



УСПЕХ

Рекордсмен идет в карьер



ФОТО ВИТАЛИЯ ПИВОВАРЧИКА

Крупнейший в мире самосвал приступил к работе в России

В угольном разрезе «Черниковский» Кемеровской области, входящем в ЗАО «Холдинговая компания «Сибирский деловой союз», введен в эксплуатацию первый карьерный самосвал «БелАЗ-75710» грузоподъемностью 450 тонн. Это самый большой по грузоподъемности автомобиль в мире, о чем свидетельствует запись в Книге рекордов СНГ и Книге рекордов Европы. Теперь машине предстоит на практике доказать, что она еще и самая экономически выгодная при добыче полезных ископаемых открытым способом.

У специалистов Белорусского автомобильного завода и кемеровских угольщиков есть отличные повод обменяться поздравлениями. В праздничных мероприятиях, приуроченных к Дню шахтера, приняли участие губернатор Кемеровской области Аман Тулеев, делегация ОАО «БелАЗ» – управляющая компания холдинга «БелАЗ-Холдинг» во главе с генеральным директором Петром Пархомчицом, руководители горнодобывающих предприятий Кузбасса.

У этого события богатая предыстория. Она началась более 65 лет назад, когда был создан Белорусский автозавод. С тех пор здесь созданы сотни моделей и модификаций карьерного транспорта, и практически каждая машина отличалась все более высокой грузоподъемностью и повышением других технико-экономических характеристик. Так что создание здесь 450-тонного гиганта стало вполне закономерным. Общественности он был продемонстрирован менее

года назад. Даже специалистов поразили размеры «новорожденного». Длина – более 20 метров, ширина – без малого 10. Восемь четырехметровых шин. Если взобраться на козырек платформы, то запросто можно перепрыгнуть на крышу трехэтажного дома. А в вертикальном положении платформа достигает высоты дома в шесть этажей. С нагрузкой машина весит более 800 тонн. Но развивает при этом скорость почти как легковушка на шоссе – до 64 ки-

лометров в час. Конечно, пояснили специалисты предприятия, и «сердце» у такого гиганта должно быть сильно. Точнее, дизельных двигателей даже два общей мощностью 4600 лошадиных сил. Плюс четыре сильнейших электромотора в ступицах всех колес, плюс две поворотные оси, плюс множество других технических решений, не имеющих в мире аналогов. Потребовались месяцы испытаний на заводском полигоне, разборка и отправка в Кузбасс, где машину снова собрали и испытали. И вот у нее началась своя трудовая биография.

Почему и зачем Белорусский автомобильный завод оказался в своем деле впереди планеты всей, не секрет. Добыча полезных ископаемых уходит все дальше в необжитые районы, все глубже вгрызается экскаваторами в недра Земли. И становится все более конкурентным делом. Выигрывает тот, у кого затраты на добычу тонны полезного материала ниже. А ниже они у того, кто использует самые крупнотоннажные агрегаты. В соответствии с этой мировой тенденцией БелАЗ недавно построил на своей территории фактически новый завод для выпуска тяжелых машин.

Сколько их будет – покажет время. Такие автомобили – штучный товар, который изготавливаются по спецзаказу.

Владимир ЯКОВЛЕВ

ПОЗДРАВЛЕНИЕ

По случаю ввода в эксплуатацию в Кузбассе автосамосвала «БелАЗ-75710» грузоподъемностью 450 тонн, не имеющего аналогов в мире, Президент Беларуси направил послание губернатору Кемеровской области России Аману Тулееву.

«Это наше общее достижение, которое является результатом тесного и взаимовыгодного сотрудничества Беларуси и Кемеровской области. Приятно, что Кузбасс в очередной раз стал полигоном для испыта-

ний новейшей белорусской техники для угледобывающей отрасли», – отметил Александр Лукашенко. Президент Беларуси уверен, что испытания самого большого в мире карьерного самосвала и его дальнейшая работа будут успешными.

В канун Дня шахтера, который в наших странах празднуется в последнее воскресенье августа, Александр Лукашенко передал поздравления всем труженикам этой отрасли.

ВИДЕОМОСТ

Без российского газа зиму не пережить

Взгляд из Москвы

Россия и Европа заинтересованы в наращивании объемов поставок российского газа, заявил председатель Комитета Госдумы по энергетике Иван Грачев в ходе видеомоста Москва – Берлин: «Энергетическая безопасность Европы: роль России».

