



Официальный печатный орган Министерства транспорта РФ

Транспорт России

Всероссийская транспортная еженедельная информационно–аналитическая газета № 46 (1164) 9 – 15 ноября 2020 года

ХРОНИКА

- Указом Президента России Евгений Дитрих освобожден от должности министра транспорта РФ.
- Указом Президента России министром транспорта РФ назначен Виталий Савельев, ранее занимавший должность гендиректора ПАО «Аэрофлот».
- Подписано Межправительственное соглашение между Россией и Турцией о международных автоперевозках.

В ПРАВИТЕЛЬСТВЕ РФ



Даны поручения

Председатель Правительства РФ Михаил Мишустин по итогам рабочей поездки в Мурманскую область поручил внести в Правительство РФ до 31 мая 2021 года стратегию развития транспортной инфраструктуры в Арктической зоне России.

Так, в указанный срок в правительство должна быть внесена стратегия развития портовой, железнодорожной и аэропортовой инфраструктуры в российской части Арктики, рассчитанная на ближайшие 10 лет и на период до 2035 года.

Окончание на 2–й стр.

В СОВЕТЕ ФЕДЕРАЦИИ



Авиапрому – развитие

Заместитель председателя Комитета Совета Федерации по бюджету и финансовым рынкам Андрей Епишин провел в режиме видеоконференции совещание по вопросу реализации и предлагаемым изменениям государственной программы «Развитие авиационной промышленности» на 2021–2023 годы.

Заместитель министра промышленности и торговли РФ Олег Бочаров проинформировал о ходе реализации и предлагаемых изменениях госпрограммы. Замминистра отметил, что поддержание летной годности особенно важно в условиях пандемии и связанного с ней сокращения авиаперелетов в мире.

И. о. директора Департамента развития секторов экономики Министерства экономического развития РФ Максим Колесников отметил сбалансированность и качественную подготовку госпрограммы. Он затронул тему развития малой авиации и вопросы локализации отрасли.

В ГОСДУМЕ РФ



Штраф за неуплату

Госдума приняла в первом чтении законопроект, устанавливающий ответственность за неисполнение обязанности по внесению платы за проезд по платным автомобильным дорогам и платным участкам автомобильных дорог.

Проект федерального закона «О внесении изменений в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях» в части установления ответственности за неисполнение обязанности по внесению платы за проезд по платным автомобильным дорогам, платным участкам автомобильных дорог» разработан Правительством РФ в целях формирования в обществе культуры оплаты проезда по платным автомобильным дорогам, а также предупреждения совершения новых правонарушений как самим правонарушителем, так и другими пользователями.

Окончание на 2–й стр.

О ГЛАВНОМ

” Несмотря на все трудности текущего года, в России в целом удалось сохранить макроэкономическую стабильность, не допустить всплеска инфляции, обеспечить устойчивость финансовой ситуации на рынке. На этой прочной основе будем выстраивать наши дальнейшие шаги, консолидировать усилия государства и делового сообщества, для того чтобы преодолеть спад, восстановить занятость, вернуть национальную экономику на траекторию роста.

Президент России Владимир Путин



За нами будущее!

На ледоколе «Виктор Черномырдин» поднят Государственный флаг Российской Федерации

СОБЫТИЕ

В Санкт–Петербурге в присутствии Президента России Владимира Путина был поднят Государственный флаг Российской Федерации на ледоколе ФГУП «Росморпорт» «Виктор Черномырдин». Ледокол построен в рамках Федеральной целевой программы «Развитие транспортной системы».

В торжественной церемонии приняли участие министр транспорта РФ (на момент проведения церемонии) Евгений Дитрих, губернатор Санкт–Петербурга Александр Беглов, генеральный директор ФГУП «Росморпорт» Андрей Лаврищев.

Дизель–электрический линейный ледокол «Виктор Черномырдин» обладает мощностью 25 МВт и является самым большим и мощным в мире неатомным ледоколом. Он предназначен для обеспечения бесперебойной проводки судов в Финском заливе. Также ледокол может работать в Арктике и Антарктике.

«Виктор Черномырдин» имеет ледовый класс Icebreaker8 и способен развивать скорость до 17,8 узла на чистой воде, проходить льды толщиной до 2 метров непрерывным ходом со скоростью 2 узла. Кроме того, ледокол может выполнять операции во льдах до 3 метров.

Это современное, высокотехнологичное и маневренное судно. Ледокол обладает самым высоким классом автоматизации и может управляться с мостика всего одним человеком. Многофункциональный ледокол имеет две вертолетные площадки. Он способен не только обеспечивать ледокольные проводки, но и участвовать в научных экспедициях, перевозить контейнеры и опасные грузы. Экипаж составляет 38 человек. «Виктор Черномырдин» может принять на борт 90 человек персонала. Это члены научных экспедиций, рабочие или представители подрядных организаций в зависимости от задач, стоящих перед судном. Автономность по топливу составляет до 60 суток.

Выступая на церемонии поднятия флага, Владимир Путин отметил, что ледокольный флот нашей страны получил мощное судно высокого ледового класса. Эти характеристики позволяют задействовать его в решении широкого круга вопросов, прежде всего, в обеспечении мореплавания в Финском заливе и по трассе Северного морского пути.



Такие технологичные морские суда, способные работать при низких температурах, проходить через сплошные льды, имеют осо-

постоянно подтверждать, каждый день, наращивать наши позиции, укреплять и обновлять флот, внедрять новые, передовые техно-

ВЛАДИМИР ПУТИН:

” Мы обладаем уникальным ледовым флотом, занимаем лидирующие позиции в освоении и изучении арктических территорий. И это первенство необходимо постоянно подтверждать, каждый день, наращивать наши позиции, укреплять и обновлять флот, внедрять новые, передовые технологии строительства ледоколов и других судов ледового класса.

бую значимость для России – великой арктической державы – для реализации наших стратегических планов по развитию и освоению просторов Севера, перспективных транспортных и логистических маршрутов.

Президент сказал: «Хорошо известно, что мы обладаем уникальным ледовым флотом, занимаем лидирующие позиции в освоении и изучении арктических территорий. И это первенство необходимо

логии строительства ледоколов и других судов ледового класса.

Уже сейчас идет работа над несколькими сериями дизельных и атомных ледоколов, аналогов которым нет в мире. За ними будущее, и уверен, что наши талантливые кораблестроители готовы к новаторству, поиску и внедрению смелых технических решений и они, безусловно, справятся со всеми стоящими перед ними, перед нашей страной задачами».

В тот же день в Санкт–Петербурге Евгений Дитрих вручил ведомственные награды работникам, принимавшим участие в проектировании и строительстве самого большого и мощного в мире неатомного ледокола «Виктор Черномырдин».

Награды из его рук получили представители Росморречфлота, ФГУП «Росморпорт», АО «Адмиралтейские верфи», Объединенной судостроительной корпорации и конструкторского бюро «Вымпел».

В частности, медалью «За заслуги в развитии транспортного комплекса России» награжден помощник генерального директора Росморпорта Владимир Штрамбранд. Благодарность министра транспорта объявлена экспертам отдела управления развития и строительства флота Росморпорта Александру Аликину, Виктору Савельеву и Михаилу Шалаку, а также руководителю проектов управления, развития и строительства флота Василию Субботину и другим сотрудникам Росморпорта.

Благодарностью министра отмечен также ряд сотрудников АО «Адмиралтейские верфи» и Объединенной судостроительной корпорации.

Наш корр.

ОТРАСЛЬ: ДЕНЬ ЗА ДНЕМ

Темпы – наращивать

В Росавиации состоялось заседание проектного офиса по реализации мероприятий КПМИ

Первый заместитель министра транспорта Российской Федерации – руководитель Федерального агентства воздушного транспорта Александр Нерадько в режиме видеоконференции провел заседание проектного офиса по вопросу реализации транспортной части Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года (КПМИ), федерального проекта «Развитие региональных аэропортов и маршрутов».

В заседании приняли участие представители Росавиации, территориальных управлений Росавиации, ФГУП «Администрация гражданских аэропортов (аэродромов)», ФКП «Аэропорты Севера», подрядных организаций и операторов аэропортов.

По информации генерального директора ФКП «Аэропорты Севера» Вадима Волкова, работы по реконструкции объектов аэродромной инфраструктуры аэропорта Нерюнгри осуществляются согласно графику работ. На сегодняшний день проведены работы по устройству бетонных покрытий перрона и рулежной дорожки. Ведутся работы по строительству объектов склада ГСМ, патрульной дороги, ограждения и цокольного этажа служебно–пассажирского здания. Также проводятся мероприятия по формированию календарного графика выполнения работ на 2021 год, в том числе графика закупки материалов и оборудования.

В ходе заседания обсуждалась реализация проекта «Строительство и реконструкция аэропортового комплекса Игнатьево (г. Благовещенск)». В настоящее время на объекте ведутся строительство искусственной взлетно–посадочной полосы – 2, устройство здания аварийно–спасательной станции, водосточно–дренажной сети и объектов электроснабжения. Осуществляется устройство площадок под объекты радиотехнического обеспечения полетов (РТОП) и другие виды работ, предусмотренные проектом.

Первый заместитель министра транспорта Российской Федерации – руководитель Росавиации поручил всем причастным к исполнению проекта КПМИ принять безотлагательные меры для наращивания темпов строительства и сокращения сроков, в том числе увеличить количество специалистов и техники на строительной площадке.

Грядет модернизация

морских портов на Дальнем Востоке

Минтранс России определил сроки модернизации четырех портов на Дальнем Востоке. Это позволит им нарастить объемы обработки грузов.

Проекты соответствующих приказов Минтранса опубликованы на Федеральном портале проектов нормативных правовых актов. Ванино, Петропавловск–Камчатский, Холмск и Невельск – в такой последовательности предполагается провести работы по увеличению пропускной способности, пассажирского и грузового оборота в этих крупнейших портах Дальнего Востока. Модернизация предусмотрена утвержденным еще в 2018 году федеральным проектом «Логистика международной торговли».

