

БЕЗОПАСНОСТЬ: НАУКА И ТЕХНОЛОГИИ

№ 5 (26) 2018

ISSN 2409-7586

СЕГОДНЯ В НОМЕРЕ:

- Космос – территория взаимопонимания и сотрудничества
- Несанкционированные автоперевозки – угроза для пассажиров
- Регионы России: инвестиции в успех
- Города, где человеку удобно жить
- Региональная власть и транспортная безопасность
- Цифровая экономика на трассах Крайнего Севера



**БЕЗОПАСНОСТЬ: наука и технологии –
Международный
информационно-аналитический
и научно-технический журнал**
ISSN 2409-7586

Зарегистрирован
Федеральной службой по надзору
в сфере связи, информационных технологий
и массовых коммуникаций.
Свидетельство о регистрации:
ПИ № ФС 77 – 58409 от 4 июля 2014 года

**Издается:
при информационной поддержке
Института машиноведения
имени А.А. Благоврава
Российской академии наук**

Редакционный совет:
Р.Ф. Ганиев, доктор технических наук, профессор,
академик РАН – председатель;
В.В. Клюев, доктор технических наук, профессор,
академик РАН;
Н.Р. Кузелев, доктор технических наук, профессор;
А.Ч. Ахохов, доктор технических наук;
И.В. Бочарников, доктор политических наук.

Главный редактор: В.И. Калинин
Телефоны: 8 (495) 690-67-19;
8 (916) 838-13-77; 8 (926) 197-22-55
E-mail: info@safe-st.ru
kalinichenko-valeriy@rambler.ru

Заместитель главного редактора:
А.Я. Кричевцов
Телефон: 8 (499) 132-07-24

Ответственный секретарь: Е.И. Пирогова.
Заведующие отделами:
Международный отдел:
Л.Ф. Лебедева, доктор экономических наук,
профессор
Телефоны: 8 (495) 691-55-35; 8 (985) 775-28-75
E-mail: liudran@mail.ru

Отдел науки:
В.Ф. Юдкин, кандидат технических наук
Телефоны: 8 (495) 625-45-34; 8 (916) 115-62-92
E-mail: vfyudkin@mail.ru

Отдел экономики:
Н.И. Чехлов, кандидат экономических наук
Телефоны: 8 (499) 146-91-61; 8 (910) 453-74-31
E-mail: s.kandybovich@sodru.com

Отдел маркетинга:
Г.В. Меркулова
Телефоны: 8 (495) 550-18-88; 8 (926) 018-00-23
E-mail: info@safe-st.ru
Обозреватели:
Л.А. Березкина, Т.П. Ларионова, М.С. Шумская

Дизайн, верстка: С.В. Селиверстова
Корректор: Т.В. Максимова

**Издатель: Издательско-полиграфическое
объединение «У Никитских ворот»**
Генеральный директор: О.С. Емельянова
Адрес редакции и издательства:
121069, Москва, улица Большая Никитская,
дом 50/5, офис 41
Телефон/факс: 8 (495) 690-67-19;
8 (495) 690-63-36
E-mail: info@uniki.ru

Периодичность выхода: 6 номеров в год
Общий тираж: 10100 экз.
Распространение: подписка и целевая рассылка

Цена свободная
Заказ

Полная и частичная перепечатка, воспроизведение
или любое другое использование опубликованных
материалов без разрешения редакции не допускается.
Мнения редакции и авторов могут не совпадать.

© На правах рекламы.
© В.И. Калинин
© ИПО «У Никитских ворот»
Официальный сайт журнала: www.safe-st.ru

СОДЕРЖАНИЕ:

Новости: наука, технологии, производство	2
Дмитрий РОГОЗИН. Драйвер мира и доверия	5
Татьяна ЛАРИОНОВА. Динамика показателей говорит	8
Марина ШИМАНСКАЯ. Нелегальные перевозчики – проблема общенациональная	10
Асланбек АХОХОВ. Нужен единый подход	12
Павел ПЕРЕВЕРЗА. Обязательные требования – соблюдать.	15
Владислав КОГОТЫЖЕВ. Отмена лицензирования – путь к злоупотреблениям	17
Муртазали МУРТАЗАЛИЕВ. Теневой рынок транспортных услуг начинается на автовокзале	20
Александр МИХАЙЛОВ. История успеха	23
Александр ПЕРЕПЕЛИЦА. Грани сотрудничества.	25
Александр БОНДАРЬ. В будущее – с оптимизмом	28
Людмила БЕРЕЗКИНА. Газовая столица России	30
Тарас ШИМКО. В круге полярном	32
Валерий КАЛИНИЧЕНКО. Приручение Севера	36
Марина ШИМАНСКАЯ. Безопасный и эффективный транспорт	41
Федор БОРОВОЙ. Не отступать	43
Борис АЛЕКСАНДРОВ. Успешная семья – успешная Россия	46
Людмила РОЖКОВА. Костромская марка.	48

На первой странице обложки:

Тарас ШИМКО – генеральный директор ООО «Новоуренгойская Буровая Компания». Получив высшее образование в Ивано-Франковском институте нефти и газа, с 1982 года он работает и живет в Тюменской области. Участвовал в открытии ряда нефтяных месторождений. ООО «Новоуренгойская Буровая Компания» — предприятие с 35-летней историей развития. За эти годы коллектив накопил богатейший опыт работы по освоению недр в суровых климатических условиях Крайнего Севера. Здесь нашли свою нишу и уверенно развиваются, отбирая лучшее из своей практики и передового опыта отрасли. Специализация на рынке буровых услуг позволила предприятию достичь высокого уровня профессионализма, что делает его над жным партн ром в разведке и поиске нефтяных и газовых месторождений. В полярном круге эта работа сопряжена с целым рядом дополнительных трудностей. И не каждому их преодолеть без опыта и предварительной подготовки.

На второй странице обложки:

Руководитель Федеральной службы по надзору в сфере транспорта РФ Виктор БАСАРГИН вручает благодарственное письмо Игорю ВЫСОЦКОМУ – начальнику Южного межрегионального управления государственного автодорожного надзора, коллектив которого, благодаря своей стабильной и эффективной работе, входит в число лучших управлений Госавтонадзора (на снимке слева направо).

На третьей странице обложки:

Летом 1966 года бригада мастера В. Полупанова завершила бурение первой разведочной скважины, и на геологической карте страны появилось новое уникальное месторождение природного газа — Уренгойское.

На снимке: памятник первооткрывателям Уренгойского газового месторождения. Здесь сегодня добывают свыше 70 процентов российского газа.

На четвертой странице обложки:

Скупые краски осени в тундре.

АСИ РАЗРАБОТАЕТ НАЦИОНАЛЬНЫЙ СТАНДАРТ ПОДДЕРЖКИ ТЕХНОЛОГИЧЕСКИХ СТАРТАПОВ



Под председательством Владимира Путина в Самаре состоялось заседание наблюдательного совета автономной некоммерческой организации «Агентство стратегических инициатив по продвижению новых проектов». Подведены итоги работы агентства за шесть лет, намечены перспективы.

Глава государства поставил перед Агентством стратегических инициатив (АСИ) новые задачи:

«В рамках национальной технологической инициативы нужно обеспечивать условия для быстрого внедрения новых разработок в производство, поддерживать стартапы, высокотехнологичные компании, создавать прорывные продукты, в том числе в сфере цифровой экономики, содействовать их выходу на глобальные рынки.

Вместе с новаторами, исследователями, предпринимателями необходимо готовить предложения по снятию правовых барьеров для создания и широкого применения робототехники, искусственного интеллекта, беспилотного транспорта. Следует продолжать работу по развитию профессиональных компетенций, соответствующих потребностям технологического прорыва, задачам цифровой экономики.

Мы договорились, что ваши проекты, опыт движения WorldSkills лягут в основу программы модернизации среднего профессионального образования, послужат базой для формирования современной системы профориентации школьников и развития дополнительного образования, в том числе в научно-технической сфере.

Благодаря деятельности АСИ в 37 регионах уже открыты детские технопарки – кванториумы. Востребованным оказался и Атлас новых профессий. Кстати говоря, мы планируем, что уже в течение этого года кванториумы будут созданы в 51 регионе Российской Федерации.

Как уже говорил, государственные средства в объеме 1 миллиарда рублей получит проект АСИ – «Билет в будущее». Начнем его реализацию уже с нового учебного года».

Генеральный директор Агентства стратегических инициатив (АСИ) Светлана Чупшева предложила идею создания нового механизма поддержки технологических стартапов – национального инновационного стандарта:

«Мы видим проблему в поддержке технологических стартапов не только в акселерации и первичном венчурном финансировании, но и в дальнейшем внедрении этих технологий в крупных компаниях и производствах. У нас не так развит этот рынок, как за рубежом. Не сформированы культура и правила сопровождения технологических проектов и стартапов в компаниях. Особенно это касается госкомпаний, которые для внедрения новых технологий обычно поглощают или покупают сто-процентную долю стартапа, после чего стартап теряет своего лидера, за счет которого проект жил и развивался. На площадке направления АСИ «Новый бизнес» мы хотим запустить новую инициативу по разработке механизма поддержки технологических стартапов – национального инновационного стандарта».

Глава АСИ выразила уверенность в том, что новый механизм поддержки технологических стартапов, основанный на анализе лучших российских и международных практик работы компаний с инновациями, будет востребован как небольшими технологическими стартапами, так и крупными компаниями.

«Мы хотим предложить апробацию этого механизма в компаниях, в первую очередь с государственным участием. Но уверена, что лучшие практики, стандартизированные в понятные решения, будут востребованы, в том числе и коммерческими организациями», – отметила Светлана Чупшева.

По словам директора направления АСИ «Новый бизнес» Артема Аветисяна, в Агентстве стратегических инициатив за годы работы сформировалась «четкая и понятная каждому предпринимателю» система поддержки и сопровождения проектов.

«Эта работа будет продолжена не только в плане поддержки готовых проектов, но и проектов с акцентом на внедрение передовых технологий в реальный сектор», – отметил Артем Аветисян.

ЗАКОН О ПРОМЫШЛЕННОЙ ПОЛИТИКЕ – В ДЕЙСТВИИ

Президент ТПП РФ Сергей Катирин напомнил, что закон о промышленной политике был инициирован Палатой еще в 2004 году.

«Нам говорили, что он абсолютно не нужен, и лишь через десять лет, в самом конце 2014 года, был принят федеральный закон, который стал основой для становления новых промышленных производств», – сказал он, выступил на «круглом столе» КЭФ «Реги-



ональная промышленная политика: новые вызовы и перспективы».

Это была непростая дорога, вспомнил Сергей Катирин, вначале у Палаты было лишь два союзника – Минпромторг РФ и одна из фракций депутатов в Госдуме. Параллельно в ТПП РФ был разработан типовый закон, и многие регионы уже в 2010 году приняли его как региональный.

Одним из непосредственных результатов принятия федерального закона стало создание Фонда развития промышленности, который предпринимательское сообщество считает сегодня самым прозрачным, реально поддерживающим бизнес инструментом, «заточенным» на проекты по импортозамещению, на развитие экспортно-ориентированных производств.

Сегодня насчитывается 190 софинансируемых Фондом развития промышленности проектов, которые были отобраны ТПП РФ из региональных проектов, доведены до ума и рекомендованы Палатой фонду для реализации, подчеркнул Сергей Катирин.

РЕКОНСТРУКЦИЯ ПОЗВОЛИЛА СНИЗИТЬ ПОТЕРИ ТЕПЛА

Компания «Первый инженер» (входит в группу ЛАНИТ) модернизировала систему сбора и возврата конденсата на предприятиях «Ангарской нефтехимической компании» (НК «Роснефть»), что позволило сократить общие потери тепла на 6000 Гкал в год.

С 2009 года «Ангарская нефтехимическая компания» вплотную занимается вопросами модернизации систем пароснабжения и схем сбора и возврата парового конденсата с целью снижения энергозатрат на производстве. Износ и использование устаревшего оборудования стал причиной значительных тепловых потерь в подразделениях предприятия. Поэтому руководство компании решило заменить устаревшие системы отвода парового конденсата на новые и оснастить ими еще не охваченные до этого участки производства и паровые тепловые сети. Для оперативного решения задачи в условиях непрерывного производства компания

«Первый инженер» предложила осуществить поставку блоков отвода парового конденсата в заводской готовности. Данный подход позволил сократить сроки монтажа оборудования почти вдвое относительно возможной сборки и монтажа узлов непосредственно на предприятиях заказчика.

В состав каждого из спроектированных и поставленных в 2017 году 166 блоков были включены конденсатоотводчики, фильтры, обратные клапаны, запорная арматура, байпасные линии, ответные фланцы и крепеж. С целью сокращения времени процедур закупки, проектирования и строительно-монтажных работ блоков конденсатоотвода специалисты компании подобрали оптимальное оборудование, разработали конструкторскую документацию, выполнили проект привязки по месту и получили положительное заключение экспертизы промышленной безопасности.

Сборку и опрессовку узлов конденсатоотвода провели в заводских условиях на собственной производственной площадке компании «Первый инженер» в городе Кстово Нижегородской области. Олег Петров, заместитель главного энергетика «Ангарской нефтехимической компании» отметил: «Поставленное оборудование благодаря высокой степени комплектации и готовности к монтажу было установлено в кратчайшие сроки и полностью соответствовало требованиям и условиям технического задания. В результате проведенных работ потери тепла снизились на величину от 3% в тепловых сетях до 8-12% в схемах парового обогрева и на теплообменном оборудовании».

АО «Ангарская нефтехимическая компания» (с 2007 года входит в состав НК «Роснефть») является крупнейшим предприятием Иркутской области по переработке нефти, выпуску нефтепродуктов и нефтехимии и играет важную роль в нефтепродуктообеспечении Сибири и Дальнего Востока. Включает в себя нефтеперерабатывающий завод, химический завод, завод масел и другие подразделения. По ключевым показателям – объему и глубине переработки нефти – входит в первую десятку среди предприятий отрасли Российской Федерации.

ФОТОННЫЕ РАЗРАБОТКИ НА ВЫСТАВКЕ В МОСКВЕ

Холдинг «Швабе» представил изделия для микрохирургии в офтальмологии, промышленности и национальной обороны на международной выставке «Фотоника. Мир лазеров и оптики – 2018». Мероприятие проходило в ЦВК «Экспоцентр».

В своей экспозиции «Швабе» представил свыше 50 разработок: активные элементы лазеров и лазерные излучатели, оптоволоконные и оптические стекла. На стенде можно было увидеть зеркала, разделители спектра, линзы, световозвращатели и другие компоненты, необходимые для создания лазерных, оптических и оптоэлектронных изделий.



«Для нашей страны и всей Восточной Европы выставка «Фотоника. Мир лазеров и оптики» – крупнейшая отраслевая площадка. На территории России в этом направлении Холдинг выступает системным интегратором. Сегодня ведущие ученые и специалисты «Швабе» заняты разработкой новых фотонных технологий и продуктов – это лазеры, диоды, фотоприемники, которые уже в обозримом будущем послужат реализации важных для человечества проектов. В этом году мы представим новейшие решения в области лазеров, оптики и оптоэлектроники для различных сфер применения от медицины до национальной обороны, а также проведем серию встреч о развитии этого сегмента с действующими партнерами и потенциальными клиентами», – рассказал первый заместитель генерального директора «Швабе» Сергей Попов.

Наряду с материалами Холдинг также представил приборы, работающие на основе технологий фотоники: способный проводить высокoeffективные и безопасные микрохирургические операции на переднем и заднем отделах глаза импульсный YAG-лазер, измерители скорости для контроля дорожного движения, работающую в условиях ограниченной видимости SWIR-камеру и тепловизионный канал с зум-объективом для визуализации изображения в средневолновом ИК-диапазоне.

В рамках деловой программы выставки представители «Швабе» выступили модераторами научно-практических конференций «Информационно-управленческие технологии и системы фотоники» и «Адаптивная оптика в современных оптико-электронных системах». Выставка «Фотоника. Мир лазеров и оптики» проводится с 2006 года под патронатом Торгово-промышленной палаты РФ и при поддержке Министерства промышленности и торговли РФ, Государственного комитета по науке и технологиям Республики Беларусь, Европейского оптического общества, Технологического центра Объединения немецких инженеров и Ассоциации EPIC (European Photonics Industry Consortium).

«ПИЩАЛЬ» ПРОТИВ ОПАСНОГО БЕСПИЛОТНИКА

Три типа оружия радиоэлектронной борьбы с беспилотниками – переносной «Пищаль», ста-

ционный «Таран» и мобильный «Сапсан» разработал концерн «Автоматика» (входит в состав ГК «Ростех»). Новинки предназначены для силовых структур.

Главный конструктор проекта «Автоматики» Сергей Ширяев рассказал:

– Эффект от воздействия излучением всегда примерно одинаков – беспилотники, грубо говоря, сходят с ума. Если это квадрокоптер, то он зависает, его начинает болтать ветром, после чего дрон сваливается в плоский штопор и падает. Беспилотник самолетного типа начинает неконтролируемо снижаться, пока не встретится с землей. Новые многофункциональные комплексы способны обнаруживать, сопровождать и ликвидировать беспилотники, воздействуя на их радиоканалы – управления, навигации и сброса данных.

Как рассказали в концерне «Автоматика», самый мощный из трех комплексов – «Сапсан». Он предназначен для борьбы с любыми беспилотниками. Комплекс обнаруживает БПЛА в инфракрасном и видимом, радиотехническом и радиолокационном диапазонах с расстояния более ста километров, сопровождает их и излучает направленный поток электромагнитных радиопомех. Если беспилотный аппарат особо опасен и подлежит немедленному уничтожению, то точное целеуказание передается на средства огневого поражения системы ПВО.



Средний «Таран» эффективен при угрозе массированного нападения БПЛА сразу с нескольких направлений. При их обнаружении он мгновенно «возводит» над объектом защитный невидимый купол радиусом не менее 900 метров, непроницаемый для дронов. Несмотря на применение для защиты от дронов широкого диапазона частот, излучение абсолютно безвредно для людей, под куполом работает и мобильная связь.

«Пищаль» выполнен в виде ружья массой три килограмма. Он предназначен для борьбы с одиночными целями или дронами в движении. Аккумуляторной батареи, от которой питается «ружье», хватает на час непрерывной работы.

Потенциальными заказчиками комплексов, помимо силовых ведомств, могут выступить предприятия ОПК, энергетики, атомной промышленности. Их можно применять для защиты стадионов и других объектов массового посещения или критически важных объектов. Интерес к «убийце дронов» проявляют и за рубежом, сообщили в концерне.



ДРАЙВЕР МИРА И ДОВЕРИЯ

Дмитрий РОГОЗИН,

генеральный директор Государственной корпорации по космической деятельности «Роскосмос»

Двадцать лет назад, 20 ноября 1998 года с космодрома Байконур стартовала ракета «Протон-К», и на околоземную орбиту был выведен первый элемент международной космической станции (МКС) – функционально-грузовой блок «Заря». Еще через две с половиной недели – 7 декабря – Шаттл «Индевор» поднял в космос американский модуль «Юнити» и пристыковал его к российскому модулю. После чего наш космонавт Сергей Крикалев и американский астронавт Роберт Кабана открыли люк и вошли внутрь станции.



Так 20 лет назад началась история МКС – Международной космической станции, которую без всякого преувеличения можно назвать восьмым чудом света, ибо она таковым и является – глобальным, самым крупным и амбициозным научным и техническим международным проектом, участниками которого стали ученые, инженеры и специалисты 14 государств.

20 лет, как мы помним, «немалый срок». А если начнем отсчет проекта с рождения идеи и первых российско-американских консультаций – а они начались в конце 80-х – начале 90-х годов прошлого века – то это будет период, сравнимый с общественно-исторической и научно-технологической формацией. Когда шли первые концептуальные обдумывания, напомним, что еще даже

мобильных телефонов не было, а интернет делал свои первые робкие шаги.

Но зато был блистательный опыт – советские научные станции «Салют» и «Мир». Проект также реализовывался с международным участием. Была прекрасная американская научная станция «Скайлэб». И, конечно, было бы крайне печально, если бы опыт, наработанный на



этих станциях, не получил своего развития. И хорошо, что с обеих сторон созрело понимание, что в одиночку развивать такие проекты сложно. А вместе – веселей и эффективней во всех смыслах: и в плане технологических и научных обменов, и в плане финансовом.

Немало пришлось вложить труда и настойчивости в реализацию этого проекта ученым и конструкторам с обеих сторон. Я бы хотел назвать, безусловно, Юрия Коптева, который в те годы возглавлял Российское космическое агентство, Юрия Семенова, бывшего тогда Генеральным конструктором НПО «Энергия», главу Национального управления США по аэронавтике и исследованию космического пространства Дэниела Голдина. Ну и, конечно, Виктора Черномырдина и Альберта Гора, которые поддерживали предложения наших ученых и конструкторов, и, благодаря исторической дальновзоркости которых, этот грандиозный проект – детище человеческого гения, творчества, ума, трудолюбия, и в немалой степени взаимопонимания и доверия состоялся!

Россия и Соединенные Штаты – крупнейшие космические державы. В первые годы освоения космического пространства между нашими странами было жесткое соперничество. Своеобразная гонка престижа, как часть соревнования общественно-политических систем и их технических и технологических возможностей. В этой гонке мы шли, что называется, «ноздря в ноздю». Первыми людьми, совершившими орбитальный космический полет, стали российские космонавты Юрий Гагарин и Герман Титов. А третьим Землю облетел по ее орбите американец Джон Гленн, военный летчик, участник Второй мировой войны.

