктуры аэродрома Воркута, откуда до Сыктывкара 900 км по прямой. «Из-за неудовлетворительного состояния ВПП выполняются полеты только в Сыктывкар на небольших воздушных судах, полеты в Москву отменены. Аэродром с 2019 года эксплуатируется без сертификата соответствия с применением специальных разрешений. Оценочная стоимость ремонта искусственного покрытия ВПП аэродрома Воркута составляет 1,2 млрд руб., а полной реконструкции – 7,9 млрд руб.», – привел цифры Владимир Уйба.

Аэропорт Воркута – объект совместного базирования с ФСБ России и в соответствии с законодательством должен находиться в федеральной собственности. Его содержание ежегодно обходится республиканскому бюджету в 300 млн руб. «Предлагаем передать аэродромный комплекс Воркута в федеральную собственность ФКП «Аэропорты Красноярья», что позволит произвести ремонт ВПП, соорудить аэропорта, обеспечить интересы национальной безопасности в АЗ РФ», – сказал глава региона. Он обратился к сенаторам с просьбой включить в рекомендации вопрос передачи аэропорта Воркута в федеральную собственность в ускоренном порядке.

Действенным механизмом являются инфраструктурные бюджетные кредиты. В рамках одобренных Республике Коми лимитов инфраструктурного бюджетного кредита на общую сумму 3,4 млрд руб. реализуется ряд инвестиционных проектов, в том числе и в сфере дорожного строительства.

В течение 2022–2023 годов за счет средств инфраструктурного бюджетного кредита произведен капитальный ремонт автомобильных дорог на улицах 1-я Промышленная, 2-я Промышленная, 4-я Промышленная в Сыктывкаре. Общий объем федеральных средств составил 556,1 млн руб.

В 2024–2025 годах планируются реконструкция теплотрассы через железнодорожные пути на автомобильной дороге в поселке Верхний Чов, капитальный ремонт моста через реку Сысолу, строительство автомобильной дороги к животноводческой ферме и объектов инженерной инфраструктуры. Средства инфраструктурного бюджетного кредита составят 2,8 млрд руб.

Татьяна ЛАРИОНОВА,
обозреватель «ТР»

Принцип разумности

Разработан законопроект в интересах автовладельцев

В ГОСДУМЕ РФ

Окончание. Начало на 1–й стр.

При этом данный срок может быть восстановлен при наличии уважительных причин его пропуска. Уважительность таких причин определяется судом самостоятельно, отмечается в пояснительной записке к проекту федерального закона «О внесении изменения в статью 30.3 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях».

Данная норма закона очевидно не отвечает принципу разумности, считают авторы законодательной инициативы.

В России новогодние каникулы (нерабочие дни) в 2023–2024 годах продлились с 31 декабря по 8 января включительно, то есть 9 дней. А это означает, что собственники транспортных средств, получившие постановления об административных правонарушениях в последние рабочие дни 2023 года, фактически лишены возможности восстановления своих нарушенных прав, то есть обжалования таких постановлений. Если последний день срока обжалования выпадает на нерабочий день, то срок для обжалования не переносится на первый после него рабочий день, о чем и напомнил в очередной раз Верховный Суд Российской Федерации.

Во все постановления уполномоченных лиц и органов можно обжаловать в электронном режиме, часть из них должна быть обжалована путем подачи документов нарочно, что требует порой значительных временных затрат.

Важно отметить, что согласно части 3.1. статьи 4.8 КоАП РФ если окончание срока, исчисляемого днями, приходится на нерабочий день, последним днем срока считается первый следующий за ним рабочий день.

В связи с наличием длительных праздничных дней в производственном календаре нашей страны предлагается устранить в части 1 статьи 30.3 КоАП РФ упоминание суток и заменить их днями с целью соблюдения баланса прав автовладельцев.

Проблемы и вызовы

В Совете Федерации обсудили меры

по защите технологического суверенитета в автопроме

АКТУАЛЬНО!

На заседании Комитета СФ по экономической политике генеральный директор АО «АвтоВАЗ» Максим Соколов поднял тему защиты технологического суверенитета в автомобильной промышленности.

На фоне активной экспансии импортных нелокализованных автомобилей в 2023 году производство автомобилей в целом возросло на 19%, грузовиков – на 19,3%, сказал Максим Соколов. По итогам года продажи на внутреннем рынке составили 975 тыс. автомобилей, а с учетом «серого» импорта, который занял существенную нишу, – около 1,1 млн автомобилей. По сравнению с 2022 годом произошел двукратный рост рынка. «Если оценивать роль АвтоВАЗа в 2023 году, то следует отметить, что мы произвели 375 тыс. автомобилей, что на 70% больше, чем в 2022 году. Доля нашего бренда в продаже составила 35%, это своеобразный рекорд за последние 20 лет, – привел цифры глава автоконцерна. – Мы не собираемся останавливаться на достигнутом. Наш производственный план на текущий год – выпустить на треть больше, чем в прошлом году, то есть 500 тыс. машинокомплектов».

Помимо традиционных автомобилей, выпускаемых в Тольятти, на заводе в Ижевске запущен конвейер по производству автомобиля Lada Largus. На тольяттинском конвейере в III квартале будет запущено производство седана бизнес-класса Lada Aura, там же начали собирать новый флагманский высококалорийный автомобиль Lada Iskra.

Максим Соколов перечислил вызовы, стоящие перед отечественным автопромом, помимо санкционного давления. «Достаточно высокая ключевая ставка ЦБ сильно влияет как на возможности производителей автокомпонентов брать кредиты для обслуживания долга, вкладывать в новые инжиниринговые разработки, так и на спрос, на снижение доступности автокредитов для граждан. Например, автомобиль «Веста» на 80% продается через автокредитование. Все эти факторы сдерживают восстановление отрасли», – сказал он.

В то же время китайские автопроизводители на российском рынке проводят масштабную ценовую экспансию. В самом Китае продажи легковых автомобилей превысили 26 млн автомобилей в год, на экспорт идут 30 млн автомобилей, что говорит об огромных объемах производства. Имея такое огромное преимущество, китайские компании за счет эффекта масштаба способны предоставлять долгосрочные и неограниченные скидки на внешних рынках, прежде всего на российском. Так, скидки на китайские автомобили составляют 600–800 тыс. руб., на отдельные модели доходит до 900 тыс. руб. от рекомендованной розничной цены, что сопоставимо со стоимостью такого автомобиля, как «Лада Гранта» или «Нива». «В настоящее время утилизационный сбор, который вводился как основная мера защиты внутреннего рынка, составляет в среднем 300 тыс. руб. Этого явно недостаточно, китайские производители легко пробивают этот защитный барьер», – заявил Максим Соколов.

Сегодня отечественный автопром медленно, но верно восстанавливается, производители автокомпонентов наращивают объемы производства, но заработок идет за счет технологически простых и низкомаржинальных автомобилей. В результате жесткого ценового демпинга целая группа наших автомобилей оказалась не спо-



собна конкурировать с «китайцами». Очевидно, что следующим шагом за снижением цены и выдавливанием местных производителей будет повышение цен на автомобили из КНР, считают эксперты.

Если говорить о денежной составляющей, то доля АвтоВАЗа упала ниже 10% при том, что идет процесс наращивания производства. «Вся прибыль

председатель комитета Андрей Кутепов.

Сенатор Дмитрий Ворона призвал наладить сотрудничество с предприятиями из новых субъектов Федерации. Например, на территории Запорожской области есть большой машиностроительный кластер, который в советское время занимался поставками комплектующих для АвтоВАЗа, «КАМАЗа» и других предприятий. «Цепочки поставок из Запорожской области, из других присоединенных регионов в предыдущий период были утрачены, но задача их восстановления – одно из направлений нашей работы», – заверил Максим Соколов. – Мы проводим серию выездных мероприятий для глав субъектов Федерации и руководителей предприятий, с тем чтобы они могли познакомиться с работой российского автопрома. Со своей стороны для анализа ситуации мы готовы выехать на места, оценить возможности предприятий новых регионов».

ПРЕДЛОЖЕНИЕ

” Для автомобилей с двигателем от 1 до 2 л целесообразно увеличить утилизационный сбор с 300 тыс. руб. до 550 тыс. руб. с перспективой его увеличения до 660 тыс. руб. в 2025 году, доведя его размер до 1 млн руб. к 2029 году. Такая долгосрочная политика будет мотивировать китайские компании вкладывать деньги в развитие российского автопрома, локализовывать своих поставщиков на территории РФ, создавать совместные проекты как с АвтоВАЗом, так и с другими автопроизводителями.

китайских компаний зарабатывается за пределами нашей страны, не давая нам зарабатывать на своем внутреннем рынке. Объемы продаж отдельных китайских производителей в денежном выражении превышают объем продукции АвтоВАЗа, который является лидером на отечественном рынке, – напомнил директор предприятия. – Мы не выступаем против конкуренции, но условия производства продукции в Китае совсем другие. Они не находят-ся под прессом санкций, у них комфортная ключевая и кредитная ставка, что же вызывает беспокойство у европейцев и американцев. Китай в 2023 году продал рекордное количество автомобилей за рубеж и сместил Японию с 1-го места по объему экспорта, почти на 1 млн ед. превалирует экспорт автомобилей из Японии. Европейцы и американцы в спешном порядке принимают антидемпинговые меры, чтобы сдержать китайскую экспансию. Мы же позволяем китайцам активно завоевывать российский рынок и, снимая с него маржу, направлять ее на развитие собственного автопрома».

К тому же китайским автопроизводителям гораздо выгоднее продавать готовые автомобили, чем собирать или, тем более, локализовывать производство у нас в стране, вкладывая в него инвестиции. Зачем инвестировать, если скидки на продукцию китайского автопрома сопоставимы с ценой нового российского автомобиля?

Какие последствия могут быть для российских автопроизводителей? Помимо того, что отечественный автопром недоиспользует потенциал своего рынка, это не позволит пере-

увеличения до 660 тыс. руб. в 2025 году, доведя его размер до 1 млн руб. к 2029 году. Такая долгосрочная политика будет мотивировать китайские компании вкладывать деньги в развитие российского автопрома, локализовывать своих поставщиков на территории РФ, создавать совместные проекты как с АвтоВАЗом, так и с другими автопроизводителями», – отметил он.

Сенаторы поддержали предложения генерального директора АвтоВАЗа и высказали свои соображения на эту тему. «Мы никогда не сможем конкурировать с китайцами в области НИОКР, так как объемы производства несопоставимы. До тех пор, пока государство не возьмет на себя расходы на НИОКР, ситуация не поменяется», – считает член Комитета СФ по экономической политике Сергей Калашник. – Нам нужно не просто постепенное улучшение старых моделей, а качественный скачок – разработка новых автомобилей. Иностранные компании, которые локализовали у нас свое производство, ушли, а с ними и все научно-исследовательские и опытно-конструкторские разработки, остались только производственные мощности. Мы не можем делить НИОКР потому, что у нас нет компетенций, или потому, что на это нет средств? Пока на государственном уровне не будет на этот счет понижения, принципиально ничего не поменяется».

«Нужно более внимательно изучить вопрос финансирования НИОКР, возможно, нужна отдельная программа, которая будет субсидироваться Фондом развития промышленности», – поддержал коллегу

председатель комитета Андрей Кутепов.

Сенатор Дмитрий Ворона призвал наладить сотрудничество с предприятиями из новых субъектов Федерации. Например, на территории Запорожской области есть большой машиностроительный кластер, который в советское время занимался поставками комплектующих для АвтоВАЗа, «КАМАЗа» и других предприятий. «Цепочки поставок из Запорожской области, из других присоединенных регионов в предыдущий период были утрачены, но задача их восстановления – одно из направлений нашей работы», – заверил Максим Соколов. – Мы проводим серию выездных мероприятий для глав субъектов Федерации и руководителей предприятий, с тем чтобы они могли познакомиться с работой российского автопрома. Со своей стороны для анализа ситуации мы готовы выехать на места, оценить возможности предприятий новых регионов».

Представитель от исполнительного органа государственной власти Ханты-Мансийского автономного округа – Югры Эдуард Исаков поднял проблему обеспечения техническими средствами реабилитации участников СВО путем включения дополнительно транспортного средства – автомобиля российского производства для людей с инвалидностью, получивших боевые травмы в зоне СВО. По его словам, в настоящее время подобный автомобиль предоставляется через Фонд социального страхования, однако самостоятельная сеть в него или выйти без сопровождающего инвалид, передвигающегося на инвалидной коляске, не сможет.

«Как идет работа над разработкой комфортного автомобиля для самостоятельного передвижения людей с поражениями опорно-двигательного аппарата?» – поинтересовался сенатор.

Максим Соколов напомнил, что на АвтоВАЗе такой автомобиль разработан на базе «Лады-Гранта»: «Мы производим его в мультифункциональном исполнении. Помимо этого, наши партнеры в Нижнем Новгороде доработали эту модель поворачивающимся механизмом. Эти автомобили есть в свободной продаже, но их покупают, как правило, при выделении грантов от Фонда социального страхования. Объем – порядка 500–700 единиц в год. Мы готовы значительно увеличить их выпуск на конвейере – в 2–3 раза, до 2 тыс. автомобилей в год. Есть и разработки, позволяющие складировать инвалидную коляску, но они достаточно дорогостоящие. В перспективе мы планируем сделать такой автомобиль на базе модели «Веста».

Татьяна ЛАРИОНОВА,
обозреватель «ТР»

НОВОСТИ

Проиндексируют тарифы

С 1 января 2025 года базовая индексация тарифов на железнодорожные перевозки грузов в России может составить 5,2%. Об этом, как отмечает ТАСС, говорится в прогнозе сценарных условий социально-экономического развития РФ, подготовленном Минэкономразвития России.

При этом стоит напомнить: в 2025 году должна также с 1% до 2% увеличиться целевая надбавка к тарифу на обеспечение транспортной безопасности.

Одновременно документ поддерживает и приблизительные параметры индексации тарифов на 2026 и 2027 годы: с 1 января 2026-го тарифы могут проиндексировать на 4,7%, а с июля 2027-го – на 4,1%.

Вместе с тем стоит подчеркнуть, что окончательное решение по индексации тарифов принимает Правительство РФ, позже это решение закрепляется указом ФАС. Таким образом, к концу 2024 года параметры индексации еще могут измениться, причем не исключено, что именно в большую сторону.

Возобновил работу

Аэропорт Елисты стал первой воздушной гаванью в ЮФО, которая возобновила работу в условиях СВО. Ограничения на полеты продолжают действовать для аэропортов Анапы, Геленджика, Краснодар, Ростова-на-Дону и Симферополя.

«Аэропорт готов к возобновлению авиасообщения: персонал, спецтранспорт и все объекты инфраструктуры готовы к функционированию в прежнем объеме. На данный момент ведутся переговоры с перевозчиками о выполнении полетных программ в аэропорт Елисты и из него», – отметили в пресс-службе.

Возможность безопасного выполнения полетов в Елисту подтверждена специалистами Минобороны, Росавиации и Госкорпорации по организации воздушного движения в России.

Теплоходы для Енисея

Пассажирские теплоходы «Виктор Астафьев» и «Андрей Дубенский», которые строятся на Средне-Невском судостроительном заводе, будут запущены по Енисею в Красноярском крае в навигацию 2025 года.

Теплоходы проекта А45–90.2 были заложены на заводе в Санкт-Петербурге в 2020 и 2021 годах. Для Средне-Невского судостроительного завода – это крупнейший заказ в отношении гражданских судов. Теплоходы предназначены для перевозки 245 пассажиров на расстоянии до 5 тыс. км. Планируется, что суда будут работать на социально значимом для Красноярского края маршруте – из Красноярска в Дудинку и обратно.