Первый на очереди – порт Ванино в Хабаровском крае. После проведения работ там смогут обрабатывать до 5 тыс. судов в год. С 2021 по 2022 год будет улучшаться инфраструктура пунктов пропуска в порту Петропавловск–Камчатский и сахалинском порту Холмск. По завершении ее модернизации главные морские ворота Камчатки смогут принимать до 1 тыс. плавсредств ежегодно.

Чуть позже – в 2022 году – начнутся работы в другом сахалинском порту – Невельск. Но и масштабная реконструкция там предусмотрена куда внушительнее. После поэтапного ввода в строй всех мощностей местный грузопассажирский пункт пропуска через границу сможет обрабатывать до 6 тыс. транспортных средств в год.

Зиму встретит во всеоружии

ледокольный флот ФГУП «Росморпорт»

Росморпорт полностью завершил подготовку своего портового ледокольного флота к предстоящим ледокольным продажам во время зимней навигации 2020–2021 годов. Сейчас все 12 портовых ледоколов предприятия полностью технически готовы к работе. Это 3 ледокола, принадлежащих Архангельскому филиалу ФГУП «Росморпорт»: «Капитан Евдокимов», «Капитан Чадаев» и «Капитан Косолапов», 3 ледокола Азовского бассейнового филиала: «Фанатория», «Капитан Харчиков» и «Георгий Седов», а также 6 ледоколов для работы в Северо–Западном бассейне: «Семен Дежнев», «Иван Крузенштерн», «Капитан Измайлов», «Капитан Зарубин», «Юрий Лисанский» и «Капитан Плахин».

При подготовке к сезону ледокольных проводок ФГУП «Росморпорт» проводит работы по ремонту ледокольного флота с учетом технического состояния систем и механизмов судов. Это делается в соответствии с инструкциями по эксплуатации технических средств и требованиями классификационных обществ.

Всего в состав ледокольного флота РМФ входят 36 ледоколов и ледокольных буксиров. Линейные ледоколы будут готовы в плановый срок к 1 декабря 2020 года. Ледоколы Росморпорта укомплектованы опытными экипажами, капитаны имеют многолетний опыт работы на ледокольном флоте. Ледоколы предприятия регулярно участвуют в уникальных морских операциях в полярных водах. Так, в 2019 году ледокол «Дискон» выполнил буксировку единственного в мире плавучего энергоблока «Академик Ломоносов» по Северному морскому пути из Мурманска в Певек. Зимой 2019/2020 годов ледоколы «Капитан Драницын» и «Адмирал Макаров» участвовали в международном проекте MOSAIC и доставили из порта Тромсе (Норвегия) персонал, снабжение и топливо на исследовательский ледокол Polarstern, замороженный в лед в высоких широтах Арктики. Предприятие предоставляет услуги ледокольного обеспечения проводок судов в 15 замерзающих морских портах Российской Федерации и на подходах к ним, а также услуги ледокольного обеспечения плавания судов во льдах в иных бассейнах мирового океана. Проводки в них начинаются в разное время. По многолетней практике раннее сезон открывается в акватории морского порта Архангельск – с середины ноября.

Неожиданно, но факт: наибольшее число проводок ледоколы РМФ выполняют в Азовском бассейне. В зимний период Азовское море оказывается на стыке атмосферных фронтов. Зимой к северу от него проходит зона повышенного атмосферного давления, от которой к морю устремляется холодный материковый воздух, что может приводить к замерзанию моря с декабря по март. Толщина льда зимой достигает 50–80 см, торосы – до 2 м и более. В период 2018–2019 годов в Азовском бассейне РМФ обеспечил проводку 3357 судов, при этом в целом за год флот предприятия выполнил там 6572 проводки.

По сообщениям наших корреспондентов

Уважаемые читатели!

Сообщаем вам о том, что началась подписная кампания на газету «Транспорт России» на 2021 год!

Оформить подписку на газету «Транспорт России» вы можете непосредственно в издательстве. Предлагаем вашему вниманию два варианта: наиболее привычная – печатная версия; современная и удобная – электронная версия.

Стоимость годовой подписки на 2020 год на печатную версию – 6396 руб.

Стоимость годовой подписки на 2020 год на электронную версию – 5160 руб.

По вопросам оформления подписки вы можете обращаться в отдел реализации и подписки:

– по тел. +7 (495) 748–36–84 доб. 1154, 1162

– по e–mail: podpiska@izdatelstvo–dorogi.ru

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

По каталогу ФГУП «Почта России»

подписные индексы: П3298 – на полугодие

П3326 – годовая

По каталогу «Урал–Пресс»

подписной индекс: 32766 – на полугодие

19181 – годовая

ФАКТЫ. СОБЫТИЯ. КОММЕНТАРИИ

Даны поручения

по развитию транспортной инфраструктуры в Арктической зоне

В ПРАВИТЕЛЬСТВЕ РФ

Окончание. Начало на 1–й стр.

Стратегия позволит обеспечить комплексное решение задачи и создать условия для увеличения объемов перевозок экспортных и транзитных грузов по Северному морскому пути, отмечается в сообщении высшего исполнительного органа госвласти РФ.

Ответственными за стратегию назначены Минтранс, Минвостокразвития России и Росатом. Кроме того, до 4 декабря вместе с Минэнерго России они должны представить долгосрочный прогноз грузопотока в акватории Арктической зоны России.

Часть подписанных поручений касается дальнейшего наращивания отечественного ледокольного флота для обеспечения круглогодичной, регулярной и безопасной навигации в акватории Северного морского пути, в том числе в восточном направлении.

Согласованные предложения по этому поводу Минтранс, Минпромторг, Минфин, Минэкономразвития России и Росатом обязаны внести в правительство к 25 декабря 2020 года. Кроме того, им предстоит проработать механизмы финансирования строительства новых ледоколов.

В более долгосрочной перспективе профильным министерствам предстоит решить вопросы установки многолучевых эхолотов и акустических профилографов на строящихся ледоколах. Оборудование требуется для ведения глубоководных батиметрических исследований. Срок исполнения этого поручения – 1 февраля 2021 года.

Еще один блок поручений посвящен организации аварийно-спасательной деятельности в акватории Северного морского пути и российской части Арктики. В частности, МЧС, Минтранс, Минфин, Минпромторг и Минэкономразвития России вместе с Росатомом обязаны разработать проект комплексного плана развития аварийно-спасательной инфраструктуры. Он должен предусматривать создание специальных центров, оснащенных авиационной техникой, адаптированной к работе в условиях Арктики, морскими судами, техническими средствами и экипажем для персонала. Минтрансу, Минфину, Минпромторгу, Минэкономразвития России вместе с Росатомом и Роскосмосом поручено представить в правительство дорожную карту по развитию аварийно-спасательной инфраструктуры. ФГБУ «Морспасслужба» в акватории Северного морского пути до 2035 года.

Поручения должны быть выполнены к 25 декабря 2020 года. Минфину, Минэкономразвития России, Росатому и Роскосмосу к этой же дате предстоит сформировать предложения по поддержанию непрерывной работы орбитальной группировки радиолокационного наблюдения акватории Северного морского пути.

В планах правительства также увеличение программы комплексных геолого-геофизических работ на континентальном шельфе для обеспечения воспроизводства минерально-сырьевой базы углеводородного сырья в Арктической зоне России и Дальневосточном федеральном округе. Свои предложения по этому поводу Минприроды, Минвостокразвития, Минэкономразвития, Минфин и Минэнерго России должны внести к 18 декабря 2020 года. К середине декабря им также поручено представить инициативы по налоговому стимулированию проведения геолого-разведочных работ в российской части Арктики.

Минвостокразвития и Минэкономразвития России до конца года должны внести в правительство проект закона, предусматривающий смягчение требований к потенциальным резидентам Арктической зоны из числа предпринимателей малого бизнеса. Для таких предпринимателей будет исключена обязанность осуществлять капитальные вложения в создание либо модернизацию объектов недвижимого имущества.

Напомним: Президент РФ Владимир Путин 26 октября 2020 года подписал Указ «О Стратегии развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2035 года».

Штраф за неуплату

Правительственный законопроект в целом поддержан депутатами

В ГОСДУМЕ РФ

Окончание. Начало на 1–й стр.

По мнению разработчиков, закрепление административной ответственности за нарушение правил внесения платы за проезд по платной автомобильной дороге позволит обеспечить эффективное функционирование транспортной инфраструктуры и будет отвечать общественным интересам, а также интересам добросовестных пользователей платных автомобильных дорог.

На сегодняшний день организация проезда через платные автомобильные дороги предусматривает обязательную остановку транспортного средства на пункте взимания платы, из-за чего возникают заторы и снижается эффективность автомобильной дороги, отмечается в пояснительной записке.

При этом строительство и содержание таких пунктов весьма затратно, требует дополнительного земельного и компенсируется оператором дороги за счет повышеного тарифа.

Использование системы free flow (свободный поток) исключает создание классических пунктов взимания платы, в результате дорога становится безбарьерной, а удобство ее использования возрастает.

Создание первой в России системы «свободный поток» планируется в рамках реализации проекта по созданию и эксплуатации единой системы взимания платы на Центральной кольцевой автомобильной дороге Московской области.

Несмотря на очевидные преимущества данной системы, действующее законодательство не позволяет начать ее внедрение. Поскольку система «свободный поток» по своей сути постоплатна, необходим эффективный и простой механизм, предотвращающий бесплатный проезд.

Применение мер административной ответственности является стандартной мировой практикой. Например, в Италии административный штраф за неоплату проезда по платной автомобильной дороге равен 300 евро, в Австрии – 120 евро, в Швейцарии – 200 швейцарских франков, в США (в штате Калифорния) установлен штраф в размере 57 долларов США.

Проектом федерального закона предлагается ввести новый состав административного правонарушения в главу 12 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях Российской Федерации, регулирующую административную ответственность за правонарушения в области дорожного движения.

Пректируемая статья 12.21.4 предусматривает ответственность за несоблюдение требований законодательства Российской Федерации о внесении платы за проезд по платной автомобильной дороге общего пользования федерального значения, платным участкам такой автомобильной дороги.

При этом предусматриваются различные санкции в отношении водителей легковых транспортных средств (штраф в размере 2500 руб.) и грузовых транспортных средств или автобуса (штраф в размере 5500 руб.).