Наши космонавты в 1969 году первыми в мире произвели стыковку на орбите космических кораблей Союз-4 и Союз-5. А через полгода в юго-западном районе моря Спокойствия на поверхность Луны шагнул отважный Нил Армстронг, произнеся свое знаменитое: «Маленький шаг для человека, но – огромный для человечества». Вхождение в космос – это был действительно огромный шаг, и понимание его масштабов и

значения для человечества побудило наши страны преодолеть антагонизмы и недоверие «холодной войны», шокировав планету в 1975 году уникальным проектом «Союз-Аполлон». Это было хорошее и знаковое начало. Думаю, не погрешу против истины, но люди, которые занимаются космосом, умеют заглядывать за горизонт лучше иных политиков.

Что такое Международная космическая станция сегодня? Это 14 состыкованных воедино модулей. Семь – собраны в США, пять российских, и по одному – Европейского космического агентства и Японии. Вместе с солнечными батареями размер станции составляет половину Красной площади. За 20 лет на станции работали 57 международных экспедиций. Это 231 космонавт из 18 стран мира. Были проведены сотни исследований Земли и космоса, солнечной системы, эксперименты по изучению физико-химических процессов в условиях космоса; эксперименты в области медицины и космических биотехнологий. Научную ценность этой работы трудно переоценить. Необходимо отметить существенный вклад в формирование программ научно-прикладных исследований и экспериментов научного сообщества стран-участников МКС, в том числе Российской академии наук, в первую очередь Института космических исследований и Института медико-биологических проблем.

20 лет работы станции показали, что несмотря на все противоречия и происки недоброжелателей, экономические сложности и социальные перемены, специалисты множества государств, объединенные одной мирной задачей, могут работать, делиться опытом, преодолевать сложности и находить компромиссы. А главное – все участники проекта показали свою готовность к взаимопомощи при решении задач самой невероятной сложности.

Не обошлось в эти годы, к сожалению, и без событий печальных. Мы помним трагический для всех нас день 1 февраля 2003 года, когда после завершения миссии при входе в атмосферу Земли потерпел крушение космический корабль Шаттл «Колумбия». Тогда погибли 7 астронавтов. К сожалению, надеж-

ность техники не бывает равной единице. 11 октября этого года на старте 57-й экспедиции на МКС в результате аварии первой ступени ракеты Алексей Овчинин и Ник Хейг вынуждены были прервать свою экспедицию. Хочу отметить мужество и высокий профессионализм этого экипажа, а также выучку участников эвакуационно-спасательной операции. Подчеркну, мы верим в надежность нашей техники, но еще больше мы верим в надежность наших людей. И задача наша – сделать так, чтобы свести вероятность подобных ситуаций к абсолютному минимуму, предусмотрев при этом все возможности для спасения жизни космонавтов...

Да, иногда с дивана околосмических экспертов нам часто приходится слышать возражения относительно целесообразности развития пилотируемой космонавтики. Надо ли вообще засылать людей на орбиту, держать их там по полгода, если это небезопасно, если это дорого. В конце концов, потому что есть роботы, которыми можно управлять с Земли, и даже программировать их на принятие самостоятельных решений.

Да, действительно, наша отрасль – одна из лидеров по части роботостроения. И мы ни в коем случае не намерены отказываться от применения новейшей робототехники, тем более при изучении и освоении пространств дальнего космоса.

Однако мы понимаем, что управлять предметом своего творения, проводить фундаментальные научные исследования может только человек. И никакие суперкомпьютеры его не смогут заменить. По одной простой причине. Потому что человек – это не просто лаборант, который обслуживает исследовательские машины. Он – творец, исследователь. Было много случаев, когда космонавтам приходилось принимать нетривиальные решения и при проведении исследований, и при работе в открытом космосе, а порой и переводить корабль в ручное управление. А, кроме того, человек в космосе сам является объектом исследования, как субъект отношений с великой тайной Вселенной.

Как бы там ни было, но стремление открывать тайны, проникать в неизведанное, творить – это то свойство, которое делает нас людьми, существами разумными и деятельными. Если вдуматься, то вся история человечества – это бесконечная история познания. Человечество называлось бы иначе, не будь среди нас таких людей как Юрий Гагарин и Нил Армстронг, как Колумб и Витус Беринг, Лазарев и Крузенштерн, Марко Поло и Афанасий Никитин. Первооткрыватели – это те люди, которые встряхивают человечество, освежают ощущения, придают жизни новые созидательные смыслы.

Опыт работы на МКС нельзя переоценить и при разработке Лунной программы. Мы с интересом относимся к проекту наших американских коллег по созданию международной пилотируемой окололунной станции Lunar Orbital Platform-Gateway, и у нас, конечно, будут свои предложения и пожелания. Мы уже обсуждали техническую сторону вопроса создания в обозримой перспективе обитаемой станции непосредственно на Луне. Если уже на пыльных тропинках Луны оставлены следы человека, то не может быть никаких сомнений, что мы туда вернемся. Случится это в ближайшем десятилетии или позже. Но это, безусловно, рано или поздно произойдет. И годы нашего плотного взаимодействия по работе на МКС будут нам неограниченно подспорьем. «Человечество не останется вечно на земле, но, в погоне за светом и пространством, сначала робко проникнет за пределы атмосферы, а затем завоюет себе все околосолнечное пространство», – писал в начале XX века отец русской космонавтики К.Э. Циолковский. Из этого мы и исходим.

У современных чудес, каким сегодня является МКС, есть и такой тонкий аспект как стоимость. Знаю, что эта тема побуждает хвататься за сердце министров финансов и бюджетные комитеты стран, реализующих этот проект. Мы, конечно, отдаем себе отчет в том, что космическая деятельность – удовольствие не из дешевых. И не всегда ее результаты очевидны, и не сразу

их можно оценить по достоинству и конвертировать в деньги. Тем не менее, пилотируемая космонавтика – это не туризм и не праздное любопытство. Космонавтика внесла свой вклад в создание того, что двадцать-тридцать лет назад было еще фантастикой. Это и связь, и точная навигация, и дистанционное зондирование Земли – все то, без чего сегодня уже трудно представить нашу жизнь. Но... Как говорил наш замечательный ученый-физик, академик, просветитель и популяризатор науки Сергей Капица «Если все подчинять деньгам, то деньгам все и останется. И не превратятся они ни в шедевр, ни в открытие»...

Интерес к науке, специальным знаниям и технологическим навыкам – это источник жизни и развития. Накопление знаний и научных достижений в космической сфере ведет к эволюционному развитию знаний, а космические исследования, в которых тесно взаимодействуют такие, казалось бы, далекие друг от друга специалисты, как астрофизики, биологи, химики, инженеры, планетарные геологи и т.д., создают эффект перекрестного опыления научных направлений. А это неминуемо приведет нас к революционным открытиям.

Время бежит, мир меняется стремительно, и мы не отстаем. Это значит, что космос и современное развитие – две вещи нераздельные.

Как мы знаем из Канта, две вещи равновеликие всегда будут наполнять душу удивлением и благоговением, – это звездное небо над нами и нравственный закон внутри нас. Замечу, что взаимодействие в рамках нашего проекта учит нас не просто отрабатывать технические навыки, исследовать природу и понимать Вселенную, но также и бережно относиться к космосу, к Земле, друг к другу, укреплять доверие и любить жизнь.

Президент Рональд Рейган как-то заметил, что «не вооружение привело к недоверию, а недоверие привело к вооружению». И вряд ли это можно оспорить. Изучение Вселенной – лучше, интереснее и безопаснее, чем производить тонны вооружений. Космос – это драйвер мира и доверия, и безусловное достояние всего человечества. ■



ДИНАМИКА ПОКАЗАТЕЛЕЙ ГОВОРИТ...

Татьяна ЛАРИОНОВА, наш обозреватель

Состоялось заседание коллегии Федеральной службы по надзору в сфере транспорта Российской Федерации.

В ходе ее работы были рассмотрены проблемные вопросы, возникающие при осуществлении контрольно-надзорной деятельности в сфере авиационной (транспортной) безопасности. Участники обсуждали пути их возможного решения. Разговор шел о безопасности полетов в рамках реализации риск-ориентированного подхода и открытости контрольно-надзорной деятельности в сфере гражданской авиации.

В работе коллегии приняли участие заместитель министра транспорта Александр Юрчик, руководитель Ространснадзора Виктор Басаргин, представители Минтранса России и его подведомственных структур, представители центрального аппарата и территориальных управлений Ространснадзора, авиакомпаний и аэропортов, учебных заведений и ассоциаций авиационной отрасли.

Открывая заседание коллегии, руководитель Ространснадзора Виктор Басаргин рассказал присутствующим о работе Службы и ее планах на следующий год. «Более половины нашей работы будет связано с профилактикой безопасности в гражданской авиации. Мы понимаем, какую высокую значимость для граждан, бизнеса, государства име-



ет безопасность функционирования авиационной отрасли. К сожалению, в 2018 году был замечен рост транспортных происшествий и количества погибших. И сегодня наша задача комплексно проанализировать весь спектр факторов причин катастроф,

провести корректирующие мероприятия, в том числе в рамках реализации реформы контрольно-надзорной деятельности. Сегодня в сфере авиационной транспортной безопасности при активном межведомственном участии проведена большая работа, у нас есть опыт, полученный при организации и проведении спортивных мероприятий, таких как Кубок Конфедераций – 2017, Универсиада в Казани, Красноярске и Чемпионат мира по футболу – 2018. Одновременно сегодня Ространснадзором ведется подготовка к плановой проверке ИКАО. От того, каким будет результат этой проверки, зависит и оценка нашего кадрового потенциала и всех мероприятий, которые мы проводим в рамках обеспечения авиационной безопасности», – сказал глава ведомства.



После выступления Виктор Басаргин вручил ведомственные награды летному составу авиакомпаний «Россия» и «Глобус». За безаварийную работу нагрудными знаками отличия были отмечены ведущий пилот-инструктор Департамента летной службы авиакомпании «Глобус» Олег Галузин, командир воздушного судна Б-737 авиакомпании «Глобус» Алексей Смирнов, заместитель летного директора по организации и планированию летной работы авиакомпании «Глобус» Андрей Белашов, заместитель командира летного отряда по организации летной работы авиакомпании «Россия» Владимир Фидаров, командир воздушного судна Б-777 авиакомпании «Россия» Олег Колотыко, заместитель командира отдельной авиационной эскадрильи воздушных судов Б-737 авиакомпании «Россия» Олег Курганов.

С докладом на тему «Безопасность полетов в рамках реализации риск-ориентированного подхода и открытости контрольно-надзорной деятельности в сфере гражданской авиации» выступил начальник управления Госавианадзора Виктор Кононенко. Он рассказал о динамике основных изменений показателей безопасности полетов и о результатах контрольно-надзорной деятельности в рамках ее реформы. О работе управления транспортной безопасности Службы и результатах контрольно-надзорной деятельности рассказал и.о. начальника управления транспортной безопасности Геннадий Сергеев.

Со своей оценкой проблематики безопасности полетов и по транспортной безопасности в целом выступили начальник управления Госавианадзора и надзора за обеспечением транспортной без-

опасности по Приволжскому федеральному округу Иван Данильцев, начальник управления Госавианадзора и надзора за обеспечением транспортной безопасности по Южному федеральному округу Андрей Башлаев, генеральный директор ПАО «Авиакомпания «Ю-Тейр» Андрей Мартиросов, руководитель Московского межрегионального следственного управления на транспорте Следственного комитета Российской Федерации и начальник службы авиационной безопасности АО «Международный аэропорт Шереметьево» Евгений Шеин.

Подводя итоги работы коллегии, руководитель Службы Виктор Басаргин еще раз акцентировал внимание на ее задачах. Сегодня важно – найти баланс между всеми участниками, от которых зависит обеспечение безопасности в гражданской авиации. Предложения, которые прозвучали, мы учтем, – резюмировал он. Далее напомнил, что Служба является участником программы реформирования контрольно-надзорной деятельности, ключевой задачей которой является качественная подготовка кадров. Глава ведомства отметил, что в решении этой задачи важную роль играет работа учебных заведений. Он считает, что именно транспортные вузы сегодня должны

уделять особое внимание подготовке инспекторского состава.

Назрела необходимость перехода на дистанционные методы в работе инспектора. По мнению Виктора Басаргина, в целях обеспечения транспортной (в том числе авиационной) безопасности должна активно развиваться так называемая культура безопасности у всех участников процесса обеспечения транспортной безопасности, в том числе у пассажиров. В первую очередь, это должно выражаться в том, чтобы пассажиры не пользовались услугами нелегальных перевозчиков. Во-вторых, с пониманием следует относиться к процедуре досмотра как к необходимой мере обеспечения их же безопасности. В-третьих, сами были бдительны и при обнаружении подозрительных предметов и людей своевременно информировали сотрудников транспортной безопасности.

Касаясь нормативного регулирования вопросов обеспечения транспортной (авиационной) безопасности, руководитель ведомства заявил о готовности Службы принимать активное участие в корректировке нормативной базы с внесением конкретных предложений. Заместитель министра транспорта РФ Александр Юрчик обозначил задачу перед Службой в дальнейшем более активно принимать участие в законодательной деятельности. С трибуны коллегии прозвучало предложение всем присутствующим подготовить и направить в Ространснадзор предложения в проект рекомендаций заседания коллегии, а также создать рабочие группы по всем проблемным вопросам, которые поднимались на заседании, для более детального обсуждения и принятия решений.



НЕЛЕГАЛЬНЫЕ ПЕРЕВОЗЧИКИ – ПРОБЛЕМА ОБЩЕНАЦИОНАЛЬНАЯ

Марина ШИМАНСКАЯ, журналист

В Махачкале прошло двухдневное общероссийское совещание по вопросам борьбы с нелегальными пассажирскими перевозками и реализации мероприятий безопасности на автомобильном транспорте.

В работе совещания приняли участие представители Федеральной службы по надзору в сфере транспорта, руководство и специалисты профильных министерств и ведомств органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации. В течение двух дней обсуждались вопросы соблюдения требований и правил перевозки пассажиров автомобильным транспортом, а также меры по укреплению транспортной безопасности.

Временно исполняющий обязанности министра транспорта и дорожного хозяйства Республики Дагестан Ширухан Гаджимурадов отметил, что не случайно местом проведения совещания выбрана столица республики. «Дагестан – крупнейший по населению субъект Северо-Кавказского федерального округа и второй по объему экономики. Безусловно, это находит отражение в показателях работы транспортного комплекса и общественного транспорта, в частности. Минтрансом Дагестана сегодня установлен 451 межмуниципальный маршрут. Количество транспорта, задействованного на их обслуживании, превышает 2,7 тысячи единиц. К текущему моменту действующими являются более 3 тысяч разрешений на легковое такси. Только в Махачкале ежедневно в транспортном обслуживании занято до 2 тысяч транспортных средств», – сообщил он.

При этом на территории республики, как отметил глава региональ-



ного Минтранса, требования к техническому состоянию транспорта и квалификации водителя возрастают с учетом горной местности и сложного плана дорог. «К сожалению, специфика заключается и в том, что в целях исполнения требований антитеррористической защищенности движение железнодорожного транспорта в ночное время на территории субъекта запрещено, что еще больше повышает значение автомобильного транспорта на региональных дорогах. Однако именно в этих условиях довольно остро стоит и вопрос нелегальных пассажирских перевозок. По самым скромным подсчетам, до 30% рынка пассажирских перевозок находятся «в тени». Несмотря на проводимую работу по пресечению на рынке транспортных услуг несанкционированных перевозок требуемого эффекта не наблюдается. Количество «нелегалов» не уменьшается», – заявил руководитель республиканского ведомства.

В настоящее время, как подчеркнул Ширухан Гаджимурадов, в работу активно включаются контрольные и финансовые органы. «Уверен, что общими усилиями мы сможем изменить ситуацию в лучшую сторону в ближайшее время», – подчеркнул руководитель Минтранса республики. Он выразил надежду на то, что плодотворный обмен в ходе совещания мнениями и опытом работы поможет более эффективно противостоять нелегальным перевозкам.

На совещании было отмечено, что борьба с нелегальными перевозчиками в регионе требует системных скоординированных действий всех заинтересованных ведомств в достижении целей безопасности и качества перевозок, равного доступа хозяйствующих субъектов на рынок транспортных услуг. Активизация в борьбе с нелегалами, по мнению организаторов встречи, является одним из факторов повышения налоговой отдачи

транспортного комплекса, обеспечения безопасности регулярных перевозок пассажиров.

О состоянии аварийности на пассажирском автомобильном транспорте в регионе на совещании рассказал руководитель Управления ГИБДД МВД по Республике Дагестан полковник полиции Мурад Османов. Он отметил, что в текущем году на территории республики зарегистрировано 70 дорожно-транспортных происшествий с участием пассажирского транспорта, повлекших гибель 21 и травмирование 139 человек. Анализ аварийности на пассажирском транспорте за последние пять лет свидетельствует о постепенном снижении числа погибших в таких автопроисшествиях, при росте числа пострадавших в них граждан.

«В текущем году в ходе надзора за дорожным движением сотрудниками Госавтоинспекции пресечено более 18 тысяч нарушений правил дорожного движения, допущенных водителями пассажирских транспортных средств. Было задержано 10 нетрезвых водителей автобусов. Выявлено более 5,5 тысячи фактов эксплуатации технически неисправных или переоборудованных транспортных средств, при этом прекращена регистрация около 400 автобусов, в конструкцию которых внесены самовольные изменения», – проинформировал представитель ГИБДД.

Далее в своем выступлении Мурад Османов внес ряд предложений, реализация которых будет способствовать укреплению транспортной дисциплины. Это касается обязательного лицензирования пассажирских перевозок, усиления административной ответственности



за несанкционированные перевозки пассажиров, развитие сети диспетчерских центров на базе ГЛОНАСС и другие.

Заместитель руководителя Федеральной службы по надзору в сфере транспорта Асланбек Ахохов проинформировал участников совещания о ходе реализации Федерального закона «Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации». Он внес ряд предложений по развитию транспортной инфраструктуры региона. «Ранее существовала точка зрения, что субъекты сами разберутся, как им выстраивать взаимоотношения с перевозчиками. Но жизнь показала, что это не так», – отметил Асланбек Ахохов.

Говоря о результатах контрольно-надзорных мероприятий на автомобильном транспорте, заместитель руководителя федерального

надзорного ведомства сообщил, что в 2017 году было составлено около 12 тысяч протоколов об административных правонарушениях. Это на 46% больше по сравнению с предыдущим годом. Сумма штрафов превысила 218 млн рублей (рост в 1,5 раза). В текущем году должностными лицами территориальных управлений составлено около 7 тысяч протоколов. Сумма наложенных штрафов – более 84 млн рублей.

В борьбе с нарушениями транспортной дисциплины следует повышать роль профилактических мероприятий, – отметил далее Асланбек Ахохов. В этой работе более активную позицию должны занимать региональные и муниципальные власти. К сожалению, на местах до минимума упрощен отбор и допуск перевозчика на маршруты, влекущий за собой некачественное предоставление услуг по перевозке пассажиров, что делает саму поездку небезопасной. В результате этих нарушений, по его словам, создаются все предпосылки к образованию нелегальных перевозок.

Этот тезис нашел подтверждение в выступлениях представителей межрегиональных управлений Ространснадзора, в которых была детально раскрыта информация о результатах контрольно-надзорной деятельности на автомобильном транспорте. В выступлениях прозвучали некоторые предложения по совершенствованию организации межведомственного взаимодействия и обмена опытом эффективных практик в сфере общественного транспорта.



НУЖЕН ЕДИНЫЙ ПОДХОД

Асланбек АХОХОВ,

*заместитель руководителя Федеральной службы
по надзору в сфере транспорта*

Федеральный закон № 220-ФЗ «Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» вступил в силу 14 июля 2015 года. Но и сегодня дискуссии о положениях документа не утихают.



Мы все понимаем, что введение данного закона было вызвано необходимостью установления единого для всей страны механизма допуска перевозчиков к осуществлению перевозок на регулярных маршрутах. До вступления документа силу в субъектах Российской Федерации использовались различные подходы к осуществлению регулярных автомобильных перевозок и контролю за ними. При этом, на региональном и муниципальном уровнях встречались случаи установления необоснованных административных барьеров для перевозчиков.

С другой стороны, перевозчиками допускались нарушения уста-

новленных требований, что снижало безопасность перевозок. Поэтому основная идея закона состояла в том, чтобы все легально работающие на день принятия документа перевозчики могли продолжать работать и дальше, как минимум, пять лет. При этом региональные власти были обязаны выдать им все правоустанавливающие документы.

До этого бытовало мнение о том, что в стране нет необходимости регулировать на федеральном уровне регулярные перевозки пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом. Дескать, субъекты сами разберутся, как им выстраивать взаимоотношения с

перевозчиками. Но жизнь показала, что это не так. Со временем пришло понимание того, что в законах обязательно нужно указывать четкий перечень оснований, по которым власти строят взаимоотношения с перевозчиками. Поэтому Федеральный закон 220 был разработан, в том числе, и для того, чтобы избежать ошибок, связанных с длительным процессом формирования в стране рынка транспортных услуг. Например, сегодня мы сталкиваемся с фактами, когда в одних регионах маршруты распределяются между перевозчиками по конкурсу, а в других – по результатам аукционов.

Таким образом, принятый закон должен обеспечить единый подход к регулированию отношений по организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом на общенациональном уровне. Эти отношения связаны с установлением, изменением, отменой маршрутов регулярных перевозок, допуском хозяйствующих субъектов к осуществлению перевозок, использованием для них объектов транспортной инфраструктуры, а также с организацией контроля за осуществлением регулярных перевозок.

В целях реализации требований 220-ФЗ, а также для своевременной и качественной подготовки к организации контрольно-надзорной деятельности, в соответствии с возложенными на нашу Службу полномочиями, Ространснадзором была проведена определенная под-

готовительная работа. Мы провели занятия с инспекторским составом, на которых изучили требования закона. Провели обследование действующих автовокзалов и автостанций, проверили их на соответствие требований Приказа Минтранса России от 29.12.2015 N 387 «Об утверждении минимальных требований к оборудованию автовокзалов и автостанций». Организовали работу с органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации по разработке необходимых нормативных правовых актов субъекта Российской Федерации, предусмотренных принятым законом.