По данным Российского речного регистра, средний возраст пассажирских судов на Енисее составляет около 30 лет, а наиболее крупных, таких как теплоход «Александр Матросов», – более 60 лет.

Поезд с сауной

Федеральная пассажирская компания впервые в России запустит туристический поезд с сауной. Уникальный вагон-спа войдет в состав обновленного туристического поезда «Жемчужина Кавказа».

Внутри предусмотрены душевые кабины, инфракрасная сауна и зона отдыха. Максимальная вместимость сауны составит шесть человек, а минимальное время пребывания – полтора часа. Стоимость посещения не уточняется, однако известно, что в нее войдут душевые принадлежности, травяной чай и закуски.

В спа-вагоне пассажирам будут доступны услуги стирки и глажки белья. Также в составе поезда предполагаются вагоны купе, СВ и люкс, ресторан и бар. Кроме того, в поезде оборудован ресепшен – рабочее место менеджера поезда, который сможет помочь по любому вопросу, возникающему в ходе поездки.

Экстерьер каждого вагона посвящен одной из республик маршрута, их достопримечательностям и пейзажам. В оформлении интерьера художники использовали виды природы региона, цитаты из произведений Лермонтова, а также кадры из кинофильма «Кавказская пленница». Часть вагонов изготовили для этого проекта специально, некоторые прошли капитально-восстановительный ремонт.

По сообщениям
информационных
агентств

Уже четвертая модель

Поезда нового поколения «Иволга 4.0»

вышли на линии Московских центральных диаметров

ПАССАЖИРСКИЕ
ПЕРЕВОЗКИ

В церемонии запуска приняли участие мэр Москвы Сергей Собянин и генеральный директор – председатель правления ОАО «РЖД» Олег Белозеров.

«На центральных диаметрах с момента их запуска количество пассажиров увеличилось на 40%, а внутри города – в два раза. И, конечно, не последняя причина этого – качественный подвижной состав, который мы внедряем, – рассказал Сергей Собянин. – Мы специально создавали новый поезд «Иволга»

для центральных диаметров, и сегодня запускается уже четвертая модель этого поезда. Она максимально приближена к самым лучшим мировым стандартам».

«Иволга 4.0» получила новые экстерьер и интерьер и увеличенную вместимость. «Фронтальная часть головного вагона стала темнее и лаконичнее. В интерьере применены новые цветовые решения – подголовники и поручни ежечивичного цвета сочетаются с серой обивкой кресел», – говорится в сообщении производителя.

Также в составе предусмотрено более 1,5 тыс. зарядок (в том числе беспроводных) для гад-

жетов и розетки с напряжением 220 В для зарядки электросмазочных устройств, рассказали на Тверском вагоностроительном заводе, который производит «Иволги».

Производитель и стличные власти подчеркивают, что 97% комплектующих для «Иволги 4.0» изготавливаются на отечественных предприятиях.

Сегодня сеть МЦД включает четыре диаметра – это 303 км путей и 136 станций, в том числе 50 московских городских вокзалов. Интервал движения поездов составляет от 5 до 7 минут в час пик.

Пассажиров перевозят 398 поездов, 80% из которых относятся к современному под-

вижному составу. На МЦД-1 и МЦД-2 обновлены 100% поездов, на МЦД-3 – 76%, на МЦД-4 – 55%. Завершить обновление подвижного состава на МЦД-3 планируется к концу 2024 года, а на МЦД-4 – к концу 2025-го.

Ежедневно пассажиры совершают около 1,3 млн поездок (на МЦД-1 приходится 270 тыс., МЦД-2 – 350 тыс., МЦД-3 – 400 тыс., МЦД-4 – 230 тыс. поездок). Всего с момента открытия центральных диаметров пассажиры проехали по ним 900 млн раз. Доля внутригородских поездов на железнодорожном транспорте выросла почти в два раза.

Наш корр.

Хрупкое равновесие,

или Как найти баланс между выравниванием и развитием экономик регионов

В СОВЕТЕ
ФЕДЕРАЦИИ

В 2019 году Правительство РФ утвердило Стратегию пространственного развития на период до 2025 года, направленную на обеспечение устойчивого и сбалансированного пространственного развития Российской Федерации с целью сокращения межрегиональных различий в уровне и качестве жизни населения, ускорения темпов экономического роста и технологического развития, а также обеспечения национальной безопасности страны.

Новая концепция

Председатель Правительства РФ Михаил Мишустин 19 марта провел стратегическую сессию о пространственном развитии России, где обсуждалась новая концепция стратегии.

Он напомнил, что действующая стратегия разрабатывалась в совершенно других условиях, поэтому задачи и инструменты реализации обновленного документа должны учитывать текущие геополитические вызовы, региональные и муниципальные приоритеты, должны быть увязаны с национальными проектами и другими программами, которые будут актуализированы в ближайшее время.

«В ситуации внешних ограничений по поручению главы государства правительство работало и реализовало целый комплекс мер, что позволило поддержать экономику, чтобы она не просто устояла, а адаптировалась и продолжила двигаться вперед. Такие результаты и определили новые возможности для пространственного развития России», – подчеркнул премьер-министр.

По его словам, после ухода зарубежных компаний отечественные предприятия занимают освободившиеся ниши, увеличивают производственные мощности, организуют выпуск собственной продукции. Тем самым выстраиваются технологические цепочки внутри страны и, что очень важно, загружаются смежные отрасли. Также усиливается взаимодействие между субъектами Российской Федерации.

Активно наращивается дорожная и транспортная инфраструктура, которая является основой роста экономики регионов, предпринимательской активности. Ее дальнейшее масштабное расширение позволит легче перестраивать логистику и перенаправлять товарные потоки, создавать дополнительные туристические маршруты, в целом обеспечивать большую связанность территорий.

Нивелировать разницу

Парламентские слушания, посвященные ходу реализации Стратегии пространственного развития Российской Федерации на период до 2025 года, прошли и в Совете Федерации, которые провел председатель Комитета Совета Федерации по экономической политике Андрей Кутепов. Участники мероприятия обсудили подходы к новой концепции стратегии.

Сенатор напомнил слова председателя Совета Федерации Валентины Матвиенко: «Нельзя допускать концентрации экономической активности в небольшом количестве центров. Населению должны быть доступны все базовые услуги вне зависимости от места жительства».

В последнее время увеличивается количество территорий с высокой миграцией. За последние 6 лет число таких регионов выросло с 48 до 56. При этом основной проблемой, сдерживающей социально-экономическое развитие, остаются инфраструктурные ограничения, считает Андрей Кутепов.

«Новые вызовы ставят новые задачи пространственного развития. Ограничения на экспорт и импорт привели к росту транспортных издержек и переориентации всей логистики с запада на восток, а также на юг. Рост геополитической напряженности может привести к снижению спроса на нашу продукцию и сырье. Это риски для экономик многих добывающих регионов. Северные регионы могут стать менее привлекательными для жизни», – высказал опасения сенатор.

С основным докладом на парламентских слушаниях выступил заместитель министра экономического развития РФ Дмитрий Вахруков, который представил новый вариант стратегии, рассчитанный на 12 лет.

По его словам, за последние годы удалось сократить разрыв между регионами по ряду направлений: «Основные целевые показатели стратегии показывают, что экономика крупных агломераций растет быстрее среднего, сокращается разрыв между подушевым ВРП геостратегических территорий и среднероссийским. Растет транспортная мобильность внутри страны, существенно увеличились мощности морских пор-



тов всех основных бассейнов, пропускная способность железных дорог, грузооборот по всем видам транспорта, а среднее время в пути между столицами соседних регионов сократилось практически на один час».

Также удалось сократить региональную дифференциацию по таким показателям, как индекс качества городской среды, доля благоустройства жилищно-

го фонда. Но сохраняются различия по валовому региональному продукту, инвестициям на душу населения, уровню бедности, обеспеченности жильем. На важнейшей геостратегической территории – Дальнем Востоке – среднегодовой рост темпа инвестиций в полтора раза превысил среднероссийский. Темпы миграционного оттока с Дальнего Востока сократились в полтора раза. Можно сказать, что стратегия нашла баланс между задачами выравнивания и развития.

«В целом удалось добиться общего экономического роста и прогресса в решении конкретных задач пространственного развития, вместе с тем появились новые вызовы. Но это говорит о появлении и новых возможностей для экономики», – отметил Дмитрий Вахруков.

Вызовы и возможности

Переориентация на новые внешние рынки, изменение правил торговли не только открывают новые возможности для развития транспортно-логистических коридоров, но формируют задачи по снижению рисков для северо-западных регионов нашей страны, которые отдалены от рынков сбыта продукции лесопереработки, и Калининградской области.

Ограничение импорта способствует росту внутреннего спроса, развитию экономики предложения, туризма и т.д. В то же время требуется перезапуск производств в регионах, где они остановились из-за закрытия промежуточного импорта, прежде всего это касается автопроизводства.

Ограничение доступа к иностранным технологиям должно стать стимулом для развития собственных решений, перезагрузки отечественных научных, промышленных, инновационных центров.

Еще один вызов связан с оттоком населения и, как следствие, с дефицитом кадров в отдельных отраслях и территориях. Нехватка кадров – ключевая причина и стимул для роста производительности труда, управления внутренней и внешней трудовой миграцией. Для того, чтобы нивелировать миграционный дисбаланс, прекратить отток из небольших городов и сел в крупные города, необходимо развивать несельские формы занятости на селе.

Предстоит решать специфические проблемы, характерные для отдельных территорий. На Северном Кавказе – это безработица и теневая занятость, в Сибири – высокая зависимость от добычи угля при снижении ее рентабельности, на Дальнем Востоке – инфраструктурные ограничения и сохраняющийся отток населения.

«Все эти вопросы предстоит решать в условиях жестких бюд-

жетных ограничений, а также роста транспортных издержек из-за удлинения транспортных плеч, роста тарифов в связи с тем, что много инвестируем в инфраструктуру, часть нашей продукции торгуется с дисконтом, но важно сохранить достаточную рентабельность для обеспечения роста. Значит, безусловным приоритетом должна стать эффективность инвести-

ций, которые во многом зависят от пространственной организации экономики», – заявил Дмитрий Вахруков. Он подчеркнул, что за время реализации действующей стратегии накоплен широкий инструментальный финансовый поддержки: госпрограммы, преференциальные режимы, «инфраструктурное меню», национальные проекты, инвестиционные программы естественных монополий, программы развития регионов, территориальное планирование.

Вместе с тем есть негативные моменты, в частности: – объекты строятся без привязки к схемам территориального планирования;

– отсутствуют критерии приоритизации при распределении ресурсов в привязке к целям и задачам пространственного развития;

– нет четкой увязки между инструментами и задачами пространственного развития;

– нет эффективных инструментов загрузки создаваемой инфраструктуры (принцип «бери или плати»);

– в настоящее время подготовкой новой концепции стратегии занимается межведомственная рабочая группа, поступили более 180 предложений. Предполагается, что в новом документе будут определены приоритеты до 2030 года с прогнозом до 2036 года.

По мнению Дмитрия Вахрукова, критерии стратегии должны быть отражены в отраслевых документах стратегического планирования. Для этого необходимо актуализировать федеральные схемы территориального планирования; обеспечить единство приоритетов пространственного и инфраструктурного развития; вернуть принцип «сначала планируем, потом строим»; активно привлекать регионы к разработке критериев и перечня приоритетных населенных пунктов.

Аудитор Счетной палаты РФ Наталья Трунова обратила внимание на то, что новый вариант стратегии должен содержать действенные показатели, на основании которых можно было бы провести промежуточный анализ ее реализации, не ожидая окончания 2030 и 2036 годов. «Необходимо провести анализ территориальных и отраслевых госпрограмм, модифицировать в них систему целевых показателей. Сегодня отсутствует связь между целевыми показателями стратегии и госпрограмм, – отметила она.

– Если мы посмотрим на территориальные госпрограммы, то увидим существенные объемы расходов федерального бюджета по госпрограммам развития ДФО, Арктики, Крыма, Калининграда, но оценить вклад этих госпрограмм в реализацию стратегии практически невозможно».

Показатели КПМИ выполнены на 100%

Говоря о задачах Стратегии пространственного развития, заместитель министра транспорта РФ Василий Десятков акцентировал внимание на преодолении инфраструктурных ограничений федерального значения и повышении доступности и качества магистральной транспортной инфраструктуры.

Он напомнил, что в транспортной стратегии во взаимодействии со Стратегией пространственного развития предусмотрено формирование и развитие единой опорной транспортной сети, включающей в себя опорные сети автомобильных и железных дорог, внутренних водных путей, морских портов и аэропортов.

Важнейшим инструментом развития единой опорной транспортной сети является Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры (КПМИ), который реализуется с 2018 года, его действие заканчивается в 2024 году.

Всего за этот период завершено строительство порядка 715 инфраструктурных объектов, в том числе в рамках развития региональных аэропортов введены в эксплуатацию 33 объекта (14 объектов транспортной инфраструктуры и 19 ВПП).

Начиная с 2022–2023 годов были досрочно сданы ВПП в Благовещенске, Магнитогорске, Архангельске. Открыто движение на всех участках скоростной автомобильной дороги М–12 «Восток» общей протяженностью 810 км. В декабре 2023 года на объекте Мурманского транспортного узла досрочно открыто рабочее движение, за 11 месяцев с опережением срока введены более 50 км железных дорог к морскому порту «Лавна». Запущено пассажирское движение на МЦД–3, МЦД–4.

«По итогам 2023 года уровень достижения целевых показателей КПМИ составил 100%. Кассовое исполнение – на уровне 99,6%. В 2023 году были выполнены все 20 плановых значений показателей, в том числе увеличена провозная способность на Восточном полигоне – 173 млн тонн, пассажиропоток на Центральном транспортном узле – 772 млн пассажиров (план 748 млн), провозная способность морских портов – 68,2 млн тонн (план 29,79 млн тонн), – отметил Василий Десятков. – В настоящее время в рамках формирования нацпроекта «Транспорт» до 2030 года и на период до 2036 года предусматривается дальнейшее развитие транспортной инфраструктуры».

«Вахтовое проклятие»

Заместитель председателя Комитета Совета Федерации по федеративному устройству, региональной политике, местному самоуправлению и делам Севера, председатель от исполнительного органа государственной власти Магаданской области Анатолий Широков считает, что предлагаемый в действующей стратегии алгоритм развития страны через развитие больших агломераций неверен, поскольку огромные территории на Севере и на Дальнем Востоке выпадают из этой схемы.

По его мнению, введение такого понятия, как «геостратегическая территория РФ», было правильным, поскольку оно более точно отвечает потребностям страны для обеспечения устойчивого социально-экономического развития. «Но один фактор работает против наших национальных интересов на этих территориях – это «вахтовое проклятие», – заявил Анатолий Широков. – В Магаданской области огромная доля ВРП производится вахтовым способом, прежде всего горная, рыбодо-

бывающая промышленность. Когда смотришь показатели экономики, радость сплошная, средняя заработная плата 106 тыс. руб., но большую часть этих денег люди увозят в другие регионы». Он призвал в новой Стратегии пространственного развития уделить развитию геостратегических территорий самое пристальное внимание.

Действительно, ДФО и Арктика занимают более 50% территории страны, но при этом для данных регионов характерны самая низкая плотность населения на кв. км, экстремальные природно-климатические условия, географическая удаленность от Центра страны. Самые большие вызовы связаны с низкой транспортной и инфраструктурной обеспеченностью, а также с сохранением и увеличением численности населения Дальнего Востока.