Фиксация данных правонарушений будет осуществляться работающими в автоматическом режиме специальными техническими средствами, имеющими функции фото- и киносъемки, видеозаписи, или средствами фото- и киносъемки, видеозаписи.

Комитет ГД по государственному строительству и законодательству, ответственный за данный законопроект, в своем заключении отмечает, что при его подготовке ко второму чтению необходимо уточнить ряд вопросов, таких как:

- невозможность установления личности и привлечения к административной ответственности водителей иностранных транспортных средств с помощью работающих в автоматическом режиме специальных технических средств;

- лицо может быть несправедливо привлечено к повторной административной ответственности в случае фиксации правонарушения двумя и более специальными техническими средствами на двух участках одной платной дороги.

Комитет ГД по транспорту и строительству также отмечает, что из текста законопроекта неясно, будут ли распространяться его положения на автомобильные дороги регионального, муниципального, местного значения, а также на частные автомобильные дороги общего пользования. Данное обстоятельство может привести впоследствии к правовой неопределенности, в том числе к расширительному и неоднозначному толкованию данной нормы.

Концепция законопроекта была поддержана депутатами при условии его доработки с учетом замечаний ко второму чтению.

Комфорт и безопасность

Центральный автовокзал Москвы возобновил свою работу после реконструкции

АВТОПЕРЕВОЗКИ

Торжественно открыли самый большой в России автовокзал мэр Москвы Сергей Собянин и губернатор Московской области Андрей Воробьев. В этот же день состоялось подписание соглашения о развитии транспортной инфраструктуры Московского региона, согласно которому предполагается улучшение инфраструктуры столичного региона, организация новых маршрутов, развитие единой билетной системы и стандартов транспортной безопасности.

Реконструкция вокзала с 30-летней историей длилась с 2017 года. Современный автовокзал общей площадью 5,5 тыс. квадратных метров базируется на двух этажах многофункционального комплекса «Шелковский». При этом зона прибытия расположена на 1–м этаже здания, зона отправления – на крыше автовокзала (6–й этаж), что стало уникальным в мировой практике решением. Разведение транспортных потоков по прибытию и отправлению автобусов впервые применилось в России.

После полной реконструкции автовокзал приобрел не только уникальную архитектуру. Те-



перь он отвечает современным требованиям безопасности и обслуживания пассажиров. Здесь имеется все необходимое для комфортного пребывания и пользования услугами, предусмотрены удобства для инвалидов и пассажиров с детьми.

Впервые на столичном автовокзале появилась собственная гостиница, а также встроенная

автомойка с дезинфекцией и центр ремонта туристических автобусов.

Ежедневно с Центрального автовокзала планируются осуществление 216 междугородных автобусных рейсов и перевозка 3 тыс. пассажиров в направлении 12 российских городов – Рыбинска, Ярославля, Кирова, Переславля-Залесского, Костромы, Иваново,

Чебоксар, Суздалья, Коврова, Кольчугино, Нижнего Новгорода и Самары. А также в Нур-Султан, Алма-Ату, Ригу, Таллин и Вильнюс.

Автовокзал зарегистрирован в реестре остановочных пунктов по межрегиональным маршрутам с регистрационным номером 77020.

Центральный автовокзал имеет большое значение как для столицы, так и для регионов, отметил председатель Транспортной ассоциации Московской агломерации Нораир Блудян.

«Пассажиры и перевозчики получили новый комфортный автовокзальный комплекс. Инвестиции в автомобильную инфраструктуру задают новые стандарты транспортного обслуживания, что наряду с новыми трассами и новыми автобусами улучшает комфорт и безопасность перевозок. А значит, повышает конкурентоспособность автомобильного транспорта», – сказал генеральный директор ФБУ «Росавтотранс» Алексей Двойных.

Как заявил Сергей Собянин, программа модернизации московских автовокзалов продолжается. За последние годы в столице были построены три новых здания: Южные Ворота на Бесединском шоссе, Северные ворота в Ховрине и Саларьева.

Юрий НИКИТСКИЙ



Габарит мусоровоза

Процесс вывоза отходов требует ряда решений

ВНИМАНИЕ: ПРОБЛЕМА!

Компании, осуществляющие вывоз мусора из жилых районов и доставку его на полигоны, столкнулись с проблемой: проезд большегрузных мусоровозов по федеральным трассам, оснащенных комплексами весогабаритного контроля, отныне будет сопряжен с крупными штрафами.

Руководители нескольких регионов, оснащенные двухосными МАЗами и трехосными КаМАЗами с вместимостью кузова свыше 20 кубометров. Некоторые могут перевозить до 50 кубометров отходов. С одной стороны, такой мусоровоз делает меньше рейсов, чем менее вместительный, что полезно для городского трафика, а также снижает количество выхлопов в атмосферу, с другой стороны – при нормативной загрузке почти вся масса распределяется на заднюю ось и комплекс фиксирует нарушение. Кроме того, при погрузке мусор рассчитывается по объему, а поскольку плотность отходов неоднородна, масса даже в одном контейнере колеблется в два–три раза.

В письме сообщается, что в Челябинске, где единственный

трасс комплексами весогабаритного контроля. Комплексы выявляют грузовики, у которых превышена предельная нагрузка на ось, фиксируют их номер и автоматически формируют административные протоколы. После чего автовладелец выставляет штраф от 100 до 400 тыс. руб. Исключения сделаны для машин специальных служб, к категории которых мусоровозы не отнесены.

При этом большинство компаний, занимающихся вывозом мусора, оснащены двухосными МАЗами и трехосными КаМАЗами с вместимостью кузова свыше 20 кубометров. Некоторые могут перевозить до 50 кубометров отходов. С одной стороны, такой мусоровоз делает меньше рейсов, чем менее вместительный, что полезно для городского трафика, а также снижает количество выхлопов в атмосферу, с другой стороны – при нормативной загрузке почти вся масса распределяется на заднюю ось и комплекс фиксирует нарушение. Кроме того, при погрузке мусор рассчитывается по объему, а поскольку плотность отходов неоднородна, масса даже в одном контейнере колеблется в два–три раза.

В письме сообщается, что в Челябинске, где единственный

путь на мусорный полигон лежит по федеральной трассе, провели эксперимент. Он показал, что каждый мусоровоз совершает 3–5 рейсов в день, и даже если у перевозчика всего десяток машин, он будет получать штрафы на 10–20 миллионов рублей ежедневно. Таким образом, работа многих компаний окажется под вопросом.

Авторы обращения анализируют возможные выходы из сложившейся ситуации. Первый – это обязать компании, вывозящие мусор, вносить предписанную законом предельную компенсационную плату за ущерб, причиняемый дорогам большегрузными машинами. Но согласно правилам такое разрешение нельзя получить на «делимый груз», каковым и являются отходы. Кроме того, плата за разрешение рассчитывается, исходя из точного веса груза и на конкретную поездку. А вес мусора заранее неизвестен. Потребуется особая разработанная процедура выдачи разрешений и расчета платы. Тарифы на вывоз отходов вырастут.

Второй вариант – заменить автопарк крупногабаритных мусоровозов на менее вместительные. Руководители компаний видят здесь сразу несколь-

ко проблем: машины у многих куплены в кредит, заменить их – значит обанкротиться; если все же удастся поменять автопарк, придется нанять в несколько раз больше водителей и грузчиков, что повысит расходы и, соответственно, тариф на вывоз мусора, а также увеличится нагрузка на городской дорожный трафик.

Третий вариант, в котором заинтересованы компании-операторы, – это внести мусоровозы в приказ Минтранса, определяющий категории грузовых машин, не несущих административной ответственности за превышение предельной нагрузки на ось, наряду с автомобилями специальных служб. Это не повлечет дополнительных расходов предприятий, повышения тарифа, увеличения дорожного трафика. Более того, традиционно мусоровозы были отнесены к категории специального транспорта.

Редакция попросила Министерство транспорта прокомментировать сложившуюся ситуацию. В Минтрансе нам сообщили, что обращение региональных операторов будет рассмотрено в установленном порядке.

Подготовила Инга ДМИТРИЕВА

Тысяча километров дорог

будет приведена в порядок в этом году в Пермском крае

РЕГИОНЫ

В 2020 году объем дорожного фонда Пермского края превысил 18 млрд руб., что на 30% больше по сравнению с прошлым годом. Кроме того, на 40% увеличен объем субсидий территориям края на приведение в порядок местных дорог.

Это беспрецедентная сумма за всю историю финансирования муниципалитетов – 6,2 млрд руб. «Всего в этом году будут построены и приведены в порядок почти 1 тыс. км дорог Пермского края», – отметил на заседании правительства региона губернатор края Дмитрий Махонин.

На начало ноября уже отремонтировано 802,4 км. Из этого

объема 312 км – региональные дороги, 490,4 км – местные. К концу года протяженность первых составит 322 км, вторых – 650 км. При этом план по ремонту автодорог Прикамья будет перевыполнен на 9%.

Среди уже сданных объектов можно отметить Восточный обход Перми (участок протяженностью 5,7 км) и II этап реконструкции шоссе Космонавтов протяженностью 2,2 км. На стадии завершения еще одна дорога – обход Чусового протяженностью 6,8 км. Ввод последнего запланирован на 2021 год, но движение по обходу будет открыто до конца ноября.

Сегодня на стадии строительства автодорога Кунгур – Соликамск. Этот объект будет полностью сделан с освещением.

Работы разделены на несколько этапов. К 2023 году край получит полностью реконструированную трассу.

По поручению губернатора в следующем году краевой минтранс закупит дополнительную дорожную лабораторию и увеличит число выездов в муниципалитеты. Кроме того, предполагается провести обучение специалистов муниципалитетов, которые контролируют ход выполнения работ на дорожных объектах.

Глава региона поставил перед муниципальными властями задачи до конца февраля следующего года провести тендерные процедуры по дорожным объектам, запланированным к ремонту и реконструкции в 2021 году.