В рамках этих мероприятий особое внимание обращали на необходимость детального анализа причин совершения каждого административного правонарушения по статье 11.33 КоАП РФ и принятия с учетом этого соответствующих мер административного воздействия. Работу ведем в строгом взаимодействии с органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации и органами прокуратуры. С момента вступления закона в силу было выдано 4516 заключений, удостоверяющих выполнение собственником остановочного пункта условий, предусмотренных пп. 1 и 2 части 1 ст.31 Федерального закона №220 и достоверность предоставленных сведений, предусмотренных п. 4 ч. 3 ст.31 указанного закона. В 1225 случаях владельцам остановочных пунктов было отказано в выдаче указанных заключений (причины отказов – предоставление недостоверных и неполных сведений, а также не выполнение требований, установленных приказом № 387 от 29.12.2015 года).

В соответствии со статьей 42 Закона № 220-ФЗ с 15.07.2016 вступили в силу полномочия Ространснадзора по рассмотрению дел об административных правонарушениях, ответственность за которые предусмотрена статьей 11.33 КоАП РФ «Нарушение порядка использования автобуса, трамвая или троллейбуса». В результате контрольно-надзорных мероприятий в 2017 году составлено около 12 тысяч протоколов об административных правонарушениях, что на 46% больше по сравнению с 2016 годом. Сумма

штрафов составила более 218 млн рублей (рост в 1,5 раза). За 7 месяцев 2018 года должностными лицами территориальных управлений Госавтонадзора составлено около 7 тысяч протоколов. Сумма наложенных штрафов составила более 84 млн рублей.

действующего законодательства. Отправление (прибытие) автобусов осуществляется с несанкционированных мест, которые не отвечают требованиям безопасности перевозочного процесса.

В некоторых местах упрощен до минимума отбор и допуск пере-

В процессе контрольной деятельности наши специалисты постоянно сталкиваются с фактами, когда органы исполнительной власти субъектов Российской Федерации и органы местного самоуправления не в полном объеме, а нередко и с нарушением действующего законодательства выполняют возложенные на них Федеральным законом функции по организации и контролю за осуществлением транспортного обслуживания населения. На местах порой не хотят прислушиваться к позиции Минтранса России и Ространснадзора по этим вопросам.

В процессе контрольной деятельности наши специалисты постоянно сталкиваются с фактами, когда органы исполнительной власти субъектов Российской Федерации и органы местного самоуправления не в полном объеме, а нередко и с нарушением действующего законодательства выполняют возложенные на них Федеральным законом функции по организации и контролю за осуществлением транспортного обслуживания населения. На местах порой не хотят прислушиваться к позиции Минтранса России и Ространснадзора по этим вопросам.

В результате имеют место многочисленные нарушения обязательных требований транспортного законодательства. Есть факты, когда организацией транспортного обслуживания населения на местах занимаются лица, совмещающие эти функции с другими направлениями деятельности и недостаточно компетентные в вопросах работы транспорта. Порой отсутствуют нормативные правовые акты, определяющие порядок допуска перевозчиков к выполнению регулярных рейсов, формирования маршрутной сети. Не ведется изучение пассажиропотоков и обследование дорожных условий. Не контролируется выполнение перевозчиками требований, определенных в договорах. Встречаются случаи, когда не проводятся конкурсы на допуск перевозчиков на маршруты, а если и проводятся, то с грубым нарушением

возчиков на маршруты, влекущий за собой некачественное предоставление услуги по перевозке пассажиров, что делает саму поездку небезопасной. В результате данных нарушений создаются все предпосылки к образованию нелегальных перевозчиков. Все это говорит о низком уровне знаний норм федерального законодательства работниками органов местного самоуправления, отсутствии методического руководства и контроля со стороны уполномоченных органов за их работой по реализации положений Федерального закона № 220-ФЗ. При этом, должностные лица органов местного самоуправления, пытаясь выйти из сложившейся по их вине кризисной ситуации, в ряде случаев идут на прямое нарушение закона. Они предоставляют право на осуществление перевозок отдельным коммерческим структурам в обход всех предусмотренных законодательством конкурсных процедур.

В такой обстановке считаем важной и актуальной развернутую Российским университетом транспорта работу по повышению профессиональных компетенций руководителей и специалистов органов исполнительной власти субъектов федерации и органов местного самоуправления в сфере регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом.

Сложившаяся ситуация требует от должностных лиц отраслевых органов исполнительной власти субъектов настойчиво разъяснять работникам местного самоуправления положения Федерального закона № 220-ФЗ, осуществлять методическое руководство и контроль за их реализацией. Повсеместно необходимо поставить четкое планирование поэтапного перехода на новое правовое регулирование. И вообще, здесь требуется эффективная координация действий между указанными государственными органами. Пока же органы местного самоуправления ряда муниципальных образований длительное время не занимаются предметно организацией регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом, что приводит к отмене объявленных ранее конкурсных процедур.

Что же мы имеем в результате? Представители органов власти субъектов РФ под разными предлогами пытаются аннулировать ранее действующие разрешительные документы. Затягивают процесс формирования реестров, являющихся информационной базой, на основании которой выдаются карты маршрутов. Это совершается с целью отказать перевозчикам в выдаче карт маршрутов. А ведь это основные разрешительные документы, отсутствие которых образует состав административного правонарушения, предусмотренного ч.4 ст.11.33 КОАП РФ. Следующий шаг – устранение их с рынка перевозок и перераспределение освободившихся маршрутов.

Стало нормой, когда органы власти субъектов РФ под прикрытием так называемого «переходного периода», установленного ст. 39 Закона №220-ФЗ, затягивают процесс формирования реестров, выдачи карт маршрутов, аннулирования действующих разрешительных документов. Пытаются проводить аукционы на маршруты перевозчиков в интересах других участников рынка, в том числе аффилированных. До сих пор в ряде субъектов РФ не приняты региональные нормативные правовые акты в целях реализации положений Закона №220-ФЗ. Все эти недочеты предопределяют низкий уровень транспортного обслуживания населения, о чем свидетельствуют многочисленные обращения населения.

Стало нормой, когда органы власти субъектов РФ под прикрытием так называемого «переходного периода», установленного ст. 39 Закона №220-ФЗ, затягивают процесс формирования реестров, выдачи карт маршрутов, аннулирования действующих разрешительных документов. Пытаются проводить аукционы на маршруты перевозчиков в интересах других участников рынка, в том числе аффилированных. До сих пор в ряде субъектов РФ не приняты региональные нормативные правовые акты в целях реализации положений Закона №220-ФЗ. Все эти недочеты предопределяют низкий уровень транспортного обслуживания населения, о чем свидетельствуют многочисленные обращения населения.

Да, с момента вступления в силу Федерального закона №220-ФЗ возникло немало дополнительных вопросов в части его исполнения. Некоторые из них нам позволяют

снять реализация требований Федерального закона №480-ФЗ. Среди принципиальных изменений – введение новых полномочий; уточнение характеристик транспортного средства, определяющих уровень качества перевозок. Новый документ устанавливает перечень требований к осуществлению перевозок по нерегулируемым тарифам; исключает дублирование межмуниципальных маршрутов межрегиональными. Расширяет перечень оснований для прекращения действия свидетельства (нарушение регулярности, предусмотренного расписанием, в течение более чем 3 дней подряд, а по межрегиональному маршруту – невыполнение более 5 рейсов подряд).

Разумеется, принятый документ не в полной мере способствует успешному решению всех задач в области перевозок пассажиров. Требуется дальнейшее совершенствование транспортного законодательства. Только профессионалы, работающие в отрасли и детально разбирающиеся в организации транспортного обслуживания населения, способны дать предложения, которые позволят сформировать безопасную и экономически обоснованную модель пассажирских перевозок. Именно законодатели, перевозчики совместно с заинтересованными сторонами и в плотном взаимодействии с органами власти субъектов Российской Федерации могут навести порядок в сфере пассажирских перевозок и создать здоровую рыночную конкуренцию. А затем уже она позволит сформировать среду высокопрофессиональных перевозчиков в данном секторе рынка.



ОБЯЗАТЕЛЬНЫЕ ТРЕБОВАНИЯ – СОБЛЮДАТЬ

Павел ПЕРЕВЕРЗА,

*начальник Межрегионального управления
государственного автодорожного надзора
по Краснодарскому краю и Республике Адыгея*

Обеспечение безопасности перевозок пассажиров автомобильным транспортом является важнейшим сегментом работы в общей системе обеспечения безопасности дорожного движения, эффективность которого зависит от скоординированных и согласованных усилий всех заинтересованных сторон. На этом приоритетном направлении деятельности нашего коллектива сконцентрированы максимальные усилия инспекторского состава.

В рамках осуществления государственного контроля (надзора) в области автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта за текущий год Управлением проведено 1687 мероприятий по проверке деятельности, связанной с перевозкой пассажиров и багажа по регулярным автобусным маршрутам и по заказу. Осмотрено 967 пассажирских транспортных средств. Выявлено 1481 правонарушение, вынесено 1368 постановлений о привлечении к административной ответственности нарушителей транспортного законодательства. Общая сумма наложенных штрафов составила более 16 млн рублей.

Контрольную работу осуществляем в тесном сотрудничестве с другими надзорными структурами, представителями региональной власти, главами муниципальных образований. Здесь мы взяли на вооружение опыт наших коллег из Центрального (г. Москва) и Северо-Западного (г. Санкт-Петербург) межрегиональных УГАДН. Чтобы координировать наши действия мы совместно с Министерством транспорта и дорожного хозяйства Краснодарского края выступили с инициативой об образовании в регионе межведомственной транспортной комиссии. Губернатор Вениамин Иванович Кондратьев



законодательства в сфере пассажирского транспорта общего пользования. Министерство в рамках настоящего соглашения осуществляет организационно-техническое и информационное обеспечение, в том числе предоставляет охраняемые стояночные места для хранения арестованных или изъятых транспортных средств, а также осуществляет их перемещение.

Управление, со своей стороны, ведет работу по контролю за соблюдением перевозчиками нормативных правовых актов Российской Федерации в сфере пассажирских перевозок. При выявлении фактов нарушения транспортного законодательства, в силу предоставленных нам полномочий, обеспечиваем производство по делам об административных правонарушениях, предусмотренных статьей 27.1 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях. Управлением также заключены Соглашения о взаимодействии с Департаментом транспорта и организации дорожного движения администрации муниципального образования г. Краснодара, с администрациями г. Сочи и г. Новороссийска. Наши партнеры взяли на себя обязательство по предоставлению охраняемых стояночных мест для хранения арестованных транспортных средств. Они же обеспечивают их перемещение

с места выявления нарушения на охраняемую стоянку.

На регулярной основе инспекторами Межрегионального управления совместно со специалистами Министерства транспорта и дорожного хозяйства Краснодарского края, сотрудниками подразделений ГИБДД Краснодарского края, в соответствии с графиками, согласованными сторонами, проводятся плановые контрольно-рейдовые мероприятия, направленные на пресечение нарушений законодательства в области перевозки пассажиров автомобильным транспортом. В ходе их установлен ряд перевозчиков, осуществляющих регулярные перевозки пассажиров и багажа под видом заказных, либо без карт регулярных

норм и правил. При осуществлении плановых (рейдовых) мероприятий мы сталкиваемся с рядом трудностей. Они связаны с процедурой выявления и квалификации правонарушений при перевозке пассажиров по регулярным маршрутам под видом заказных. Деятельность по оказанию услуг по перевозке пассажиров и багажа автомобильным транспортом по заказу не подлежит лицензированию. Однако многие перевозчики, не имея соответствующих разрешительных документов, под видом заказных постоянно работают на регулярных маршрутах. При этом они широко используют информационный ресурс Интернет-площадок BlaBlaCar, www.beercar.ru и других. На постоянной основе на феде-

яснения с пассажирами, которые, в основном, не идут на контакт с сотрудниками контролирующих органов.

При этом надо заметить, что полномочий на контрольную закупку сотрудники Ространснадзора не имеют. А документы у нарушителей, как обычно, в порядке. Транспортное средство имеет надпись «Заказной», что соответствует требованиям пункта 95 Правил перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом, утвержденных постановлением Правительства РФ от 14 февраля 2009 г. №112. Перевозчик предоставляет сотрудникам Управления документы, позволяющие ему выполнять перевозки по заказу. Это: путевой лист с отметками о проведении предрейсового медицинского осмотра водителя и о проведении контроля технического состояния АТС перед выездом на линию, договор фрахтования, список пассажиров, договор страхования.

Более того, исходя из положений отдельных правовых актов, заказные перевозки могут осуществляться и на постоянной основе. Так, в соответствии со статьей 27 Федерального закона от 8 ноября 2007 г. №259-ФЗ «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта» предусмотрена систематическая перевозка пассажиров и багажа по заказу по договору фрахтования. В связи с этим необходимо на законодательном уровне определить виды таких заказных перевозок. Это может быть, например, перевозка работников от места жительства на предприятие либо объект, перевозка на сельскохозяйственной, туристско-экскурсионные перевозки. Нам надо законодательно определить требования к «фрахтователю» и его деятельности, порядок привлечения им пассажиров. Иначе и дальше повсеместно будут «процветать» перевозки на регулярных маршрутах под видом заказных. И это проблема актуальна не только на территории Краснодарского края, но и для других субъектов Российской Федерации. ■

Чтобы собрать доказательную базу об осуществлении перевозки пассажиров на регулярной основе под видом заказной необходимо проводить целую «спецоперацию». Во-первых, требуется осуществить контрольную закупку услуги, установить регулярность перевозок по одному маршруту, зафиксировать документально этот факт. Во-вторых, требуется взять объяснения с пассажиров, которые, в основном, не идут на контакт с сотрудниками контролирующих органов. При этом надо заметить, что полномочий на контрольную закупку сотрудники Ространснадзора не имеют.

маршрутов. За подобные нарушения за 8 месяцев 2018 г. сотрудниками Управления произведены аресты 30 транспортных средств (автобусов), в том числе: 28 единиц – в г. Краснодаре и две – в г. Сочи. Составлено 30 административных материалов в отношении перевозчиков. За нарушения наложено административных штрафов на общую сумму 489 тысяч рублей, вынесено 7 предупреждений. На рассмотрении в судебных органах находятся 8 административных материалов, по двум проводится административное расследование. Одним из нарушителей является перевозчик из Республики Казахстан.

Основными причинами совершаемых нарушений транспортного законодательства является приоритет экономических результатов хозяйственной деятельности субъектов над обязанностью соблюдения требований действующих

ральных телевизионных каналов, таких как, например, «Звезда» и других, идет их реклама. Владелец автобусов получают информацию о потенциальных пассажирах, используя также местную прессу. Полученные сведения позволяют им находить пассажиров и осуществлять их перевозку. По такой схеме осуществляются несанкционированные перевозки на регулярной основе между населенными пунктами Краснодарского края и других субъектов Российской Федерации.

Чтобы собрать доказательную базу об осуществлении перевозки пассажиров на регулярной основе под видом заказной необходимо проводить целую «спецоперацию». Во-первых, требуется осуществить контрольную закупку услуги, установить регулярность перевозок по одному маршруту, зафиксировать документально этот факт. Во-вторых, требуется взять объ-

ОТМЕНА ЛИЦЕНЗИРОВАНИЯ – ПУТЬ К ЗЛОУПОТРЕБЛЕНИЯМ

Владислав КОГОТЫЖЕВ,

*начальник Межрегионального территориального управления
Федеральной службы по надзору в сфере транспорта
по Северо-Кавказскому федеральному округу*

В течение последних лет в Российской Федерации наблюдается значительное снижение количества владельцев лицензий на автомобильное транспортное обслуживание пассажиров. Так, в Северо-Кавказском федеральном округе за период с 01.01.2012 по 01.08.2018 года произошло значительное (на 46%) снижение числа владельцев лицензий на право осуществления перевозок пассажиров автотранспортом, оборудованным для перевозок более 8 человек (с 9986 до 5389). Такая же тенденция наблюдается и в целом по России (число владельцев лицензий за указанный период сократилось на 53% – с 60773 до 28091).

В то же время количество регулярных автобусных маршрутов в субъектах России, как и количество работающих на них автобусов, не уменьшается. Такое положение, на наш взгляд, складывается из-за того, что перевозчики (бывшие лицензиаты) в массовом порядке переходят в разряд юридических лиц, которые, используя лазейки в существующем законодательстве, под видом заказных занимаются регулярными пассажирскими перевозками. При этом они не выполняют должным образом обязательные требования по обеспечению безопасности перевозочного процесса. Зачастую даже не соблюдается необходимая процедура по оформлению трудовых отношений с водителями.

Поскольку регулярная перевозка пассажиров без разрешительных документов незаконна, определенная категория перевозчиков пытается ее маскировать под заказную перевозку, используя для этих целей подставных лиц и оформляя фиктивные заказы-наряды или договоры фрахтования. При этом определенная периодич-



органами ГИБДД, Министерствами и Комитетами транспорта субъектов СКФО и органами местного самоуправления, в ведении которых находятся вопросы организации транспортного обслуживания населения. Работники территориальных отделов Управления на систематической основе осуществляют проверки транспортных средств в процессе их эксплуатации при проведении мероприятий по контролю на основании плановых (рейдовых) заданий.

Мы принимаем участие во всех направленных на выявление и пресечение незаконных пассажирских перевозок оперативно-профилактических мероприятиях, проводимых органами ГИБДД (операции «Автобус», «Маршрутка», «Безопасный маршрут» и другие). В процессе контрольно-надзорных мероприятий в 2017 году за работу без лицензии составлено 133 административных протокола по ч.1 и ч.2 ст.14.1.2 КоАП РФ, в первом полугодии 2018 года – 107. Сумма наложенных судами штрафов по указанной статье составила в 2017 году 3451,5 тысячи рублей, в первом полугодии 2018 года – 1250 тысяч рублей.

ность поездок, постоянное время и место отправления, подтверждают выполнение регулярных перевозок. Межрегиональное территориальное управление Ространснадзора по Северо-Кавказскому федеральному округу прилагает все возможные усилия по выявлению фактов перехода перевозчиков в теневой сектор рынка перевозок.

Борьба с нелегальными перевозчиками ведется в тесном взаимодействии с территориальными

Отмена лицензирования перевозок пассажиров по заказу повлекла усложнение контроля со стороны надзорных органов в отношении хозяйствующих субъектов, осуществляющих этот вид деятельности. В результате – массовое несоблюдение перевозчиками установленных требований транспортного законодательства. Привлечь к административной ответственности перевозчиков, осуществляющих регулярные перевозки под видом заказных, затруднительно. Очень сложно, а порой и вовсе невозможно, собрать доказательную базу, подтверждающую факт осуществления таких перевозок. В законодательстве отсутствует четкое разграничение регулярных перевозок от систематических заказных перевозок. Не исключается возможность использования фиктивных договоров фрахта. Пассажиры в большинстве случаев отказываются давать показания о произведенной ими оплате проезда. Имеют место случаи, когда начальный пункт отправления заказного автобуса сдвинут всего на несколько метров от пункта отправления официально утвержденного регулярного маршрута.

Не исправил положение перевозок пассажиров автобусами на уведомительный характер. В тоже время контрольно-надзорная деятельность в сфере заказных перевозок осложнена многими факторами. Органы Госавтонадзора в связи с отменой их лицензирования практически потеряли возможность для создания полной базы данных о перевозчиках. Есть сложности при инициировании проведения контрольных мероприятий. Пункт 1 ч. 4 ст. 3.1 Устава автомобильного транспорта предусматривает только два основания для проведения внеплановой проверки. Это – факт дорожно-транспортного происшествия, произошедшего по вине перевозчика, а также наличие приказа (распоряжения) руководителя (заместителя руководителя) органа государственного надзора о проведении внеплановой проверки, изданного при определенных условиях. Но для этого нужны очень веские основания.

У работников Госавтонадзора отсутствуют полномочия на привлечение осуществляющих заказные перевозки субъектов к ответственности за нарушение ими обязательных требований транспортного законодательства. Внеплановые проверки, как я уже отметил, очень редки. И получается, что единственная мера воздействия, которую может применить инспектор Госавтонадзора в отношении нерадивого перевозчика, – это наказание за невыполнение предписания, выданного по результатам плановой проверки. Такая ситуация способствует переходу нерегулярных перевозок пассажиров в теневой сектор. Незначительный размер штрафов (500 – 2000 рублей) за незаконное предпринимательство, предусмотренный статьей 14.1 КоАП РФ, не может быть для перевозчика побудительным мотивом легализовать свою деятельность.

Следует также отметить, что заказные перевозки представляют собой угрозу для жизни и здоровья граждан ничуть не меньшую, чем регулярные перевозки, а зачастую даже большую. Ведь заказные перевозки осуществляются по необследованным маршрутам. Водители зачастую не имеют даже представления об условиях движения на пути следования. Сложившаяся ситуация на рынке регулярных перевозок пассажиров, на наш взгляд, требует возврата к лицензированию заказных автомобильных перевозок пассажиров. Это позволит обеспечить качественные условия выхода перевозчиков на рынок, создаст механизм контроля за выполнением ими законодательства в данной сфере. В конечном итоге мы сможем обеспечить выполнение автоперевозчиками установленных стандартов при осуществлении перевозочного процесса и технической эксплуатации транспортных средств. Фильтрация недобросовестных предпринимателей будет проходить при выдаче лицензии, при проверке исполнения им лицензионных требований и условий.

