

# Транспортный сбор в Казани

**СПУСТЯ ГОД ПОСЛЕ ПРАЗДНОВАНИЯ СВОЕГО ТЫСЯЧЕЛЕТИЯ ДРЕВНЯЯ КАЗАНЬ  
НА ДВА ДНЯ ПРЕВРАТИЛАСЬ В СТОЛИЦУ ТРАНСПОРТНИКОВ РОССИИ**



Сюда съехались дорожники, авиаторы, речники, моряки и железнодорожники, чтобы принять участие в масштабных мероприятиях, главным из которых стала совместная коллегия Минтранса России и правительства Республики Татарстан.

Форум транспортников начался с открытия выставки «Транспортные технологии в 21 веке». Она состоялась в выставочном центре «Казанская ярмарка» и была совмещена с выставками Дортрансэкспо и Казанский автосалон. Обширные площади использовались по максимуму. На открытом воздухе стояла мощная автомобильная техника самого разного назначения. В павильонах располагались стенды ведущих предприятий России и мира. Свои достижения представили 140 российских предприятий. В числе участников – иностранные производители техники и технологий из 20 стран мира.

Мероприятия продолжились проведением круглых столов по злободневным проблемам транспортных отраслей, таким, как «Развитие транспортной инфраструктуры в рамках международных транспортных коридоров», «Развитие малой авиации», «Новые технологии на транспорте». Очень интересной и насыщенной была программа «Форума молодых ученых и специалистов транспортной отрасли».

Для дорожников основным в развернутой программе стал Совет директоров Ассоциации РАДОР, в котором активно участвовали заместители министра транспорта РФ Александр Мишарин и Евгений Москвичев а также заместитель начальника Росавтодора Евгений Дитрих. Самым важным событием заседа-

ния можно считать то, что высшие чиновники ми-Министерства транспорта России озвучили приятную для региональных дорожников весть: в соответствии с разработанной концепцией реформирования, Минтранс выходит за рамки преобразования только федеральных дорог.

Рассказывая об этом, Александр Мишарин подчеркнул необходимость повышения роли Ассоциации РАДОР. Предварительно детально ознакомившись с ее работой, он отметил положительные стороны, но при этом призвал к более активному участию в разработке законов, методик, нормативов. Он рекомендовал расширить штат консультантов, специалистов по подготовке законодательных актов. Предложил шире привлекать к работе крупных подрядчиков. А для успешной реализации принимаемых решений от имени Министерства пообещал предоставить Ассоциации территориальных органов управления дорогами государственные полномочия.

– Можно эти полномочия закрепить законодательно, вписав понятие, права и обязанности РАДОРА в готовящийся Закон о дорогах, – сказал Александр Мишарин. – Мы работаем над законом, который будет регулировать деятельность дорожного хозяйства на многие годы и от того, насколько мы его правильно напишем, зависит будущее дорог России. И в формировании закона, и в реализации концепции реформирования транспортной отрасли многое зависит от вас. Конечно, это все равно будет делаться с вами или без вас, но для отрасли лучше, если вы станете нашей главной опорой. Мы готовы поддерживать вас во всех отношениях...

Серьезный разговор о проблемах дорожной отрасли, состоявшийся на Совете директоров Ассоциации РАДОР стал еще одним толчком к тому, чтобы в короткий срок, оставшийся до внесения на рассмотрение правительства важнейших для дорожников законодательных актов – Закона о до-



**ОДНОЙ ИЗ СТРАТЕГИЧЕСКИХ ЗАДАЧ ПРОГРАММЫ  
СТАЛО СОЗДАНИЕ ЭФФЕКТИВНОГО  
ТРАНСПОРТНОГО КАРКАСА РЕСПУБЛИКИ  
ТАТАРСТАН. ПЛАНИРУЕТСЯ ПОСТРОИТЬ  
НА ЕЕ ТЕРРИТОРИИ СИСТЕМУ СКОРОСТНЫХ  
МАГИСТРАЛЕЙ, В ПЕРВУЮ ОЧЕРЕДЬ,  
АВТОДОРОЖНЫХ**

рогах и Закона о платных автомобильных дорогах, лишний раз взвесить все предложения и использовать возможности для того, чтобы сделать законы работоспособными, понятными и приносящими пользу России.

Дорожная тематика подробно рассматривалась и на совместном заседании коллегии Минтранса России и правительства Республики Татарстан. Причем федеральная власть не только делилась своим видением ситуации и собственным прогнозом развития транспортной отрасли региона, но и училась на опыте региона. Ведь хотя главной темой было рассмотрение вопроса «О региональных задачах реализации Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2020 года», правительство Татарстана первым в России, уже разработало и приняло программу развития транспортной отрасли до 2040 г.