Что касается содержания региональных автодорог зимой, то 12 подрядных организаций с 15 октября уже перешли на зимний режим работы. Готовность техники и заготовки противогололедных материалов составляет 100%. Теперь главная задача – обеспечить круглосуточный контроль качества содержания дорог как региональных, так и краевого центра. Этим занимается Центр безопасности дорожного движения, где круглосуточно работает диспетчерская служба. Мониторинг качества содержания дорог осуществляют более 500 камер фото- и видеофиксации.

Евгений УШЕНИН, собкор «ТР»

НОВОСТИ

В рамках КПМИ

В 16 аэропортовых комплексах Якутии запланированы работы по реконструкции, сообщается на сайте регионального правительства. Проекты вошли в национальную программу развития Дальневосточного федерального округа (ДФО).

«В рамках Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года в Якутии предусмотрены мероприятия по реконструкции аэропортовых комплексов Якутск, Олекминск, Нюрба, Мирный, Черский, Жиганск, Хандыга, Белая Гора, Верхневилуйск, Вилюйск, Депутатский, Сангар, Нерюнгри, Полярный, Усть–Нера, Маган», – говорится в сообщении.

Отмечается, что в 2020 году продолжены работы по строительству и реконструкции взлетно–посадочных полос в аэропортах Олекминск, Нерюнгри, Жиганск, Якутск с завершением в 2020–2022 годах, а также по реконструкции аэропортового комплекса Верхневилуйск и разработке проектно–сметной документации для аэропортов Маган, Полярный и Усть–Нера с завершением в 2020 году.

По сообщению, в четвертом квартале 2020 года планируется начать работы по реконструкции аэропортов Мирный и Нюрба. До конца года планируется объявить конкурсные процедуры на реконструкцию взлетно–посадочной полосы в аэропорту Черский с завершением в 2023 году, реконструкцию аэропортовых комплексов Хандыга, Белая Гора, Вилюйск, Сангар, Депутатский с завершением в 2022 году. Проведение реконструкции по аэропортам Усть–Нера, Полярный и Маган по плану Росавиации намечено в период с 2022 по 2024 год.

Побит рекорд

Объем перевезенных транзитных грузов по трассам Северного морского пути составил 1 млн 280 тыс. тонн, сообщает Федеральное агентство морского и речного флота со ссылкой на данные Администрации Северного морского пути.

Отмечается, что это исторический рекорд за всю историю транзитных грузоперевозок по Севморпути. Предыдущий рекорд был достигнут в 2012 году, он составил 1 млн 200 тыс. тонн.

Строят мост

Ввод строящегося моста через Большой Енисей (правый исток Енисея), который свяжет труднодоступный Тоджинский район с другими частями Тувы, запланирован на март 2022 года, но может произойти и раньше. Об этом сообщил глава региона Шолбан Кара-оол.

Сейчас в шесть населенных пунктов Тоджинского района, где живут около семи тысяч человек, можно попасть через переправу у села Тоора–Хем. Летом там работает паром, зимой создается ледовая переправа.

Строительство моста оценивается примерно в 350 млн руб.

Заложен ледокол

По заказу ФГП «Росморпорт» заложен новый ледокол мощностью в 8 МВт ледового класса Icebreaker77 (КПМИ).

Линейный дизель–электрический ледокол проекта 21900М2 будет построен в рамках Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры до 2024 года для обеспечения круглогодичной работы замерзающих морских портов Дальневосточного бассейна.

Новый ледокол проекта 21900М2 планируется построить на основе проекта 21900М и эскизного проекта ледокола, разработанного АО КБ «Вимпел» за счет собственных средств ФГП «Росморпорт» с учетом современных международных конвенционных требований, в том числе по снижению вредных выбросов судовых двигателей.

Новый ледокол проекта 21900М2 планируется построить на основе проекта 21900М и эскизного проекта ледокола, разработанного АО КБ «Вимпел» за счет собственных средств ФГП «Росморпорт» с учетом современных международных конвенционных требований, в том числе по снижению вредных выбросов судовых двигателей.

Новая опция

Компания РЖД запустила новую опцию, которая позволит пассажирам отследить появление свободных билетов, если все места в поезде уже раскуплены. Свободные места могут появиться при отказе других пассажиров от поездки или добавлении большего числа вагонов в состав.

Опция получила название wait list, кнопка «отслеживать билеты» появилась в приложении РЖД, в графе о поездке рядом со словами «мест нет».

По сообщениям информационных агентств

Доставку гарантирует грузовик

Проверка отрасли на прочность продолжается

РЕАЛИИ И ПЕРСПЕКТИВЫ

В Москве прошла VI Международная конференция «Грузовые автоперевозки: вызовы и возможности – 2020», ставшая продолжением серии профессиональных мероприятий, направленных на формирование предложений по развитию транспортно-логистического рынка и повышению эффективности грузовой автомобильных перевозок.

Отсечь все лишнее

1 января 2021 года в соответствии с поручением Президента России посредством механизма «регуляторной гильотины» все нормативные правовые акты, действовавшие на протяжении последних десятилетий, утратят силу. Эти документы либо подвергнутся существенным изменениям, либо полностью ликвидируются. Основная задача нововведений – снять излишнюю нагрузку на все отрасли жизнедеятельности государства. В том числе как на транспортную в целом, так и на сектор автомобильных грузовых перевозок в частности. Об этом, открывая сессию конференции «Государство и рынок в период кризиса», сообщил директор Департамента государственной политики в области автомобильного и городского пассажирского транспорта Минтранса России Алексей Бакирей. Он отметил, что на данный момент работа по подготовке новой нормативной базы находится в завершающей стадии, и после отмены действия устаревших правовых актов основная цель будет состоять в недопущении пробелов в правовом регулировании.

– Перед нами была поставлена задача по реформатированию регулирования отрасли, которое пока что основывается на 9 постановлениях Правительства РФ и 31 приказе Минтранса России, – пояснил Алексей Бакирей, – но с 1 января 2021 года эти постановления либо полностью прекратят свое действие, либо будут изменены. В частности, речь идет о постановлении Правительства РФ № 272, касающемся правил перевозки грузов автомобильным транспортом. Переиздание этого документа находится в завершающей стадии. Есть, правда, один вопрос, связанный с растениеводством и животноводством. Казалось бы, какое отношение имеет эта тема к «регуляторной гильтине»? Между тем есть норма, которая имеет непосредственное отношение к перевозке скоропортящихся пищевых продуктов, и поскольку этот вопрос находится на стыке транспорта и сельхозтоваропроизводителей, необходимо найти компромисс, чтобы на завершающей стадии подготовки документа удовлетворить потребности обеих сторон. Хочу подчеркнуть, что мы близки к решению этого вопроса.

Еще один документ, который 1 января 2021 года утратит силу, это постановление Правительства РФ № 730, утверждающее положение о допуске российских перевозчиков к осуществлению международных автомобильных перевозок. Здесь тоже имеют место пока еще нерешенные вопросы, которые к концу текущего года будут урегулированы, а в дальнейшем станут составляющими нового федерального закона.

С 1 марта 2021 года подлежат отмене правила технического осмотра транспортных средств, в которых допущена ошибка в отношении формы диагностической карты. Правда, через соответствующий акт правительства она была устранена, тем не менее есть проблема более сложного характера. Касается она нарушения норм в отношении периодичности прохождения технического осмотра грузовых автомобилей. Вопрос этот должен решаться не на уровне правительственного акта, а на уровне федерального закона.

Алексей Бакирей выразил надежду, что Минтранс России совместно с МВД, Минэкономразвития, которое, кстати, и предложило ряд мер по реформе техосмотра, смогут устранить дополнительную нагрузку на перевозчиков, связанную с подтверждением соответствия грузового транспортного средства требованиям технического регламента и основным положениям по допуску транспортных средств к эксплуатации.

Подлежит изменению или отмене также целый блок подзаконных актов на уровне приказов Минтранса России. Например, приказ о режиме труда и отдыха, имеющий достаточно солидный возраст. Действует он с 2004 года и на протяжении



всех 16 лет между профсоюзами и работодателями неоднократно возникали дискуссии, которые практически всегда оставались незавершенными. Настало время отработать механизм, способствующий поиску компромисса в удовлетворении интересов сторон.

– С учетом новых подходов по формулированию обязательных требований нами был подготовлен пакет законопроектов, которые, на наш взгляд, должны систематизировать правовое регулирование, исторически сложившееся в сфере автомобильного транспорта, – отметил Алексей Бакирей. – Речь о пока что отсутствующем федеральном законе, который помог бы увязать различные аспекты правоотношений в сегменте автотранспорта. Подобные документы, а это соответствующие кодексы, есть в гражданской авиации, торговом мореплаванье, на водном транспорте. Направлены они на регулирование правоотношений, возникающих в гражданско-правовой, административной сфере, в трудовых отношениях.

Разработанный Минтрансом России проект федерального закона «Об автомобильном транспорте и городском наземном электрическом транспорте» вовсе не предполагает кодифицировать все нормы автомобильного транспорта в одном документе. Отмена законов, действующих на пассажирском транспорте, или ликвидация Устава автомобильного транспорта вовсе не планируется. Задача – очистить всю эту документацию от всего, что не связано с гражданско-правовыми отношениями.

Алексей Бакирей затронул также весьма актуальную тему цифровых технологий для грузовых автоперевозок. Речь, в частности, зашла о внедрении электронной транспортной накладной (ЭТрН) и электронного путевого листа (ЭПЛ) в автомобильных грузовых и пассажирских перевозках. Существующий механизм оформления транспортной накладной и путевого листа требует от всех участников рынка перевозок существенных временных и финансовых затрат. Перевод же их в «цифру» обеспечит качественно новый уровень документооборота, что для бизнеса означает сокращение затрат, а для государства – прозрачность контроля. Как предполагают разработчики нового документа, система ЭТрН и ЭПЛ также найдет отражение в новом законе об автомобильном транспорте.

От бумаги – к «цифре»

Внедрению ЭТрН и ЭПЛ в рамках сессии «Цифровая трансформация» уделит внимание и генеральный директор ФБУ «Росавтотранс» Алексей Двойных. Он отметил, что инициатором Минтрансом России проект является одним из самых важных в рамках цифровизации транспортной отрасли России.