Обеспечение безопасности перевозок пассажиров тесно связано с процессом организации этой

работы на республиканском (краевом) и муниципальном уровнях. Хочу обратить внимание руководителей органов исполнительной власти, что за вами Федеральным законом от 13.07.2015 № 220-ФЗ закреплены полномочия по организации транспортного обслуживания населения. Несмотря на это, практически во всех субъектах СКФО (за исключением Ставропольского края) уполномоченные органы исполнительной власти субъекта и муниципальных образований не осуществляют контроль за исполнением условий, предусмотренных выданными перевозчикам свидетельствами на перевозку пассажиров по регулярным маршрутам. Отсутствует административное законодательство, регулирующее отношения в этой сфере. Не по всем маршрутам субъектами СКФО и муниципальными образованиями проведены открытые конкурсы на право осуществления регулярных перевозок. Большинство муниципальных не приведены в соответствие с требованиями ФЗ № 220 нормативно-правовые акты в области автомобильного транспорта.

В этой связи нашими территориальными подразделениями даны исчерпывающие указания и рекомендации. Однако по-прежнему остается много вопросов к организации допуска перевозчиков на рынок регулярных перевозок пассажиров. Зачастую по итогам проводимых в последнее время конкурсов на рынок услуг по перевозкам пассажиров попадают не имеющие опыта работы перевозчики. А вот перевозчики, работавшие ранее на этих маршрутах многие годы, не имевшие претензий от органов исполнительной и муниципальных властей, отстраняются от перевозок. В результате люди не соглашались с такими несправедливыми итогами проведенных конкурсов. Они годами оспаривают эти решения в судах, пишут многочисленные жалобы нам, в Прокуратуру, ФАС. В итоге Управление погрязло в судебных разбирательствах, являющихся на самом деле хозяйственными спорами между перевозчиками и органами власти, осуществляющими допуск на маршруты перевозки пассажиров.

Борьбу с несанкционированными перевозками осложняет также позиция отдельных судебных органов, зачастую принимающих незаконные, на наш взгляд, решения в пользу нарушителей. Так, Арбитражным судом Ставропольского края вынесен ряд решений об отмене наложенных работниками МТУ Ространснадзора по СКФО штрафов. Причиной отмены послужил вывод суда о том, что наличие карты маршрута является обязательным только при перевозках по установленным маршрутам, внесенным в соответствующий Реестр. Достаточно начальный пункт отправления передвинуть на 10 метров от автовокзала, за его пределы, и, исходя из выводов, изложенных в решениях суда, такой маршрут является неустановленным и, соответственно, он не является маршрутом регулярных перевозок. А в данном случае карта маршрута не требуется.

Такие судебные решения идут вразрез с Постановлениями судов общей юрисдикции, где при рассмотрении дел в отношении этих же предпринимателей было установлено, что их перевозка квалифицировалась как регулярная. Таким образом, одна и та же деятельность одних и тех же перевозчиков оценивается судами общей юрисдикции и Арбитражным судом по-разному. Такое двойное трактование закона в конечном итоге грозит привести к полному развалу устоявшейся и сформированной на основании действующих норм транспортного законодательства маршрутной сети.

Несправедливые судебные решения побуждают некоторых перевозчиков переходить в теневой сектор, где можно проложить любой маршрут на свое усмотрение и заниматься перевозкой под видом заказных без какого-либо участия в конкурсных процедурах. С этим явлением мы столкнулись в Ставрополе. После принятия в мае 2017 года судебных решений об отмене постановлений МТУ Ространснадзора по СКФО о привлечении к административной ответственности одного из нерадивых предпринимателей перевозчиком ООО «СПАТП

№1» были самовольно открыты четыре новых маршрута, на которых под видом заказных перевозки пассажиров осуществляют около 35 автобусов. При этом взимание платы за проезд с пассажиров завуалировано под продажу полиграфической продукции (календарей), стоимость которой равна сложившейся в Ставрополе стоимости проезда.

В отношении указанного юридического лица, должностных лиц и водителей вынесено 163 постановления о наложении штрафов на сумму более 9 млн рублей. Количество незаконно работающих на маршрутах автобусов удалось сократить со 120 до 35 единиц. Информация об имеющихся признаках совершенных СПАТП №1 правонарушений была направлена по компетенции в правоохранительные и другие контрольно-надзорные органы. Однако, к сожалению, положительного эффекта это не дало.

Аналогичная ситуация складывается и на междугородных маршрутах. Так, с территорий, прилегающих к автовокзалам и автостанциям, ежедневно по разным направлениям отправляются призраки-автобусы. Но перевозки на них осуществляются реальные и с постоянной периодичностью по маршрутам, идентичным внесенным в реестр. Единственным отличием является место отправления. При этом, легальные перевозчики должны нести дополнительные затраты на выполнение конкурсных условий, правил и норм, установленных транспортным законодательством, в том числе и в сфере транспортной безопасности.

А вот, так называемые «казачьи», освобождаются от таковых затрат и исполнения установленных норм и требований. Более того, те перевозчики, которые осуществляют перевозки под видом заказных, не ограничены рамками утвержденного расписания и устанавливают себе время отправления за несколько минут до отправления легальных автобусов. Таким образом, они забирают пассажиров с установленного маршрута, тем самым лишая законных перевозчиков источника дохода. Здесь мы имеем налицо все признаки нездоровой

конкуренции, исход которой непредсказуем.

Важным звеном в процессе перевозочной деятельности являются автовокзалы и автостанции. Они могли бы играть очень большую роль в организации автобусных перевозок пассажиров в рамках транспортного законодательства. Во многих местах это так и происходит. Но проверки показывают, что отдельные автовокзалы и автостанции допускают многочисленные нарушения в вопросах организации перевозок пассажиров. Допускаются нарушения требований ФЗ № 220. Например, владельцы автотранспортных средств выходят на маршруты без наличия необходимых документов, без лицензии, без карт маршрута и так далее. Это, на наш взгляд, связано с тем, что автовокзалы, автостанции не несут административной ответственности за нарушение обязательных требований федерального законодательства в области автомобильного транспорта.

К сожалению, не везде, как того требует Федеральный закон от 06.10.2003 г. №131-ФЗ, определены остановочные пункты для обслуживания пассажиров. Большинство автовокзалов и автостанций не имеет даже минимального набора оборудования. Во многих городах образовались несанкционированные пункты отправки автобусов, продолжающие функционировать несмотря на предписание Управления об их ликвидации. В соответствии с ФЗ №131 выполнение данного требования является прямой обязанностью местных органов самоуправления. В целях повышения безопасности перевозок пассажиров, улучшения качества обслуживания населения пассажирскими перевозками считаем целесообразным при оценке деятельности муниципальных образований учитывать уровень обслуживания населения пассажирскими перевозками и их соответствие нормативам транспортного законодательства. Следует также законодательно закрепить административную ответственность автовокзалов, автостанций за нарушения обязательных требований при осуществлении перевозочного процесса. ■

ТЕНЕВОЙ РЫНОК ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ НАЧИНАЕТСЯ НА АВТОВОКЗАЛЕ

Муртазали МУРТАЗАЛИЕВ,

заместитель начальника Межрегионального
территориального управления Ространснадзора
по Северо-Кавказскому федеральному округу

Одна из задач, стоящих перед Территориальным отделом государственного автодорожного надзора по Республике Дагестан, – не допустить к перевозкам пассажиров незаконных автоперевозчиков. Эта работа может быть эффективной только в том случае, когда будут объединены усилия всех заинтересованных служб. Поэтому в своей деятельности мы стремимся наладить сотрудничество со всеми надзорными структурами, представителями региональных и муниципальных органов власти.

Мы заключили Соглашения о сотрудничестве с Министерством транспорта и дорожного хозяйства Республики Дагестан, Управлением ГИБДД МВД по РД, Федеральной налоговой службой, Государственной инспекцией труда по РД, Администрациями ряда городов республики. В рамках этих документов в течение двух последних лет провели большую разъяснительную работу среди перевозчиков. К ней подключили членов комиссий по обеспечению безопасности дорожного движения, созданных в муниципальных образованиях городов и районов республики. Наши специалисты в составе этих комиссий обсуждали нормы действующего законодательства с перевозчиками Махачкалы, Хасавюрта, Кизляра, Кизилюрта, Буйнакса, Дербента, ряда других городов и районов республики.

Систематически проводятся мероприятия по выводу автоперевозчиков из теневого бизнеса. Только в текущем году было проведено



139 рейдов, в ходе которых контролировалось соблюдение перевозчиками требований федерального законодательства. Проверено 3582 единицы транспорта, при этом за различные нарушения составлено 2155 протоколов об административных правонарушениях. Благодаря совместной работе в 2018 году составлено 68 протоколов об административном правонарушении по ч.1 ст. 14.1.2 КоАП РФ. Из сферы теневой экономики выведено 45 пере-

возчиков, которые занимаются предпринимательской деятельностью в области автомобильного транспорта. Все они в установленном законодательством порядке получили лицензии на перевозку пассажиров автомобильным транспортом, приняты на налоговый учет, внесены в Единый государственный реестр индивидуальных предпринимателей.

В текущем году в городах республики за посадку – высадку пассажиров в неустановленных местах составлено 930 протоколов. В соответствии с ч. 1 ст. 11.33 КоАП РФ на нарушителей наложены штрафы на общую сумму 2790 тысяч рублей. По результатам проводимой работы мы направили информационные письма в муниципальные образования городов Махачкала, Кизляр, Хасавюрт и Дербент, где подобные нарушения допускали чаще, чем в других местах. К нам прислушались муниципальные власти. Были приняты меры. В настоящее время водители городского транспорта здесь стали более дисциплиниро-

ванными – на порядок уменьшилось количество нарушений.

В процессе контроля организации пассажирских перевозок сталкиваемся и с другими нарушениями. Так, в Дербенте победителями конкурса на право осуществления перевозок на регулярных муниципальных маршрутах были объявлены два юридических лица. Фактически перевозки осуществлялись индивидуальными предпринимателями. После нашего вмешательства перевозки были приведены в соответствие с требованиями ФЗ № 220.

Проверки показывают, что одним из условий, способствующих выживанию нелегальных перевозчиков, является крайне неудовлетворительная работа автовокзалов и автостанций. Их коллективами допускаются многочисленные нарушения в вопросах организации перевозок пассажиров, в том числе и по реализации требований ФЗ № 220. По их вине к работе на маршрутах допускаются владельцы автотранспортных средств, у которых нет необходимых для участия в перевозках документов: без лицензии, без карт маршрута, без договоров обязательного страхования пассажиров. Это, на наш взгляд, связано с тем, что автовокзалы, автостанции не несут административной ответственности за нарушение обязательных требований федерального законодательства в области автомобильного транспорта.

В ходе проведенных плановых и внеплановых выездных проверок муниципальных образований выявлено, что на местах, за исключением нескольких городов (Махачкала, Кизилюрт, Кизляр, Дербент), нормативно-правовые акты в области автомобильного транспорта не были приведены в соответствие с требованиями ФЗ № 220. После выданных в рамках проверок предписаний большинством муниципалитетов (Ахвахский, Чародинский, Хунзахский, Буйнакский и ряд других) нормативно-правовые акты были приведены в соответствие с требованиями закона. А вот в городе Дагестанские Огни, Курахском районе ситуация не изменилась, из-за чего многие перевозчики не могут осуществлять свои функции в рамках законодательства.

Имеются нарушения в вопросах создания условий для транспортного обслуживания населения, как того требует Федеральный закон от 06.10.2003 №131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации». Прежде всего – это отсутствие остановочных пунктов для обслуживания пассажиров. А где они имеются, то чаще всего не соответствуют предъявляемым к ним требо-

ваниям. Во многих городах имеются несанкционированные пункты отправки автобусов. Отделом выданы предписания о ликвидации этих пунктов, однако они продолжают существовать. В соответствии с ФЗ № 131 организация перевозки пассажиров является прямой обязанностью местных органов самоуправления. Однако муниципальные власти в Махачкале, Хасавюрте, Кизилюрте, Дербенте, ряде других мест считают, что это является обязанностью территориальных органов Ространснадзора, ссылаясь на ч. 1 ст. 11.33 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях. Неоднократные письма в адрес этих муниципалитетов о том, что органы Ространснадзора не наделены полномочиями ликвидации стихийных мест отправки автобусов, результатов не возымели, и нарушения продолжают.

В течение последних двух лет наблюдается тенденция значительного снижения количества владельцев лицензий на право осуществления перевозок пассажиров автотранспортом, оборудованным для перевозок более 8 человек. В то же время количество регулярных автобусных маршрутов, как и количество работающих на них автобусов, не уменьшается. Перейдя в разряд юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, некогда организованные перевозчики, переходят на очень сомнительные схемы оказания транспортных услуг. Указав в собственности один – два автобуса, они берут в аренду неведомое количество автотранспортных средств (после отмены лицензионных карточек точное количество автомобилей на праве собственности практически определить невозможно) и с их помощью обеспечивают перевозки пассажиров по принадлежащему им маршруту. При этом отпадает необходимость должным образом выполнять обязательные требования по обеспечению безопасности перевозочного процесса, по соблюдению необходимых процедур по оформлению трудовых отношений с водителями.

Проблемным остается вопрос, касающийся нелегитимных пере-

возок пассажиров по регулярным автобусным маршрутам. Составляемые административные протоколы по ч.1 ст. 14.1.2 КоАП РФ (осуществление предпринимательской деятельности в области транспорта без лицензии) не дают должного результата, поскольку большинство таких протоколов судебными органами отменяются в виду недостаточности доказательной базы (недоказанности систематического получения

прибыли, отсутствие показаний пассажиров и другие). Именно по этой причине судами отменено 10 протоколов по ч.1 ст.14.1.2 КоАП РФ и 6 протоколов переквалифицировано на ст.19.20 КоАП РФ. В течение последних двух лет наблюдается тенденция значительного снижения количества владельцев лицензий на право осуществления перевозок пассажиров автотранспортом, оборудованным для перевозок более 8 человек. В то же время количество регулярных автобусных маршрутов, как и количество работающих на них автобусов, не уменьшается. Перейдя в разряд юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, некогда организованные перевозчики, переходят на очень сомнительные схемы оказания транспортных услуг. Указав в собственности один – два автобуса, они берут в аренду неведомое количество автотранспортных средств (после отмены лицензионных карто-

чек точное количество автомобилей на праве собственности практически определить невозможно) и с их помощью обеспечивают перевозки пассажиров по принадлежащему им маршруту. При этом отпадает необходимость должным образом выполнять обязательные требования по обеспечению безопасности перевозочного процесса, по соблюдению необходимых процедур по оформлению трудовых отношений с водителями.

Довольно часто предприниматели, зарегистрировавшись в налоговых органах для приобретения лицензии, после получения разрешительного документа прекращают действие свидетельства предпринимателя, продолжая при этом перевозочную деятельность. За последние два года мы выявили около 200 таких нарушителей. Следствием отмены лицензирования перевозок пассажиров по заказу явились массовые нарушения перевозчиками других установленных требований транспортного законодательства.

Вызывает множество спорных вопросов изданный в рамках реализации требований ФЗ № 220 Министерством транспорта и дорожного хозяйства Республики Дагестан приказ от 30 июня 2016 г. № 90 «Об утверждении порядка согласования мест посадки и высадки пассажиров на территории Республики Дагестан при перевозке пассажиров и багажа по заказу автомобильным транспортом между поселениями, расположенными в разных субъектах Российской Федерации». В соответствии с положениями документа каждая заказная перевозка должна быть согласована с министерством. Но порядок согласования, сроки рассмотрения заявления в Приказе не определены. Вот и остается он практически нереализованным. После внесения изменений в ФЗ № 220 Федеральным законом от 29.12.2017 №480-ФЗ считаем необходимым привести указанный Приказ в соответствие с требованиями данного федерального закона.

Российской Федерации». В соответствии с положениями документа каждая заказная перевозка должна быть согласована с министерством. Но порядок согласования, сроки рассмотрения заявления в Приказе не определены. Вот и остается он практически нереализованным. После внесения изменений в ФЗ № 220 Федеральным законом от 29.12.2017 №480-ФЗ считаем необходимым привести указанный Приказ в соответствие с требованиями данного федерального закона.

Проблемным остается получение перевозчиками свидетельства и карт регулярных маршрутов на межрегиональных маршрутах из-за отсутствия в реестре Минтранса РФ остановочных пунктов, которые находятся на указанных маршрутах. В результате многие административ-

ные протоколы по ч. 4 ст. 11.33 КоАП РФ (использование для осуществления регулярных перевозок пассажиров автобуса при отсутствии карты маршрута регулярных перевозок) после обращения перевозчиков судами отменены.

В целях повышения безопасности перевозок пассажиров, улучшения качества обслуживания населения пассажирскими перевозками считаем целесообразным при оценке деятельности муниципальных образований одним из показателей считать уровень обслуживания населения пассажирскими перевозками и их соответствие нормативам транспортного законодательства. Необходимо также законодательно закрепить за лицензирующим органом лицензию на перевозочную деятельность до прекращения им деятельности и снятия с налогового учета или внесения соответствующих изменений о видах деятельности в ЕГРИП, ЕГРЮЛ ФНС России. Этого требуют от нас положения ч.4 ст. 20 Федерального закона от 04.05.2011 №99-ФЗ «О лицензировании отдельных видов деятельности». Статья регулирует порядок приостановления, возобновления, прекращения действия лицензии и аннулирования лицензии. Но она сегодня практически не работает. Важно также законодательно закрепить административную ответственность в отношении автовокзалов, автостанций, допускающих нарушения обязательных требований при осуществлении перевозочного процесса.

Вызывает множество спорных вопросов изданный в рамках реализации требований ФЗ № 220 Министерством транспорта и дорожного хозяйства Республики Дагестан приказ от 30 июня 2016 г. № 90 «Об утверждении порядка согласования мест посадки и высадки пассажиров на территории Республики Дагестан при перевозке пассажиров и багажа по заказу автомобильным транспортом между поселениями, расположенными в разных субъектах Российской Федерации». В соответствии с положениями документа каждая заказная перевозка должна быть согласована с министерством. Но порядок согласования, сроки рассмотрения заявления в Приказе не определены. Вот и остается он практически нереализованным. После внесения изменений в ФЗ № 220 Федеральным законом от 29.12.2017 №480-ФЗ считаем необходимым привести указанный Приказ в соответствие с требованиями данного федерального закона.



Безопасность автобусных пассажирских перевозок предусматривает техническое обслуживание и ремонт подвижного состава производить в условиях специализированных мастерских

ИСТОРИЯ УСПЕХА

Александр МИХАЙЛОВ, публицист

В Торгово-промышленной палате Российской Федерации прошла презентация Калужской области. В ней приняли участие делегация региона во главе с губернатором Анатолием Артамоновым, представители органов законодательной и исполнительной власти, бизнес-сообщества, потенциальных инвесторов, дипломатического корпуса, СМИ.



Президент ТПП РФ Сергей Катырин и Губернатор Калужской области Анатолий Артамонов

В фойе Конгресс-центра была развернута выставочная экспозиция, рассказывающая об инвестиционном потенциале региона. Калужская область входит в пятерку регионов-лидеров по объему инвестиций на душу населения в Центральном федеральном округе. На территории субъекта действует 12 индустриальных парков и две особые экономические зоны. С 2017 года в регионе созданы две территории опережающего социально-экономического развития на базе двух моногородов.

Презентация Калужской области – это прекрасная возможность для российских и зарубежных организаций самостоятельно ознакомиться с инвестиционным, экономическим и промышленным потенциалом региона, составить собственное мнение о возможных перспективах и получить необходимую информацию от компаний, уже осуществляющих свою деятельность на территории Калужской области. С приветствен-

ным словом к участникам обратились президент ТПП РФ Сергей Катырин и губернатор Калужской области Анатолий Артамонов.

Просто презентацией сегодняшнее мероприятие назвать сложно, потому что в формальном представлении регион не нуждается, сказал в приветственном слове президент ТПП РФ Сергей Катырин. Калужскую область знают в стране, знает ее и значительная часть мирового сообщества. Еще лет пятнадцать назад это было бы смелым заявлением: область считалась рядовой, одной из многих российских областей, но за минувшие годы губернатор и его команда сделали регион известным. Участвовала в продвижении области вперед и областная ТПП.

Калужской области – 242 года, а самой Калуге в будущем году исполняется 650 лет, хотя, конечно, люди жили здесь и раньше, сообщил губернатор региона Анатолий Артамонов. Традиционно два сектора развивались в экономике области опережающими темпами: сельское хозяйство и промышленность. Сельское хозяйство – потому что рядом огромная московская агломерация, хорошая транспортная доступность. Промышленность области в большей своей части работала на оборону, и в девяностые годы ей пришлось очень непросто; заказов не было, работы у людей – тоже. Решено было организовать выпуск продукции, нужной всем.

Так, здесь создали индустриальные парки, особую экономическую зону, при этом уменьшили до максимума бюрократически про-



Участники и гости презентации



Президиум презентации инвестиционного потенциала Калужской области

цедуры – от заявки до возможности бизнеса начать работу проходит времени меньше, чем это принято у наших партнеров за границей. Кроме общефедеральных, предоставляются всевозможные региональные льготы, организовано сопровождение бизнеса (создание бизнес-планов, финансовая, правовая поддержка и т.д.). На территории работает система подготовки кадров по всем экономическим направлениям, которые есть в области. Строятся дороги, открыт международный аэропорт.

Созданный с нуля автомобильный кластер (порядка тридцати предприятий) обеспечивает 11 процентов выпуска всех автомобилей в России. Также с нуля созданный фармацевтический кластер, по оценкам, обеспечит выпуск продукции в 2019 году на 50 млрд рублей. В ближайшие годы есть основания рассчитывать на 10-11 процентов всего фармацевтического рынка страны, сообщил губернатор.

Область выпускает локомотивы и оборудование для строительства железных дорог (по словам Анатолия Артамонова, первые железнодорожные рельсы в России тоже были произведены именно в Калуге), турбины и т.д. Есть научный кластер, да еще какой – знаменитый Обнинск. В последние годы серьезная ставка была сделана на развитие туризма. Область уже посещают 2,5 млн человек в год – в два раза больше, чем было всего лишь пять лет назад.