«Если в сфере сотрудничества Европы и России в газовом вопросе руководствоваться соображениями экономической целесообразности, оптимальности и фактами, никаких проблем со стороны России нет», – уверен российский депутат. Месторождения России на 100 процентов обеспечивают наращивание поставок газа в Европу. А с учетом нефтенпорного, или попутного, газа в Европу можно поставлять не сегодняшние 160 млрд кубометров, а 200.

Тем, кто засомневался в надежности России как поставщика, И. Грачев напомнил, что Россия ни разу, даже в самые сложные времена, не была источником проблем. Они связаны только с транзитом. Сегодня их создает Украина.

С наступлением зимы Украина, уверен Иван Грачев, начнет потреблять газ, который ей нужен технологически – для бесперебойных поставок в стране и в Европу. Представить, что она проживет зиму без его изыятия из хранилищ, невозможно. Денег на оплату газа у нее нет, и пока идет война, не будет – предыдущий транш Украина истратила в основном на войну.

Вторая проблема в том, что тройственное соглашение по украинским трубам Германия, Россия и Украина не подписывали, и сейчас она пытается продать трубы США, категорически исключив участие в приватизации и инвестициях России. Если бы трубы приобрела европейская компания, проблем бы не было. А как американские владельцы украинских труб поведут себя в ре-

жиме санкций, представить трудно. Депутат сомневается, что США будут волновать интересы Европы.

Третья проблема касается Южного потока. Россия могла бы ускоренно расширить объемы по Северному потоку и построить Южный, но под давлением США Болгария, по

му потоку», – заключил он.

В случае если Украина выполнит свою угрозу и перекроет Европе транзит газа, в короткие сроки транзит по Северному потоку можно довести до 70 млрд кубометров. До 100 – надо строить четвертую ветку. По белорусскому маршруту можно поднять объем до

Тогда и пошло разделение политики и экономической целесообразности. А надо, чтобы Европа, как и Россия, следовала своим экономическим интересам. Тогда санкции будут изытаты из наших отношений», – считает Иван Грачев.

Взгляд из Берлина

С российским депутатом согласны и руководитель германского энергетического агентства Штефан Колер, и директор Берлинского центра изучения Каспийского региона, эксперт по вопросам энергетики Германского общества внешней политики, доктор Беруз Абдолланд. Они не сомневаются в надежности России как поставщика: с 1994 года ситуация со снабжением Европы газом нормальная, считают они, но транзит не раз использовался как политическое давление на партнера.

Западные инвесторы готовы работать на этом рынке, и они считают, что развитие газотранспортной системы должно идти не против России, а вместе с ней. России и Европе нужно развивать стратегию сотрудничества, а не противостояния.

Что касается Набукко как альтернативы Северному потоку, то немецкие эксперты считают, что азербайджанский газ российский не заменит. Сегодня Западная Европа без российского газа зиму не переживет: в Европе 14 процентов газа – из России, есть страны, использующие 100 процентов российского голубого топлива, и объем закупок постоянно растет. Импорт сжиженного или сланцевого газа из США невозможен технически. «У нас, – сказал немецкий эксперт, – нет порта для сжиженного газа. США не смогут экспортировать столько газа, сколько нам необходимо, к тому же он будет стоить намного дороже российского». «Газ США – не альтернатива, а слухи».

Наталья ДОЛГУШИНА

РЕГИОНЫ

Дороги, ведущие в будущее

1 июля исполнилось два года с момента принятия решения о присоединении новых территорий к Москве. Площадь столицы увеличилась в 2,5 раза, и в результате возник крупнейший мегаполис мира.

Несмотря на то что весь мир прошел достаточно активную фазу урбанизации, расширение мегаполисов продолжается, начиная от Америки и заканчивая Юго-Восточной Азией. Именно это является основой развития экономики целых регионов и стран.

Исторически сложилось так, что именно в Московском регионе проходят основные пассажирские и грузовые потоки страны. И от того, насколько грамотно и эффективно будет выстроена работа транспорта в центральной части России, во многом будет зависеть и состояние всей транспортной системы страны.