Одной из стратегических задач программы стало создание эффективного транспортного каркаса Республики Татарстан. Планируется построить на ее территории систему скоростных магистралей, в первую очередь, автодорожных. В результате каждый житель должен получить возможность от своего населенного пункта доехать до такой магистрали за 20-25 минут. Затем по ней или по скоростным железнодорожным путям он сможет добраться до любой точки республики не более чем за три часа. Опыт республики стал хорошим вкладом в общее дело.

– Сегодня мы хотим сверить с Татарстаном свои позиции и посмотреть, как федеральная стратегия развития влияет на развитие отдельного региона. Когда регион и центр работают скоординировано, они добиваются высоких результатов, - сказал Игорь Левитин.

О необходимости совместной работы говорил и президент Республики Татарстан Минтимер Шаймиев: – «Не нужно делить людей на «федеральных» и «региональных», – заметил он. – Сегодня все льготы, субсидии, привилегии и полномочия делятся на два уровня – федеральный и региональный. Финансирование строительства метро, например, ведется только при условии, что 80 процентов средств в этот проект вкладывает регион, а 20 процентов – федеральный бюджет. Это нереально, регионы никогда не смогут самостоятельно «вытянуть» такие проекты. Значит те, кто там живет, подвергаются дискриминации...



Аналогичным было и его высказывание про участие федерального бюджета в строительстве современных автомагистралей в регионах. За прошлый год в Татарстане было введено в эксплуатацию только 143,7 км дорог общего пользования с асфальтобетонным покрытием. Это почти на пятнадцать километров меньше, чем в предыдущем году. То же самое наблюдается и с ремонтом автодорог. Есть современные материалы, есть великолепно оснащенные предприятия, есть квалифицированные специалисты, а объемы дорожного строительства из-за недостаточного финансирования снижаются везде, кроме разве что, магистралей в пределах ведущих федеральных центров.

– Хорошие дороги должны быть не только в Москве и Санкт-Петербурге, а по всей России, – сказал Минтимер Шаймиев, – И мы можем опережающими темпами вести дорожное строительство, необходимо только осознать важность этого вопроса для регионов и проявить политическую волю. И тогда российские дороги перестанут быть пищей для сатириков и «бородатой» темой для анекдотов...

Недостаточность финансирования заставила Минтранс России искать альтернативные источники средств для инвестирования транспортной отрасли. Одним из них стало привлечение частных капиталов. Этому способствовало принятие федерального закона о концессионных соглашениях и внедрение в практику работы перспективного трехлетнего планирования инвестиционных затрат. А в Татарстане хорошую возможность для использования частных инвестиций предоставляет сравнительно высокий уровень рыночной капитализации. По этому показателю Татарстан занимает третье место в России (19,2 млрд. USD), лишь немного уступая Санкт-Петербургу (21,5 млрд. USD).

В ходе коллегии и на других мероприятиях отмечалось, что Татарстан активно использовал все предоставленные шансы. К значительным достижениям можно отнести широко известный проект по строительству первой платной автодороги «Сорочьи Горы – Шали» протяженностью 54 км. А теперь начата работа над ее продолжением до Альметьевска, еще на 140 км. Причем автодорога Сорочьи Горы – Альметьевск станет частью автодорожного маршрута Санкт-Петербург – Казань – Оренбург – граница Республики Казахстан. И начаты работы на деньги частного инвестора – ОАО «СМП-Нефтегаз».

В целом Министерство транспорта РФ считает, что строительство и эксплуатация платных дорог позволит частично компенсировать ограниченность бюджетного финансирования и рассматривает его в качестве одного из направлений развития государственно-частного партнерства в Республике Татарстан. Но федерация не пытается переложить на регион ответственность за строительство дорог, за развитие новых производств. По словам Игоря Левитина, государство должно взять на себя создание некоего ми-

нимального уровня развития транспортной инфраструктуры, который обеспечит равные стартовые условия для населения и производителей услуг. Для этого создаются специальные инвестиционные фонды. Кстати, что касается Татарстана, то по результатам моделирования транспортной сети республики, определен перечень основных инвестиционных проектов на 2006 – 2010 г.г. Часть средств будет вложена и в дороги, которые обязательно должны быть самого высокого качества. Такими, как реконструированный участок автодороги «Казань – Зеленодольск», в открытии которого под занавес коллегии приняли участие министр транспорта РФ Игорь Левитин и премьер-министр РТ Рустам Минниханов.