Резко пошло в гору сельское хозяйство, чему в немалой степени содействовали антироссийские санкции и ответные наши кон-



Подробно инвестиционный и промышленный потенциал региона представил министр экономического развития области Илья Веселов

трсанкции. Основная специализация – молоко, молочные изделия и мясное животноводство. Желających инвестировать в сельское



Представители дипломатического корпуса

хозяйство много, уже понятно, что в не очень отдаленном будущем запасы сельскохозяйственных земель будут исчерпаны.

Более подробно инвестиционный и промышленный потенциал региона представил министр экономического развития области Илья Веселов, подчеркнувший, в частности, что здесь накоплен, можно сказать, уникальный опыт реализации масштабных инвестиционных проектов – их осуществлено 200 за 12 лет, а валовой региональный продукт достиг показателя в 400 млрд рублей, и это не предел.

Генеральный директор ГАУ Калужской области «Агентство развития бизнеса» Стефан Перевалов в своем выступлении сделал акцент на сельское хозяйство региона. Перспективные направления для инвестиций – производство молочной продукции, производство мяса (говядины, в т.ч. и мраморной), овощеводство. Здесь построен крупнейший в Европе тепличный комплекс. Исконно сухопутная область производит рыбу, том числе форель, лосося, креветки.

О развитии туризма в регионе рассказала руководитель ГАУ Калужской области «Агентство по развитию туризма» Татьяна Каледина. Развиваются этнотуризм, сельский, промышленный, детский, событийный (в регионе ежегодно проводится больше двадцати различных фестивалей) и даже космический туризм (в области жил основоположник освоения космоса Константин Циолковский). По темпам развития туризма область вошла в десятку лучших в стране.

ГРАНИ СОТРУДНИЧЕСТВА

Александр ПЕРЕПЕЛИЦА,

начальник Южно-Сибирского межрегионального управления государственного автодорожного надзора

Рынок пассажирских перевозок на территории Республики Алтай представлен двумя видами транспорта: автомобильный (более 90% от всего объема перевозок) и авиационный. Автомобильный является основным видом транспорта. Это обусловлено географическими особенностями региона.

Общее количество транспортных средств, зарегистрированных на территории республики, – 83 172 единицы. Из них: легковые автомобили – 60009, грузовые – 15148, автобусы – 1833 единицы. Транспортное обслуживание населения республики представлено 79 автобусными маршрутами, на которых задействовано 238 автобусов. На 12 городских маршрутах работают 42 автобуса; на 37 пригородных – 59; на 30 межрегиональных маршрутах – 137 автобусов. По территории республики проходят межрегиональные маршруты, которые связывают ее транспортным сообщением с соседними регионами – Алтайским краем, Новосибирской, Кемеровской и Томской областями. В летнее время пассажиропоток на этих маршрутах значительно возрастает.

Общая протяженность дорог в республике составляет 6 163,4 км. К сожалению, большая часть из них – 4 428 км (72% от общей протяженности) не отвечает нормативным требованиям. Главным образом это дороги регионального и муниципального значения. По территории республики проходят 539,9 км автомагистралей федерального значения, содержание которых соответствует нормативным требованиям. В текущем году продолжается строительство мостового перехода через р. Катунь у с. Кучерла. Объем средств федерального бюджета на строительство объекта составил 821,433 тысячи рублей.

Для приведения дорог общего пользования регионального и муниципального значения в нормативное



ВИЗИТНАЯ КАРТОЧКА

Перепелица Александр Иванович родился в 1961 году в селе Гилев-Лог Романовского района Алтайского края. В 1984 году окончил Алтайский политехнический институт имени И.И. Ползунова – факультет «Автомобили и автомобильное хозяйство». С 1984 по 1986 год находился на воинской службе в рядах Вооруженных Сил. После демобилизации работал инженером по технике безопасности дорожного движения Славгородского агропромышленного объединения, заместителем начальника автоколонны 1963 Алтайского территориального производственного объединения «Алтайавтотранс». В 1992 году назначен начальником Славгородского филиала Алтайского краевого отделения Российской транспортной инспекции. С 2005 года – заместитель руководителя Управления государственного автодорожного надзора по Алтайскому краю. С 2009 года сначала – исполняющий обязанности, а затем начальник – главный государственный инспектор Госавтодорнадзора Межрегионального управления государственного автодорожного надзора по Алтайскому краю и Республике Алтай. В настоящее время – начальник Южно-Сибирского межрегионального управления государственного автодорожного надзора. А.И. Перепелица является Почетным работником транспорта России, награжден нагрудными знаками «Почетный работник Российского автотранспортного союза», «Почетный транспортник», «В память 200-летия Управления водными и сухопутными сообщениями». Он награжден Почетной грамотой Российской транспортной инспекции, Почетной грамотой Администрации Алтайского края, медалью «40 лет Байкало-Амурской магистрали».

состояние необходимо, по некоторым оценкам, порядка 174,4 млрд рублей. Такими финансами территория не располагает, хотя в регионе ведется работа по привлечению дополнительных источников финансирования дорожного фонда. В условиях дефицита финансовых средств первоочередной задачей дорожной отрасли является сохранение существующей инфраструктуры, поддержание на должном уровне дорожной сети, их транспортно-эксплуатационного состояния. Ежегодно вводится ограничение движения транспортных средств по автомобильным дорогам общего пользования регионального значения в весенний период. Осуществляется весогабаритный контроль транспорта.

В текущем году в рамках обеспечения сохранности автомобильных дорог Министерством регионального развития Республики Алтай совместно с сотрудниками Госавтодорнадзора в весенний период проведено восемь рейдов по весогабаритному контролю. В ходе их выявлено шесть правонарушений. Сумма штрафов составила 24 тысячи рублей. Кроме этого, автоперевозчики обязаны были возместить ущерб, нанесенный автомобильным дорогам, в размере 249,2 тысячи рублей. В целях совершенствования и улучшения весогабаритного контроля транспортных средств на автомобильных дорогах общего пользования регионального значения Республики Алтай считаем целесообразным рассмотреть на федеральном уровне вопрос об увеличении численности наших сотрудников, которые будут задействованы на постах весогабаритного контроля.



Весовой контроль



Коллектив территориального отдела государственного автодорожного надзора по Республике Алтай строит свою работу в тесном сотрудничестве с другими контролирующими структурами региона, профильными министерствами правительства республики. На снимке: Юрий Кузнецов, заместитель начальника Южно-Сибирского межрегионального управления государственного автодорожного надзора, – начальник территориального отдела по Республике Алтай

Анализ нашей работы показывает, что в данном сегменте надзорной деятельности есть большие неиспользуемые резервы. Задействовать их – значит сохранить существующую инфраструктуру сети автомобильных дорог на подконтрольной территории. Об этом убедительно свидетельствует опыт работы инспекторов нашего управления на стационарном пункте весового контроля №1 «Алтай», который расположен на 435 км федеральной автодороги Р-256 «Чуйский тракт». В текущем году здесь с помощью

автоматизированной системой весового контроля проверено 138401 единица транспортных средств. В результате выявлено всего 218 нарушений, в том числе 58 транспортных средств были с превышением установленных весовых и габаритных параметров. Вынесено 84 постановления о привлечении к административной ответственности по ст. 12.21.1 КоАП РФ. Сумма наложенных штрафов составила 3702000 рублей, в том числе в отношении грузоотправителей вынесено постановлений на 1785000 рублей.

С мая 2016 года в рамках АПК «Безопасный город» на территории республики ведется фотовидеофиксация нарушений правил дорожного движения. Всего в работе находятся 35 комплексов. Из них: 17 – стационарных, 18 – передвижных. За период их работы было вынесено 529 тысяч постановлений о нарушениях на общую сумму 219,7 млн рублей. Анализ аварийности подтвердил эффективность реализуемого проекта: уменьшилось количество дорожно-транспортных происшествий, а также количество раненных и погибших в них. Из 15 очагов аварийности 12 ликвидированы полностью, а в трех достигнуто снижение количества ДТП на 50 – 73%.

С целью создания благоприятных условий для развития бизнеса и улучшения экологической ситуации на территории республики с августа 2012 года начала работу первая автомобильная газонаполнительная компрессорная станция с номинальной проектной мощностью реализации 250 заправок в сутки. К настоящему времени на газомоторное топливо переведено около 2000 автомобилей. Из них большая часть – это автобусы, осуществляющие перевозку пассажиров. Из республиканского бюджета на возмещение затрат, связанных с переоборудованием транспортных средств за период с 2013 года по настоящее время выделено 5,7 млн рублей. Они выплачены 40 субъектам малого и среднего предпринимательства.

В связи с принятием Федерального закона от 13.07.2015 г. № 220-ФЗ «Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа

автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» в республике приняты все необходимые нормативно-правовые акты. Работа транспортного комплекса направлена на регулярное и качественное осуществление пассажирских перевозок.

По итогам за минувший год в рамках исполнения Стандарта развития конкуренции в субъектах страны, утвержденного распоряжением Правительства Российской Федерации от 5 сентября 2015 г. № 1738, рынок пассажироперевозок в республике вошел в перечень лучших региональных практик содействия развитию конкуренции в России.

В регионе на маршрутах регулярных перевозок пассажиров наземным транспортом отсутствуют государственные (муниципальные) перевозчики. Весь объем услуг оказывают предприятия малого и среднего бизнеса. На регулярной основе им предоставляются субсидии.

Субъектам малого и среднего предпринимательства, осуществляющим перевозки по маршрутам муниципального и межмуниципального значения, на возмещение части затрат, связанных с приобретением автобусов, оборудованных для перевозки инвалидов и маломобильных групп населения, выделено 1 247,3 тысячи рублей. С 2016 года в регионе успешно реализуется программа «Доступная среда». За данный период дополнительно оборудовано 10 остановочных пунктов и 18 светофорных объектов. В текущем году продолжались работы по созданию доступных условий для инвалидов и маломобильных групп населения на объектах транспортной инфраструктуры и транспортных средствах. На эти цели из консолидированного бюджета республики направлено 1 772 856, 47 рублей. Разработан план мероприятий по оснащению в течение 2-3 лет всего пассажирского парка аппаратами.

В соответствии с Комплексным планом транспортного обслуживания населения на долгосрочную перспективу до 2030 года в регионе предусмотрено дальнейшее развитие сети пригородных перевоз-



Коллектив Южно-Сибирского межрегионального управления государственного автодорожного надзора

ок. Продолжается перевод транспортных средств на газомоторное топливо. Вопросы обеспечения безопасности перевозок пассажиров и детей автобусами регулярно рассматриваются на заседаниях Правительственной комиссии по обеспечению безопасности дорожного движения. В соответствии с Указом Президента РФ завершается разработка комплексной схемы организации дорожного движения. Из республиканского бюджета на эти цели выделено более 13 млн рублей.

На уровне Министерства регионального развития Республики Алтай создана Комиссия по организации транспортного обслуживания населения автомобильным транспортом общего пользования межмуниципального и пригородного сообщения. В ее полномочия входит решение вопросов об установле-

нии, изменении и отмене маршрутов. Заседания комиссии проводятся ежеквартально и по мере необходимости.

Совместно с инспекторами Госавтодорнадзора проводится работа по выявлению на рынке пассажирских перевозок нелегальных перевозчиков. В соответствии с Приказом Минрегионразвития Республики Алтай от 15.06.2015г. № 238-Д создана межведомственная рабочая группа по борьбе с нелегальными перевозчиками. В ее состав включены представители УГИБДД МВД по Республике Алтай, Прокуратуры Республики Алтай, Минрегионразвития Республики Алтай, отдела технического надзора Минсельхоза Республики Алтай, ИФНС России по Республике Алтай.

В результате проведенных совместных мероприятий Управлением Южно-Сибирского МУГДН по Республике Алтай в текущем году вынесено 5 постановлений по делу об административных правонарушениях. Работа в данном направлении продолжается. Наши совместные усилия, прежде всего, направлены на создание благоприятных условий для развития рынка пассажирских перевозок, повышение транспортной доступности населенных пунктов республики, приведение автомобильных дорог в нормативное состояние. Все эти факторы определяют качество предоставления услуг по перевозке пассажиров. А конечная цель совместных усилий региональной власти и органов Госавтодорнадзора – обеспечить на территории республики безопасную перевозку людей и грузов.



Ежегодный поток туристов в Горный Алтай вырос до двух миллионов человек. Поэтому в летний период заметно возрастает объем перевозок автомобильным пассажирским транспортом

В БУДУЩЕЕ – С ОПТИМИЗМОМ

Александр БОНДАРЬ, журналист

В Конгресс-центре Торгово-промышленной палаты Российской Федерации прошла презентация экономического, инвестиционного и туристического потенциала Ханты-Мансийского автономного округа – Югры.

В мероприятии приняли участие делегация округа во главе с первым заместителем губернатора Ханты-Мансийского автономного округа – Югры Геннадием Бухтиным. В зале присутствовали представители органов законодательной и исполнительной власти страны, бизнес-сообщества, потенциальных инвесторов, дипломатического корпуса, СМИ. В фойе Конгресс-центра была развернута выставочная экспозиция, рассказывающая об инвестиционном потенциале региона.

В своем приветствии Максим Фатеев, вице-президент ТПП РФ, особо отметил, что предприятия автономного округа своей деятельностью формируют существенную часть российской экономики, а сам регион занимает ведущие позиции в решении экономических, социальных, природоохранных вопросов.

Возможности для бизнеса, инвестиционный потенциал позволяют с оптимизмом смотреть в будущее. Здесь развит малый бизнес – 70 тысяч уже работающих здесь предприятий получили в прошлом году государственную поддержку. Только за последний год было создано еще полтысячи малых предприятий.

Более подробно о своем крае рассказали сами гости. Первый заместитель губернатора Ханты-Мансийского автономного округа – Югры Геннадий Бухтин отметил, что округе есть все для успеха – огромные природные богатства, хорошая инфраструктура и отличные кадры. Далее он сообщил, что инвестиции в регион постоянно растут. Ханты-Мансийский автономный округ – Югра занимает сегодня четвертое место в рейтинге инвестиционной привлекательности регионов России, первое – по развитию энерге-



Первый заместитель губернатора Ханты-Мансийского автономного округа – Югры Геннадий Бухтин

тики. Очень важный момент – это то, что округ занимает третье, после Москвы и Санкт-Петербурга, место по показателям социального развития и девятое – по качеству жизни.

С презентацией инвестиционного и промышленного потенциала северного региона выступил директор Департамента экономического развития – заместитель губернатора Ханты-Мансийского автономного округа – Югры Николай Милькис. Он, в частности, привел несколько любопытных фактов. Территория округа – 535 тысяч кв.км; население – более 1,6 млн человек. Это вовсе не какая-то чрезвычайно далекая территория, в радиусе одной тысячи километров проживает 24 млн человек. Учитывая пространства и расстояния в России, показатель отнюдь не маленький. В округе – 10 аэропортов, из них три – международные. Нет проблем с детскими и школьными учреждениями. Океанариум Югры – лучший в Европе. Хорошо развита рекреационная ин-

фраструктура. Малые предприятия округа активно работают на экспорт. Вопросы инвестирования, включая разрешение на строительство и т.д., гарантировано и оперативно решаются специальными сервисными службами.

Департамента экономического развития является исполнительным органом государственной власти Ханты-Мансийского автономного округа – Югры, осуществляющим функции по реализации единой государственной политики, нормативному правовому регулированию в сфере развития малого и среднего предпринимательства, инвестиционной и инновационной деятельности. Его деятельность направлена на организацию сопровождения инвестиционных проектов по принципу «одного окна». В сферу деятельности также входят пропаганда и популяризация предпринимательской деятельности, содействие развитию конкуренции на основе стандарта развития конкуренции в субъектах Российской Федерации. Ведомство обеспечивает деятельность инфраструктуры поддержки субъектов малого и среднего предпринимательства, оказывает государственные услуги по организации и осуществлению прикладных научных исследований и разработок в области инноваций.

Заместитель губернатора округа Алексей Забозлаев представил туристический потенциал Югры.



Директор Департамента экономического развития – заместитель губернатора Ханты-Мансийского автономного округа – Югры Николай Милькис

Здесь развит этнографический, гастрономический, промышленный и другие виды туризма, округ – рай для рыбаков и охотников. В прошлом году Ханты-Мансийск был назван новогодней столицей России. Округ тогда посетили 140 тысяч гостей. Праздники прошли, но бренд сохранился и привлекает туристов, и не только российских. В целом в год здесь принимают до полутора миллионов гостей. В округе проводятся международные соревнования по биатлону и шахматам, IT-форумы БРИКС и ШОС.

Презентацию окружной системы поддержки инвесторов представил генеральный директор Фонда развития Югры Роман Генкель.

Это – специализированная организация по привлечению инвестиций и работе с инвесторами. Занимаясь развитием государственно-частного партнерства, фонд содействует формированию нормативной правовой базы в сфере государственно-частного партнерства. Ведет разработку, структурирование, организацию финансирования, сопровождение реализации инфраструктурных проектов с применением механизмов государственно-частного партнерства. Предоставляет меры поддержки субъектам деятельности в сфере промышленности, в создании современной промышленной инфраструктуры на территории автономного округа (промышленные парки, промышленные технопарки).

Представители округа ответили на многочисленные вопросы журналистов и гостей презентации. В ее рамках состоялась церемония подписания соглашений о сотрудничестве между Фондом развития Югры и Бельгийско-Люксембургской торговой палатой в Российской Федерации, между Фондом развития Югры и Русско-Азиатским союзом промышленников и предпринимателей, а также Агентский договор между Фондом поддержки предпринимательства Ханты-Мансийского автономного округа – Югры и Российским банком поддержки малого и среднего предпринимательства.



Участники презентации экономического, инвестиционного и туристического потенциала Ханты-Мансийского автономного округа – Югры

СРЕДИ ЛУЧШИХ – СУРГУТ



Финансовый университет при правительстве России составил рейтинг городов с самым высоким качеством жизни, лидером которого стала Тюмень. В основу оценки легли результаты социологических исследований, проведенных в

2018 году в 78 городах с населением более 250 тысяч человек, а также данные Росстата.

Специалисты учитывали шесть параметров: качество медицинского обслуживания, состояние дорог, развитие культуры и образования, работа ЖКХ и объем жилищного строительства, оценка работы городских властей, а также оценка населением удобства города для жизни, миграционные настроения населения и самооценка жителями своего уровня дохода.

Среди лучших также названы Казань, Сочи, Екатеринбург, Санкт-Петербург, Череповец, Тула и Сургут. Москва входит в число лидеров по уровню развития медицины, ЖКХ и доходам населения. В Сочи эксперты высоко оценили работу ЖКХ, удобство города и уровень доходов населения. В Екатеринбурге, по мнению Финансового университета, достаточно хорошее состояние медицины, дорог, доступности образования и культуры.



ГАЗОВАЯ СТОЛИЦА РОССИИ

Людмила БЕРЕЗКИНА, обозреватель

В 1949 году по распоряжению Сталина в приполярной тундре началось строительство трансполярной железной дороги Салехард – Игарка. Дорога строилась десятками тысяч людей, которые, в большинстве своем, являлись заключенными ГУЛАГа.

На бывшей фактории Уренгой строители планировали остаться надолго. Однако после смерти Сталина работы были свернуты, дорога к началу 1960-х годов оказалась никому не нужна и получила название «мертвой». Изображение этой ветки было представлено на карте-схеме железнодорожных путей, находившейся на одной из стен

железнодорожного вокзала города Тюмень.

О 501-й и 503-й стройках (такой статус носило строительство железной дороги, которую прокладывали по северной широте) долгое время нигде не упоминалось. Но труд строителей все-таки оказался не напрасным – он помог сейсморазведчикам и буровикам открыть месторождения

Уренгоя и обустроить их более быстрыми темпами.

В январе 1966 года сейсмическая станция В. Цыбенко, которая и была первооткрывательницей уренгойской структуры, заняла бараки заброшенного лагеря заключенных 503-й стройки. Летом 1966 года бригада мастера В. Полупанова завершила бурение первой разведочной скважины, и на геологической карте страны появилось новое уникальное месторождение природного газа – Уренгойское.

22 сентября 1973 года на месте будущего города был забит символический колышек с табличкой «Ягельное» – так назывался поселок на первых порах. А 23 декабря прибыла автоколонна для строительства города. 19 июня 1975 года было завершено бурение первой эксплуатационной скважины.

18 августа 1975 года произошла государственная регистрация посел-



Заброшенный лагерь строителей трансполярной железной дороги Салехард – Игарка

ка Новый Уренгой. 25 сентября 1975 года началось строительство аэропорта, в октябре был совершен первый технический рейс. В 1976 году в Новом Уренгое родились первые дети – Света Попкова и Андрей Базилев. 1 сентября 1976 года открылась первая школа, и 72 ученика сели за парты.

В январе 1978 года было образовано производственное объединение «Уренгойгаздобыча». 22 апреля 1978 года сдана первая на Уренгое установка комплексной подготовки газа, началась промышленная эксплуатация Уренгойского месторождения. 30 мая добыт первый миллиард кубометров уренгойского газа. 30 апреля 1978 года в Новый Уренгой прибыли бойцы Всесоюзного ударного комсомольского отряда имени XVIII съезда ВЛКСМ.