«При таком большом числе ограничений Дальний Восток как макрорегион вносит существенный вклад в экономику страны, через него проходят ключевые транспортные пути, – сказала заместитель министра Российской Федерации по развитию Дальнего Востока и Арктики Эльвира Нургалеева. – Дальневосточному Федеральному округу приходится конкурировать с центральными регионами России по условиям и качеству жизни. О том, что это удается, свидетельствует сокращение темпов оттока населения с Дальнего Востока, в 2021 году впервые был зафиксирован миграционный прирост. Создание преференциальных режимов, свободных экономических зон, свободного порта Владивосток способствовало созданию более 3,5 тыс. новых предприятий с государственной поддержкой, привлечены более 10 трлн руб. инвестиций».

Следующий этап – развитие городов и городских агломераций. На Дальнем Востоке приступили к реализации мастер-планов 25 городов, в АЗ РФ определены 18 опорных населенных пунктов. Заместитель председателя Комитета Совета Федерации по экономической политике, представитель от исполнительного органа государственной власти Мурманской области Константин Долгов считает, что в новой стратегии необходимо более рельефно прописать приоритеты развития АЗ РФ и Дальнего Востока. На его взгляд, основная проблема кроется в неравных условиях хозяйственного развития. «Понятно, что у разных регионов своя специализация, но при этом абсолютные разные условия ведения бизнеса и в целом ведения экономической деятельности. Начать бизнес в Мурманской области и начать бизнес в Адыгее – это две разные вещи, не говоря уже о Москве. Задача стратегии в том, чтобы увязать воедино транспорт, логистику и т.д., но конечная цель – создать соизмеримые базовые условия для решения социальных задач, инфраструктурного развития во всех субъектах Федерации. Нам надо сделать так, чтобы на всей территории страны были созданы одинаковые условия для ведения хозяйственно-экономической деятельности», – сказал он.

По мнению члена Комитета Совета Федерации по экономической политике, представителя от законодательного (представительного) органа государственной власти Томской области Владимира Кравченко, ключевое значение для регионов имеют инфраструктурные проекты, но где-то они выполняются на 100%, а где-то на 60–70%. «Например, в Томской области коэффициент бюджетной обеспеченности – 0,7, при том что в среднем по стране – 0,9, а бюджетные инвестиции в инфраструктуру в два раза ниже, чем в России. Значит, для того чтобы обеспечить финансирование этих инфраструктурных проектов, которые дают нам точки роста, необходимо уходить на шестилетний финансовый план, что позволит увеличить ВРП субъектов и даст в целом прирост в РФ», – подчеркнул он.

Безусловно, самого пристального внимания требуют вновь присоединенные территории. Важно добиться выравнивания экономик новых регионов со среднероссийскими показателями. В этой связи в Стратегии пространственного развития отдельный раздел должен быть посвящен развитию новых субъектов, их интеграции в экономику страны, на это обратил внимание заместитель председателя Комитета Совета Федерации по экономической политике, представитель от законодательного (представительного) органа государственной власти Запорожской области Дмитрий Ворона.

В целом система пространственного развития в ближайшие годы должна быть направлена на формирование такой схемы расселения и территориальной организации страны, которая будет способствовать достижению национальных целей и обеспечению нацбезопасности.

Татьяна ЛАРИОНОВА, обозреватель «ТР»

Движемся с опережением

В 2024 году на развитие дорог регионов направят более 330 млрд рублей

ДОРОЖНОЕ СТРОИТЕЛЬСТВО

В столице Кузбасса состоялась 20-я ежегодная Всероссийская научно-практическая конференция Ассоциации «РАДОР» «Современные технологии ремонта, строительства, содержания автомобильных дорог». В мероприятии по видео-конференцсвязи принял участие заместитель руководителя Федерального дорожного агентства Игорь Костюченко.

Он рассказал о результатах реализации программ дорожной деятельности субъектов РФ, отметив, что 2023 год был охарактеризован беспрецедентным уровнем поддержки регионов со стороны Президента России и Правительства РФ.

«Объем ассигнований из федерального бюджета на финансирование всех программ дорожной деятельности субъектов РФ превысил 560 млрд рублей, кассовое исполнение составило 99,8%. По результатам прошлого года фактическая площадь укладки верхних слоев дорожного покрытия превысила 240 млн кв. м. Только капремонтом и ремонтом к нормативам приведено более 28 тыс. км дорог. Это лучший показатель за всю историю дорожного хозяйства страны», – подчеркнул Игорь Костюченко.

Так, особое внимание уделялось работе по комплексному развитию сельских территорий – в рамках госпрограммы в 2023 году к нормативам привели 256 км автомобильных дорог на них.

При реализации национального проекта «Безопасные качественные дороги» в прошлом году обеспечено надлежащее исполнение не только качества физически выполненных работ, но и кассовое исполнение. «Отмечу, что 100% исполнение лимитов за 2023 год обеспечили 69 субъектов, тогда как в 2022 году – только 51. Это свидетельствует о повышении финансовой дисциплины», – отметил Игорь Костюченко.

В целом в 2023 году площадь укладки верхних слоев дорожного покрытия в рамках программ дорожной деятельности с субъектами РФ составила 188,5 млн кв. м. Введено в эксплуатацию 26,9 тыс. км дорог.

Говоря о планах, Игорь Костюченко отметил, что объем бюджетных ассигнований на финансирование дорожной деятельности субъектов РФ в 2024 году превышает 330 млрд руб. Что касается национально-го проекта «Безопасные качественные дороги», объем средств федерального бюджета, предусмотренный на реализацию федерального проекта «Региональная и местная дорожная сеть», на сегодняшний день составляет 259,3 млрд руб.

Заместитель руководителя Росавтодора напомнил об обеспечении достижения целевых показателей: к концу 2024 года доля улично-дорожной сети городских агломераций, находящейся в нормативном состоянии, должна составить 85%, доля дорог регионального значения – 54%, опорной сети – 70,6%. Что касается искусственных сооружений, к нормативам необходимо привести не менее 48 тыс. пог. м.

«В целом по итогам реализации национального проекта БКД мы продавали достаточно большую работу, движемся с опережением. Я просил бы не сбавлять темп, чтобы дороги в нашей стране были безопасными и качественными, чтобы это нашло отражение в первую очередь в положительных отзывах жителей нашей страны, пользователей автомобильных дорог», – подчеркнул Игорь Костюченко.

Наш корр.

НОВОСТИ

В фокусе внимания

проекты, которые дадут импульс развитию Петербурга и Ленинградской области

Губернатор Ленинградской области Александр Дрозденко в своем Telegram-канале прокомментировал поручения Президента РФ Владимира Путина, касающиеся развития транспортной инфраструктуры в агломерации.

«В фокусе внимания Президента России – транспортные проекты, которые не только решают накопленные проблемы, но и дают импульс развитию Петербурга и Ленобласти на годы вперед», – отметил глава региона.

По его словам, все поручения были предварительно проработаны, а также были определены ответственные за их исполнение, сроки реализации, источники финансирования.

В числе таких проектов – единая схема развития общественного транспорта агломерации; появление единого с Петербургом и Калужской областью кластера автомобилестроения с особым режимом преференций; начало строительства КАД–2 с участка между М–11 и Кузьмолыво. При этом планируется определить потребности дорожной инфраструктуры всей трассы КАД–2.

Кроме того, в агломерации прорабатывают вопрос целесообразности строительства железнодорожных обходов Северной столицы, скоординируют жилое и коммерческое строительство с новыми проектами дорожного строительства, а также обеспечат технико-экономическое обоснование пятого и шестого этапов строительства широтной магистрали скоростного движения.

«Исполнение всех поручений – уже в работе и на личном контроле», – подчеркнул Александр Дрозденко.

Утвержден план

по развитию транспортной и энергетической инфраструктуры Якутии

Целью плана является привлечение инвестиций на сумму не менее 600 млрд руб. до 2030 года. Об этом сообщила пресс-служба правительства региона.

Глава Якутии подписал соответствующий документ.

Согласно плану к 2030 году необходимо: – увеличить доступность наземного транспорта до уровня, превышающего текущий показатель в четыре раза; – расширить пассажирские авиалинии до 30%; – обновить не менее 75% общественного наземного транспорта и не менее 55 единиц водного транспорта; – улучшить состояние объектов энергетики и коммунального хозяйства на 10% от уровня 2023 года; – реконструировать и построить не менее 250 км газопроводов и газифицировать 45 поселений, включая районы Олекминского, Ленского, Алданского и другие.

Документ учитывает различные ключевые проекты, в том числе строительство Ленского моста, расширение экспорта горнодобывающих компаний и другие значимые инициативы в сферах энергетики и транспорта.

Новый аэропорт

построят на Камчатке

Реализация данного проекта позволит создать большое количество рабочих мест для жителей полуострова, считает глава региона Владимир Солдатов.

«Убежден, это будет не только современный и функциональный, но и самый красивый аэропорт в стране!» – заявил он. Здание нового пассажирского терминала внутренних и международных рейсов общей площадью 50 тыс. кв. м станет крупнейшим объектом аэропортного комплекса, где также построят гостиницу, магазины крупных представителей торговых марок Камчатского края и даже зону СПА.

Пропускная способность нового терминала составит 1145 пассажиров в час. Пассажирский терминал будет оснащен восемью телескопическими трапами.

Подготовила Ирина ИВАНОВА

Чем лучше изыскания — тем тверже основание

Подходы в производстве инженерных изысканий требуют пересмотра

ПРОБЛЕМЫ И РЕШЕНИЯ

Новые вызовы в строительной отрасли России требуют адекватного развития инженерных изысканий. Вспомним нацпроекты и программы, которые предусматривают капремонт, реконструкцию и строительство сотен километров автодорог всех уровней и сопутствующей инфраструктуры, а также аэропортов и объектов морского транспорта. Проблемой является то, что в последние годы наблюдается увеличение инвестиций в строительные проекты при снижении затрат на инженерные изыскания и проектирование.

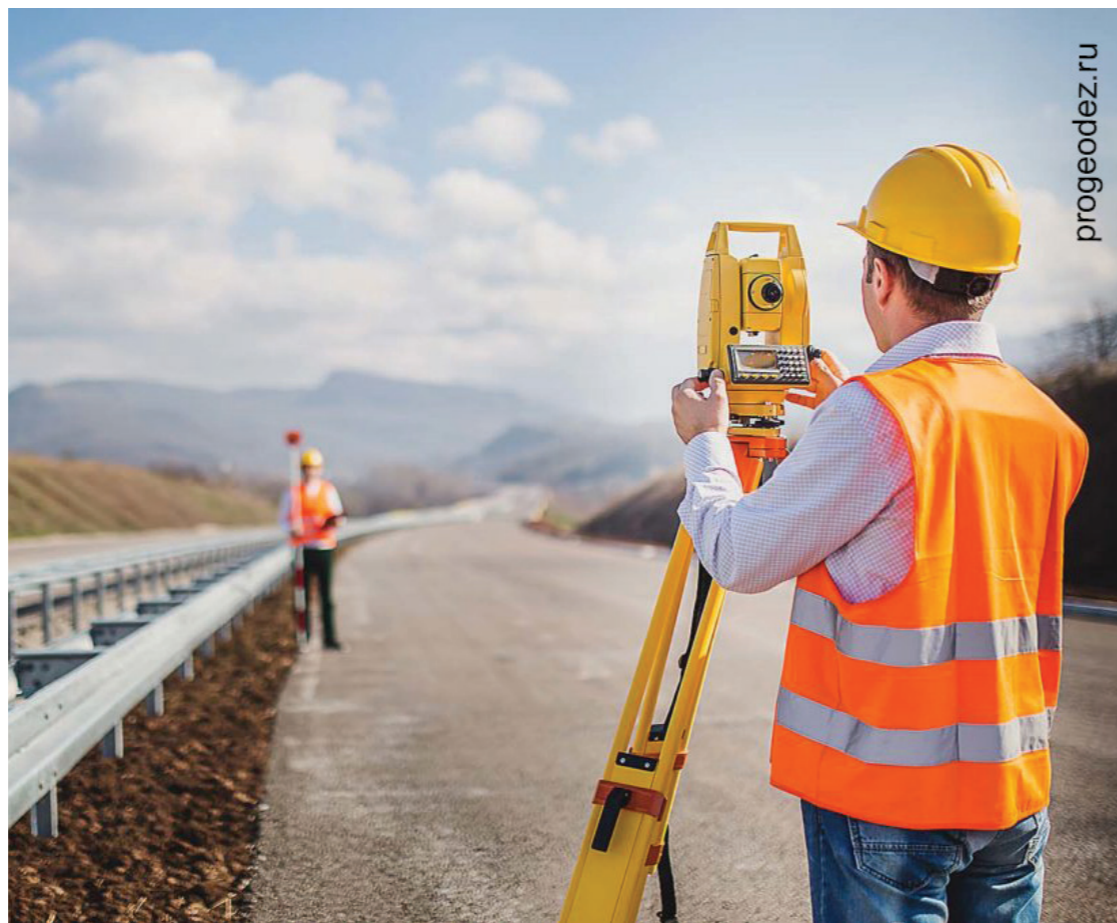
Объекты транспортной инфраструктуры всегда были требовательны к качеству строительства и в то же время уязвимы по отношению к стихийным бедствиям и другим рискам техногенного и природного происхождения. Источником опасности могут стать как ошибки в расчетах, непроверенная технология строительства, так и природные опасности — оползни, пучение, оседание и т. п. Бывают и уникальные риски, связанные с конкретными геологическими формациями или структурами, такими как карстовые воронки, выемки в грунтах, глинистый заполнитель между пластами горных пород и др. Исключить или хотя бы свести к минимуму такие риски может только комплексное и правильное проведение инженерно-изыскательских работ. Пока отрасль испытывает целый ряд проблем, которые накапливались за последние годы и требуют скорейшего решения.

Уроки истории

Последние десятилетия в России продолжается снижение доли проектно-изыскательских работ (ПИР) в общем объеме финансирования строительства. К примеру, в Советском Союзе объем финансирования всего комплекса ПИР составлял порядка 8% от общего объема инвестиций в строительный проект. На сегодняшний день эта цифра упала до 3,5%, а изыскания внутри этого объема занимают вообще мизерные 5%. Для сравнения: в развитых странах на ПИР уходит до 15% стоимости проекта. При этом в России наблюдается явный дисбаланс между правами изыскателей и проектировщиков с одной стороны и объемами их правовой ответственности — с другой. Так, по сравнению с другими участниками процесса реализации строительных проектов (технические заказчики, органы надзора и экспертизы, поставщики строительных материалов, строители) у изыскателей и проектировщиков самый минимальный объем прав и максимальная правовая ответственность.

«В России на изыскания заложено непропорционально мало времени и финансирования, — выразил свое мнение заместитель генерального директора по специализированным бетонным работам ООО «РСК» Алексей Михеев. — Если за рубежом процесс проектирования и изысканий длится три года, а строители за год строят объект, то у нас наоборот. На ПИР выделяются кратчайшие сроки, и при этом упускают из виду ряд важных разделов проектирования, таких как гидрогеология и другие. Я считаю, что необходимо, например, в обязательном порядке проводить геотехнический мониторинг состояния грунтовых вод для того, чтобы понимать, как вода мигрирует на протяжении года, чтобы своевременно заложить в проект технические решения, которые позволят эту воду отвести».

Сегодня пришло время пересмотреть важность ПИР и, более того, обратить особое внимание на инженерные изыскания. На них, напомним, идет всего 5% финансирования от ПИР, тогда как последствия неправильного или неполноценно выполненных изысканий могут быть катастрофичны и для объекта строительства, и для людей. Необходимо изменить соотношение между изыскательскими и проектными работами хотя бы до 15–85% соответственно, считает генеральный директор ГК «ПЕТРОМОДЕЛИНГ» Алексей Бершов. В идеале масштабные инфраструктурные объекты, в том числе в транспортной сфере (а это не только дороги, но и мосты и другие сложные искусственные сооружения), могут потребовать соотношения 25–75%. А на отдельных участках, там где господствуют гео-



логически опасные процессы, они вообще могут перевернуть с ног на голову это процентное соотношение.