Внедрение цифрового документооборота при осуществлении грузовых и пассажирских перевозок обусловлено рядом проблем, связанных с бумажным оформлением первичных перевозочных документов. Среди них неправильное заполнение транспортной накладной, отсутствие ее оригинала и долгий период взаиморасчетов из-за ожидания этого оригинала. Нередки случаи потери накладной, отказ контрагента от заполнения ее разделов, существенные издержки, связанные с ведением бумажного документооборота, отсутствие контроля

за исполнением действующего законодательства. Серьезные проблемы вызывает также низкая квалификация грузоотправителя и безответственность при предоставлении информации, излишнее число посредников между грузоотправителем

ФАКТ

Существующий механизм оформления транспортной накладной и путевого листа требует от всех участников рынка перевозок существенных временных и финансовых затрат. Перевод же их в «цифру» обеспечит качественно новый уровень документооборота, что для бизнеса означает сокращение затрат, а для государства – прозрачность контроля.

и перевозчиком, отсутствие трудовых отношений между водителем и перевозчиком, отказ от оплаты перевозки клиентом при неправильном оформлении транспортной накладной и т. д. – Трудозатраты по хранению и ведению бумажного документооборота для средних и крупных компаний могут составлять до 2% от выручки, – подчеркнул Алексей Двойных. – Еще одной проблемой является отсутствие информации о неприятии товара в режиме реального времени. Особенно это касается скоропортящихся продуктов. Кроме того, существуют проблемы, которые напрямую или косвенно связаны с оформлением путевых листов. А именно – отсутствие системы контроля за исполнением действующего законодательства, недобросовестная конкуренция среди перевозчиков за счет несоблюдения законодательства.

Сейчас ЭТрН используются лишь по договоренности между различными коммерческими компаниями. Такая накладная пока что служит вспомогательным документом для ускорения транспортно-логистических процессов и взаиморасчетов. Существенным барьером для массового применения ЭТрН являются информационные разрывы между федеральными органами исполнительной власти и бизнесом. Нет системы централизованного учета юридически значимых данных ЭТрН и ЭПЛ. Данные о перевозках формируются локально в информационных системах участников перевозок и операторов электронного документооборота. При этом у федеральных органов исполнительной власти нет доступа к этим данным.

Задачи цифровизации бумажных документов состоят в том, чтобы отточить все действия по загрузке и передаче данных всем заинтересованным структурам, прописать процессы с учетом самых разных ситуаций при перевозках, чтобы обеспечить массовый переход на электронный документооборот, выработать решения по интеграции автомобильного с другими видами транспорта.

«Смышленная» пломба

Теме цифровых технологий, а точнее – внедрению механизмов отслеживания транзитных грузоперевозок с помощью электронных навигационных пломб, посвятил свое выступление технический директор ООО «Центр развития цифровых платформ» Сергей Киселев. Он отметил, что Россия в силу своего географического положения обладает большим транзитным потенциалом, который необходимо всечески развивать, повышая привлекательность нашей страны для транзитных пере-

возок через нее. Повествуя о целях проекта, выступающий подчеркнул, что использование навигационных пломб направлено на достижение лидерства России в рамках транзитной зоны между Азией и Европой, снятие административных ба-

рьеров при осуществлении транзитных перевозок по территории Российской Федерации и создание «зеленых транзитных коридоров» для перевозок по территории ЕАЭС. Согласно проекту, состоящему из четырех этапов его внедрения, планируется максимально сократить время транзита грузов через территорию Российской Федерации, исключив в ряде случаев ее объезд, контролировать все транзитные перевозки по территории России, а в ближайшей перспективе и по территориям пяти стран, входящих в состав Евразийского союза.

– В Белоруссии тоже создана компания, которая контролирует перевозки товаров по территории страны с помощью электронных навигационных пломб, – пояснил Сергей Киселев. – Такая же работа ведется сейчас в Казахстане и Киргизии, а в Армении оператором процесса является таможенный комитет, как государственный орган страны. В целом все это должно слиться в единую систему контроля транзитных перевозок по территории Евразийского союза и обеспечить возможность безбарьерных перевозок по маршрутам Европа – Китай – Европа, а также азиатским маршрутам.

Разработчики предполагают, что электронная навигационная пломба, имеющая в своем составе энергонезависимую память, может служить хранилищем различных документов, которые сопровождают перевозку. Такие документы намерены загружать в систему Федеральная таможенная служба.

Система использования электронных навигационных пломб была введена в эксплуатацию в марте 2020 года, и на данный момент с ее использованием осуществлено более 5 тыс. перевозок. Сегодня в системе зарегистрировано порядка тысячи перевозчиков, судя по откликам которых пломбы работают весьма эффективно. – Электронная навигационная пломба способна формировать полную цифровую картину перевозок по стране, может разработать источник данных для оптимизации логистических и производственных процессов, которые строятся в России, – подытожил Сергей Киселев.

Простои исключены

Любая средняя или большая компания планирует стратегию своей деятельности и развития, как правило, на 3–5 лет. Такой подход в полной мере свойственен и транспортной компании ГК «Деловые линии». Поэтому происходящие в последние полтора кризисные явления, связанные с пандемией, существенно не изменили те парадигмы, которые были намечены и приняты

компаний. Напротив, некоторые сегменты даже прибавили в росте и вышли на показатели, которые планировалось достичь в 2021–2022 годах. Очень актуальной в условиях пандемии стала доставка «последней мили».

– Приспосабливаться к новым условиям, конечно, пришлось, – отметил директор по взаимодействию с отраслевыми организациями ГК «Деловые линии» Александр Лашкевич. – В приоритет были поставлены процессы цифровизации. Значительно раньше запланированных сроков был запущен ряд сервисов, мы быстро смогли адаптироваться к дистанционной работе. Очень важно было сохранить рабочие места, зафиксировать цены на предоставляемые услуги и создать лучшие условия для клиентов. Вместе с тем пришлось пересмотреть практически все клиентские отношения, чтобы избавиться от несправедливости. Но это не значит, что отношения с партнерами оказались прерванными. Нет. Просто должно быть взаимопонимание, желание войти в ситуацию друг друга по вопросам договорных отношений. Мы прекрасно понимаем, что находимся в глубокой стадии глобального кризиса, но тем не менее всегда готовы идти на уступки.

Пытаясь спрогнозировать ближайшую перспективу отрасли грузовых автоперевозок, Александр Лашкевич отметил, что кризис, без сомнения, внесет серьезные коррективы в ситуацию на рынке. Какие-то компании его покинут, возможно, появятся новые игроки. Что же касается самого кризиса, то, по мнению эксперта, на выход из него потребуются не менее трех лет. Причем постепенный возврат к уровню конца 2019-го – начала 2020 года начнется не раньше аналогичного периода 2021–2022 годов.

Своим мнением о сложившейся ситуации поделился и президент ГК «ИТЕКО» Евгений Бабаев. Он назвал этот период общей неопределенностью. Чтобы принимать правильные решения, нужно уметь прогнозировать свою работу, но для этого необходимы соответствующие сигналы государства. Выступающий вспомнил конец марта текущего года. Компаниям было предложено отпустить сотрудников домой, но при этом продолжать выплачивать им зарплату, не снижая ее, не увольнять людей, а в качестве компенсации бизнесу была обещана помощь.

– Наши ежедневные совещания в тот период напоминали сводки с фронта, – подчеркнул Евгений Бабаев, – где-то очередная вспышка заболевания, где-то проблемы с водительским составом. Грузовая база в апреле сократилась как минимум на 20%. В ряде регионов нам фактически нечего было возить, не говоря уже о том, что в некоторые регионы со своим транспортом мы вообще попасть не могли. Вести речь о какой-то стратегии на более отдаленную перспективу было бессмысленно. Нам на предстоящий месяц спрогнозировать ситуацию было очень сложно. Поэтому приоритеты наши коснулись прежде всего сохранения здоровья сотрудников, поддержки их занятости. Благодаря этому, как говорится, машины к забору поставлены не были.

В итоге ГК «ИТЕКО» попала в список системообразующих предприятий. И вроде, на первый взгляд, престижно, актуально. Но за высоким рангом – бесконечная отчетность, с которой и в Минтрансе, и в Минэкономразвития не знают, что делать. Что касается реальной поддержки, предприятия

не попадают под соответствующие критерии. Для ее получения объемы перевозок должны упасть на 30%, не меньше. И это несмотря на штатную численность компании, которая в полтора-два раза больше, чем во многих подобных компаниях.

– ГК «ИТЕКО» работает на рынке, где преобладают компании малого и среднего бизнеса, – отметил Евгений Бабаев, – и, исходя из этого, объемы поддержки были бы для нас достаточно существенными. Но, к сожалению, о поддержке со стороны государства остается лишь мечтать. Поэтому я для себя сделал вывод: нужно рассчитывать только на свои силы, не надеясь ни на кого. Что же касается государства, то, если принимаются решения о компенсационных мерах, их надо сразу доводить до участников рынка, чтобы знать, можем мы рассчитывать на помощь, не меня правил игры, или нет?

Первое полугодие 2020 года внесло немало изменений и в работу перевозчиков, работающих на международных маршрутах. В частности, с вызовами COVID-19 столкнулась транспортно-логистическая компания «ТРАСКО». Как рассказал ее генеральный директор Евгений Шакалида, прежде всего у компании возникли трудности с Китаем. Здесь работает порядка 30% парка компании, и до кризиса китайское направление успешно развивалось. Но в марте были введены требования для водителей – выезжать на территорию Китая только по визам. В итоге на границе возникло множество проблем, которые усугубились закрытием границы 25 апреля.

– Ежедневно на территорию Китая, я говорю о переходе в Забайкальск, могли заезжать лишь до 30 фур, да и те формировались китайской таможней, – пояснил Евгений Шакалида. – Мало того, въезд в Китай резко подорожал. Для меня, как для перевозчика, остаются непонятными действия наших властей, которые могли бы воздействовать на формирование этого списка и способствовать выезду на китайскую территорию большего числа машин. Но поддержки мы не нашли. Что касается европейского направления, то и здесь в связи с пандемией количество заказов снизилось на 30–35%.