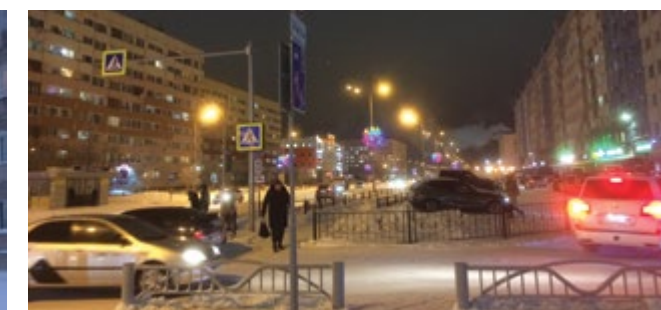
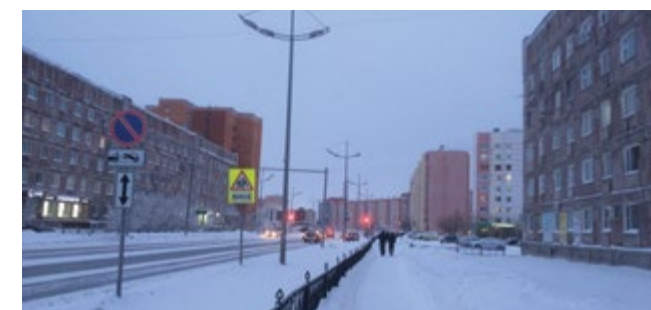
Поселок быстро развивался, объемы добычи газа росли, и 16 июня 1980 года ему был присвоен статус города с названием Новый Уренгой, окружного значения. Годом основания города считается 1975 год. День города, как в большинстве других городов, отмечается в первые выходные сентября.

В сентябре 1982 года город получил железнодорожное сообщение с остальной страной. В 1983 году завершилось строительство газопровода «Уренгой – Помары – Ужгород», и с 1984 года газ из Уренгоя начал поступать в Западную Европу.

В декабре 2004 года было введено в промышленную эксплуатацию Песцовое месторождение. В городе находятся два градообразующих предприятия ПАО «Газпром»: ООО «Газпром добыча Уренгой» и ООО «Газпром добыча Ямбург». В регионе

работает ряд независимых газодобывающих предприятий. Среди них – АО «РОСПАН ИНТЕРНЭШНЛ», ООО «НОВАТЭК-ЮРХАРОВНЕФТЕГАЗ», ОАО «АРКТИКГАЗ», ЗАО «Ачимгаз», ОАО «Сибнефтегаз», ЗАО «Нортгаз», ООО «Севернефть-Уренгой», ОАО «Севернефтегазпром».

Выдерживают высокие темпы производства уренгойские компании, занятые на буровых работах. Это предприятия группы ERIELL, филиал «Уренгой бурение» ООО «Газпром бурение», ООО «Газпром подземремонт Уренгой», ООО «Новоуренгойская Буровая Компания», АО «Сибирская Сервисная Компания». Газодобытчики, несмотря на трудные условия работы, несмотря на санкции, каждодневным трудом своим подкрепляют высокое звание Уренгоя – газовой столицы России.



В Новом Уренгое, несмотря на суровые климатические условия, созданы благоприятные условия для жизни, работы, быта и отдыха его жителей

НАША СПРАВКА

Новый Уренгой – город в Ямало-Ненецком автономном округе, первый по величине город округа, один из немногих российских региональных городов, превосходящих административный центр своего субъекта федерации (Салехард) как по численности населения, так и по промышленному развитию. Город расположен на берегу реки Ево-Яха, притока Пура. Реки Тамчаруяха и Седз-Яха протекают через город и делят его на две части – Северную и Южную. Территорию городского округа со всех сторон окружает Пуровский район. Население – 113 254 человек (по данным на начало 2018 года). Как производственный центр крупнейшего газодобывающего района, Новый Уренгой – неофициальная газовая «столица» России (реже упоминается как «газодобывающая столица»).

В КРУГЕ ПОЛЯРНОМ



Интервью с Тарасом ШИМКО,
генеральным директором
ООО «Новоуренгойская Буровая Компания»

Получив высшее образование в Ивано-Франковском институте нефти и газа, Тарас ШИМКО с 1982 года работает и живет в Тюменской области. Участвовал в открытии ряда нефтяных месторождений. Начав трудовую биографию помощником бурильщика, вырос до руководителя крупного производственного подразделения газодобывающего комплекса региона. С 2004 года – генеральный директор ООО «Карпатское управление буровых работ», ныне ООО «Новоуренгойская Буровая Компания».



● ВИЗИТНАЯ КАРТОЧКА

Шимко Тарас Ярославович родился в 1958 году на Украине. В 1977 году окончил Дрогобычский нефтяной техникум по специальности «Бурение нефтяных и газовых скважин». Продолжил учебу в Ивано-Франковском институте нефти и газа на «Газонефтепромышленном факультете». Получив в 1982 году высшее образование, трудовую деятельность начал помощником бурильщика в Тазовской НГРЭ «Главтюменьгеологии». С 1984 года работает буровым мастером, затем начальником инженерно-технологической службы.

В 1989 году избран трудовым коллективом начальником Юрхаровской нефтеразведочной экспедиции «Заполярьегазгеологии». В 1990-1993 годах возглавлял ПТО Украинской нефтеразведочной экспедиции. С 1994 года – генеральный директор ООО «Уренгойбурвод». В этой должности работает десять лет. С 2004 года – генеральный директор ООО «Карпатское управление буровых работ», ныне ООО «Новоуренгойская Буровая Компания».

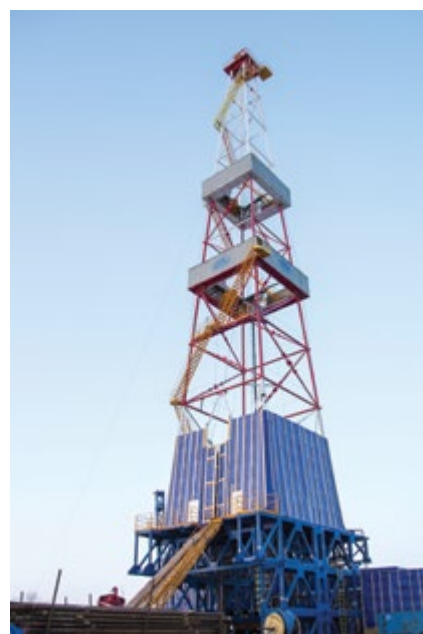
Участвовал в открытии Русско-Реченского нефтяного месторождения, а так же Южно-Мессояхского, Салекапского. Вел разведку пресных вод и строительство скважин на газовых месторождениях. Награжден медалью «За освоение недр и развитие нефтегазопромышленного комплекса Западной Сибири».

– Тарас Ярославович, вот уже около сорока лет вы трудитесь в нефтегазовой отрасли. За это время произошло много перемен и в экономической, и в политической жизни страны. Оказывают влияние на нашу, в том числе деловую жизнь, внешние факторы, те же санкции, которые нам не успевают объявлять зарубежные партнеры. Как удается в зоне вашей ответственности сохранять трудовой настрой в коллективе, его производственный потенциал?

– ООО «Новоуренгойская Буровая Компания» – предприятие с 35-летней историей развития, основу которой составила организованная в начале 80-х годов прошлого

века Украинская нефтегазоразведочная экспедиция, сформированная из специалистов, имевших опыт бурения глубоких (более 5000 м) скважин. В дальнейшем она претерпела ряд реорганизаций. За годы становления экспедиция накопила богатейший опыт работы по освоению недр в суровых климатических условиях Крайнего Севера.

Известные перемены курса в стране и начавшиеся в связи с этим кризисы и потрясения, существенно сузили возможности развития, но не изменили профиль компании – мы нашли свою нишу и уверенно развиваемся, отбирая лучшее из приобретенного опыта. С уверенностью могу утверждать, что определенная концентрация и специализация на



рынке буровых услуг позволили достичь нам высокого уровня профессионализма, что делает нас надежными партнерами в разведке и поиске нефтяных и газовых месторождений. В полярном круге эта работа сопряжена с целым рядом дополнительных трудностей. И не каждому их преодолеть без опыта и предварительной подготовки.

– В условиях рыночных отношений приобретенный опыт, репутация компании, ее авторитет очень многое значат при формировании портфеля заказов. Насколько удается сохранять прежние позиции, развивать и двигать вперед производство?

– В качестве ООО «Новоуренгойская Буровая Компания» мы работаем с 2008 года. Коллектив перенял и взял на вооружение все лучшее, что было наработано предшественниками – Украинской нефтегазоразведочной экспедицией. Сегодня наша компания – это высокотехнологичное многопрофильное предприятие с широко развитой материальной базой и инфраструктурой. Период становления и адаптации к новым условиям остались далеко позади. География нашего участия в освоении природных кладовых Западной Сибири говорит сама за себя. Предприятие участвовало в разведке многих месторождений углеводородов на севере Тюменской области и Красноярского края. Мы работали на Юбилейном, Медвежьем, Западно-Табьяхинском, Пырейном, Усть-Ямсовейском, Северо-Есетинском, Восточно-Уренгойском, Ново-Уренгойском, Ево-Яхинском, Ямбургском, Северо-Парусовом, Северо-Ханчейском, Самбургском, Хадыряхинском, Русско-Реченском, Восточно- и Южно-Сузунском, Верхнехудосейском, Ярудейском, Студеном, Тычельском, Горчинском, Пендомаяхском и многих других площадях.

– Насколько успешно и по каким направлениям развивается компания: совершенствует технологии, расширяет спектр услуг?

– Да, это очень важный фактор в работе любого производственного коллектива, чтобы оставаться успешным на рынке. Надо постоянно совершенствоваться, разви-



ваться. Разумеется, и мы не стоим на месте. Выше я перечислил целый ряд территорий, где мы работали и работаем. Так вот, отличительной особенностью большинства из них было и остается то, что поиск и добычу полезных ископаемых приходится вести в условиях аномально-высоких пластовых давлений. Наши кадры, специалисты с этим успешно справляются. Наряду с геологоразведочными работами по строительству поисковых, оценочных и разведочных скважин, нами успешно освоено и эксплуатационное наклонно-направленное и горизонтальное бурение со сложными профилями с кустовых площадок, и бурение боковых стволов, и капитальный ремонт скважин, и многое другое.

– Насколько высокая конкуренция в сфере деятельности вашей компании?

– Конечно, предложение превышает спрос. Поэтому заказчику надо выдать продукт в максимально удобоваримом варианте. Наша компания в последние годы организует свою работу таким образом, чтобы партнеры получали услуги, что называется, «под ключ». Чтобы перестроить свою работу по такому принципу, мы пересмотрели нашу производственную структуру. Разбив технологию выполнения работ по производству бурения, мы образовали семь специализированных колонн. Каждая выполняет определенную только ей миссию. Одни начинают – готовят зимник. Их мы за год проходим до четырех тысяч километров. Второй этап – отсыпка кустов-площадок, где будет установлена буровая. Затем к работе приступают вышкомонтажники. После этого идет бурение. Дальше к работе приступает цех освоения и испытания. И, наконец, разборка вышки. В результате заказчик получает необходимый ему продукт «под ключ». Такая работа пользуется особым спросом.

– В условиях санкций насколько успешно удается обновлять парк специальной и транспортной техники, оборудования?

– Не могу сказать, что испытываем трудности с формированием парка необходимой техники и ме-



Производственная площадка компании расположена на площади 35,5 гектара

ханизмов. Под производственную программу предприятие укомплектовано в достаточной мере транспортными средствами и оборудованием, в том числе выпущенном за рубежом. Только буровых установок у нас насчитывается более тридцати. Общая длина скважин, которые мы проходим в течение года, составляет до сорока километров. Если говорить об импортных автомобилях, то их у нас около шестидесяти – самосвалов MAN, VOLVO, SCANIA. А всего в парке предприятия свыше 1200 автотранспортных средств различного назначения. Идет его плановое обновление, закупаем новые машины и механизмы с учетом предстоящих работ по договорам с нашими деловыми партнерами. Вот только некоторые приобретения нынешнего года: три специальных подъемника, три цементирующих агрегата, смеситель. Стоимость каждого – до восьми миллионов рублей.

– **Важное условие успешной работы такого обширного парка – его безопасное и эффективное использование. Какие технические, организационные меры, предпринимаемые на предприятии, способствуют этому?**

– Во-первых, хочу отметить, что руководство компании считает главным приоритетом в своей деятельности – обеспечение промышленной безопасности, охрану труда и окружающей среды. Система контроля за данными направлениями является необходимым элементом эффективного управления произ-



водством в целом. Никакие экономические, технические или иные факторы не могут быть приняты во внимание, если они противоречат условиям обеспечения безопасности для работающих на производстве, а также для населения и окружающей среде. Все сотрудники несут одинаковую ответственность за исполнение требований компании в области обеспечения промышленной безопасности, охраны труда и окружающей среды в соответствии с законодательством РФ. Так, за обеспечение безопасности перевозок людей и грузов у нас отвечают прошедшие специальную подготовку люди. Мы постоянно сотрудничаем с представителями Северо-Уральского управления государственного автодорожного надзора Федеральной службы по надзору в сфере транспорта. Вновь принятые на работу водители в обязательном порядке проходят стажировку. К самостоятельной работе

они допускаются после сдачи экзамена. Он у нас проводится с учетом транспортных средств, на которых будет работать экзаменуемый: водитель автомобиля, трактора, перевозка опасных и негабаритных грузов. Все транспортные средства, в соответствии с требованиями норм и правил безопасности, оборудованы тахографами, приборами навигационной системы ГЛОНАСС. С ее помощью осуществляем в реальном времени мониторинг автотранспортных средств, работающих на линии. В постоянном режиме контролируем соблюдение маршрутов и графиков движения. Должен сказать, что эти меры позволяют добиваться и существенной экономии горючего.

– **Какие на предприятии условия для ремонта и технического обслуживания транспортных средств, оборудования?**

– Если говорить о нашей производственной базе, то на предприятии есть все возможности для надежного ремонта и технического обслуживания транспортных средств. Наличие соответствующего оборудования и кадров позволяет производить капитальный ремонт автотехники. Основная производственная база с офисными помещениями для аппарата управления находится в г. Новый Уренгой с земельным участком площадью 35,5 гектара. Назову только некоторые специализированные производственные участки. Это, например, цех по обороту и обслуживанию трубной продукции, включая изготовление, ремонт, диагностику и опрессовку элементов буровых и обсадных труб, ремонт скважино-



го оборудования. Цех по комплексному обслуживанию и ремонту бурового оборудования, сварочный участок, участок по капитальному ремонту ДВС и участок по ремонту и опрессовке противывибросового оборудования. Цех по ремонту и обслуживанию энергетического оборудования, электротехническая лаборатория, участок КИП и автоматики. Цех автотракторной, гусеничной и специальной техники располагает парком более 650 единиц со своими гаражными боксами и ремонтно-механической мастерской. Начальник отдела эксплуатации Артем Кадаев направляет и контролирует работу этого большого и сложного хозяйства. Всего на ремонте и техническом обслуживании транспорта и оборудования у нас занято 80 специалистов. Я не случайно сказал «специалистов». Это действительно настоящие мастера своего дела, профессионалы в буквальном смысле слова. Как, например, Аркадий Михайлов. У нас трудится свыше десяти лет. Был сначала водителем вездехода. Сейчас занимается ремонтом автоматических коробок передач. В работе просто кудесник. Нередко мы с его помощью ставим в строй остро востребованные машины за несколько часов вместо того, чтобы неделями ожидать приезда на помощь узких специалистов из специализированных мастерских. Сейчас мастер передает свой опыт и знания сыну Николаю. Таким же классным специалистом, как и Михайлов, зарекомендовал себя Сергей Денисьев. Он – автоэлектрик,



но прекрасно разбирается в самой сложной электронике. Много работает у нас и других мастеровитых людей. Если учесть, что предприятие имеет сертификат на переоборудование автотехники, то у них широкое поле для творчества в изобретательской и рационализаторской деятельности.

– **Насколько остро на предприятии стоит кадровый вопрос?**

– На 80 процентов у нас сложился стабильный и очень работо-



способный коллектив. Руководство компании предоставляет своим работникам полный социальный пакет. Люди обеспечены жильем, трехразовым питанием, спецодеждой. Проезд на вахту и обратно оплачивает предприятие. Раз в год все работники в обязательном порядке проходят медицинскую комиссию.

– **Север суровый, но очень ранимый. Учитываете ли вы этот**

факт в своей производственной деятельности?

– В компании накоплен богатый опыт по сохранению среды обитания и постоянно ведется поиск новых способов снижения негативного воздействия на окружающую среду с целью сохранения благоприятной экологической обстановки. Сегодня это один из основных факторов при реализации проектов строительства скважин. В своей работе мы руководствуемся самыми высо-

кими стандартами в области природоохранных мероприятий. Это позволяет с уверенностью выполнять строгие требования российского законодательства. Обеспечение экологической безопасности осуществляется за счет проведения ряда мероприятий, направленных на рациональное использование водных и земельных ресурсов, предотвращения их загрязнения, сокращение выбросов вредных загрязняющих веществ в атмосферу, сбор и утилизацию в установленном порядке промышленных и бытовых отходов. Осуществляется техническая и биологическая рекультивация нарушенных и загрязненных земель в соответствии с проектными решениями. Инвестируются средства в обновление оборудования и оптимизацию технологий, обеспечивающих сокращение образования выбросов и накопления загрязняющих веществ.

– **Спасибо, Тарас Ярославович за беседу. Дальнейших успехов вам и вашему коллективу.**

**Интервью взял
Валерий КАЛИНИЧЕНКО**

ПРИРУЧЕНИЕ СЕВЕРА

Валерий КАЛИНИЧЕНКО,
главный редактор



**Испокон веков
Не бояться долговечных
Голубых снегов.
Если снег тебе привычен,
Словно молоко, –
С нашей тундрой своенравной
Сдружишься легко.
И начнет она делиться
Мастерством с тобой,
Как в сугроб не сковырнуться
При езде любой,
И еще как можно сделать,
Чтобы твердый снег
Стал упряжкой, которой
Правит человек.**

Много проникновенных стихотворений посвятил своей родной суровой северной земле известный ямальский поэт Леонид Лапцуй. Одно из них мы выбрали девизом нашего разговора о сегодняшних буднях транспортников Крайнего Севера. Приезжающих сюда из других мест людей пугают зимой полярная ночь, морозы, бесконечные ветры и вьюги, а летом – комары и мошкара. Но к этим издержкам северной жизни скоро привыкаешь. И те, кто ехал сюда на несколько лет, в эти дикие и суровые места, с надеждой заработать много денег, вдруг становятся приверженцами бесконечного северного обаяния. Приезжие влюбляются в сдержанную и строгую красоту этого края, остаются здесь жить и работать. Рожают детей. Высаживают парки и сады. Волшебная



На снимке (справа налево): руководитель Северо-Уральского межрегионального управления государственного автодорожного надзора Федеральной службы по надзору в сфере транспорта Александр Дробот, генеральный директор ООО «ЯмалТрансАвто» Стефан Геряк и начальник автоколонны №5 предприятия Евгений Чумаченко



По трассе, ведущей из Нового Уренгоя в сторону Ямбурга, ни днем, ни ночью, в любую погоду, не прекращается движение автомобильного и технологического транспорта. Проезд только по специальным пропускам

земля привлекает к себе и не отпускает. Сегодня Крайний Север – это родной дом романтиков, добрых и замечательных людей, но, прежде всего, настоящих профессионалов своего дела.

Несмотря на суровые и холодные будни, здесь живут и работают люди самых разных профессий, национальностей, вероисповеданий и даже цвета кожи. Их многое объединяет. Конечно, прежде всего, работа и какая-то особенная аура местной природы, ее трескучих морозов и холодных ветров. Это все можно коротко назвать так – приручение Севера.

Современное состояние и тенденции развития нефтегазового



комплекса в регионе особо высокие требования предъявляют к работе транспортного комплекса, в первую очередь автомобильного. Ведь ни одно направление производственной деятельности человека не обходится без него. В числе ведущих транспортных предприятий здесь на Севере по праву называют коллектив ООО «ЯмалТрансАвто». Предприятие развивается и расширяется, как отмечает генеральный директор Стефан Геряк, в геометрической прогрессии.

– Общество с ограниченной ответственностью «ЯмалТрансАвто», – рассказывает Стефан Федорович, – было образовано в конце 2008 года на базе транспортного цеха ЗАО «Ямалгеофизика», группой молодых энергичных специалистов Руслана Якупова, Ирины Виткаловой, Александра Манакова под руководством Ивана Леонова, на данный момент директора по транспорту. Предприятие оказывает весь спектр профильных услуг, связанных с разведкой, освоением месторождений и добычей нефтегазоконденсата. Компания сегодня располагает большим парком грузового специализированного и неспециализированного транспорта. Осуществляет по заказам наших партнеров перевозки опасных, негабаритных и тяжеловесных грузов. Обеспечивает пассажирские перевозки легковым автотранспортом и автобусами.

Основными партнерами компании являются представители нефтегазовой и строительной отраслей. Среди заказчиков такие

● ВИЗИТНАЯ КАРТОЧКА

Геряк Стефан Федорович родился в 1964 году в городе Николаеве Львовской области. В 1982 году окончил Николаевское профессионально-техническое училище, где получил специальность водителя крана автомобильного. После окончания училища согласно распределению направлен в г. Нижневартовск на Автобазу №2 Самотлор-трубопроводстрой», где и начал свой трудовой путь. С 1983 года находился на действительной воинской службе в рядах Советской Армии.

После демобилизации вернулся в Нижневартовск, где продолжал трудиться водителем на объектах «Самотлорнефти». В 1989 году избран бригадиром. В дальнейшем работает начальником колонны, а затем автофилиала. Одновременно учился в Южно-Уральском техническом университете, где получил специальность экономиста. В 2003 году поменял место жительства и переехал в город Новый Уренгой, где работал главным инженером в ООО «СпецУТТ». С 2009 года – генеральный директор ООО «ЯмалТрансАвто».

Женат. В семье растет сын.