Системная ошибка

Несмотря на четкое деление в Градостроительном кодексе РФ на результаты инженерных изысканий (исходные данные) и проектные работы с точки зрения видов деятельности, государство не разделяет изыскания и проектирование, относя их в целом к одному виду дея-

ФАКТ

Последние десятилетия в России продолжается снижение доли проектно-изыскательских работ (ПИР) в общем объеме финансирования строительства. К примеру, в Советском Союзе объем финансирования всего комплекса ПИР составлял порядка 8% от общего объема инвестиций в строительный проект. На сегодняшний день эта цифра упала до 3,5%, а изыскания внутри этого объема занимают вообще мизерные 5%.

тельность — ПИР. Это системная ошибка, которая не позволяет развиваться отрасли изысканий. Так, по данным Национального объединения изыскателей и проектировщиков (НОПИР), сегодня в России 17,2 тыс. компаний имеют разрешения саморегулируемых организаций (СРО) на изыскательскую деятельность. В Национальном реестре специалистов НОПИР состоят 54,4 тыс. человек, но только 12,6 тыс. из них занимаются исключительно изысканиями, остальные — еще и проектированием.

Согласно данным бизнес-агрегаторов, в структуре участников рынка изысканий в России к крупным относятся всего 5–10 компаний, к средним и малым — до 75, а подавляющее большинство — это микропредприятия с выручкой до 40 млн руб. в год. Эксперты рынка отдельно подчеркивают, что примерно от трети до половины объема изысканий выполняется силами крупных и средних проектных институтов в рамках комплексных проектно-изыскательских работ, что составляет 10–15 млрд руб. в год. В целом полный объем рынка изысканий может быть оценен в 40–50 млрд руб., что предположительно составляет до 5–7% от проектных работ. Отрасль инженерных изысканий сильно недооценена в сравнении с проектной, делают вывод аналитики. Это, кстати, выражается и в потере конкурентоспособности зарплат: в среднем зарплата в изысканиях в два раза ниже, чем в отрасли проектирования.

Все это приводит к тому, что сейчас отмечается острая нехватка кадров в профессии, специалисты по гидрометеорологическим изысканиям и др. Общее мнение экспертов отрасли сводится к тому, что в структуре Общероссийского классификатора видов экономической деятельности (ОКВЭД) в самое ближайшее время необходимо выделить отдельную группу 71.3 — «Инженерные изыскания в строительстве» с подгруппами 71.3.1–71.3.5 по видам инженерных изысканий в строительстве. Только в этом

случае можно говорить о более или менее точных оценках инженерных изысканий отрасли и планировании ее деятельности, считает Алексей Бершов.

Финансовое обеспечение

«В идеале все должно идти от изысканий к проектированию. В реальности все наоборот: от проектирования — к изысканию. А раз так, то и выручка в изысканиях меньше», — объяснил Алексей Бершов. Он озвучил мнение профессионального

структурное освоение Дальнего Востока представляется проблематичным и упрется в отсутствие кадров, предупреждают эксперты. «Несколько лет назад нашей компании потребовалось найти хорошую грунтоведческую лабораторию на Дальнем Востоке, но нам этого сделать не удалось. В результате было решено перевезти часть оборудования из Москвы во Владивосток», — рассказал Алексей Бершов.

Он призвал всех представителей бизнес-сообщества рассмотреть возможность движения на Восток. Там очень мало инженерных компаний, и без помощи коллег по цеху из Москвы, Московской области, Санкт-Петербурга и Краснодарского края они рискуют не справиться с задачами, поставленными регулятором, добавил он.

Повысить статус

Заместитель генерального директора по реализации крупных градостроительных проектов АО «Мосинжпроект» Андрей Антипов перечисляет еще несколько проблем, характеризующих состояние отрасли. В частности, выше уже была отсылка к советскому периоду истории страны: как показало время, многие подходы были отработаны лучше, чем сейчас. Например, успешно применялась практика предварительных изысканий на предпроектных этапах. Такие работы позволяли выдать предварительное заключение о возможности использования конкретной территории под тот или иной объект. На основании этого проектировщик имел возможность подготовить техническое задание на уточнение данных инженерных изысканий. И уже на основании результатов уточненных инженерных изысканий разрабатывался проект. Сегодня такой подход встречается крайне редко. Изыскания на предпроектном этапе заказываются и выполняются в полном объеме только в том случае, когда крупный частный инвестор понимает все возможные последствия реализации своего проекта.

Еще одна проблема — несовершенство действующей нормативной базы в отрасли инженерных изысканий. На сегодняшний день изыскательские предприятия применяют в своей работе беспилотники, лазерное сканирование и многие другие современные технологии, которые существенно помогают в работе, но не отражены в нормативно-технической документации. Поэтому они применяются на практике, но результаты таких работ не воспринимаются экспертами в качестве основы для проектных решений. Необходимо активизировать работу по модернизации нормативно-технической базы в этом сегменте.

Следующая проблема — необходимость пересмотра организации контроля за проведением изыскательских работ. Причем эта проблема касается всех участников процесса, и главное — заказчика. Дело в том, что сейчас полевой контроль (супервайзинг) могут обеспечить на своих объектах опять же только крупные частные компании. В этом случае у экспертизы не возникает вопросов относительно полноты выпол-

нения работ и достоверности результатов. В то же время заказчик не может организовать такой контроль — это удорожает проект. При этом есть недобросовестные участники рынка, готовые недорого и, главное, в сжатые сроки (как почти всегда требуется в договоре) предоставить все необходимые документы по итогам «исследования». Дело в том, что все эти результаты будут взяты с потолка, потому что никаких работ не проводится или они проводятся частично, а данные эмулируются. Зачастую выполнить все работы в установленные договором сроки просто физически нереально, тем более если расценки минимальны, а на конкурсах и тендерах побеждает тот, кто меньше предложит.

Противодействовать всем этим тенденциям, по мнению Андрея Антипова, необходимо путем повышения статуса инженерных изысканий и всего комплекса проектно-изыскательских работ. Делать это необходимо в контексте перехода на управление всем жизненным циклом объекта капитального строительства. Лучшие мировые практики показали, что незначительное увеличение времени и затрат на начальное обдумывание планирования и реализации проекта на этапе выполнения проектно-изыскательских работ позволяет достичь существенной экономии затрат в течение всего времени существования и эксплуатации объекта в течение десятилетий. Очевидно, что настало время реализовать этот подход и в России.

Что может помочь?

Развитие отрасли инженерных изысканий требует системного подхода, включая финансовое, нормативное, материально-техническое, научно-техническое, а также кадровое обеспечение. Важнейшей задачей остается подготовка изыскателей в специализированных высших учебных заведениях соответствующего профиля — геодзического, геологического, гидрометеорологического и экологического. Особенно это касается преподавания в строительных вузах инженерной геологии, ведь ни один объект не проектируется без инженерно-геологического обоснования.

Необходимо развитие стратегии и тактики инженерных изысканий на основе их комплексного обеспечения. Одним из предложений является создание региональных Центров координации инженерных изысканий для строительства с экспертно-консультационными отделами при участии ведущих ученых и практиков в этой области. Также профессиональное сообщество предлагает сформировать межведомственный совет или постоянно действующую рабочую группу по развитию инженерных изысканий. Дело в том, что изыскания носят междисциплинарный характер. Сейчас эта деятельность регулируется не одним, а десятком министерств и ведомств. Так, инженерно-геодзические изыскания регулируются Росреестром, инженерно-геологические изыскания находятся в сфере внимания Роснедр, за инженерно-гидрометеорологические изыскания отвечает Росгидромет, а инженерно-экологические изыскания осуществляются в соответствии с теми регулирующими документами, которые готовит Министерство природных ресурсов и экологии. Именно поэтому необходимо комплексный подход, который не может быть реализован исключительно с опорой на Градостроительный кодекс РФ.

Добавим, что Комитет по инженерным изысканиям НОПИР с 2023 года начал анализ положения дел в изыскательской сфере деятельности с целью разработки на этой основе дорожной карты развития инженерных изысканий в РФ. Общий подход к разработке этого документа будет состоять в том, чтобы скоординировать план мероприятий, который будет предложен Правительству РФ, с теми программами, которые уже реализуются в смежных отраслях и будут разрабатываться в ближайшем будущем профильными министерствами и регионами РФ в рамках реализации Стратегии развития строительной отрасли и ЖХН на период до 2030 года с прогнозом до 2035 года. При этом изыскательская программа мероприятий, судя по всему, будет рассчитана на три года.

Людмила ИЗЬЮРОВА, обозреватель «ТР»

Оценка рисков

Обеспечивать защиту инфраструктурных объектов от террористических угроз необходимо на стадии проектирования

ФОРУМ

В Москве прошел форум «Проектирование систем безопасности инфраструктурных объектов с учетом новых угроз».

Выступивший на пленарной сессии форума заместитель начальника Управления инженерного обеспечения Главгосэкспертизы России Станислав Публиченко подчеркнул, что оценка рисков в настоящее время активно используется при подтверждении соблюдения всей линейки требований безопасности объектов, в том числе в условиях террористических атак и других противоправных действий третьих лиц.

«В этой связи становится критически важным точно определить уровень ответственности зданий и сооружений в процессе их идентификации по функциональному назначению и оценить степень возможных рисков еще на предпроектной стадии. От этого зависит оптимальность и экономичность принимаемых решений в чрезвычайных ситуациях», — отметил Станислав Публиченко.

Кроме того, по словам эксперта, от уровня ответственности зависят требования ко всем решениям и мероприятиям, разрабатываемым в проектной документации, а также требования к другим аспектам на всех этапах жизненного цикла сооружения.

«Довольно часто при идентификации сооружений в проектной документации неверно определяется уровень их ответственности. В отдельных случаях такого рода ошибки связаны с неполнотой или неоднозначностью требований законодательных актов и нормативно-правовых документов, содержащих иную классификацию», — сообщил Станислав Публиченко.

Вместе с тем он отметил, что единые подходы к идентификации зданий и сооружений в соответствии со статьей 4 ФЗ № 384 позволяют на предпроектной стадии оценить риски, учесть критерии классификации и тяжесть ущерба от чрезвычайных ситуаций, включая террористические акты.

В работе тематических сессий форума также приняли участие представители отдела информатизации, связи и инженерно-технических мероприятий антитеррористической защищенности Управления инженерного обеспечения Главгосэкспертизы России Татьяна Лапина, Михаил Карпов и Павел Перминов.

В ходе дискуссий эксперты проанализировали наиболее часто выявляемые ошибки в проектной документации, в том числе в части исходно-разрешительных документов, оснащения техническими и инженерными средствами охраны и иных мероприятий по обеспечению безопасности инфраструктурных объектов.

Специалисты Главгосэкспертизы также обратили внимание на недостатки требований законодательства, препятствующие разработке решений по противодействию новым угрозам.

Пресс-служба Главгосэкспертизы России

Обсудили методику

формирования требований к цифровым информационным моделям линейных объектов

ЦИФРОВИЗАЦИЯ

Заседание рабочей группы по внедрению технологий информационного моделирования (ТИМ) при реализации строительных проектов Москвы прошло в Стройкомплексе столицы, сообщил руководитель департамента градостроительной политики г. Москвы Сергей Левкин.

Его участники рассмотрели разработанную департаментом строительства Москвы «Методику формирования требований к цифровым информационным моделям линейных объектов. Автомобильные дороги». Она применяется при разработке требований к ТИМ, включаемых в техническое задание на проектирование автодорог, и определяет состав элементов цифровых информационных моделей для реализации выбранных заказчиком целей.

«Эта методика — один из 16 стандартов Правил применения ТИМ, разработка которых ведется в Стройкомплексе с 2023 года. Три документа уже доступны. В 2024 году разработка новых стандартов будет продолжена», — сказал Сергей Левкин.

Готовые методики касаются: — закрепления основной ТИМ-терминологии; — установления стандартов требований и параметров к цифровым информационным моделям объектов капитального строительства; — установления требований к моделям наружных инженерных сетей. «Шаг за шагом российская строительная отрасль переводит свои процессы на цифровые технологии. Это позволит оптимизировать и ускорить процессы взаимодействия участников строительства и выполнять задачи, поставленные мэром Москвы перед Стройкомплексом», — отметил Сергей Левкин.

Наш корр.

НОВОСТИ

45 миллионов рублей

выделят на проектирование трассы М-4 «Дон» — аэропорт Краснодар

Речь идет о магистрали «Подъезд к международному аэропорту Краснодар от трассы М-4 «Дон» по улице Фадеева протяженностью 3,7 км. В размещенном на портале госзакупок документе говорится о том, что подрядчик должен будет выполнить проектно-изыскательские работы для строительства дороги. Предусмотрены проектирование покрытия трассы, а также планирование площадок для отдыха, автобусных остановок и парковок, строительство искусственных дорожных сооружений.

Средства на проектирование выделят в рамках подпрограммы «Строительство, реконструкция, капитальный ремонт и содержание автомобильных дорог регионального или межмуниципального значения Краснодарского края». Всего на строительство дороги будет выделено более 7,7 млрд руб.

9,3 миллиона рублей

выделят на проектирование ремонта более чем 30 километров дорог Татарстана

В Татарстане собираются выделить еще порядка 105 млн руб. на капитальный ремонт дорог общего пользования. Эти средства будут направлены как на непосредственные ремонтные работы, так и на необходимые проектно-изыскательские мероприятия. Такая информация появилась на портале государственных закупок.

Ключевой проект включает в себя ремонт дороги «Урусс — Октябрьский» — Абсалямово — Уба в Ютазинском районе с общим бюджетом в 92 млн руб.

Дополнительно, 9,3 млн руб. будут выделены на проектирование ремонта более чем 30 км республиканских дорог, включая подъезды к социально значимым объектам в Набережных Челнах и Елабужском районе.

Также планируется финансирование проектных работ по восьми объектам в Лаишевском и Тюлячинском районах и проспекта Яшьлек в Набережных Челнах.

21 миллиард рублей

потратят на проектирование нового моста и магистрали в Кемерове

Протяженность нового моста и магистрали между Ленинским и Рудничным районами Кемерова составит около 9 км, при этом власти уже нашли деньги на его строительство. В ближайшее время начнется проектирование переправы.

На магистрали будут шесть развязок, пять из которых построят на правом берегу Томи, еще одну — в Ленинском районе. Общая длина дороги составит 8,6 км.

Стоимость проекта моста и магистрали оценивается в 21 млрд руб., при этом деньги уже найдены, и к этим работам приступят в ближайшее время. Напомним, ранее расположено новое моста через Томь было отмечено на генплане Кемерова. По состоянию на июль 2023 года общая стоимость проектирования и строительства оценивалась примерно в 15 млрд руб.

Подготовила Ирина ИВАНОВА

Новейшие технологии — В постоянной готовности

Морспасслужба выполняет самые сложные задачи по поиску и спасанию

ИЗ ПЕРВЫХ РУК

Сегодня Морская спасательная служба — одна из самых крупных профессиональных аварийно-спасательных служб в мире, аттестованна на проведение поисково-спасательных работ и работ по ликвидации разливов нефти и нефтепродуктов на континентальном шельфе, во внутренних морских водах, в территориальном море и прилегающей зоне Российской Федерации.