Столкнувшись с этими проблемами, компания «ТРАСКО» была вынуждена переориентировать свою деятельность на внутрироссийские перевозки. В частности, на сельский рынок. Но и тут у компании возникли проблемы: она оказалась неподготовленной к переходу от одного рынка к другому. Главная проблема состояла в том, что водители, работающие на международных перевозках, привыкли соблюдать режим труда и отдыха. В итоге компания оказалась неконкурентоспособной перед другими российскими перевозчиками.

Впрочем, как отметил Евгений Шакалида, ситуация сегодня чуть-чуть улучшилась, хотя и пришлось идти на некоторые жертвы. ТРАСКО скорректировала программу по обновлению парка, отказавшись от его увеличения. В отношении среднесрочной перспективы спикер предположил, что международные перевозки еще довольно длительное время будут испытывать перебои, и раньше чем в следующем году каких-то позитивных изменений на международных маршрутах ожидать не стоит.

– Однако такая ситуация дает нам возможность в качестве альтернативы использовать российский рынок, где движение не только не остановится, но будет интенсивно развиваться, – подытожил Евгений Шакалида.

Кстати, ТРАСКО стала одной из четырех компаний, получившей в рамках конференции ежегодную премию «Грузовики и дороги» в номинации «Международный грузовой автоперевозчик». Победителем в номинации «Перевозчик на внутрироссийских маршрутах (крупнотоннажные HCV)» стала компания «Магнит». В номинации «Коммерческий грузовой автоперевозчик на внутрироссийских маршрутах (малые и среднетоннажные LCV&CV)» победила компания X5 Logistics. а в номинации «Специализированные автоперевозки» лучшей стала компания XPO Logistics.

Заместитель министра транспорта РФ Алексей Семенов вручил также специальные дипломы ФБУ «Росавтотранс» за активную деятельность в развитии диалога между государственными органами власти и участниками рынка международного перевозчику «Совтрансавто Москва» за верность традициям и в честь 75-летия компании.

Валерий БУДУМАН, обозреватель «ТР»
Фото Ольги ШВЕЙЦЕР

10% – это мало или много?

ПРОГНОЗ

Около 10% всего коммерческого автопарка (грузовой и общественный транспорт) в России могут стать беспилотными к 2025–2030 годам. Такую оценку ТАСС предоставили в консалтинговой компании КРМГ. Там считают, что переход на беспилотные частные автомобили потребует более длительного времени из-за не столь очевидной коммерческой выгоды.

– Согласно исследованию КРМГ более 70% респондентов, которые включают и потребителей, и тех, кто участвует в развитии и внедрении данной технологии, считают, что активное использование автономного транспорта на развитых рынках начнется в период до 2030 года. При этом около 40% респондентов считают, что это произойдет до 2025 года, – отмечают в организации. – В России это произойдет, скорее, в промежутке между 2025 и 2030 годами.

В организации отметили, что внедрение беспилотного транспорта потребует улучшения качества дорог и городской транспортной инфраструктуры.

– Потребность в инвестициях (в улучшение качества дорог) измеряется сотнями миллиардов рублей. Другие факторы включают прочую городскую транспортную инфраструктуру, в том числе пересекающуюся с концепцией «умного города». Тут тоже инвестиции будут измеряться десятками миллиардов рублей на каждый крупный город. В общем, триллиона должно хватить, чтобы резко вырваться вперед в части готовности страны к внедрению беспилотного транспорта», – объяснили в компании.

При этом эксперты добавили, что почти все эти инвестиции имеют многоцелевое назначение и большая часть из них уже предусмотрена в федеральных и региональных бюджетах на ближайшие 5–10 лет.

В основном во внедрении беспилотных автомобилей заинтересованы логистические и промышленные компании и организации городского общественного транспорта, подчеркивают в КРМГ.

В Москву – на беспилотнике

СОБЫТИЕ

Коммерческая перевозка груза из города в город на беспилотном автомобиле впервые произошла в России в сентябре. Фургон «ГАЗель», преодолев расстояние в 240 км, доставил фрукты и овощи из Владимира в Москву.

По информации NN.DK.RU, движение транспорта осуществлялось ночью. За рулем машины находился инженер, который следил за дорогой. Он страховал автопилот и однажды вынужден был экстренно прервать управление.

Как выяснилось, в инженерном центре Группы ГАЗ активно идут разработки и испытания БПТС (беспилотных транспортных средств). В качестве основной платформы используются электрокары «ГАЗель NEXT». В системах автопилота применены новейшие разработки, созданные в инженерном центре Группы ГАЗ совместно с НГТУ имени П.Е. Алексеева. Для тестирования беспилотников на ГАЗе создан специальный полигон, имитирующий городскую среду.

Беспилотные автомобили технических готовы к работе в реальных условиях эксплуатации. Скоро один из автопилотов будет передан подрядчику для тестовой эксплуатации в условиях реальной промышленной зоны.

Один из своих беспилотников Группа ГАЗ выпустила на реальный внутрироссийский маршрут: автопилот курсирует между Обьединенным инженерным центром и главным конвейером.

Решения, созданные в процессе развития беспилотных технологий, используются для внедрения функций автоматизированных систем помощи водителю (ADAS) на новой линейке автомобилей ГАЗ (выйдет на рынок в 2021 году).

Подготовила Ирина ИВАНОВА

КОРОТКО

С 1 января 2021 года вводятся новые правила допуска к осуществлению международных автоперевозок.

Министранс передал ГУП «Волгоградавтотранс» 20 автобусов большой вместимости в безвозмездное пользование.

К концу 2023 года в Санкт-Петербурге планируется перевести на газ 450 грузовиков, 100 автобусов и 1,6 тыс. легковых автомобилей.

Воск вышел на линию 500-й электробус.

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ

Плацкарт будущего

На Павелецком вокзале представили новый вагон с удлиненными полками

ИННОВАЦИИ

Прототип нового плацкарта был создан АО «Трансмашхолдинг» на основе дизайна вагона, показанного в прошлом году на выставке «Транспорт России» в Гостином дворе. Обновленная концепция вагона предполагает возможность создания персонального пространства для каждого пассажира, позволяя настроить необходимые параметры комфорта в соответствии с собственными предпочтениями. Благодаря увеличению размера вагона его пассажироместимость повысилась на 7%.

Эта модель сконструирована и собрана в так называемом габарите «Т», который исторически был стандартом пригородных электропоездов. Ширина нового вагона увеличена по сравнению с обычным плацкартом на 28 см, длина – на 73 см. За счет этого прироста полки в купейном отсеке стали длиннее на 15 см, а боковые места – на 12 см. В двухвагонном сцепе предусмотрено одно купе для проводников.

В целом внутреннее пространство вагонов увеличится на 11%. При этом благодаря новому габариту получается добавить еще одно купе: если раньше их в плацкартном вагоне было 9, то теперь может быть 10, отметил на презентации заместитель генерального директора ОАО «РЖД» Дмитрий Пегов. Таким образом, прибавился еще один отсек на четыре места. Он расположен в конце вагона, а вместо боковых мест появился шкаф, где проводники смогут хранить постельное белье. По словам Дмитрия Пегова, вагон сохранил в себе «традиции поездов в плацкарте», то есть возможность путешествовать большими компаниями, и вместе с тем упор был сделан на персонализацию пространства, то есть возможность уединения.

Как отметил генеральный директор АО «Трансмашхолдинг» по развитию пассажирского транспорта Александр Лошманов, новый концепт предполагает пневмоподвешивание кузова, которое позволяет сделать ход поезда более плавным. Это первый пример использования пневмоподвески в вагонах дальнего следования, хотя «Сапсаны» и «Ласточки» изначально оснащены ею. Новый вагон может развивать скорость до 160 км/ч. Производитель обещает, что, несмотря на появление нового элемента – пневмоподвески, межремонтный пробег новых вагонов увеличится по сравнению с вагонами массовых серий почти в 10 раз, до 25 тыс. км.

В организации внутреннего пространства, как и в предыдущих прототипах, используются шторки для каждого места. А вот из новинок стоит отметить отсутствие третьих полок, собственный столик для пассажиров верхних полок, а также шкаф для багажа. Шкафы расположены между полком в семи купе из 10, где нет аварийного выхода.

Отказ от третьей полки позволит высвободить пространство для того, чтобы пассажиры верх-



них полков имели возможность сидеть на своих местах, поясняет директор дизайн-студии Национального центра промышленного дизайна и инноваций

организации личного пространства, его увеличение – очень позитивный и важный момент. Хорошо, что у потенциальных пассажиров есть шанс посмо-

Московского общественного объединения «Союз пассажиров» Кирилл Янков.

Между тем, как подчеркнул Кирилл Янков, стоимость билетов в плацкартный вагон регулируется государством, поэтому дополнительный комфорт не должен ударить по карману пассажиров.

Цена билета, безусловно, важный фактор, которым руководствуются путешественники, но не основной. Сейчас людей в первую очередь беспокоит защита своего здоровья. Александр Лошманов отметил, что этой теме уделено большое внимание. В рамках необходимости обеспечения безопасности пассажиров будет осуществляться обеззараживание воздуха в вагоне, а также дополнительные функции по дезинфекции туалетных помещений и душа.

Предполагается, что уже в I квартале 2021 года первая партия вагонов будет выпущена для проведения сертификационных испытаний. Во второй половине следующего года, уже после их проведения, АО «ФПК» может начать в них перевозку пассажиров на одном из южных направлений. Как уточнил Дмитрий Пегов, скорее всего, первые составы начнут курсировать в Адлер.

Артем ОЗУН, обозреватель «ТР»
Фото ТАСС

КСТАТИ

Холдингом «РЖД» подведены предварительные итоги опроса о концепции нового плацкартного вагона, который с 2 по 16 октября был представлен на площади и Павелецкого вокзала Москвы. За это время концепт осмотрели порядка 6 тыс. человек, из них свое мнение о нем оставили 3,5 тыс. посетителей.