В связи с этим недавно Президент России Владимир Путин провел совещание «О реализации проектов развития транспортной инфраструктуры Москвы и Московской области». По его словам, «укрепление инфраструктуры транспортной системы Москвы и Московской области стало важнейшим приоритетом и столичного, и областного правительства, да и федеральных властей... Это один из самых острых вопросов в регионе».

За последние годы в феде-

К 2018 году центральное автокольцо вокруг Москвы должно стать современной и удобной транспортной магистралью

ральном правительстве и на уровне региональных властей этой теме уделяется много внимания и уже немало сделано. Последовательно расширяется сеть Московского метрополитена, обновляются железнодорожные вокзалы столицы, развивается природное сообщение, модернизируются аэропорты, строятся развязки и так на-

зываемые «вылетные магистрали», большое внимание уделяется общественному транспорту.

И вот на совещании еще раз было уделено пристальное внимание ряду приоритетных направлений развития Московского региона. Среди них – тема автодорог. По словам Владимира Путина, это наиболее чувствительный вопрос, ведь люди справедливо говорят о высокой загруженности наземного транспорта в столичном регионе и в Подмосковье. Действительно, сегодня МКАД – это уже не столько городская трасса. По сути, это единственно возможный транзитный маршрут для огромного количества грузовиков, следующих в самых различных направлениях – и в Москву, и из столицы», – констатирует президент.

Чтобы разгрузить МКАД, существует проект строительства центральной кольцевой дороги, с помощью которого предполагается перенаправить потоки в обход Москвы. К 2018 году центральное кольцо должно стать современной, удобной транспортной магистралью. Данный проект уже достаточно серьезно проработан, а

в программе развития госкомпания «Автодор» на его реализацию заложены солидные ресурсы.

На совещании поднимался вопрос и о проекте развития природного сообщения, который, по словам главы государства, необходимо считать приоритетным для реализации на ближайшие 5-6 лет. Он станет



ФОТО ВЛАДИМИРА КОРОБЕЙНИНА

одним из крупнейших проектов подобного рода в мире. Его реализация позволит существенно увеличить пассажиропоток с сегодняшних 600 млн человек в год до 900 млн.

Правильность выбранных направлений подтвердил и мэр Москвы Сергей Собянин. По его словам, «...сегодня в регионе у населения и промышленности предприятий зарегистрировано более 10 млн машин. И если представить, что они одновременно выйдут на дороги, ни МКАД, ни ЦКАД, ни «вылетные магистрали», ничто с этим не справится. Единственный вариант, а он существует во всех странах мира, – развивать общественный транспорт».

Со своей стороны губернатор Московской области Андрей Воробьев сказал, что на основании проведенного социологического опроса жителей пригорода больше всего волнует состояние дорожной сети. А также одним из основных приоритетов является строительство железнодорожных переделов.

Особое значение, по мнению главы Министерства транспорта России Максима Соколова, имеет развитие трех кольцевых

дорог – МКАД, малого и большого бетонных колец. Это своего рода транспортная основа для всего московского узла.

И если по МКАД совместными усилиями правительств Москвы и Московской области в текущем году удалось ввести ограничения движения грузового транспорта в дневное время, то по 107-й и 108-й федераль-

ным дорогам (большое и малое бетонные кольца) принятие аналогичных решений может привести к параличу всей грузовой и пассажирской логистики, и не только в Московском регионе, но и во всей европейской части страны. «При этом надо учитывать, что обе дороги сегодня полностью исчерпали свой ресурс как по пропускной способ-

ности, так и по прочностным нагрузкам, поскольку были построены в 1950-1960-е годы прошлого века и рассчитаны на нагрузку 5-6 тонн на ось», – резюмировал Максим Соколов, выступая на совещании.

Таким образом, понятна необходимость создания современного транспортного каркаса, которым станет Центральная кольцевая автомобильная дорога. Разработка этого проекта велась начиная с 2003 года, и в ней приняли участие ведущие не только российские, но и международные консультанты и финансирующие организации, среди них «Эрнст энд Янг», «Прайсвуотерхаусперс» и многие другие. К настоящему моменту уже начались работы по подготовке территории строительства на севере ЦКАД.

Как было отмечено на совещании, в целом решение транспортных проблем в Центральном регионе должно быть комплексным и скоординированным. Нужна согласованная работа регионов, поддержка федерального центра, широкое использование механизмов государственно-частного партнерства.