ФГБУ «Морспасслужба» подведомственна Федеральному агентству морского и речного транспорта Министерства транспорта РФ. На всех морских бассейнах Российской Федерации от Калининграда до Сахалина и от Мурманска до Астрахани расположены 10 филиалов ФГБУ «Морспасслужба» — крупнейший судовладелец России, в распоряжении которого около 300 специализированных судов различного класса и назначения. Многофункциональные аварийно-спасательные суда, ледоколы, водолазные суда, противопожарные буксиры, исследовательские суда и суда специального назначения — их современная комплектация полностью соответствует задачам, стоящим перед специалистами учреждения, которые не только обеспечивают безопасность в российских территориальных водах, участвуют в сложных операциях, но и приносят прибыль государству. За прошедшие годы Морспасслужба повысила статус высокопрофессиональной спасательной организации. Об успехах и планах учреждения рассказал руководитель ФГБУ «Морспасслужба» Виктор Чернов.

— **Виктор Иванович, расскажите, пожалуйста, об итогах работы предприятия в 2023 году. Завершилось ли строительство большой береговой базы в Мурманске для морских спасателей?**

— В 2023 году морские спасатели провели десятки уникальных аварийно-спасательных операций на море. На морских бассейнах России силами ФГБУ «Морспасслужба» проведено 156 аварийно-спасательных работ, в том числе 111 работ по ликвидации нефтеразливов. За прошедший год морские спасатели России спасли и эвакуировали более 550 человек. В составе Морской спасательной службы работают специалисты, награжденные государственными и ведомственными наградами, в том числе и за спасательные операции, ставшие известными всему миру.

Строительство береговой базы Морспасслужбы в Мурманске продолжается. В связи с масштабностью строительства с января 2022 года функция государственного заказчика передана от Морспасслужбы в ФКУ «Ространсморсервис». Морспасслужба надеется получить объект в 2024–2025 годах.

— **Как известно, ЧП и аварии случаются постоянно. Расскажите, пожалуйста, о спасательных операциях прошедшего года. С какими проблемами пришлось столкнуться?**

— В числе наиболее крупных аварийно-спасательных операций 2023 года — спасание экипажа затонувшего теплохода Seamarк на Черном море, тушение пожара на балкере Bekс Force в Приморье, снятие с мели судна Blue Shark в Черном море и многие другие.

К примеру, происшествие с теплоходом Seamarк. В результате шторма в феврале 2023 года судно 1981 года постройки (флаг Палау) с грузом порядка трех тысяч тонн мраморной крошки, стоя на якоре, переломилось и стремительно затонуло в районе поселка Кабардинка на Черном море. Экипаж судна — 11 человек (граждане России) оказались в ледяной воде в штормящем море. В этой спасательной операции с самого начала участвовали три судна Азово-Черноморского филиала Морспасслужбы. Первым на помощь аварийному судну прибыл скоростной катер «Механик Лепилин» с аварийно-спасательной партией и поднял на борт 7 моряков. Один член экипажа был в тяжелом состоянии. Спасательный буксир «Меркурий» обнаружил в воде двух других членов экипажа и также поднял их на борт. Буксир «Николай Семенович» поднял на борт одного человека. Позже скоростной катер «Механик Лепилин» поднял еще одного члена экипажа — второго помощника капитана, получившего травму при покидании судна, но, к сожалению, уже без признаков жизни. Судна Морспасслужбы в условиях усиливающегося шторма своевременно доставили спасенных к причалу и передали членов экипажа судна медицинским работникам.



И еще одна спасательная операция по снятию с мели сухогруза Blue Shark под флагом Белиза. Судно с грузом 2,8 тыс. тонн ячменя и экипажем в составе 21 иностранного гражд-

ПРЯМАЯ РЕЧЬ

” В 2023 году морские спасатели провели десятки уникальных аварийно-спасательных операций на море. На морских бассейнах России силами ФГБУ «Морспасслужба» проведено 156 аварийно-спасательных работ, в том числе 111 работ по ликвидации нефтеразливов. За прошедший год морские спасатели России спасли и эвакуировали более 550 человек.

данина ночью 27 ноября сильным штормом было выброшено практически на береговую линию у побережья Анапы в районе поселка Витязево. Экипаж в результате инцидента не пострадал, но ситуация осложнялась тем, что под воздействием постоянных штормов в это время года судно все больше выталкивалось на берег и, как следствие, его корпус был бы разрушен с последующим загрязнением береговой полосы топливом с аварийного судна. Спасатели Азово-Черноморского филиала ФГБУ «Морспасслужба» произвели необходимое водолазное обследование судна и промеры глубин гидролокатором бокового обзора. Был составлен планшет глубин и определено направление безопасного сдвигания судна с мели. Многофункциональное аварийно-спасательное судно «Спасатель Ильин» и спасательный буксир «Меркурий» завели две буксирные линии на аварийное судно. Дополнительно экипаж буксира «Николай Семенович» с оборудованием ЛРН и спасателями на борту, катер-бонипостановщик «РК-700» и катер «Арктик-850» обеспечивали готовность к возможной операции по ликвидации разлива нефтепродуктов. В результате грамотных действий морских спасателей аварийное судно Blue Shark было оперативно снято с прибрежной мели и отбуксировано на безопасную якорную стоянку. Корпус судна не получил повреждений, возможно загрязнение моря нефтепродуктами было предотвращено.

— **Насколько активно сегодня ведется обновление флота для Морспасслужбы, что построили, какие суда строятся?**

— Основа обновления флота Морспасслужбы заложена в федеральном проекте по развитию Северного морского пути и в Планах развития инфраструктуры Северного морского пути на период до 2035 года, утвержденном распоряжением Пра-

вительства РФ. В настоящее время идет строительство 17 аварийно-спасательных судов различного назначения.

Подробнее хотелось бы рассказать о буксирных судах проекта NE025. Началось все с того, что в 2021 году Морспасслужба выступила в качестве государственного заказчика и заключила контракт с Окской судостроительной компанией на строительство пяти буксирно-спасательных судов ледового класса Arc4 проекта NE025, а именно «Тиман» и «Тепсей», с портом приписки Мурманск, «Фавор» с портом приписки Архангельск, «Печак» и «Узон» с портом приписки Петропавловск-Камчатский. Судам данной серии присвоены названия в честь горных вершин северных широт России.

Окончание строительства и ввод их в эксплуатацию намечены на текущий, 2024 год. Планируется дислоцировать вновь

составе строящихся специализированных судов.

Беспилотные средства решения тех или иных профессиональных задач стали играть существенную роль в деятельности аварийно-спасательных подразделений и формирований нашего учреждения. За последние несколько лет многократно увеличилось использование беспилотных летательных аппаратов (БЛА) в деятельности подразделений и формирований нашего учреждения. С помощью беспилотных воздушных судов (БВС) выполняются работы по поиску оказавшихся за бортом людей, разведывательные операции, осмотр с воздуха севших на мель судов, мониторинг окружающей среды в части обнаружения загрязнения нефтью и нефтепродуктами, в том числе с использованием приборов ночного видения и тепловизоров. В настоящее время мы имеем 35 БВС и планируем в краткосрочной перспективе приобрести еще не менее 25 единиц.

— **Один из актуальных вопросов сегодня — это обеспечение экологической безопасности. Каким образом осуществляется обеспечение морской безопасности освоения шельфовых месторождений? Какими современными способами осуществляются предупреждение и ликвидация разлива нефтепродуктов на море, минимизируются последствия воздействия на окружающую среду?**

— Проведение мероприятий по предупреждению и ликвидации разливов нефти и нефтепродуктов (ЛРН) в море при освоении шельфовых месторождений в соответствии с законодательством РФ возложено непосредственно на эксплуатирующие организации в соответствии с их собственными утвержденными в установленном порядке планами предупреждения и ликвидации разливов нефти и нефтепродуктов. Для полноценного обеспечения силами и средствами этих планов ЛРН Морспасслужба организует аварийно-спасательное и противопожарное дежурство специализированных судов с оборудованием и аттестованными спасателями, в том числе по локализации и ликвидации разливов нефтепродуктов.

Морспасслужба также оказывает услуги по мониторингу экологической обстановки на море, в том числе при работах на шельфовых месторождениях, с использованием БВС в местах мониторинга и анализом спутниковых оптических и радиолокационных снимков дистанционного зондирования Земли.

— **С какими государственными службами или иными организациями, отвечающими за безопасность судоходства, осуществляется сотрудничество?**

— В своей повседневной работе мы тесно взаимодействуем не только с подведомственными Росморречфлоту учреждениями — административными морскими портами, капитанскими морскими портами, Морской спасательной службой и без использования средств федерального бюджета.

— **В современном мире цифровых технологий все активнее растет потребность в высокотехнологичном оборудовании. Какие инновационные продукты, услуги есть у вас на вооружении?**

— Морская спасательная служба является лидером по количеству находящихся в нашем распоряжении телевизионных необитаемых подводных аппаратов (ТНПА) как зарубежного, так и отечественного производства. Сейчас у Морспасслужбы парк из 16 ТНПА различного класса и назначения с возможностью производства всего спектра подводно-технических работ на глубинах до 3000 м. В ближайшее время планируем получить еще 6 единиц ТНПА в

— **После присоединения к Морспасслужбе ФГБУ «Подводочрестья» как ведется работа в части гидротехнического строительства? Как развиваете это новое для вас направление?**

— Действительно, современный потенциал ФГБУ «Морспасслужба» позволяет создавать новые гидротехнические сооружения, проводить ремонт причалов и пирсов на море и на внутренних водных артериях страны. В активе службы — участие в строительстве подводных трубопроводов через Черное и Балтийское моря. В 2020 году специалисты Морспасслужбы приняли участие в реконструкции Северного речного вокзала города Москвы — провели работы по дноукреплению и устройству противополитрационного экрана подводной части причалов вокзала.

В этом же году гидростроители Морспасслужбы приняли участие в масштабной реконструкции сложнейшего гидротехнического объекта — гидроузла Белоомут на реке Ока в Луховицком районе Подмосковья в рамках федерального проекта «Внутренние водные пути». Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры. Реконструкция Белоомутского гидроузла позволяет решить проблему мелководья на Оке, обеспечить гарантированные глубины и увеличить пропускную способность участка ВВП.

В 2022 году специалисты-гидротехники Морспасслужбы закончили строительство причала паромной переправы в Анадыре на Чукотке.

В 2023 году наши специалисты закончили работы по берегоукреплению в поселке Симеиз в Крыму.

Сейчас мы принимаем участие в нескольких важных гидростроительных проектах федерального масштаба.

— **В каких значимых проектах планирует участвовать Морспасслужба?**

— Есть среднесрочные и долгосрочные задачи на будущее.

Во-первых, напомним, что окончание строительства и ввод в эксплуатацию пяти буксирно-спасательных судов ледового класса Arc4 проекта NE025 состоятся именно в текущем году, что позволит усилить наше присутствие в Арктическом регионе.

Во-вторых, для безусловного обеспечения стратегических целей и задач по росту грузооборота Северного морского пути в горизонте до 2030 года планируется развить инфраструктуру ФГБУ «Морспасслужба» в опорных морских портах Диксон, Тикси и Певек. На базе вновь создаваемых МЧС России Арктических комплексных центров в указанных выше портах планируется разместить спасательные подразделения Морспасслужбы с необходимым аварийно-спасательным имуществом, водолазным снаряжением и оборудованием для ЛРН. В Арктических комплексных центрах МЧС России спроектированы комфортные жилые, служебные и бытовые помещения, отапливаемые складские помещения и гаражи.

В-третьих, конечно, напомним, что гидростроители Морспасслужбы, принимающие участие в важнейших для страны строительных проектах: реконструкции паромного причала в Ванино на острове Сахалин и строительстве международного морского терминала для приема круизных и грузопассажирских судов в Пионерском на Балтике.

— **Наша справка: Чернов Виктор Иванович — руководитель Федерального государственного бюджетного учреждения «Морская спасательная служба», капитан дальнего плавания. Родился 31 августа 1964 года в Саранске. В 1987 году окончил Новороссийское высшее инженерное морское училище по специальности «Судовождение на морских путях». Трудовую деятельность начал в 1987 году в Новороссийском морском пароходстве. Работал на судах различных классов и назначений. В период 2007–2011 годов руководил Морским спасательным-координационным центром (МСКЛ) Новороссийск на Черном море. С 2011 года занимал различные руководящие должности в ФГБУ «Морспасслужба». В 2021 году назначен исполняющим обязанности, а затем, в 2022 году, — руководителем Морской спасательной службы. Награжден знаками отличия «Почетный работник морского флота» и «Почетный работник транспорта России», благодарностью и почетной грамотой министра транспорта Российской Федерации.**

— **Беседу вел Ольга ОВСЯКИНА, обозреватель «ТР»**



Досмотру — особое внимание

На автовокзале установлены популярные модели интроскопов

ИТ-ТЕХНОЛОГИИ

Компания ООО «Диагностика-М» поставила интроскопы конвейерного типа серии ТС-СКАН столичному автовокзалу «Красногвардейский», введенному в строй после завершения масштабной реконструкции.

В комплект поставки вошли три досмотровые установки популярных на транспортных объектах моделей — один интроскоп ТС-СКАН 6040 с единственным ракурсом просвечивания и два двухракурсных интроскопа ТС-СКАН 6575. Это оборудование уже установлено в зоне досмотра пассажиров на первом этаже обновленного здания автовокзала, где также находятся билетные кассы с зоной ожидания и выход на перрон.

Автаостанция «Красногвардейская» на пересечении Орехового бульвара и Ясеневой улицы была открыта в 2003 году. Благодаря удобному расположению недалеко от МКАД и Каширского шоссе «Красногвардейская» стала одной из крупнейших автостанций Москвы. Она обеспечивала отправление автобусов дальнего следования по южному и юго-восточному направлениям, а также в пригородном сообщении.

Однако в последние годы автостанция практически исчерпала свою пропускную способность, и поэтому было принято решение о ее реконструкции. Работы начались в 2022 году и завершились в декабре 2023 года. В результате на месте устаревшей станции был построен современный международный автовокзал — трехэтажный комплекс площадью более 2,1 тыс. кв. м. Он стал частью транспортного хаба, включающего две станции метро: «Красногвардейская» Замоскворецкой линии и «Зябликово» Люблинско-Дмитровской линии, останки 14 маршрутов наземного городского пассажирского транспорта и перехватывающие парковки на 186 мест.

Новый автовокзал работает круглосуточно. Его пропускная способность возросла на 70%. Отсюда в ежедневном режиме отправляется до 360 международных и междугородних рейсов, им пользуются около 2,3 тыс. пассажиров в сутки. Автобусы едут на юг, юго-восток и юго-запад России — в Белгород, Воронеж, Евпаторию, Липецк, Тамбов, Тулу и т. д., а также в ближнее зарубежье — в Ереван, Тбилиси, Батуми и Бишкек.

В числе автобусных маршрутов есть и рейсы на новые российские территории — ДНР и ЛНР. С учетом неспокойной ситуации в данных регионах тщательная проверка багажа и ручной клади на автовокзале уделяется особое внимание. Решению этой ответственной задачи помогают металлодетекторы, установленные на входе, а также надежные и совершенные установки ТС-СКАН производства ТСНК. Кроме того, в залах ожидания и на перронах оборудована современная система видеонаблюдения. Все эти технические средства, органично дополняющие друг друга, формируют комплексную систему безопасности на одном из ключевых транспортных хабов Москвы.

Наш корр.

ПРЕСС-СЛУЖБА СООБЩАЕТ

Красноярск

Раскрыли кражу

Транспортные полицейские по горячим следам раскрыли кражу багажа у пассажира.

В дежурную часть Сибирского линейного управления (ЛУ) МВД России обратилась местная жительница и сообщила о том, что у нее пропала сумка, в которой находилось личное имущество стоимостью более 100 тыс. руб. Женищина рассказала, что оставила сумку в сувенирном павильоне железнодорожного вокзала станции Красноярск, а когда вспомнила об этом — забытой вещи не обнаружила.