Этот объект, построенный на условиях софинансирования, как нельзя лучше продемонстрировал тесное сотрудничество республиканских и федеральных властей, подарив жителям столицы Татарстана очередной шестиполосный одиннадцатикилометровый подъезд к их городу. Участники торжественного открытия высоко оценили качество новой дороги. На ней построено три подземных пешеходных перехода, она оборудована освещением, светофорами, современной дорожной разметкой. На посту милиции «Залесный» установлены интерактивные знаки обратной связи с водителем, которые с помощью радара измеряют скорость движущегося транспортного средства и демонстрируют ее на табло. Мировой опыт показывает, что это довольно эффективное средство, побуждающее водителя снизить скорость автомобиля. А при въезде в поселок Залесный перед светофорами установлены необычные для местных водителей сигналы: на желто-зеленом флуоресцентном щите кроме стандартного знака, предупреждающего о приближении к светофорному объекту, смонтированы две поочередно мигающие светодиодные линзы желтого цвета. Эту технологию можно назвать «100-процентное внимание» – мимо этого знака не пройдет даже уставший от многочасового перегона водитель.

Поздравив казанцев с дорожной обновкой, глава Минтранса России сказал, что именно такие дороги должны и будут строиться по всей России.

### **БАЗ-8027 – специальное крановое шасси нового поколения**

БАЗ-8027 – двухосное внедорожное габаритное шасси, созданное под монтаж новой уникальной крановой установки «Ивановец» грузоподъемностью 32 тонны. ООО «БАЗ» выпустило первый образец нового специального кранового шасси. О начале работы над этим амбициозным проектом завод объявил в прошлом году в рамках реализации программы Ассоциации «НАМС» по созданию перспективных колесных шасси и автокранов нового поколения. Полный привод, независимая гидропневматическая подвеска, блокировка межколесных дифференциалов и дифференциала в раздаточной коробке обеспечивают шасси высокую проходимость при движении в самых тяжелых дорожных условиях. БАЗ-8027 обладает высокой маневренностью, которая обеспечивается компактными габаритными размерами (8831x2540x2783 мм) и короткой колесной базой. Радиус поворота шасси по внешнему колесу составляет всего 9,3 м. В дальнейшем на шасси БАЗ-8027 планируется размещать и другое навесное оборудование. В частности, на нем можно монтировать пожарные лестницы, автогидроподъемники, экскаваторы, специальное оборудование для коммунального хозяйства, ремонта дорог и другое.

### **Новый 20-ти тонный автокран «Клинцы»**

В семействе 20-ти тонных автокранов «Клинцы» - новый автокран КС-45719-8А на легком двухосном шасси КамАЗ-53605. Опытные образцы кранов автомобильных КС-45719-8А грузоподъемностью 20 тонн на шасси КамАЗ-53605 и КС-55713-6К грузоподъемностью 25 тонн на шасси МАЗ-630303 прошли предварительные и приемочные испытания. Кран смонтирован на легком двухосном шасси КамАЗ-53605. В конструкции данного шасси были использованы элементы трансмиссии и подвески с более «тяжелых» автомобилей КамАЗ – этим объясняются отличные весовые показатели по допустимой полной массе и распределению нагрузки по осям.

Но, несмотря на замечательные технические характеристики на данном шасси до сих пор монтировались только 16-ти тонные крановые установки. Поэтому автокран «Клинцы» КС-45719-8А – действительно значимое событие на российском рынке спецтехники. Легкое управление, компактность и высокая маневренность нового КамАЗа, применение более легкой и технологичной рамы с откидными опорами, а также современные комплектующие позволили создать уникальный по своим характеристикам автокран:

- максимальный размер опорного контура (5,3 x 5,8) среди аналогичных моделей;

- пять режимов работы крановой установки (основной – с грузом в зоне 250 градусов);

- круговой – с грузом в зоне 360 градусов; режим в заднем секторе (повышенной грузоподъемности) – с грузом в зоне 110 градусов; с гуськом 7,5 м – с углом наклона 0 градусов; с гуськом 7,5 м – с углом наклона 30 градусов);

- высота подъема крюка 28,1 м за счет дополнительного оснащения решетчатым гуськом длиной 7,5 м с возможностью установки под углом 0 и 30 градусов относительно стрелы;

- возможность работы с грузами массой до 15т в круговом режиме;

- грузовысотные характеристики на средних и дальних вылетах, превосходящие характеристики кранов грузоподъемностью 25 тонн других производителей автокранов;

- высокая плавность и точность выполнения крановых операций за счет применения современной клапанной и распределительной аппаратуры;

- увеличен ресурс наиболее ответственных узлов.

При этом, благодаря «бюджетной» цене шасси КамАЗ-53605, стоимость нового автокрана КС-45719-8А является одной из самых привлекательных на рынке среди продукции аналогичной грузоподъемности.

ОАО «Клинцовский автокрановый завод» – динамично развивающееся предприятие в автомобильном краностроении. На сегодняшний день ОАО «КАЗ» выпускает более десятка моделей автокранов, грузоподъемностью от 15 до 25 тонн.