Вячеслав АКСЕНОВ

В ПЕРСПЕКТИВЕ

Строительные организации Беларуси могут быть задействованы в российских программах жилищного строительства, а также при подготовке инфраструктуры к проведению в России чемпионата мира по футболу в 2018 году. Эти вопросы обсуждались в Москве в ходе встречи вице-премьера Правительства РБ Анатолия Калинина с первым заместителем Председателя Правительства РФ Игорем Шуваловым.

Российская сторона проявила заинтересованность в участии Беларуси в строительстве жилья экономкласса в Московской, Смоленской и Калининградской областях.

Предполагается, что данное строительство будет включено в федеральную программу строительства жилья сроком на 5

лет и объемом строительства до 1 млн кв. м жилья в год. Об этом сообщила пресс-служба Совета министров Беларуси. Кроме того, российская сторона пригласила Беларусь принять участие в строительстве в Калининграде спортивного стадиона на 45 тыс. мест к чемпионату мира по футболу в 2018 году.

Во время переговоров обсуждалась необходимость скорейшего создания в Беларуси крупных холдингов – «Белстрой» и «Белтехмонтаж» – для строительства различных объектов на территории Российской Федерации. По мнению сторон, назрела необходимость создания Белорусской центральной компании для продвижения на российском рынке белорусских строительных товаров и стройматериалов.

ТОРГОВЛЯ

Прокачу на автомагазине

В целях поддержки малого торгового бизнеса и самозанятости населения Министерство промышленности и торговли РФ проведет консультации с Правительством Москвы по вопросу совершенствования регулирования нестационарной торговли в Москве и устранения барьеров в развитии малого торгового бизнеса.

Организовать совместные совещания с представителями мэрии глава ведомства Денис Мантуров поручил профильному департаменту Минпромторга в ответ на обращения граждан о положении дел в нестационарной торговле в Москве.

В ходе диалога с представителями малого торгового бизнеса глава Минпромторга упомянул о разработанных ведомством последних изменений, направленных на устранение пробелов в федеральном регулировании торговли.

Поправки Минпромторга в федеральный закон «Об основах государственного регулирования торговой деятельности в Российской Федерации» (Закон «О торговле») предполагают меры поддержки предпринимателей, чья торговая деятельность имеет социальную значимость. Так, может быть упрощена процедура размещения объектов по торговле свежими продуктами питания (овощами, фруктами, мясной и молочной продукцией, хлебом) и печатной продукцией. Особые процедуры предполагается установить для фермерских хозяйств, чтобы дать им возможность расширять сбыт через собственные торговые точки.

Органы власти должны будут определить обязательные требования к внешнему облику торговых объектов (киосков, павильонов, лотков), а предприниматели – соблюдать все предписания. Планируется в обязательном порядке взимать платежи в бюджет за размещение объектов и использование выделенной под них территории. За грубые нарушения (например, невнесение платы, нарушение требований к внешнему виду и пр.) предлага-

ется установить ответственность вплоть до расторжения договора и прекращения деятельности торгового объекта.

Проект федерального закона «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» предполагает введение единого упорядоченного порядка осуществления розовой и разносной торговли.

Законопроект призван модернизировать законодательство, регулирующее торговлю с использованием мобильных объектов (автомагазины, автокафе и иные передвижные торговые точки). Эти объекты будут выделены в отдельную категорию, также предстоит утвердить упрощенный порядок их функционирования.

Минпромторг ставит перед собой цель создать необходимые условия для развития мобильной торговли, которая имеет ряд особенностей и преимуществ. Дело в том, что транспортные средства, согласно действующему Закону о торговле, относятся к нестационарным торговым объектам, под которыми закон понимает все типы торговли, которая осуществляется вне капитальных помещений.

Для мобильных торговых объектов в настоящее время действуют несвойственные и излишние требования, которые не позволяют таким объектам в полной мере выполнять свои функции. Автомагазин и иной мобильный объект не занимает на постоянной основе конкретное место или земельный участок, а постоянно меняет дислокацию. И в этом заключается один из ключевых плюсов мобильной торговли – быть там, где это нужно в конкретный момент.

Подобные недостатки законодательства требуется устранить, чтобы дать возможность полноценного развития мобильной торговли.

Кроме того, в поправках в Закон о торговле реализуется важнейший принцип «меняется место – сохраняется бизнес».

Николай ПЛЕХАНОВ