В ходе оперативно-разыскных мероприятий транспортные полицейские по горячим следам задержали ранее привлекавшегося к уголовной ответственности за 33-летнего жителя Иркутской области, подозреваемого в совершении кражи. Транспортные полицейские установили, что в здании железнодорожного вокзала злоумышленник заметил оставленную без присмотра сумку и, увидевшись, что за ним никто не наблюдает, присвоил ее себе.

В отношении фигуранта следственным управлением Сибирского ЛУ МВД России возбуждено уголовное дело по признакам состава преступления, предусмотренного частью 2 статьи 158 Уголовного кодекса Российской Федерации (кража, совершенная с причинением значительного ущерба гражданину). В настоящее время похищенное имущество изъято и возвращено владельцу.

Екатеринбург

Задержали рецидивиста

На железнодорожном вокзале Екатеринбурга транспортные полицейские задержали пермяка, который находится в федеральном розыске.

В ходе патрулирования железнодорожного вокзала сотрудниками ППС установлены и задержаны официально не трудоустроенного жителя Пермского края, который подходил по приметам под ориентировку, полученную из УМВД России по городу Перми. Мужчину доставили в дежурную часть Линейного отдела МВД России на станции Екатеринбург-Пассажирский.

При проверке было установлено, что 35-летний задержанный проходил по уголовному делу за истязания, после всестороннего расследования материалы были переданы в суд для рассмотрения по существу. Однако обвиняемый не явился на заседание суда, после чего был объявлен в розыск УМВД России по городу Перми.

Стоит отметить, что пермяк ранее был неоднократно судим, в том числе за тяжкие преступления, последняя его судимость была в 2023 году за угрозу убийством.

Санкт-Петербург

Знания закрепили со Скреппи

Курсанты Калининградского филиала Санкт-Петербургского университета МВД России ознакомились с работой транспортной полиции и узнали об особенностях специфики службы в органах внутренних дел на транспорте.

В дежурной части линейного отдела ребята ознакомились с автоматизированной дактилоскопической информационно-поисковой системой «Папилон» и узнали об административной и уголовной ответственности за совершение различного рода правонарушений и преступлений на объектах транспортной инфраструктуры.

Инспектор кинологической группы вместе со своей служебной собакой по кличке Скреппи продемонстрировали курсантам мастерство по обнаружению закладок — имитаторов взрывчатых веществ и оружия.

Ребята поблагодарили организаторов за увлекательное мероприятие, а некоторые из них пообещали, что вскоре придут на службу именно в транспортную полицию Янтарного края.

Комсомольск-на-Амуре

Преступное деяние

Оперуполномоченными уголовного розыска Комсомольского ЛО МВД России на транспорте в ходе проведения ОРМ мужчина был задержан по подозрению в совершении кражи. Установив личность ранее неоднократно судимого местного жителя правоохранителям помогли записи с камер наружного видеонаблюдения.

В ходе предварительного следствия сотрудниками следственного отдела Комсомольского ЛО МВД России на транспорте были установлены обстоятельства преступного деяния. Так, 45-летний житель Комсомольска-на-Амуре, проехав мимо железнодорожного вокзала, вошел в пассажирский поезд, находившийся на стоянке. Из купе проводников, которое не было запорто и находилось без присмотра, осужденный похитил смартфон, принадлежащий проводнице вагона.

Затем рецидивист обнаружил под чехлом гаджета банковскую карту и потратил имеющиеся на ней денежные средства в одном из продовольственных магазинов. Смартфон фигурант уголовного дела продал прохожему. Общий ущерб от кражи составил более 7 тыс. руб.

ДОКУМЕНТЫ

7

ОТЧЕТ О РЕЗУЛЬТАТАХ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ГОСУДАРСТВЕННОГО (МУНИЦИПАЛЬНОГО) УЧРЕЖДЕНИЯ И ОБ ИСПОЛЬЗОВАНИИ ЗАКРЕПЛЕННОГО ЗА НИМ ГОСУДАРСТВЕННОГО (МУНИЦИПАЛЬНОГО) ИМУЩЕСТВА ЗА 2023 ГОД

на 1 января 2024 г.

Учреждение
Тип учреждения
Орган, осуществляющий функции и полномочия учредителя
Публично-правовое образование
Периодичность: годовая

Федеральное автономное учреждение «Российское Классификационное Общество»
03
(казенное - «01», бюджетное - «02», автономное - «03»)
Министерство транспорта Российской Федерации
Муниципальный округ «Таганский» г.Москва

Дата	КОДЫ
по Сводному реестру	01.01.2024
ИНН	001В0424
КПП	7719037972
	770501001
БК	103
по ОКТМО	45381000

Раздел 1. Результаты деятельности

- Отчет о выполнении государственного задания на оказание государственных услуг
- Сведения о поступлениях и выплатах учреждения
- Сведения об услугах, оказываемых сверх установленного государственного (муниципального) задания
- Сведения о кредиторской задолженности и обязательствах учреждения
- Сведения о численности сотрудников и оплате труда
- Сведения о счетах учреждения, открытых в кредитных организациях

Раздел 2. Использование имущества, закрепленного за учреждением

- Сведения о недвижимом имуществе, за исключением земельных участков, закрепленном на праве оперативного управления
- Сведения о земельных участках, предоставленных на праве постоянного (бессрочного) пользования
- Сведения о недвижимом имуществе, используемом по договору аренды
- Сведения о недвижимом имуществе, используемом по договору безвозмездного пользования (договору ссуды)
- Сведения о транспортных средствах

Примечание: Иные сведения, предусмотренные Постановлением Правительства РФ от 18.10.2007 N 684 «Об утверждении Правил опубликования отчетов о деятельности автономного учреждения и об использовании закрепленного за ним имущества», не включены в отчет, т.к. не содержат показателей.

Руководитель
(уполномоченное лицо)
Учреждения

Генеральный директор
(должность)

Трунин Е.Г.
(расшифровка подписи)

15 февраля 2024 г.

ОТЧЕТ О ВЫПОЛНЕНИИ ГОСУДАРСТВЕННОГО ЗАДАНИЯ № 103-00002-23-00 на 2023 год и на плановый период 2024 и 2025 годов на 1 января 2024 г.

Наименование федерального государственного учреждения (обособленного подразделения)
Вид деятельности федерального государственного учреждения (обособленного подразделения)

ФЕДЕРАЛЬНОЕ АВТОНОМНОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ «РОССИЙСКОЕ КЛАССИФИКАЦИОННОЕ ОБЩЕСТВО»
Технические испытания, исследования, анализ и сертификация.

Форма по ОКУД	Коды
Дата	0506501
Код по сводному реестру	01.01.2024
По ОКВЭД	001В0424
По ОКВЭД	71.20

Периодичность

Годовая

Часть 1. Сведения об оказываемых государственных услугах

- Наименование государственной услуги
Выдача судебных документов, предусмотренных подпунктами 3, 8, 11, 12 пункта 1 статьи 14 Федерального закона от 07 марта 2001 г. № 24-ФЗ «Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации» (для судов, зарегистрированных в Государственном судовом реестре и в бербоут-чартерном реестре, за исключением спортивных парусных судов, прогулочных судов и маломерных судов)

Код по общероссийскому базовому перечню или федеральному перечню	АЧ80
--	------

- Категории потребителей государственной услуги
Физические лица
Юридические лица

3. Сведения о фактическом достижении показателей, характеризующих объем и (или) качество государственной услуги:

3.1. Сведения о фактическом достижении показателей, характеризующих качество государственной услуги:

Уникальный номер реестровой записи	Показатель, характеризующий содержание государственной услуги				Показатель, характеризующий условия (формы) оказания государственной услуги		Показатель качества государственной услуги					отклонение, превышающее допустимое (возможное) отклонение	
	наименование показателя	единица измерения	код по ОКЕИ	утверждено в государственном задании на год	значение	утверждено в государственном задании на отчетную дату	исполнено на отчетную дату	наименование		код по ОКЕИ	утверждено в государственном задании на год		значение
								наименование	код по ОКЕИ				
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14

3.2. Сведения о фактическом достижении показателей, характеризующих объем государственной услуги:

Уникальный номер реестровой записи	Показатель, характеризующий содержание государственной услуги				Показатель, характеризующий условия (формы) оказания государственной услуги		Показатель объема государственной услуги					причина отклонения	
	наименование показателя	единица измерения и код ОКЕИ	наименование	единица измерения	код по ОКЕИ	утверждено в гос. задании на год	значение	утверждено в гос. задании	исполнено	допустимое (возможное) отклонение			
											наименование		код по ОКЕИ
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	15
712000Ф.99.0.АЧ80АА01001	Свидетельства от предотвращения загрязнения с судна нефтью, сточными водами и мусором				Количество выданных судебных документов	Единица	642	1 953		2 369	195		
712000Ф.99.0.АЧ80АА02001	Свидетельство о классификации					Единица	642	2 211		2 534	221		
712000Ф.99.0.АЧ80АА03001	Мерительное свидетельство					Единица	642	249		1 464	25		

- Наименование государственной услуги
Выдача судебных документов, предусмотренных подпунктами 3, 4, 6, 11 пункта 1 статьи 14 Федерального закона от 07 марта 2001 г. № 24-ФЗ «Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации» (для судов, зарегистрированных в Государственном судовом реестре и в бербоут-чартерном реестре, за исключением спортивных парусных судов, прогулочных судов и маломерных судов)

Код по общероссийскому базовому перечню или федеральному перечню	БВ26
--	------

- Категории потребителей государственной услуги
Физические лица

3. Сведения о фактическом достижении показателей, характеризующих объем и (или) качество государственной услуги:

3.1. Сведения о фактическом достижении показателей, характеризующих качество государственной услуги:

Уникальный номер реестровой записи	Показатель, характеризующий содержание государственной услуги				Показатель, характеризующий условия (формы) оказания государственной услуги		Показатель качества государственной услуги					отклонение, превышающее допустимое (возможное) отклонение	
	наименование показателя	единица измерения	код по ОКЕИ	утверждено в государственном задании на год	значение	утверждено в государственном задании на отчетную дату	исполнено на отчетную дату	наименование		код по ОКЕИ	утверждено в государственном задании на год		значение
								наименование	код по ОКЕИ				
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14

3.2. Сведения о фактическом достижении показателей, характеризующих объем государственной услуги:

Уникальный номер реестровой записи	Показатель, характеризующий содержание государственной услуги				Показатель, характеризующий условия (формы) оказания государственной услуги		Показатель объема государственной услуги					причина отклонения	
	наименование показателя	единица измерения и код ОКЕИ	наименование	единица измерения	код по ОКЕИ	утверждено в гос. задании на год	значение	утверждено в гос. задании	исполнено	допустимое (возможное) отклонение			
											наименование		код по ОКЕИ
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	15
5222190.99.0.БВ26АА04000	Пассажирское свидетельство				Количество выданных судебных документов	Единица	642	351		569	35		
5222190.99.0.БВ26АА05000	Свидетельства от предотвращения загрязнения с судна нефтью, сточными водами и мусором					Единица	642	186		231	19		
5222190.99.0.БВ26АА06000	Свидетельство о классификации					Единица	642	273		373	27		
5222190.99.0.БВ26АА07000	Мерительное свидетельство					Единица	642	47		164	5		

Сведения о поступлениях и выплатах учреждения

Раздел 1. Сведения о поступлениях учреждения

Наименование показателя	Код строки	Сумма поступлений		Изменение	Доля в общей сумме поступлений
		за 2023 год	за 2022 год		
Доходы от приносящей доход деятельности, компенсаций затрат (за исключением доходов от собственности), всего	0800	1 647 211 281,85	1 285 030 506,46	22%	100%
в том числе: доходы от оказания услуг, выполнения работ, реализации готовой продукции сверх установленного государственного задания по видам деятельности, отнесенным в соответствии с учредительными документами к основным	0802	1 647 211 281,85	1 285 027 251,46	22%	100%
Доходы от собственности, всего	0900	6 841 987,68	7 808 631,57	-14%	0
в том числе: доходы в виде арендной либо иной платы за передачу в возмездное пользование государственного имущества	0901	6 609 000,00	5 543 000,00	16%	0
проценты по остаткам средств на счетах учреждения в кредитных организациях	0904	232 987,68	2 265 631,57	-872%	0
Поступления доходов от штрафов, пеней, неустойки, возмещения ущерба	1000	0,00	37 859,00		0
Поступления доходов от выбытия нефинансовых активов	1100	125 647,51	324 128,02	-158%	0
Поступления доходов от выбытия финансовых активов	1200	0,00	275 000,00		0
Итого	9000	1 654 178 917,04	1 293 476 125,05	x	100%

Раздел 2. Сведения о выплатах учреждения

Наименование показателя	Код строки	источники финансового обеспечения обязательств по выплатам		Наименование показателя	Код строки	источники финансового обеспечения обязательств по выплатам	
		за счет средств, полученных от оказания услуг	доля в общей сумме выплат, %			за счет средств, полученных от оказания услуг	доля в общей сумме выплат, %
Оплата труда и компенсационные выплаты работникам	0100	889 889 719,95	60,35	Уплата налогов, сборов, прочих платежей в бюджет (за исключением взносов по обязательному социальному страхованию), всего	0700	144 348 082,56	9,79
Взносы по обязательному социальному страхованию	0200	248 837 196,17	16,88	из них:	0701	52 478 925,39	3,56
Приобретение товаров, работ, услуг, всего	0300	165 839 251,18	11,25	налог на прибыль	0702	82 986 286,87	5,63
из них:	0301	11 762 914,72	0,80	налог на добавленную стоимость	0703	6 919 106,38	0,47
услуги связи	0302	2 812 361,33	0,19	налог на имущество организаций	0704	26 753,00	0,00
транспортные услуги	0303	3 449 217,12	0,23	земельный налог	0705	517 249,50	0,04
коммунальные услуги	0304	38 297 389,88	2,60	транспортный налог	0706	22 325,00	0,00
арендная плата за пользование имуществом	0305	19 878 313,03	1,35	водный налог	0707	33 240,00	0,00
работы, услуги по содержанию имущества	0306	48 179 833,20	3,27	государственные пошлины	0708	1 364 196,42	0,09
прочие работы, услуги	0307	14 993 574,81	1,02	прочие налоги, сборы, платежи в бюджет	0800	0,00	0,00
основные средства	0308	974 438,24	0,07	Приобретение финансовых активов, всего:	0801	0,00	0,00
нематериальные активы	0309	0,00	0,00	из них: приобретение ценных бумаг, кроме акций и иных форм участия в капитале	0802	0,00	0,00
непроизведенные активы	0310	25 491 208,85	1,73	приобретение акций и иных форм участия в капитале	0900	22 906 061,71	1,55
материальные запасы	0400	0,00	0,00	Иные выплаты, всего	0901	0,00	0,00
Обслуживание долговых обязательств	0500	0,00	0,00	из них: перечисление денежных обеспечений	0902	0,00	0,00
Безвозмездные перечисления организациям	0600	2 640 133,48	0,18	перечисление денежных средств на депозитные счета	9000	1 474 460 445,05	100,00
Социальное обеспечение				Итого			

Сведения об оказываемых услугах, выполняемых работах сверх установленного государственного (муниципального) задания, а также выпускаемой продукции

Раздел 1. Сведения об услугах, оказываемых сверх установленного государственного (муниципального) задания