крупные компании как ООО «Газпром переработка» ЗПКТ и УТЖУ; АО «АРКТИКГАЗ»; АО «Ачимгаз»; ПАО «Геотек Сейсморазведка»; АО «Инвестгеосервис»; ООО «НЭУ»; ООО «Газпром добыча Надым»; ООО «ГазАртСтрой»; АО «РН-Снабжение»; ООО «Велесстрой»; ООО «ВТК-2»; ООО «РОСНЕФТЕГАЗ-Харп»; ООО «НИПИ НГ «ПЕТОН»; ООО «ВМУ»; ООО «ЯмалСтройСервисАвто». Этот список можно продолжать. Всего транспортники сотрудничают на

новные направления деятельности этого завода – это подготовка газового конденсата к транспорту, производство керосина и дизельного топлива. Еще один деловой партнер транспортников – ПАО «ГЕОТЕК Сейсморазведка». Это крупнейшая геофизическая компания, которая оказывает широкий спектр услуг в области сейсморазведки с применением новейших технологий и современного оборудования. Длительное время мы сотрудничаем с



Новый Уренгой – конечная станция на железной дороге, ведущей на Север. Дальше по ней направляются только технологические поезда

основе долгосрочных договоров более чем с тридцатью производственными структурами нефтегазового комплекса региона.

– Филиал ООО «Газпром переработка» – Завод по подготовке конденсата к транспорту, – Стефан Геряк представляет одного из своих самых давних партнеров. – Ос-

коллективом ПАО «ГЕОТЕК Сейсморазведка». Он постоянно внедряет новые технологии. Компания гордится высокими показателями в области охраны труда, окружающей среды, а также техники безопасности. На счету предприятия – полевые работы с вертолетным сопровождением, высокопроизводительные

проекты с применением вибрационных источников возбуждения, сейсморазведочные проекты в транзитной зоне.

Дорожим мы и сотрудничеством с АО «АРКТИКГАЗ». Это международная компания по разведке и добыче нефти и газа, быстро развивающаяся, глубоко интегрированная в нефтегазовый сектор, как в Российской Федерации, так и на мировом рынке. Основное внимание компанией уделяется очистке сырой нефти, чтобы обеспечить истинность и соответствие стандарту производства, как по спецификации, так и по составу. АО «АРКТИКГАЗ» имеет высокие результаты в России по темпам роста добычи и переработки углеводородов. Сотрудничество с ведущими предприятиями нефтегазового комплекса региона позволяет транспортникам наращивать собственные мощности. За последние три года они возросли на треть.

Широкий круг заказчиков, стабильное деловое сотрудничество с ними позволяют транспортникам своевременно обновлять парк, в том числе приобретать образцы специальной техники под новые проекты. Только за последние три года на эти цели было направлено 400 миллионов рублей. В текущем году парк автомобильной техники пополнило 50 автомашин различного назначения. Плановмерно идет обновление выработавшей свой ресурс техники. В настоящее время



Пока нефтегазодобытчики Нового Уренгоя ведут нелегкую трудовую вахту на северных широтах нашей страны, дома их ждут дети, родные, близкие

в парке более половины транспортных средств в возрасте до пяти лет. Компания ООО «ЯмалТрансАвто» всегда соответствовала высоким стандартам качества к выделяемой технике, техническим требованиям и условиям оказания транспортных услуг.

Судя по географии производственной деятельности смежников, работать транспортной компании приходится на всей территории Ямало-Ненецкого автономного округа, а также на севере Красноярского края. Это районы Ванкорского, Сузунского, Тагульско-

го месторождений. Стефан Геряк и его команда хорошо понимают, что залогом дальнейшего успешного сотрудничества с лидерами нефтегазодобывающей отрасли является надежное обеспечение транспортной составляющей их производственной деятельности. Поэтому свои основные усилия компания направляет на достижение мировых стандартов в области промышленной безопасности, охраны труда и охраны окружающей среды. И это приносит хорошие результаты. За последние три года на треть вырос объем оказываемых услуг. Соответственно расширился парк техники. Выросла и численность персонала.

Главные принципы работы всего коллектива – приоритет жизни и здоровья работников, совершенствование существующей системы управления промышленной безопасностью и охраной труда, безопасность всех сфер производственной деятельности через создание и обеспечение безопасных и здоровых условий труда. Избежание травматизма сотрудников и аварийности, максимальное сокращение рисков. Все эти усилия направлены на реализацию главной цели производственной деятельности транспортного предприятия – обеспечение безопасной перевозки людей и грузов. В условиях Севера решение этой задачи крайне усложняется. Порой из-за суровых морозов и сильных ветров, пурги, уходящего из-под колес и гусениц грунта людям трудно просто выживать, а здесь еще надо и работать. Причем, работать на уровне самых высоких стандартов. Надо отметить, что на предприятии созданы максимально благоприятные условия для труда и быта транспортников.

– Важным нашим преимуществом перед конкурентами, – считает генеральный директор, – является наличие обширного парка специализированной и транспортной техники. В нем насчитывается около 320 единиц легкового, грузового, специального транспорта. Это легковые автомобили, автобусы, автобусы-вахтовки, бортовые автомобили, седельные тягачи, бензовозы, трактора, манипуляторы, ППУА, автоцистерны, полуприце-

пы-площадки, термобочки, тралы. Только прицепов различного назначения 120 единиц. Общая численность площадок составляет 50 единиц, тралов – 20, 22 – экскаватора. Например, общий объем нашего парка, предназначенного для перевозки наливных грузов, составляет 1380 кубических метров. Для эффективного технического обслуживания и эксплуатации всего этого хозяйства транспорт распределен в пять колонн, в зависимости от назначения. Это перевозка людей, перевозка грузов, дорожно-строительная техника, перевозка тяжеловесных, негабаритных и опасных грузов. Мы также ведем розничную и оптовую торговлю горюче-смазочными материалами и светлыми нефтепродуктами.

Предприятие имеет две большие специализированные производственные базы. Основная, с офисными помещениями, где находится и аппарат управления, расположена в черте города Новый Уренгой. Занимает земельный участок площадью 13 гектаров. Кроме того,



Вахта на месте сбора перед очередным отъездом на работу

обособленное подразделение с производственной базой находится в городе Тарко-Сале. Есть собственные ремонтные мастерские, мойка и теплые стоянки в местах дислокации. Только на центральной базе на ремонте и техническом обслуживании парка занято 60 человек. Все – специалисты высокой квалифи-



За границу Полярного круга, по его дорогам и объектам нефтегазодобытчиков, автора этого очерка сопровождал начальник автоколонны №5 Евгений Чумаченко (на снимке справа налево)

кации. Оснащение ремонтных мастерских позволяет им производить капитальный ремонт транспортных средств. В отдельные производственные участки здесь выделены шиномонтажный, электротехнический, токарный, столярный, реставрационный, аккумуляторный, а также цех автомобильной, тракторной

транспортных услуг. Это, прежде всего, лицензия на осуществление перевозок пассажиров автомобильным транспортом, оборудованным для перевозок более 8 человек. Имеется бессрочная лицензия на осуществление эксплуатации взрывопожароопасных и химически опасных производственных объектов I, II, III классов опасности. Компании на основании соответствующей лицензии предоставлено право на проведение предрейсовых, послерейсовых осмотров, медосвидетельствований водителей. Предприятие оказывает весь спектр профильных услуг – перевозит пассажиров и любые виды грузов, в том числе взрывоопасные, а также производит работы на грузоподъемной технике. В этом году ООО «ЯмалТрансАвто» получил аттестат аккредитации оператора технического осмотра – на проведение технических осмотров транспортных средств.

Компания обладает достаточным арсеналом автотранспортной техники и кадровым резервом для оказания транспортных услуг любой сложности, в любых метеоусловиях, качественно и в срок. К минимуму сведено негативное воздействие на окружающую среду. Все специалисты компании прошли подготовку и аттестацию по промышленной безопасности, руководители аттестованы в центральной комиссии Федеральной службы по экологическому и автономному надзору. На предприятии проведена аттестация



Перевозка негабаритного груза ведется строго в соответствии с требованиями правил дорожного движения

рабочих мест. Ежегодно составляются и реализуются мероприятия направленные на улучшение труда, предупреждение и недопущение несчастных случаев на производстве, аварий и инцидентов.

Под особым контролем находятся мероприятия по обеспечению безопасной перевозки людей и грузов. Эту работу возглавляют специалисты, прошедшие подготовку в учебных центрах Федеральной службы по надзору в сфере транспорта. На предприятии взяли на вооружение информационные технологии в деле укрепления транспортной дисциплины. Весь подвижной состав оборудован тахографами с блоком КЗИ, системой мониторинга «ГЛОНАСС». Мониторинг транспорта, находящегося на линии, осуществляется в постоянном режиме.

На предприятии разработано положение, которое определяет организацию работ по обеспечению

чайных ситуаций на производственных объектах.

– В нашем коллективе работает свыше 500 человек, – продолжает рассказ о предприятии Стефан Геряк. – В основном это водители. В своем большинстве они работают в коллективе по несколько лет. Тем не менее, регулярно проходят инструктаж. Ежегодно контролируется состояние здоровья каждого работника. Медицинскую комиссию проходят и все вновь принятые на работу. Водителей, прежде чем доверить им руль, обучаем особенностям вождения транспортных средств в условиях севера. После стажировки на наших дорогах они сдают экзамен и только после этого выходят на трассы самостоятельно.

Компания сертифицирована по системе сертификации работ и услуг, системе менеджмента качества «СТАНДАРТ-ТЕСТ» в соответствии со стандартами ISO 9001. Генеральный директор ООО «Ямал-

различными дипломами и почетными грамотами.

За образцовое выполнение трудовых обязанностей и безупречную работу в топливно-энергетическом комплексе Министерством энергетики Стефану Геряку объявлена благодарность. Он отмечен за безупречную работу Почетной грамотой ОАО «ТНК-ВР Менеджмент». Решением совета фонда поддержки предпринимательских инициатив награжден Почетным знаком «Руководитель года – 2013». Имеет благодарность от администрации города Новый Уренгой. Коллектив ООО «ЯмалТрансАвто» признан в 2013 году «Лучшей компанией» в категории «Транспорт» по результатам международного экономического конкурса. За достигнутые высокие финансово – экономические показатели предприятие удостоено Почетного звания «Лидер России – 2015». В 2016 году коллектив получил «Сертификат социально ответственного предприятия в Российской Федерации».

Коллектив ООО «ЯмалТрансАвто» оказывает благотворительную помощь общественным, спортивным, детским организациям. Добрые поступки не остаются незамеченными. На предприятии можно увидеть благодарственные письма от администрации, а также от департамента образования города Новый Уренгой, центра развития физической культуры и спорта города Губкинский, Новоуренбургского городского общества инвалидов, других общественных организаций.

В нынешнем году коллективу автотранспортного предприятия исполнилось десять лет. Несмотря на то, что период становления молодого предприятия пришелся на нелегкие кризисные времена, руководство, все работники ООО «ЯмалТрансАвто» с оптимизмом смотрят в будущее. За это время отлажено производство. Предприятие зарекомендовало себя надежным деловым партнером на рынке транспортных услуг. Высокопрофессиональный коллектив знает и умеет, как даже в самой сложной обстановке можно и нужно, задействовать весь кадровый и производственный потенциал, достигать новых целей в своей деятельности.



Люди и техника за работой

безопасных и здоровых условий труда работников. На постоянной основе осуществляется контроль за соблюдением законодательных и иных нормативно-правовых актов по охране труда и промышленной безопасности. Идет совершенствование профилактической работы по предупреждению производственного травматизма и профессиональных заболеваний, по снижению уровня риска аварийных и чрезвычайных ситуаций.

ТрансАвто» Стефан Геряк уверен, что репутация надежного делового партнера зарабатывается ежедневно по крупицам. Заказчики судят об уровне профессионализма коллектива по конечному результату. В течение 15-ти лет он занимает руководящие должности. С его мнением трудно не согласиться. Опытный транспортник, авторитетный руководитель. За многолетний и эффективный труд он награжден

БЕЗОПАСНЫЙ И ЭФФЕКТИВНЫЙ ТРАНСПОРТ

Марина ШИМАНСКАЯ,
экономический обозреватель

В деловом центре «Ямал» Нового Уренгоя состоялась региональная интерактивная конференция, в которой приняли участие представители транспортного комплекса территории. В зале присутствовало около 150 представителей перевозчиков не только города, и со всего Ямало-Ненецкого автономного округа.

Принципиальным отличием этой встречи стал ее оригинальный формат – открытая живая дискуссия между участниками, выступающими, экспертами, организаторами. Девиз конференции «Соблюдать закон – значит экономить» определил вектор интересного диалога между перевозчиками, представителями надзорных органов и экспертами в области тахографии и мониторинга транспорта. Какие приборы и как правильно их эксплуатировать? Каковы последние законодательные требования к техническому обслуживанию автопарка? Как сэкономить ресурсы перевозчика и многое другое вопросы обсуждались в открытом диалоге. На конференции была представлена новая мониторинговая система «JANTI», которая призвана минимизировать затраты и кардинально упростить множество повседневных задач транспортных компаний.



Открыл работу конференции руководитель Общества с ограниченной ответственностью «Ямальские Навигационные Технологии» А.А. Игнатов. Перед присутствующими выступили начальник Северо-Уральского межрегионального управления государственного автотранспортного надзора А.Ф. Дробот, заместитель директора по метрологии ФБУ «Тюменский ЦСМ» Д.С. Че-

редников, руководитель Уральского подразделения Центра информационной поддержки системы «Платон» А.С. Сидоренко, директор департамента продаж АО «ГЛОНАСС» Ф.В. Клопотовский, руководитель проекта ООО «ФДО-МЕТТЭМ» С.А. Ларин, ведущий эксперт компании «Рустахоконтроль» Ю.А. Гайлит.

Автотранспортный бизнес в России – одно из самых тяжелых направлений развития в стране рынка. Это связано с наличием обширной законодательной и технической базы, регулирующей работу предприятий. После каждого выступления из зала поступало множество вопросов, на которые представители транспортных предприятий получали исчерпывающие ответы и разъяснения. Организатором конференции выступило ООО «Ямальские Навигационные Технологии». Оно было основано 23 ноября 2010 года и находится в городе Новый



Уренгой. За это время предприятие стало лидером в Ямало–Ненецком автономном округе по поставке, установке, сервисному обслуживанию систем спутникового контроля автотранспорта и тахографов. Многие вопросы касались именно сферы деятельности компании.

ООО «Ямалские Навигационные Технологии» – разработчик собственного программного обеспечения автоматизации и управления автотранспортом, на основе применения системы тахографического контроля и системы мониторинга автотранспорта по средствам ГЛОНАСС-технологий. Предприятие специализируется только на работе с автотранспортными предприятиями, постоянно развивая новые направления для повышения качества и доступности услуг. Современным подходом и накопленными знаниями коллектив, благодаря индивидуальной работе по решению задач в конкретном автохозяйстве, помогает перевозчикам оптимизировать затраты. «Каждый сотрудник предприятия заинтересован в успехе клиента!» – считает генеральный директор ООО «Ямалские Навигационные Технологии» Ю.А. Поваров.

Вот только один из вопросов, которые остро стояли на повестке конференции. Какой тахограф выбрать сегодня перевозчику? Казалось бы, все очень просто. Перечень тахографов, допущенных к установке на автомобильный транспорт, размещен на сайте ФБУ «Росавтотранс». Всего в перечне указаны 9 тахографов, отвечающих требованиям транспортного законодательства.

Так же требования к тахографам предъявлены Техническим ре-



гламентом таможенного союза. Он определяет, что тахограф – автокомпонент, и он должен быть прописан в конструкторской документации завода производителя. Второй пункт документа объясняет, что тахограф является средством изме-



рения с действующей метрологической поверкой и на него должен выдаваться поверочный сертификат на 7 лет. Кроме этого, прибор должен иметь сертификат соответствия требованиям по электромагнитной совместимости компонентов транспортного средства. Для автомоби-

лей, перевозящих опасные грузы, допускается установка только тех приборов, которые прошли процедуру подтверждения на соответствие требованиям ДОПОГ и имеют сертификаты, подтверждающие это соответствие. Всем выше перечисленным требованиям соответствует только VDO DTCO@3283!

К сожалению, есть немало примеров, когда производители и поставщики приборов пытаются навязать перевозчикам нестандартное оборудование. Некоторые из них утверждают, что тахограф является автокомпонентом и рекомендован заводом производителем, но не предоставляют подтверждающих документов. Пока нет ссылки на габаритный чертеж, объяснили специалисты участникам конференции, – это не автокомпонент! Еще

более высокие требования к приборам, допускаемым на работу в составе автомобиля, перевозящего опасные грузы. Важен не какой-либо сертификат для работы в опасных средах, а конкретно предусмотренный правилами ДОПОГ для приборов, не отключаемых при выключении зажигания.

Исчерпывающие рекомендации получили участники конференции и для того, чтобы правильно выбрать делового партнера, которому будет доверена установка и техническое обслуживание приборов. Были даны ответы и на многие другие практические вопросы, с решением которых перевозчики сталкиваются ежедневно. Все участники уверены, что конференция в Новом Уренгое достигла главных своих целей: коллективы предприятий транспортной отрасли региона едины и знают, соблюдать закон – значит экономить!



НЕ ОТСТУПАТЬ

Федор БОРОВОЙ, писатель

**Я в прошлом был уже,
И в будущем побуду,
Я жизнью дорожу
И называю – чудом.**

Жизнь – удивительное явление. Тайны ее непостижимы, хотя мы постоянно стремимся к познанию ее загадочного смысла. Страстное желание открыть и понять самые сокровенные тонкости (почему и как все происходит), попытки заглянуть за занавес будущего и есть смысл жизни. А вот траектория полета у каждого человека своя, одинаковых нет, а близкие друг другу есть, чаще всего – это основа, на которой прорастает дружба, казалось бы, между случайными людьми. Но случайностей не бывает, оглянитесь, рядом с вами идут люди по схожей с вашей траектории – это друзья. Кто-то свыше соединил вас тонкими нитями взаимопонимания и дружбы, как это произошло со мной и моим другом – Александром Акимовичем Старохатним.

Родился Александр Акимович в Брагинском районе Гомельской области в семье деревенской интеллигенции, папа Аким Михайлович и мама Вера Максимовна учительствовали в местной школе. Родная деревня Старохатних, Велимов, просуществовала более ста лет. В 1943 году, как и многие другие населенные пункты Беларуси, ее сожгли отступающие фашисты полностью. Но деревня была восстановлена руками преданных сельчан. Ее история завершилась четвертого мая 1986 года, когда она попала в тридцатикилометровую зону отселения после Чернобыльской аварии, и все жители были эвакуированы. Сегодня они разбросаны по нашей стране и далеко за ее пределами. Аким Михайлович подробно описал историю Велимова и продолжает трудиться над мемуарами сейчас. Он один из самых уважаемых выходцев деревни.

Дар учиться и делиться знаниями с другими сын унаследовал от родителей и навыки педагога широко использует в своей трудовой деятельности. Почти двадцать пять лет он работает в частном бизнесе (международные автомобильные перевозки), направляя свои усилия не на достижение личных выгод, материальных благ, а, в первую очередь, на созидание. Ему интересно создавать, поэтому он оставляет ГАП-1, вроде неплохое теплое местечко (все-таки обслуживал торговлю), и организует «КристаллТранс» – свое дело. Время не простое, многое непонятно, нет четкой правовой базы, поддерживающей частный бизнес, развалены сложившиеся экономические



Федор Боровой (крайний справа сидит) в кругу друзей в мастерской Народного художника Республики Беларусь, лауреата Государственной премии СССР, лауреата премии Союзного государства скульптора Ивана Миско (сидит второй слева)

и общественные связи периода СССР, а системы международных автомобильных перевозок в Беларуси в начале девяностых годов не существовало вообще. Но азарт создателя уже овладел Александром, отступать не привык – только вперед. Эти истины он усвоил еще в детстве...

В школу ходили километра за два. Летом хорошо было пройти, а вот зимой – проблемно. Во-первых, снег, порой за ночь столько насыплет, что проваливались по пояс, но в школу приходили – надо было учиться. Во-вторых, волки водились в тех краях, и однажды их встреча состоялась. Саша возвращался из школы домой один, по протоптанной сквозь глубокий снег тропинке. Вдруг впереди увидел в сумерках силуэт животного, подумал, собака. Когда подошел совсем близко, узнал по рассказам взрослых – волк. Они на расстоянии двух метров вцепились глазами друг в друга, поединок начался. Главное, как учили старшие, не отводить глаз, не отступать. И волк, признав силу взгляда соперника на уровне инстинкта, сворачивает в сторону и уходит в лес. Это была первая победа десятилетнего мальчишки над собой. Не отступать – девиз, ставший нормой его жизни...

Предприятие создано, и теперь в него надо вдохнуть жизнь вопреки всем препятствиям. Поединок с реальностью напоминал тот, с волком. Приобрели два МАЗа, заключили необходимые договоры с фирмами «Совтран-

● ОБ АВТОРЕ

Имя белорусского писателя и поэта Федора Борового знакомо нашим читателям. На страницах журнала публиковались его очерки, статьи, в которых автор рассказывал об известных людях Республики Беларусь, внесших заметный вклад в обустройство родного края. Нынешний год в братской республике объявлен годом Малой родины. «Беларусь – наш общий дом, и в наших интересах сделать его уютным и образцовым. Давайте покажем, что мы истинные и рачительные хозяева своей земли!» Эти слова Александра Лукашенко стали смыслом и содержанием проводимых в республике мероприятий под девизом года Малой родины.

Именно о таких людях, созидателях и творцах, которые каждодневно, без суеты и лишних слов, делают свое дело настоящим образом, и рассказывает писатель в своей новой книге. В предисловии к ней он пишет:

«Малая родина... Эти два слова несут самый глубинный смысл бытия на земле, являясь основой жизни человека. Из наших малых состоит большая Родина. А вместе они и образуют Отечество, Отчизну – отчий дом, землю предков, которая вскормила нас. И наш долг о ней заботиться. В этом суть жизни героев моих рассказов, с которыми мне повезло рядом работать на производстве и в творчестве. Я попытался вместе с каждым осторожно заглянуть в его душу и поделиться с тобой, дорогой читатель, красотой и богатством их духовного мира».