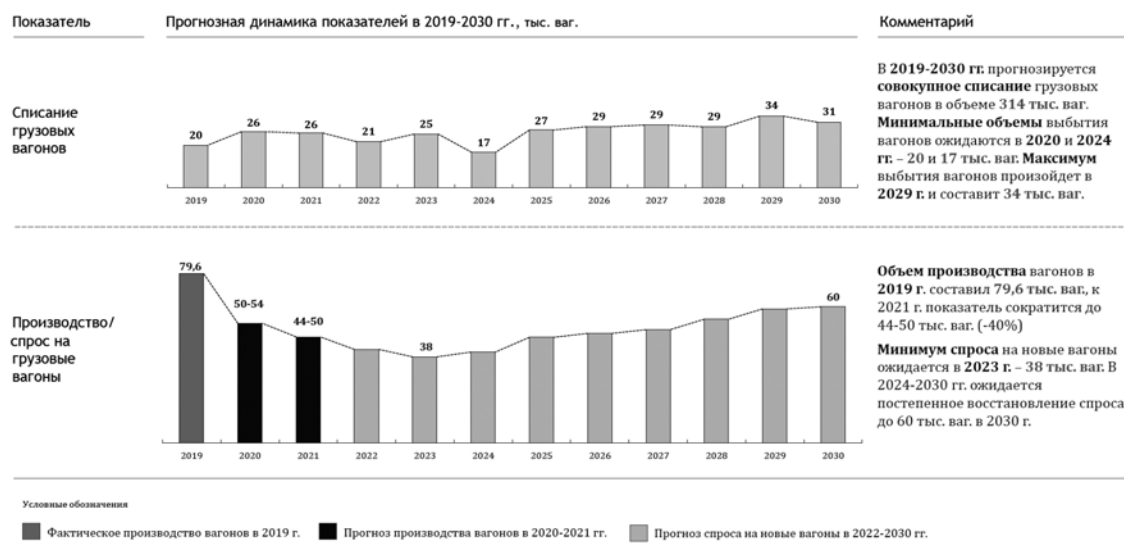
Положительную оценку проекту дали 82% респондентов, из них отметку «Очень понравилось» поставили 49% опрошенных посетителей вагона. В частности, предложенный разработчиками дизайн одобрили 85% респондентов, комфорт – 73%, надежность – 78%.

треть новый вагон. Если будет отлажена система обратной связи и в компании учтут все пожелания клиентов, доработают проект, это станет существенным шагом вперед с точки зрения удобства пассажиров, так как плацкарт считается одним из наиболее востребованных сегментов. «Компания очень постаралась и смогла выжать из тех габаритов, которые являются предельными для железных дорог, в буквальном смысле максимум. Была задача – сохранить посадочные места. С ней справились. Более того, вместимость даже удалось увеличить. Вагон стал намного комфортабельнее», – убежден председатель

срочный профицит? Или, например, возможно ли за три списываемых полувагона купить дорогостоящий вагон-хоппер, либо для его покупки необходимо будет списать три аналогичных старых вагона? От этого будет зависеть влияние списания полувагонов на рынки других родов подвижного состава, в которых профицита может не быть. Также это затронет производственную загрузку самих заводов, когда завод-производитель утилизируемого вагона не сможет поставить взамен подвойной состав востребованной модели».

ИПЕМ

Профицит мощностей по производству грузовых вагонов после 2021 г. составит порядка 30-50%



Быстро и комфортно

МЦД меняет транспортные привычки горожан

ПАССАЖИРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ

До конца года в столице откроют еще четыре станции Московских центральных диаметров (МЦД). Всего в 2020-м в Москве построят и реконструируют 15 станций, каждая из которых станет, по сути, мини-вокзалом. Развитие наземного метро меняет транспортные привычки горожан и повышает комфорт передвижения.

На днях для жителей столицы и Подмосковья стала доступна обновленная станция Долгопрудная МЦД-1 («Белорусско-Савеловский»). После реконструкции, которая заняла менее двух лет, здесь появилась современная пригородный вокзал с навесами на всю длину платформ, наземным вестибюлем, туалетами, эскалаторами и лифтами.

«Рядом с этой станцией строится микрорайоны столицы, а слева находится город Долгопрудный Московской области. Я надеюсь, что такой совместный проект, как МЦД, даст возможность большому количеству людей быстро и удобно добираться до Москвы», – подчеркнул на открытии обновленной станции мэр Москвы Сергей Собянин.

МЦД уже значительно изменили облик столицы и Подмосковья. Теперь жителям Одиново и Лобни, Нахабино и Подольска не нужно долго ждать электричек и дополнительно платить за пересадку в метро.

Диаметры стали частью транспортной системы, что позволяет и точнее рассчитывать время прибытия в пункт назначения, и совершать бесплатные пересадки на метро и Московское центральное кольцо (МЦК) при оплате проезда транспортной картой «Тройка» по тарифу «Кешелек» (в течение 90 минут с первой валидации).

Впрочем, МЦД удобен и тем, кто не едет в Подмосковье, – диаметры соединили многие городские объекты, а в перспективе объединятся в еще более масштабную сеть. До 2025 года планируется запустить МЦД-3 «Ленинградско-Казанский» – между Зеленоградом и Раменским, МЦД-4 «Киевско-Горьковский» – от Апрелевки до Железнодорожного микрорайона Балашихи, и МЦД-5 «Ярославско-Павелецкий», который соединит Пушкино и Домодедово.

Кстати, железнодорожные строители уже установили фермы нового моста будущего МЦД-4 через Москву-реку. Мост продолжит двухкилометровая эстакада на высоте 15–30 метров. Станция Тестовская (Камушки), которую построят на ней, будет интегрирована со станцией МЦК Деловой центр и станцией Тестовская МЦД-1.

«Организация движения по МЦД с комфортным подвижным составом, интенсивным движением, сокращением интервалов между поездками и интеграцией в единую билетную систему позволяет воспринимать же-

лезнодорожный транспорт как полноценный городской, – отмечает эксперт межрегиональной общественной организации «Город и транспорт» Владимир Свиридинко. – И, разумеется, его внедрение позволит разгрузить перегруженные участки метрополитена, автомобильные дороги. Это будет мотивировать жителей пересаживаться с личного транспорта на общественный и в итоге повысит удобство транспортной системы Москвы».

Напомним, что, по планам столичных властей, запуск всей системы МЦД должен разгрузить транспортную систему города на 10–12%.

«Развитие МЦД сгенерирует и развитие территорий, примыкающих к остановочным пунктам, поскольку увеличивается их транспортная доступность и привлекательность, – полагает заместитель директора научно-образовательного центра «Цифровые высокоскоростные транспортные системы» Российской открытой академии транспорта Александр Чекарев. – Это отразится и на транспортном поведении жителей: все больше людей со временем будут пользоваться диаметрами, доверять им и в том числе изначально планировать свою жизнь с учетом их наличия. Например, искать места работы, учебы, а может, и жилье с расчетом на то, что они могут удобно и стабильно передвигаться по МЦД без пробок».

ИА REGNUM

НОВОСТИ

Помогла субсидия

Из Новосибирска в Магадан отправился рефконтейнер с овощами

Компания «Дальрефтранс» (входит в группу FESCO) в рамках государственной субсидии отправляла первый рефрижераторный контейнер с овощами из Новосибирска в Магадан. Рефконтейнер с грузом в составе регулярного поезда FESCO отправился 14 сентября из Новосибирска во Владивосток, далее был погружен на судно и регулярной морской линией FESCO доставлен в Магадан.

По словам генерального директора «Дальрефтранса» Ан-

дрея Гречкина, государство субсидирует железнодорожный тариф при перевозке овощей со станции отправления, расположенной в Сибири, до станции назначения на Дальнем Востоке России. Таким образом, ставка для клиента снижается на 30% на протяжении всего маршрута. Эта инициатива нацелена на то, чтобы заменить более дешевые продукты так называемого борщового набора из Китая качественными российскими овощами из Сибири.

«Дальрефтранс» планирует отправку еще 25 рефрижераторных контейнеров, груженых овощами. Напомним, что перевозки грузов, требующих соблюдения температурного режима, в Группе FESCO осуществляет компания «Дальрефтранс». Она является единственным игроком на рынке рефперевозок, оперирующим собственными активами: более 1800 рефконтейнеров и 300 специализированных платформ.

Электронная карта «Бизнес»

позволит экономить до 30% от стоимости проезда в бизнес–классе поезда «Сапсан»

Специально для пассажиров, которые регулярно совершают путешествия в поездах «Сапсан», ОАО «РЖД» вводит новую электронную карту «Бизнес».

Карта «Бизнес» позволяет экономить до 30% от стоимости билета при проезде в бизнес-классе поезда «Сапсан». Количество поездок с применением данной карты не ограничено в течение срока действия. Срок действия карты – 3 месяца (90 дней), стоимость – 3 тыс. руб.

Электронная карта «Бизнес» является персонализированной, поэтому возможно приобретение только индивидуального проездного документа, оформленного на владельца.

Напомним, что также пассажирам доступны для оформления электронная и дорожная карта «Универсальная». Они позволяют экономить на проезде до 10% от стоимости билета во всех классах обслуживания поездов формирования Дирекции

скоростного сообщения ОАО «РЖД».

Снижение стоимости по дорожным и электронным картам не распространяется на стоимость сервисных услуг, включенных в проездной документ. Подробнее о доступных картах можно ознакомиться на официальном сайте ОАО «РЖД».

Приобрести электронную карту «Бизнес» можно с помощью мобильного приложения «РЖД Пассажирам».

Живописный маршрут

Растет популярность нового продукта в сфере железнодорожного туризма

Более 13 тыс. пассажиров перевез за два месяца туристический поезд «Сочи» сообщением Туапсе – Гагра, отправившийся в первый рейс в середине августа. Ретропоезд продолжает курсировать и в межсезонье. Его маршрут проходит по живописному побережью Черного моря и связывает популярные курорты Краснодарского края с Абхазией.

Состав сформирован из плацкартных, купейных, общих вагонов с местами для сиде-

ния и вагонов СВ, оформленных с элементами стилистики советской эпохи. При этом все вагоны оснащены кондиционерами, розетками и USB-разъемами для зарядки мобильных устройств, а также биотуалетами, работающими во время стоянок и движения по санитарным зонам.