Наименование оказываемых услуг	Код по ОКВЭД	Код строки	Объем оказанных услуг			Доход от оказания услуг, руб.	Цена (тариф)	Справочно: реквизиты акта, которым установлена цена (тариф)		
			единица измерения		всего			кем издан (ФОИВ, учреждение)	дата	номер
			наименование	код по ОКЕИ						
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
Освидетельствование судов и объектов в эксплуатации	71.20	1000	единица	642	48 133	593 445 963	12 329,30			
Техническое наблюдение за постройкой, переоборудованием, ремонтом судов, изготовлением материалов и изделий и ремонтом изделий	71.20	2000	единица	642	229 855	618 709 489	2 691,74	Распоряжение Министерства транспорта	28.09.2001	НС-161-р
Рассмотрение и согласование технической документации	71.20	3000	единица	642	8 555	122 089 713	14 271,15			
Проверка системы управления безопасностью	71.20	4000	единица	642	4 770	102 282 722	21 442,92	Приказ РКО	20.02.2013	14-п
Иные услуги	71.20	5000	единица	642	5 562	126 197 676	22 689,26			
Итого		9000	x	x	296 875	1 562 725 564	x	x	x	x

ДОКУМЕНТЫ

Сведения о кредиторской задолженности и обязательствах учреждения

Наименование показателя	Код строки	Объем кредиторской задолженности на начало года		всего	«Объем кредиторской задолженности на конец отчетного периода»					
		всего	из нее срок оплаты наступил в отчетном финансовом году		всего	из нее срок оплаты наступает в:				
						1 квартале, всего	«из нее: в январе»	2 квартале	3 квартале	4 квартале
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
По выплате заработной платы	1000	0,00	0,00	6 007,06	6 007,06	6 007,06	0,00	0,00	0,00	0,00
По перечислению в бюджет, всего	3000	11 621 445,56	11 621 445,56	21 682 836,90	21 682 836,90	21 682 836,90	0,00	0,00	0,00	0,00
в том числе: по перечислению удержанного налога на доходы физических лиц	3100	185 086,36	185 086,36	25 462,00	25 462,00	25 462,00	0,00	0,00	0,00	0,00
по оплате страховых взносов на обязательное социальное страхование	3200	425,26	425,26	32 830,09	32 830,09	32 830,09	0,00	0,00	0,00	0,00
по оплате налогов, сборов, за исключением страховых взносов на обязательное социальное страхование	3300	11 435 933,94	11 435 933,94	21 624 544,81	21 624 544,81	21 624 544,81	0,00	0,00	0,00	0,00
По оплате товаров, работ, услуг, всего	4000	2 265 540,82	2 265 540,82	3 696 312,94	3 696 312,94	3 696 312,94	0,00	0,00	0,00	0,00
По оплате прочих расходов, всего	5000	168 508,81	168 508,81	37 280,74	37 280,74	37 280,74	0,00	0,00	0,00	0,00
Итого	9000	14 055 495,19	14 055 495,19	25 422 437,64	25 422 437,64	25 422 437,64	0,00	0,00	0,00	0,00

Раздел 1. Сведения о численности сотрудников

Группы персонала (категория персонала)	Штатная численность на начало года				всего	Средняя численность сотрудников за отчетный период				По договорам гражданско-правового характера ⁹		Штатная численность на конец отчетного периода				
	установлено штатным расписанием		в том числе:			всего	в том числе:			в том числе:		установлено штатным расписанием		в том числе:		
	всего	из нее по основным видам деятельности	замещено	вакантных должностей			по основному месту работы		по внутреннему совместительству (по совмещению должностей)	по внешнему совместительству	сотрудники учреждения	физические лица, не являющиеся сотрудниками учреждения	всего	из нее по основным видам деятельности	замещено	вакантных должностей
							всего	из нее по основным видам деятельности								
Основной персонал	309	309	285	24	287	287	287	0	0	0	7	318	318	299	19	
Вспомогательный персонал	35	35	34	1	31	31	31	0	0	1	8	34	34	31	3	
Административно-управленческий персонал	202	202	182	20	187	187	187	4	0	0	0	202	202	186	16	
Итого	546	546	501	45	505	505	505	4	0	1	15	554	554	516	38	

Раздел 2. Сведения об оплате труда

Группы персонала	Код строки	Фонд начисленной оплаты труда сотрудников за отчетный период, руб.						Начислено по договорам гражданско-правового характера, руб.			Источники финансирования
		всего	в том числе:					сотрудникам учреждения	физическим лицам, не являющимся сотрудниками учреждения	всего	
			по основному месту работы		по внутреннему совместительству (совмещению должностей)	по внешнему совместительству	всего				
			всего	в том числе на условиях: полного рабочего времени							
Основной персонал	1000	464 383 340	464 336 924,84	461 325 660	3 011 265	46 415,00				1 069 000	средства от приносящей доход деятельности
Вспомогательный персонал	2000	27 187 109	27 187 108,58	27 187 109					138 000	206 671	
Административно-управленческий персонал	3000	387 134 180	386 288 066,14	384 210 251	2 077 816	846 113,48					
Итого	9000	878 704 628	877 812 099,56	877 723 019	5 089 081	892 528,48			138 000	1 275 671	

Сведения о счетах учреждения, открытых в кредитных организациях

Номер счета в кредитной организации	Вид счета	Реквизиты акта, в соответствии с которым открыт счет			Остаток средств на начало 2023 года	Остаток средств на конец 2023 года
		вид акта	дата	номер		
Счета в кредитных организациях в валюте Российской Федерации						
40502810300130000070	расчетный	договор	3/21/2005	1923	19 766 806,49	
40503810200000001170	расчетный	договор	8/25/2011	1170/КП	761 376,93	
40502810638004000001	расчетный	договор	4/10/2007	38290458	207 374 963,56	
40503810901704000004	расчетный	договор	6/3/2022	001-017/2022-517	2 918 140,23	
40502810470000100101	текущий	договор	05.05.2003	б/н	9 691 477,28	
40502810042050000066	расчетный	договор	10.11.2008	б/н	23 004 903,11	
40502810718350100082	расчетный	договор	12.01.2000	б/н	7 857 656,77	
40502810252000100013	расчетный	Договор	7/4/2005	52005218	14 942 470,96	
40502810931280110008	расчетный	договор	30.12.2004	405028101008E	14 809 538,32	
40503810100034000002	расчетный	договор	06.10.2005	85-05 (64-08/571)	121 684,88	
40502810944070000447	расчетный	договор	10.02.2009	174-09 (447)	12 290 348,59	
40502810949090170017	расчетный	договор	31.08.2005	2748	8 778 717,98	
40503810742560000002	расчетный	договор	29.07.2022	4256/0204-22	8 204 873,76	223 554,56
40503810176004000002	расчетный	уведомление	30.05.2014	б/н	14 612 427,30	
4050381040000001226	расчетный	договор	22.02.2005	1226/р	19 071 027,19	
40503810105004000003	расчетный	заявление о присоединении	12.08.2020	б/н	8 132 194,08	
40503810000604008132	расчетный	договор	16.05.2012	313555	4 200 385,41	
40503810845004000004	расчетный	договор	27.06.2017	8634/8634/002005	10 106 290,68	
40503810700324000016	расчетный	договор	02.09.2014	16	5 715 003,23	
40502810554110100046	расчетный	договор	30.06.2005	6694	8 791 325,00	
40502810255100101005	расчетный	договор	17.02.2005	2006-2005/58	20 283 056,35	
Всего					421 435 668,10	223 554,56

Счета в кредитных организациях в иностранной валюте

Номер счета	Вид счета	Валюта	Дата открытия	Срок действия	Сумма открытия	Сумма на конец периода	Источники финансирования			
							всего	из них: по договорам гражданско-правового характера	из них: по договорам гражданско-правового характера	из них: по договорам гражданско-правового характера
40502840600130000070	текущий	долларовый	26.02.2007	1923-д	0,00	0,00				
40502978200130000070	текущий	евро	26.02.2007	1923e	0,00	0,00				
40503978338004000052	текущий	евро	19.01.2018	ЕД5281/1848/0031672	0,00	0,00				
40503840538004000058	текущий	долларовый	19.01.2018	ЕД5281/1848/0031672	0,00	0,00				
4050315690111000001	текущий	валютный, юань	17.03.2023	325356	0,00	0,00				
40503156801114000001	текущий	валютный, юань	17.03.2023	325356	0,00	0,00				
40502978542050000068	текущий	евро	18.11.2008	б/н	0,00	0,00				
40502978842051000068	текущий	евро	18.11.2008	б/н	0,00	0,00				
40503840842004000003	текущий	евро	18.05.2021	б/н	0,00	0,00				
40503840942001000003	текущий	евро	18.05.2021	б/н	0,00	0,00				
40502840652000200004	текущий	евро	31.08.2006	680	0,00	0,00				
40502840752000100004	текущий	евро	31.08.2006	680	0,00	0,00				
40503840300002001226	текущий	доллар США	31.12.2019	б/н	0,00	0,00				
40503840700000001226	текущий	доллар США	31.12.2019	б/н	0,00	0,00				
40503978900002001226	текущий	евро	31.12.2019	б/н	0,00	0,00				
40503978300000001226	текущий	евро	31.12.2019	б/н	0,00	0,00				
40502978755100000001	текущий	евро	17.02.2005	2006-2005/58	568 269,65	0,00				
40502978055101000001	текущий	евро	17.02.2005	2006-2005/58	0,00	0,00				
40502840155100000001	текущий	доллар США	17.02.2005	2006-2005/58	0,00	0,00				
40502840455101000001	текущий	доллар США	17.02.2005	2006-2005/58	0,00	0,00				
Всего					568 269,65	0,00				
Итого					568 269,65	0,00				

Сведения о недвижимом имуществе, за исключением земельных участков, закрепленном на праве оперативного управления

Наименование объекта	Адрес	Кадастровый номер	Код по ОКТМО	Уникальный код объекта	Год постройки	Единица измерения			Код строки	всего	Используется учреждением			Фактические расходы на содержание объектов (руб в год)																	
						наименование	код по ОКЕИ	Код строки			в том числе:		всего	из них:																	
											для осуществления основной деятельности	для иных целей		коммунальные услуги	услуги по содержанию имущества	налог на имущество															
Площадные объекты ²⁵ , всего:	х	х	х	х	х	х	х	1000	3 052,60	0,00	2 846,40	0,00	19 470 639	2 964 327	7 958 230	8 548 082															
Помещения - 21 объект	в населенных пунктах, где расположены филиалы РКО по субъектам РФ	77:01:0002025:1061	45381000	55:36:070107:7374	52701000	1998	кв.м	055	1023	2 116,90	0,00	1 910,70	0,00	1 576 719	386 570	1 102 450	87 699														
Здания - 2 объекта																		55:36:070107:7374	52701000	1998	кв.м	055	1023	2 116,90	0,00	1 910,70	0,00	1 576 719	386 570	1 102 450	87 699
Гараж - 1 объект																															
Итого																															

Сведения о земельных участках, предоставленных на праве постоянного (бессрочного) пользования

Наименование показателя	Адрес	Код по ОКТМО	Кадастро-вый номер	Единица измерения		Код строки	Всего	Используется учреждением			Справочно: используются по соглашениям об установлении сервитута	Не используется учреждением			Фактические расходы на содержание земельного участка (руб. в год)				
				наименование	код по ОКЕИ			Код строки	в том числе:			в том числе:		всего	в том числе:				
									для осуществления основной деятельности	для иных целей		передано во временное пользование сторонним организациям	по иным причинам		всего	из них возмещается пользователями имущества	налог на землю		
Земельный участок	г. Н. Новгород, ул. Рождественская, 38 (литеры В, В1)	22701000	52:18:0060025:185	кв. м	055	290	290	290											
Земельный участок	г. Москва, ул. Яузская, 12	45381000	77:01:0002025:2521	кв. м	055	1199	1199	1199											
Итого						1489	1489	1489											

Сведения о недвижимом имуществе, используемом по договору аренды

Раздел 1. Сведения о недвижимом имуществе, используемом на праве аренды с ежемесячной оплатой

Наименование объекта	Адрес	Единица измерения	Количество арендуемого имущества	Арендодатель (судодатель)		Срок пользования		Арендная плата		Фактические расходы на содержание арендованного имущества (руб./год)	Направление использования		Обоснование заключения договора аренды
				наименование	ИНН	код по КИСЭ	начала	окончания	за единицу меры в среднем (руб./мес)		за объект (руб./год)	основная	
Нежилые помещения, крытая автостоянка и гаражи	в населенных пунктах, где расположены филиалы РКО по субъектам РФ	м2	5809,24	Данные указаны в договорах аренды			1/1/2023	12/31/2023	521,09	36 325 837	3 256 003	2	размещение работников и автотранспорта



НЕВА

**МОРСКОЙ
КОНГРЕСС**

24-25
сентября
Москва 2024

Конгресс-центр
ЦМТ





АУДИТОРИЯ

> 3000 участников из 25 стран
> 300 VIP-персон первые лица ведущих компаний морской отрасли
> 250 иностранных участников



ДЕЛОВАЯ ПРОГРАММА

> 30 мероприятий
> 200 спикеров-экспертов отрасли
международные бизнес-диалоги
онлайн-трансляции



ВЫСТАВКА

4500 м² выставочной площади
> 50 экспонентов
презентации проектов и демонстрация продукции



СПЕЦИАЛЬНЫЕ МЕРОПРИЯТИЯ

пресс-конференция
деловые завтраки
закрытые заседания
церемонии подписания соглашений
Центр деловых контактов
Вечерний прием

ТИТУЛЬНЫЕ ПАРТНЕРЫ:




nevacongress.com



Организатор: Минпромторг России

При поддержке: АБИ

Устройтель: HELIRUSSIA



HELIRUSSIA
2024

10-12 ИЮНЯ
МВЦ «КРОКУС ЭКСПО»

XVII www.helirusia.ru

**МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА
ВЕРТОЛЕТНОЙ ИНДУСТРИИ**

30-31 мая 2024 года
Калининград, Музей Мирового океана

SLS Russia

**МАЛОМЕРНОЕ И МАЛОТОННАЖНОЕ
СУДОСТРОЕНИЕ РОССИИ**

Выставка и конференция



- Маломерные суда длиной до 20 м, в том числе моторные и парусные яхты, катера, электродки, тримараны оригинальной конструкции
- Малотоннажные суда длиной до 30 м (из стеклопластика, стали, дерева): спасательные и рабочие судовые шлюпки, служебно-разъездные моторные суда, спортивные и любительские суда
- Оборудование и технологии для строительства и эксплуатации маломерных и малотоннажных судов

- Новые материалы для строительства маломерных и малотоннажных судов
- Проектирование маломерных и малотоннажных судов
- Эксплуатация маломерных и малотоннажных судов
- Навигационное оборудование
- Водные заправочные комплексы
- Понтоны
- Брокераж
- Информационные технологии

sls.restec.ru

Организаторы:



Проходит при поддержке:







24-25 ОКТЯБРЯ, ЧЕЛЯБИНСК

ЮЖНО-УРАЛЬСКИЙ ТРАНСПОРТНЫЙ КОНГРЕСС

ТРАНСПОРТ БОЛЬШОГО ГОРОДА. ПАССАЖИРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ. ДОРОГИ. ЛОГИСТИКА

СПЕЦИАЛИЗИРОВАННАЯ ВЫСТАВКА



Генеральные информационные партнеры:





8 (951) 437-40-82
www.expochel.ru

Перерезанная фронтом

Историю Стрельнинской трамвайной линии вспомнили в музыкально-экскурсионном рейсе трамвая «Витязь–Ленинград»

К 80-ЛЕТИЮ
ВЕЛИКОЙ ПОБЕДЫ

Трамвайный звон прозвучал под аккомпанемент военного оркестра штаба Ленинградского военного округа у памятника Блокадному трамваю на проспекте Стачек. Так ознаменовали старт торжественно-памятной акции по случаю 82-й годовщины возобновления трамвайного движения в блокадном Ленинграде 15 апреля 1942 года. Акцию памяти организовал петербургский Горэлектротранс при поддержке администрации Кировского района, Центра культуры и досуга «Кировец» и Музея Оранэлы (Ораниенбаумской электрической линии). Об истории появления памятника Блокадному трамваю именно на этом месте, где проходил последний рубеж обороны, и событиях на Стрельнинской трамвайной линии рассказали учащимся школы № 543 и детям работников Трамвайного парка № 8 и СПб ГУП «Горэлектротранс».