савто» и «Белкарго» и отправились в первый рейс на Запад – пошли понемногу денежные поступления. Экономили на всем, чтобы только собрать средства на приобретение более современного, конкурентоспособного подвижного состава. Первый такой тягач Александр Акимович приобрел в Германии и пригнал сам. Долго ездил по фирмам, выискивал подешевле и «живой», наконец, подобрал. Хозяин ему говорит: «Это «шрот» (свалка для утиля)». – «Мне как раз шрот и надо», – парировал Старохатний. В домашних условиях тягач отремонтировали, и он долго исправно выполнял перевозки. В то время автомобиль марки «МАН» был единственным во всем Гродно. Постепенно предприятие набирало обороты и стало заметным на рынке автоуслуг. К тому времени состоялось учредительное собрание, на котором международники создали свою ассоциацию – БАМАП, она и стала лидером в организации логистической сети международных автомобильных перевозок в стране, штабом всего бизнеса перевозок автотранспортом. Под руководством ассоциации белорусы стремительно набирали силу и авторитет на европейском рынке автоперевозок и скоро вошли в число лидеров, обогнав все постсоветские государства, в том числе и Россию. В действительные члены ассоциации был принят и «КристаллТранс». Заметили коллеги инициативного и толкового руководителя – избрали в состав правления ассоциации, где он активно и полезно участвует в организации сложной кухни международных автомобильных перевозчиков.

Александр Старохатний – личность яркая, харизматичная, коммуникабельная, быстро находит взаимопонима-

ние с партнерами как у нас в республике, так и за рубежом. Тем более что западные фирмы нуждались в нашем рынке и в помощи белорусов (все-таки Беларусь – транзитная страна) для продвижения своих услуг в страны СНГ, и они охотно шли на участие в конкретных, деловых проектах, предлагаемых обязательным профессионалом – директором. Так родилась идея об использовании на перевозках комбинированных автопоездов: тягач принадлежал белорусской компании, а полуприцеп – иностранной, на правах временного ввоза, это была мировая практика, и она давала возможность развиваться небольшим, начинающим фирмам. Такой метод совместной работы получил широкое применение, но неожиданно Таможенный комитет Республики Беларусь узрел в этом некое нарушение таможенного законодательства, якобы пользователи прицепов не оплачивали ввозную пошлину, и запретил использование полуприцепов иностранных собственников. Более того, были предъявлены большие штрафные санкции к белорусским фирмам с направлением исков в хозяйственные суды. Началось поголовное вырубание белорусского перевозчика под корень. Многие прекратили свое существование, некоторые перерегистрировались в России и Литве, а оставшиеся совместно с БАМАП продолжали сражаться за выживание. Трезвые головы среди государственных мужей все же нашлись, валютные потери бюджета были очевидны, и Конституционный суд страны признал решение Таможенного комитета Беларуси незаконным и отменил его, но упущенные возможности были уже невозполнимы.

Неугомонный оптимист Александр Старохатний с помощью своего немецкого партнера и друга Фолкера Туна, бывшего в то время дилером крупного завода-производителя грузовых автомобилей ДАФ, приобретает на условиях лизинга тягачи этой марки – удобные для водителя, простые и надежные (особенно первые, потом пошли с электронной начинкой, которая иногда становилась головной болью). Вроде все хорошо, но с техническим обслуживанием и текущим ремонтом проблема – у себя нет ни оборудования, ни специалистов, а за границей дорого. Нашли выход, отправили своего специалиста для переподготовки на завод. Два месяца он осваивал премудрости устройства автомобиля ДАФ непосредственно в цехах, причем всех его узлов (ходовая часть, двигатель, электрика). Дома докупили необходимое оборудование, обучили своих рабочих и на достаточном уровне начали осуществлять сервис в условиях своей мастерской. Сегодня эстафету дилерства компании ДАФ в Беларуси подхватили другие фирмы: ООО «Трансконсалт Брест», председатель совета директоров Всеволод Владимирович Архипов, и СООО «ТурботрансБел», организовавшее основательный сервис грузовиков ДАФ, директор Михаил Борисович Тарасюк.

ДАФ

Вы у народа на глазах

Создали сервис ДАФ.

Лихие были времена,

Вставала на ноги страна.

Быстро основали производство.

В чем ваше превосходство?

Преданность, качество, труд.

За этим люди к вам идут.

Каждый перевозчик знает – его ДАФ

У профессионалов находится в руках.

Мне запомнилась наша совместная с Александром Акимовичем поездка в составе делегации из сорока руководителей-международников от БАМАП в Бельгию. Мы были приглашены для участия в работе собрания членов МСАТ (Международного союза автомобильного транспорта), которое проходило в Брюсселе. Как правило, такие мероприятия проходят живо, интересно и полезно. Хозяева форума предусмотрели экскурсии по городу, на заводы-производители с деловой целью, знакомство с достопримечательностями культуры города. Там подружился с делегацией России от АСМАП. Ее возглавлял легендарный Юрий Сергеевич Сухин, бывший министр транспорта России, который хорошо играл в большой теннис. Он и предложил провести маленький парный турнир по теннису между Россией, Беларусью и Украиной. К тому времени я немного владел этой увлекательной игрой. А вот кого взять в пару? И я спросил Сашу, играл ли он в теннис. Тот, хитро улыбаясь, сказал, что ракетку в руках держал, для меня это был сигнал, что его можно приглашать в команду. Белорусское посольство в Бельгии нашло нам корты для соревнований, и мы поехали. Но пошел дождь и турнир не состоялся.

– Хорошо, – сказал Саша, – мы избежали позора...

– Почему? Я играю немножко, – не согласился с Александром.

– Зато я вообще не умею играть – улыбнулся он, – но мне нравится этот вид спорта, и я надеялся поучиться, к следующей нашей встрече я освою теннис, вот увидишь.

И я увидел. Через пару лет приехал по делам в Гродно, а на территории теперь уже ОДО «ТТС КристаллТранс» выстроен великолепный теннисный корт с самым современным покрытием, а мой друг Александр не только научился держать ракетку, но и отменно ею владеет. На корте в большинстве своем играют дети бесплатно – это забота о будущих чемпионах. Так после брюссельского несостоявшегося турнира родилось серьезное увлечение. Он вместе со своими гродненскими друзьями Сергеем Мищенко и Сергеем Судниковичем организовали на базе санатория «Озерный» рождественский турнир «Хрустальная шляпа». Кстати, гимн к турниру я написал дома у Саши.

Над озером Белым нитью узорной

Парад ярких звезд, тишины торжество.

Сердечно друзей приглашает «Озерный».

В светлый Гродненский край на турнир в Рождество.

Припев:

Теннисисты, теннисисты.

Одиночки, пары, миксты,

Снова встретимся на корте.

Дружим в жизни мы и в спорте.

Теннис – вечная борьба,

Наша гордость и судьба.

Поднят праздничный флаг, «тайм» прозвучало.

Две подачи навyleт и обратный кросс.

Гейм первый выигран – это только начало.

Мы играем на радость, а где-то до слез.

Турецкая баня, прощальный банкет.

«Хрустальная шляпа» украсит наряды.

Грусть расставанья, эмоций букет.

Награды, улыбки, счастливые взгляды.

Этот немудреный гимн великолепно исполнила Татьяна Глазунова – солистка оркестра под управлением Михаила Финберга. И теперь ежегодно в конце декабря мы встречаемся в «Озерном», чтобы побороться за «шляпу», подышать свежим воздухом, полюбоваться чудной природой, обсудить наши текущие производственные дела, улыбнуться друг другу, насладиться теплой дружеской атмосферой. А я (стало традицией) хоть несколько строчек пишу в честь каждого турнира.

В свою очередь, в Минске вместе с Александром Старохатним и Всеволодом Архиповым из Бреста, с моим участием и при поддержке БАМАП двенадцать лет назад был основан аналогичный парный турнир по большому теннису среди транспортных компаний Carrier's cup. Сегодня основным вдохновителем и организатором турнира стал молодой, энергичный, толковый руководитель компании «Янстронг» Дмитрий Михайлович Воронцов, который поддержал наш теннис, расширил его, наполнив новым содержанием и сохранив сложившиеся традиции. И все это, конечно, не вопреки, а на пользу автотранспортным делам. Ведь мы становимся ближе, а вместе и работать хорошо, и отдыхать нормально.

Так же старательно, как на производстве и в спорте, Александр Акимович выстраивает семейные взаимоотношения, а семья не маленькая, и все рядом, при нем. Жена Кристина Ивановна на заслуженном отдыхе. И она автомобилист, окончила Лидский автотехникум по специальности экономист, а Саша – Бобруйский автотранспортный техникум. Познакомились в общежитии Гродненского автобусного парка (автоколонна 2408), куда были направлены на работу после распределения, и с тех пор вместе. Два сына – Андрей и Дмитрий – работают с отцом, а вскоре приобщатся внуки: Володя, Кристина, София, Александра. Каждый крутит свой винтик в большом, сложном бизнесе и домашней жизни. Не раз бывал я гостем дружной, гостеприимной семьи, всегда принимали искренне и хлебосольно. По хозяйству тон задает жена, все у нее на месте, чистенько, аккуратно, вкусно и сердечно, душевно.

А какие у них трогательные взаимоотношения, какая теплая, искренняя забота друг о друге! Действительно, крепка страна своей семьей! Такие же семейные нормы установлены во взаимодействии с трудовым коллективом и управленцами. Главное – забота о человеке труда, социальная защищенность, доверие, уважение, хорошая зарплата, поддержка инициативы. Труд должен быть достойно вознагражден.

Отношения с партнерами основываются на порядочности и ответственности, обязательном выполнении договорных обязательств. А конкуренции Александр Старохатний не боится. Он рассматривает ее как соревнование, обмен опытом, готовность помогать партнерам, чтобы автомобильные перевозки интенсивно развивались на пользу каждого перевозчика и всей экономики страны. Наверное, потому у него очень много друзей, что он думает, как и чем в первую очередь быть полезным другу, семье, людям. Наделенный сам духовным богатством, он щедро делится им с окружающим миром. Считает, что человек должен творить добро, в этом его главный смысл. Таков он в делах, в дружбе и в жизни.

УСПЕШНАЯ СЕМЬЯ – УСПЕШНАЯ РОССИЯ

Борис АЛЕКСАНДРОВ, журналист

Представители семейного бизнеса из 85 регионов страны собрались в «Экспоцентре».

В Центральном выставочном комплексе страны состоялся организованный ТПП РФ первый форум семейных предпринимателей «Успешная семья – успешная Россия!». На площадке «Экспоцентра» собрались представители малого и среднего бизнеса из разных уголков России. В работе форума приняли участие руководители федеральных и региональных органов власти, представители общественных организаций, бизнеса, экспертного сообщества, СМИ.

Выступивший на открытии форума президент ТПП РФ Сергей Катырин подчеркнул, что семейный бизнес – это не только предпринимательство, не только экономика. Те, кто занимается семейным бизнесом, нередко поддерживают спорт, искусство, строительство школ и больниц. Всем хорошо известно, как много сделали в прежние времена семейные династии в самых различных областях жизни российского общества. И сегодня, с появлением семейного предпринимательства, эти традиции соучастия в нужных и важных делах государства, особенно в социальной сфере, тоже возрождаются. Это правильно, потому что семья – опора общества и государства, подчеркнул Сергей Катырин. По его мнению, форум станет традиционным и поможет решать вопросы становления и развития этого направления предпринимательства.

Глава Республики Башкортостан Рустэм Хамитов сообщил, что в республике создано министерство семьи. Семей здесь более миллиона, и их благополучие, участие в развитии экономики важны и нужны, но при этом необходимо поработать над созданием соответствующего



На форуме выступил министр промышленности и торговли РФ Денис Мантуров

законодательства, что облегчит ведение семейного бизнеса. Первый заместитель министра труда и социальной защиты РФ Алексей Вовченко отметил, что считает очень важным, чтобы все структуры, причем скоординировав свои действия, на деле поддерживали семейный бизнес.

Семейный бизнес – самый долгоживущий бизнес в мире, сообщил вице-президент – руководитель дирекции GR ПАО Сбербанк Андрей Шаров, его не просто строить, но он нужен стране. В зале, где проходило открытие форума, состоялась выставка-дегустация продуктов, произведенных на предприятиях семейного бизнеса. В рамках форума состоялось несколько дискуссионных площадок: «Семья – бизнес – государство: слабые стороны успешного партнерства», «Форсайт-практикум: бизнес – вперед! Технологии для предприятий, не стоящих на месте», «Кооперация для эффективности –

новые возможности роста». Была открыта международная гостиная «Семейный бизнес – как это работает за рубежом».

Площадку «Семья – бизнес – государство: слабые стороны успешного партнерства» вел президент ТПП РФ Сергей Катырин. Он задал направление дискуссии, поставил ряд вопросов. Среди них: как быть с законодательным регулированием семейного бизнеса? Надо ли регулировать трудовые отношения в семейном бизнесе, почему члены семьи обычно предпочитают участвовать в бизнесе, не являясь его участниками официально? Согласно ли участники, что нужен специальный семейный патент (за это выступает ТПП РФ)? Какие стимулы нужны, чтобы самозанятые вышли из тени?

В дискуссии приняли участие глава Республики Башкортостан Рустэм Хамитов, первый заместитель министра труда и социальной

защиты РФ Алексей Вовченко, заместитель губернатора Калужской области Юрий Кожевников, представитель Минэкономразвития РФ Олеся Тетерина, представители семейного бизнеса из различных регионов страны, юристы, эксперты.

Семейный бизнес, говорили выступающие, пока практически не имеет соответствующих нормативно-правовых основ, следовательно, его не просто поддержать, а поддержка очень нужна: преференции, субсидии. Многие не хотят заниматься регулированием трудовых отношений в семейном бизнесе, потому что это горы бумаг, без малого тридцать отчетов на каждого человека. Работающим «по-белому», особенно имеющим интеллектуальную собственность, тяжело конкурировать с предпринимателями, работающими без регистрации, не платящими налогов, использующими, а по сути, ворующими незаконно эту интеллектуальную собственность.

Высказывались мнения, что самозанятых можно легализовать угрозой наказания, но превалировало убеждение, что нужны стимулы, чтобы было выгодно работать «по-белому», особенно учитывая, что платежи предусматриваются очень небольшими и без бюрократической волокиты. Семейный патент, идею которого продвигает ТПП РФ, тоже должен быть простым, без



В дискуссии принял участие глава Республики Башкортостан Рустэм Хамитов

сложностей и «бумажного обременения».

Подвел итоги дискуссии Сергей Катырин, отметивший, что в этой сфере в стране пока насчитывается больше нерешенных, чем решенных, проблем, поэтому идет поиск ответов. ТПП РФ, предприниматели, министерства должны выработать предложения, согласовать позиции, и только так можно будет добиться результата, оформленного законодательно Госдумой РФ. Главное при этом, заключил президент ТПП РФ, не затягивать работу на долгие годы, решать вопросы быстро и эффективно.



В зале, где проходило открытие форума, состоялась выставка-дегустация продуктов, произведенных на предприятиях семейного бизнеса

Далее после завершения работы всех дискуссионных площадок состоялось пленарное заседание, которое открыл и вел глава ТПП РФ Сергей Катырин. Оно прошло в формате широкого обмена мнениями по проблемам семейного бизнеса. В частности, выступили министр промышленности и торговли РФ Денис Мантуров, министр экономического развития РФ Максим Орешкин, генеральный директор АО «Федеральная корпорация по развитию малого и среднего предпринимательства» Александр Браверман, губернатор Рязанской области Николай Любимов, вице-президент ТПП РФ Елена Дыбова, представители семейного бизнеса.

В ходе заседания был проведен опрос участников. Среди всех вариантов ответов на вопрос «Что препятствует развитию семейного предпринимательства?» с большим отрывом лидировал ответ: «Высокие налоги» (его выбрал 31 процент опрошенных). По итогам обсуждений на пленарном заседании будут сформулированы предложения, реализация которых должна помочь семейным компаниям преодолеть избыточные административные барьеры и более эффективно вести бизнес. Закончилась деловая программа форума тренингом-размышлением: «Моя семья – моя команда», были проведены также мобильные интерактивные площадки и мастер-классы.

КОСТРОМСКАЯ МАРКА

Людмила РОЖКОВА, наш обозреватель. Фото автора

Костромское предприятие «ФЭСТ», которое возглавляет его учредитель – заслуженный изобретатель Российской Федерации Владимир Михайлов, организовало трехдневный автопробег «Безопасное пространство с «ФЭСТ».

Почему безопасное? Водители и медики поймут, ведь компания «ФЭСТ» не одно десятилетие выпускает более пятидесяти видов специализированных аптечек, разработанных для оказания первой помощи на производстве, в различных организациях, учреждениях и на транспорте, а также медицинские изделия для гражданской обороны и чрезвычайных ситуаций.



Врач-реаниматолог Аскер Шаов

Но на аптечке, как известно, далеко не уедешь, поэтому автопартнером автопробега стала китайская автомобилестроительная компания Chery Automobile Co. Ltd, которая предоставила журналистам ведущих российских СМИ, в том числе и нашему изданию, пять полноразмерных кроссоверов CHERY TIGGO пять в топовой комплектации Luxury Plus.

Старт был дан в Москве от площади Белорусского вокзала. Маршрут «Москва–Воронеж–Ростов-на-Дону–Таганрог» был выбран не случайно. Южное направление российских дорог особо популярно не только у отпускников, направляющихся на черноморские и азовские пляжи, но и просто у автотуристов, в том числе иностранных.

Миссия компании «ФЭСТ» – «Сделать Россию безопасной страной для жизни и здоровья граждан». Для этого костромичи не только активно участвуют в различных акциях по безопасности на дорогах, но и сами их организуют. В очередном автопробеге все джипы и сопровождавший

их автобус, конечно же, были укомплектованы продукцией «ФЭСТ» – аптечками и жилетами, детскими удерживающими устройствами (для переднего сидения автомобиля), тканевыми носилками, приспособлениями ремнями безопасности для беременных, наборами автомобилиста «На техосмотр» и т.д.

Все это «оснащение» наглядно демонстрировалось журналистами, водителями – участниками автопробега другим: на стоянках дальнотойщиков и заправках, в зонах отдыха. Выяснилось, что у многих водителей грузового и легкового автотранспорта нет всего набора средств безопасности, а аптечки либо «несвежие» либо недоукомплектованы. Многие в случае аварии не представляют, как надо их использовать.

Проезжающие по трассе М4 «Дон» водители, остановившись передохнуть, узнав о цели нашей экспедиции, охотно интересовались у представителей компании «ФЭСТ» ее продукцией. Слушали и запоминали советы сопровождавшего колонну автопробега врача-реаниматолога высшей категории, сотрудника Балашихинской подстанции скорой помощи Аскера Шаова. Он профессионально рассказывал о том, как правильно применять аптечные средства для оказания первой медицинской помощи, что нужно делать в первую очередь и как не навредить пострадавшему. Самые активные водители получили в подарок аптечки «ФЭСТ».

Проехав туда и обратно более трех тысяч километров, участники ав-



Перед стартом



Заместитель директора по развитию предприятия «ФЭСТ» Юрий Тараканов и заместитель директора по PR Светлана Озкан

топробега посетили города Воронеж и Богучар, Ростов-на-Дону, Таганрог, поселок Мержаново и даже раскопки древнего города Танаис. В Воронеже и Ростове-на-Дону сотрудники предприятия «ФЭСТ» на площадках компании-партнера ООО «Офисмаг-РТ» (Группа компаний «Самсон») провели презентацию костромской продукции, рассказав о ее преимуществах перед аналогичными товарами, качестве и разнообразии ассортимента.



Водитель-дальнотойщик калининградской компании «Лазурит» Олег Боженко (в центре) получил в подарок аптечки «ФЭСТ»

Информационными партнерами мероприятия стали такие печатные и электронные издания, такие как «Безопасность: наука и технологии», «Русский инженер», Servic&Parts, Travel-Russia, «Основные средства», МК «Автозгляд», «АвтоДела», Off RoadClab.ru, «Автоперевозчик. Спецтехника», «Кузов», «Русский Блоггер», ИД «Здесь и сейчас», «Автозапчасти и цены», «Автомобильное издание и канал Carz Club».

Валерий КАЛИНИЧЕНКО

ФАКЕЛОНОСЦЫ

Газодобытчикам Нового Уренгоя посвящается

Полярная стихия,
За нею нет земли.
Во времена лихие
Сюда этапы шли.

У праведного дела
Всегда стоял конвой.
На грани, у предела
Рос Новый Уренгой.

Оазис среди тундры
И вечной мерзлоты.
Я обуваю унты –
Знак теплой доброты.

По зимнику на вахту
Лежит крутой маршрут.
А вдоль снега по тракту
Метут, метут, метут.

Пурга, мороз под двадцать,
Заиндевел простор.
Но невдомек сдаваться
Всему наперекор.

Судьбу не выбирали.
На северный излом
Они покрепче стали
Завязаны узлом.

Чтоб нефтяные реки,
Чтоб газовый поток

Шли из варяг во греки,
Чтобы и нам был прок.

Стоит у их истоков
Весь Новый Уренгой:
То северным к нам боком,
То южной стороной.

На солнце очень скудный –
Всё люди лета ждут.
Живут они здесь трудно,
Но весело живут.

И как один, мечтают,
То ль в снах, то ль наяву,
Как с Севера съезжают,
Да в ту ж, хотя б, Москву.

Но пролетают годы
С метелью, мошкаркой –
Всё близкие невзгоды,
Как Новый Уренгой.

Роднее нет в округе
И правильней ребят
Тех, кто в Полярном круге
Из вахтовых бригад.

Но вышел срок, с работы
Мотор везет, гудит.
В автобусе остроты,
Путь факелом горит.

2018





ISSN 2409 - 7586