У памятника Блокадному трамваю состоялась церемония возложения цветов. Церемонию открыл заместитель председателя комитета по транспорту

А экскурсовод Музея Оранэлы Дмитрий Дорофеев провел экскурсию по маршруту. Эксплуатация вагона «Витязь–Ленинград» на маршрутах

Парк закрыли, расформировали, и его территорию заняла военная часть. Подвижной состав передали в трамвайные парки имени Калинина, имени Блохина, имени Скороходова. Однако не вся линия оказалась парализованной. Через участок, который остался на территории блокадного Ленинграда, везли на фронт боеприпасы, продовольствие, также через него эвакуировали раненых. Проспект Стачек подвергся жестокому обстрелу, однако сотрудники ТТУЛ продолжали свою службу. Что касается действующих пассажирских маршрутов – они доходили только до Нарвских ворот.

В марте 1943 года до Нарвских ворот до пугепровода у Кировского завода для перевозки рабочих было организовано движение по одному правому пути паровозом с двумя трамвайными вагонами. В обратном направлении, от завода к Нарвским воротам, поезд «Бесстрашный», как окрестили его кировцы, шел вагонами вперед.

В апреле 1943 года между Нарвскими воротами и Кировским заводом заработало трамвайное движение. В ходе операции «Январский гром» 18 января 1944 года была освобождена Стрельна, в декабре 1944 года трамвай начали ходить до Кировского кольца (Комсомольская площадь), в мае 1945-го – до трамвайного парка на проспекте Стачек.

Даже будучи расформированным, трампарк постоянно обстреливался, и за время войны на него было сброшено две авиабомбы и около тысячи артиллерийских снарядов. После таких атак Стрельнинская линия была сильно разрушена. Восстанавливать ее начали только в 1949 году, и уже 5 ноября 1951 года было открыто движение до Сосновой Поляны, а в 1953 году – до Стрельны. С 1956 года началось восстановление парка имени Котлякова (ныне – трамвайный парк № 8), который вновь открылся 1 февраля 1958 года.

Дарья ЖИРУХИНА,
главный специалист
пресс-службы

ФАКТ

Эксплуатация вагона «Витязь–Ленинград» на маршрутах трамвайного парка № 8 глубоко символична и связывает современников с подвигом ленинградских трамвайщиков и историей Стрельнинской трамвайной линии, которая была перерезана линией фронта. Через участок, который остался на территории блокадного Ленинграда, везли на фронт боеприпасы, продовольствие, эвакуировали раненых.

Ренат Ягудин. Ветеран трамвайного парка № 8 Юрий Семенов рассказал детям о своей жизни в блокадном Ленинграде и дальнейшей работе в трамвайном парке, а также прочел стихотворение ленинградского поэта Анатолия Молчанова о Параде Победы 24 июня 1945 года.

После возложения цветов участники памятной программы отправились в музыкально-экскурсионный рейс на трамвае «Витязь–Ленинград». Школьники и ветераны в праздничном рейсе сопровождали музыканты оркестра штаба Ленинградского военного округа, которые исполнили фронтовые песни.

трамвайного парка № 8 глубоко символична и связывает современников с подвигом ленинградских трамвайщиков и историей Стрельнинской трамвайной линии, которая была перерезана линией фронта. Через участок, который остался на территории блокадного Ленинграда, везли на фронт боеприпасы, продовольствие, эвакуировали раненых. Сама же Стрельнинская линия является частью исторической Оранэлы, создание которой также примечательно для городского транспорта. Ее истории посвятят в этом году открытие филиала Экспозиционно-выставочного комплекса ГЭТ в Стрельне.

Историческая справка. Особой страницей в истории Трамвайного парка № 8 стала Великая Отечественная война. 15 сентября 1941 года фашистскими танками оказалась перерезано Петергофское шоссе, а уже через два дня немецкие войска заняли Стрельну и Урицк – современный микрорайон между станцией Лигово и Петергофским шоссе. Из трамвайных вагонов парка были выстроены баррикады – 10 вагонов набили мешками с камнями и песком и таким образом перегородили пути в сторону Стрельны. На самой же линии осталось замершими около 30 вагонов.



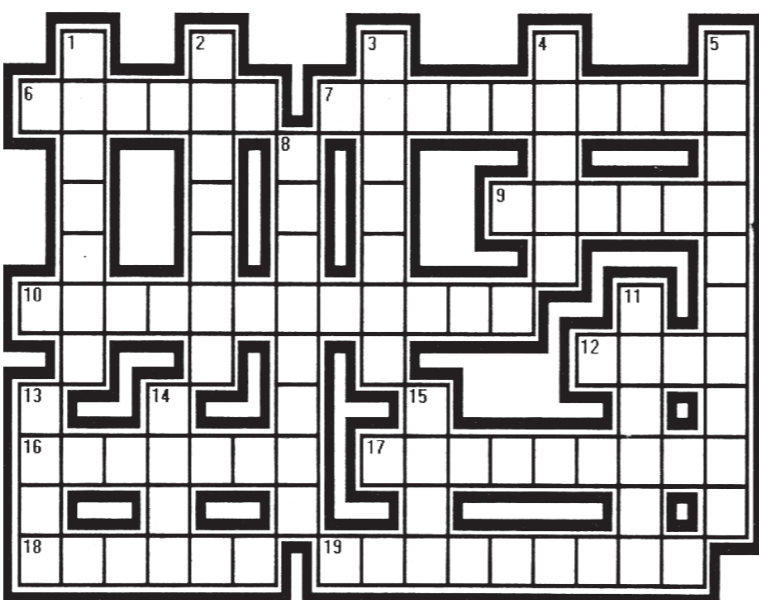
РАЗМИНКА ДЛЯ ЭРУДИТОВ

По горизонтали: 6. Ручное сельскохозяйственное орудие. 7. Винтокрылый летательный аппарат вертикального взлета и посадки. 9. Процесс доработки обычного автомобиля. 10. Городская подземная электрическая железная дорога. 12. Постоянный состав сотрудников учреждения. 16. Несколько судов, идущих одно за другим. 17. Легендарный летчик, первый трижды Герой Советского Союза. 18. Тип грузового судна. 19. Рельеф на автопокрышках.

По вертикали: 1. Автоприцеп для тяжелых неделимых грузов. 2. Механический сигнальный гудок автомобиля. 3. Театральное представление в честь одного из его участников. 4. Один из двух концов магнита. 5. Военный парусный корабль. 8. Самоходное транспортное средство с воздушным винтом в качестве движителя. 11. Прозрачный хрупкий материал. 13. Часть такелажа, веревка для управления парусами. 14. Морской парусник. 15. Игра верхом на лошадях.

Ответы

По горизонтали: 6. Борона, 7. Вертолет, 9. Тюнинг, 10. Трамвай, 12. Коллектив, 16. Эскадра, 17. Алексей Леонов, 18. Корабль, 19. Шипы. По вертикали: 1. Трейлер, 2. Звон, 3. Участник, 4. Полюс, 5. Корабль, 8. Катер, 11. Стекло, 13. Такельаж, 14. Парусник, 15. Скакун.



В честь ветерана

Еще один памятный знак в Галерее Славы

ЛЮДИ ОТРАСЛИ

В Московском аэропорту Домодедово состоялось торжественное открытие памятного знака в Галерее Славы в честь ветерана авиатранспорта Алексея Калашникова.

Галерея заложена в 2017 году в пассажирском терминале, чтобы отметить вклад ветеранов в развитие воздушной гавани. Алексей Калашников проработал в технических и производственных службах

ДМЕ 45 лет, прошел путь от авиатехника до руководителя диспетчерского центра планирования и управления ресурсами и перронного контроля. Всего в Галерее Славы на сегодняшний день 14 имен.

Помимо этого в аэропорту состоялась церемония вручения премии «Человек года». Это ежегодный конкурс среди сотрудников, в ходе которого выбирают лучшего из лучших. В этом году лауреатом стала Елена Хромых, юристконсульт предприятия Domodedovo Security.

«Чествование лучших сотрудников и ветеранов – одна из традиций аэропорта Домодедово, она подчеркивает преемственность поколений и высокий профессионализм нашего коллектива», – говорит директор аэропорта Домодедово Андрей Павлов. – Опираясь на историю, мы развиваем аэропорт и создаем в отрасли новые тренды по обслуживанию пассажиров и воздушных судов».

Пресс-служба московского аэропорта Домодедово

Финиш – на загляденье

Завершился восьмой сезон Студенческой гребной лиги

СПОРТ

Команды Гребного клуба ВГУВТ заняли первое место среди образовательных организаций среднего профессионального образования – членов Студенческой гребной лиги, завоевали золото и серебро в личном первенстве, а также бронзовые медали в общеуниверситетском командном кубке.

...Завершился восьмой сезон Студенческой гребной лиги по гребле-индор. Он был по-своему уникален: новые дистанции, новое место проведения финала, а также новая категория участников – образовательные организации СПО (дивизион колледжей).

Москва приняла двадцать сильнейших команд от Калининграда до Владивостока. Участвовали новые учебные заведения, к примеру, в первый свой сезон в финал пробилась команда МГУ имени адмирала Г.И. Невельского. И по традиции не обошлось без Волжского университета, который продолжает оставаться на ведущих ролях в лиге.

Но начнем мы с колледжей. По решению лиги в этом дивизионе нужно было провести в своих регионах. И наша четверка НРУ имени И.П. Кулибина в составе Максима Илюшина, Никиты Курицына, Александра Кошелева и Алексея Хлопушина заочно соревновалась с другими участниками данного дивизиона. И одержала две победы: Максим Илюшин стал первым на дистанции 2000 м (отметим

также, что здесь весь пьедестал – за НРУ имени И.П. Кулибина: вторым стал Александр Кошелев, третьим – Никита Курицын), а также в командной эстафете 4 x 500 м! На дистанции 500 м Максим Илюшин стал вторым, уступив лишь спортсмену из Саратовского училища олимпийского резерва.

А теперь по итогам сезона команда НРУ имени И.П. Кулибина оказалась вне конкуренции, одержав победы в общем зачете и командном кубке, а Максим Илюшин стал лучшим в личном зачете! Вторым стал Никита Курицын, третьим – Тимофей Шарабакин, который также представляет НРУ имени И.П. Кулибина. Грандиозный успех наших курсантов!

Вернемся в столицу нашей Родины. Здесь участникам предстояло также пройти дистанции 2000 м в первый день и 500 и 4 x 500 м – во второй. Нашу команду представляли Денис Голов, Николай Созинов (оба из НРУ имени И.П. Кулибина), Иван Кулагин и Сергей Смирнов (институт «Морская академия»), а также выпускник института «Морская академия» Виктор Курганов.

Первыми на старт вышли участники абсолютного заезда, в который могут заявиться в том числе мастера спорта. И в этом виде программы наш заслуженный лидер Виктор Курганов принес Волжскому университету серебряную медаль, уверенно пройдя всю дистанцию до последнего метра. Поздравляем Виктора, который второй год подряд уезжает с финала с медалью!

На дистанции 500 м отметим курсанта НРУ имени И.П. Кулибина Николая Созинова, который хоть и стал шестым, но установил рекорд для нашего университета – 1:20,0!

В командном кубке Волжский государственный университет водного транспорта благодаря слаженной работе занял третье место, и участники нашей команды были награждены бронзовыми медалями председателем попечительского совета Студенческой гребной лиги – полномочным представителем Президента РФ в Конституционном суде Александром Кононовым.

На этом зимний сезон завершен, причем на весьма неплохом для Волжского университета уровне – снова, как и год назад, были медали и победы. Зима была сложной, но нужно идти дальше – впереди водный сезон гонок на восьмерках, первый этап которого стартует уже в мае в городе Сеестрорече.

Таким образом, по результатам этапа студенты и курсанты нашего университета завоевали золотые медали в категории «Дивизион колледжей» – направление среднего профессионального образования, и бронзовые медали в командном кубке общеуниверситетского зачета, а также стали лучшими среди команд образовательных организаций Росморфлота (МГУ имени адмирала Г.И. Невельского и ГУМРФ имени адмирала С.О. Макарова), принимавших участие в турнире.

Сергей СЕРЕБРЯКОВ,
тренер Гребного клуба ВГУВТ



Музей трамваев

Будете в Коломне – обязательно посетите его

ЭТО ИНТЕРЕСНО

Вы наслаждаетесь отдыхом и любуетесь замоскворецкими дачами, стоя на Соборной площади Коломенского кремля, близ памятника Кириллу и Мефодию... Опустили же взгляд на скромную улочку Дмитрия Донского! Истинное сокровище этой улицы – уникальный, единственный в стране Музей трамваев, расположенный в городском деревянном доме XIX века.

Коломна вовсе не случайно стала местом основания этого необычного музея. Именно

здесь, на Коломенском заводе, в 1891 году был построен первый отечественный вагон электрического трамвая. Коломна – единственный город Подмосковья, в котором уже почти 70 лет стабильно работает динамично развивающееся трамвайное предприятие.

Все это с полным основанием дает право величать Коломну родиной российского трамвая. И приехав сюда, нельзя не посетить Музей трамваев!

В ходе посещения Музея трамваев вы заново откроете для себя этого завсегдагорода. Коллекция музея, в

которой сейчас представлено почти 200 моделей трамвайных вагонов, расскажет о старинных и современных трамваях всех континентов.

К 70-летию Коломенского трамвая, которое отмечалось в 2018 году, музей выпустил лимитированный тиражом четыре вида сувенирных медалей, на каждой из которых изображен один тип трамвая, работавший в городе, и одна из архитектурных достопримечательностей. Сувенирные медали можно приобрести в специальном автомате, установленном в музее.

Наш корр.

Транспорт России

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

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

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

БУРЫЛИН Ю.В. – главный редактор
ЧИРКИН В.Д. – зам. главного редактора
ЗАБЕРУСКИНА И.И. – ответственный секретарь

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

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

Региональный представитель
ЕЛАТИНА Т.К. (Нижегород) тел. (962) 514-94-00

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

Суммарный тираж 20 000 экз. Цена свободная. Зак. № 1594-2024

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

Свидетельство ПИ № ФС77-25210
Номер подписки в печать 15.05.2024 г. в 15:00
Отпечатано в АО «Красная Звезда»: 117342, Москва, Севастопольский проспект, 56/40С1. Тел.: (495) 941-34-72, (495) 941-31-62, (495) 941-28-62.
E-mail: kt_zvezda@mail.ru, www.redstarph.ru

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

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

«ИЗДАТЕЛЬСТВО ДОРОГИ»

Генеральный директор Абузаров Е.О.
Первый заместитель генерального директора Тот В.В.
Заместитель генерального директора по региональным проектам Барсегян Р.В.

Служба рекламы, маркетинга и выставочной деятельности:
Руководитель службы рекламы, маркетинга и выставочной деятельности Перевезенцева Е.А.

Менеджеры службы рекламы: Злобина С.В., Куширенко Н.В.
Руководитель новых проектов Солжкова М.Б.

Отдел подписки:
E-mail: podpiska@izdatelstvo-dorogi.ru
Тел.: +7 (495) 748-36-84, +7 (916) 287-26-11
Заместитель руководителя Рассказов И.А.

Адрес издательства и редакции:
107023, г. Москва, вн. тер. г. муниципальный округ Преображенское, ул. Электровзводская, д. 24, помещение 1/1 (комната 308)
Info@iz-dorogi.ru
+7 (495) 748-36-84
www.transportrussia.ru