К услугам пассажиров – два вагона-ресторана с широким ассортиментом блюд русской и абхазской кухни, а также мультимедийный портал, на котором

размещена информация об интересных местах черноморского побережья. В пути пассажиры поезда могут приобрести сувениры с советской символикой, а также пакетные туры, которые позволяют ознакомиться с основными достопримечательностями Абхазии.

В соответствии с рекомендациями Роспотребнадзора вагоны туристического поезда проходят дезинфекцию перед посадкой пассажиров и в пути следования.

Самый безопасный

Таким считают большинство россиян железнодорожный транспорт

Более 60% россиян считают поездку и электрички наиболее безопасным видом транспорта. Это следует из рейтинга холдинга «Ромир», составленного на основе опроса 1500 респондентов в возрасте от 18 лет, сообщает ТАСС.

Гражданам предлагалось оценить безопасность каждого вида транспорта по шкале от 1 до 5, где оценки 4 и 5 являлись индикаторами безопасности. Затем на основе этих данных был составлен общий рейтинг.

«Результаты исследования показали, что большинство россиян считают железнодорожный транспорт (поезда и электрички) наиболее безопасным – об этом заявили две трети опро-

шенных (66%)», – отмечается в сообщении.

Вторым в рейтинге безопасности идет личный автомобиль, его выбрали 53% респондентов. Замыкает тройку лидеров общественный автомобильный транспорт с результатом 52%. Остальные средства передвижения заслужили доверие менее половины опрошенных россиян. Воздушный транспорт – 35%, водный – 32%, а мотоцикл – лишь 8%.

«Железнодорожный транспорт традиционно считается самым безопасным. Результаты наших исследований говорят о высокой лояльности пассажиров поездов и электричек. По их мнению, поезд полностью

устраивает и соответствует их ожиданиям – не только по безопасности, но и по уровню комфорта, соблюдению расписания и качественному сервису», – прокомментировала результаты исследования директор по работе с ключевыми клиентами Анна Советова.

Что касается городского общественного транспорта, то наиболее безопасным, по мнению россиян, является троллейбус (66% опрошенных). Чуть меньше число респондентов (64%) выбрали метро, на последнем месте – автобус (59%).

По сообщениям наших корреспондентов

Наши дела ниспровергнутся, если флот истратится

В верхней палате парламента обсудили результаты деятельности и перспективы развития российского судостроения

ПРОЕКТЫ И РЕАЛИЗАЦИЯ

Государство, которое имеет 38 807 км морской границы, не может жить ни без современного флота, ни без современного судостроения, заявил генеральный директор акционерного общества «Объединенная судостроительная корпорация» Алексей Рахманов, выступая в Совете Федерации в рамках «Часа корпораций».

Объединенная судостроительная корпорация была создана в 2007 году по указу Президента Российской Федерации. «Во многом благодаря этому удалось эффективно консолидировать государственные активы и создать условия для привлечения инвестиций. В результате мощности крупнейших отечественных судостроительных и судоремонтных заводов были восстановлены, гражданская и военная продукция, выпускаемая ОСК, сегодня дает нам основание для гордости, – подчеркнула председатель Совета Федерации Валентина Матвиенко. – Судостроение способствует укреплению нашего промышленного потенциала. От состояния отрасли напрямую зависят обеспечение военной, транспортной, продовольственной безопасности, освоение Северного морского пути. Вопросы развития судостроения имеют важное значение и для стабильного развития российских регионов».

Корпорация является крупнейшим в России и в Восточной Европе судостроительным холдингом, объединяющим несколько десятков проектно-конструкторских бюро, научно-исследовательских центров, верфей и заводов, на которых трудятся почти 100 тыс. человек.

Сегодня корпорация занимает порядка 80% отечественного судостроения в стране – это: суда «река–море», атомные ледоколы, современные танкеры, рыбопромышленные траулеры, буровые платформы, первая в мире плавучая атомная электростанция «Академик Ломоносов» мощностью 70 мегаватт, которая обеспечивает электроэнергией жителей Чукотки, а также производство, ремонт и модернизация атомных и дизель–электрических подводных лодок. В сфере продукции гражданского судостроения компания покрывает практически все возможные сферы судостроения как для пассажиро–, так и для грузоперевозок.

По словам Алексея Рахманова, контрактованный портфель заказов по гособоронзаказу составляет 2,6 млрд руб., что обеспечивает устойчивую работу предприятия до 2027 года. Портфель гражданских заказов сформирован на уровне 500 млрд руб. «Если за период с момента создания корпорации по 2013 году мы сдали всего лишь 11 военных и 45 гражданских судов, то далее за сопоставимый период времени нами были построены и переданы заказчикам 34 военных корабля и 71 гражданское судно», – сказал он.

Ключевое направление – развитие арктического региона. Недавно завершились ледовые испытания головного универсального атомного ледокола «Арктика», в ходе которых судно преодолело 4,8 тыс. морских миль за три недели.

Строится платформа «Северный полюс», которая позволит сделать работу полярников безопасной. Развиваются судостроительные технологии для обустройства объектов инфраструктуры и обитания людей в Арктической зоне. Активно обновляется рыбопромысловый флот: три судна переданы заказчику, еще 40 судов строятся на российских верфях.

С 1950–х годов прошлого века все морские и речные крупные пассажирские суда, эксплуатировавшиеся в СССР и России, заказывались за рубежом. Спущенный на воду пассажирский лайнер «Мустай Карим» стал первым за 60 лет пассажирским судном, построенным в России. Лайнер предназначен для речной перевозки пассажиров на дальних круизных линиях Москва – Астрахань, Москва – Санкт–Петербург и Москва – Ростов –на–Дону.

Это стало возможным благодаря лизинговой программе ОСК, что позволило предоставить заказчикам этого судна на финансирование на 20 лет по ставке 1,7% в руб. Алексей Рахманов обратил внимание сенаторов на необходимость выделения денежных средств на продолжение лизинговой программы корпорации при



рассмотрении бюджета на 2021 год и плановый период 2022 и 2023 годов: «Мы просили по 35 млрд руб. в год на трехлетку. Эта сумма позволит нам закрыть проблему старения всего флота «река–море», построить пассажирские суда и иметь бюджетную эффективность за 16 лет работы этой программы приблизительно на уровне 600 млрд руб.».

АЛЕКСЕЙ РАХМАНОВ:

” На сегодняшний день под российским флагом перевозится всего 2% всех природных ресурсов, которые добываются в стране. Оплачивая услуги иностранным фрахтователям, мы теряем от 30 до 100 млрд долл. в год. Излишние требования транспортной и санитарной безопасности, которые предъявляются к владельцам российских судов, приводят к увеличению стоимости фрахта для российских судов или судов, ходящих под российским флагом.

Корпорация финансирует новые типы грузовых судов, которые позволят перевозить больше грузов; работает над самым амбициозным проектом по освоению Каспийского моря, чтобы переклочить на себя морские перевозки поперек Каспия, от Казахстана через Дагестан, дальше – на территории Российской Федерации и Европы.

Развитие коридора Север – Юг позволит через астраханские порты выходить с индийским либо иранским грузом и достигать Западной Европы через 17 дней, в отличие от классического перехода через Южную и Центральную Европу за 35 дней.

Перспективное направление – безкапильные аппараты. Аппарат «Витязь», построенный на средства Фонда перспективных исследований, 8 мая полностью в автоматическом режиме погрузился на глубину 11 028 метров Марианской впадины. «Но два там мы не нашли, оказалось, что Марианская впадина имеет большую глубину. Поэтому мы продолжим наши исследования, в том числе при строительстве таких аппаратов, которые смогут взять двух исследователей на борт», – заверил руководитель ОСК.

Для повышения конкурентоспособности военных и гражданских кораблей и судов сформированы так называемые панели поставщиков, базируемые на детальном аудите каждого производства и его технологического уровня. За счет мероприятий по централизации и повышению эффективности удалось сократить операционные издержки в среднем на 75 млрд руб. за последние шесть лет. Благодаря оптимизации производственных процессов ОСК сегодня может производить 12 кораблей «река–море» в год вместо семи.

Сегодня средняя заработная плата в корпорации составляет 73 тыс. руб. «При этом мы следим, чтобы средняя зарплата на каждом из предприятий была приблизительно на 10% выше, чем средняя по региону. Это единственная возможность удержать профессиональных специалистов и обеспечить исполнение как гособоронзаказа, так и ключевых заказов в гражданском судостроении», – подчеркнул Алексей Рахманов.

Корпорация растит будущих корабелов уже со школьной скамьи. В ряде городов, в частности в Нижнем Новгороде, открыты судостроительные классы для учащихся 5–11–х классов. «Невероятный успех был особенно в той группе мальчишек, которые обычно называют трудными подростками. Когда им пред-

ложили поучаствовать в развитии производственной системы одного из электромеханических цехов, они все до одного попросились к нам на завод, потому что им понравилось то, что мы делаем», – сообщил глава ОСК.

Приметное внимание уделяется среднему специальному образованию. Корпорация за свой счет оборудует рабочие места в колледжах и ПТУ, благо-

талла, оборудования, каких-то систем, которые производятся внутри корпорации, насильственным, если хотите, образом, – пояснил Алексей Рахманов. – Мы же живем в формате открытого рынка, то есть каждый из наших поставщиков зарабатывает ту прибыль, которую он считает возможным получить на рынке. В результате мы теряем около 10% от стоимости судна по сравнению с корейцами только на том, что эти 10% – не что иное, как прибыль наших поставщиков. Для решения этого вопроса необходима законодательная поддержка. В противном случае мы остаемся один на один с такого рода проблемами».

В отличие от корейцев или китайцев, которые производят пароходы сериями от 20 до 30 штук, «мы в среднем делаем одно–два (может быть, три) однотипных судна, а после этого переключаемся на строительство следующих серий», отметил глава ОСК.

По его мнению, необходимо повысить уровень локализации, а значит, «протимулировать основных потребителей нашей продукции на использование произведенных в России двигателей внутреннего сгорания, судового оборудования, навигационного, лебедок и т. д.».

Отдельный вопрос – ценообразование в гражданском судостроении: в отрасли нет органа, который бы выступал мировым судьей между заказчиками и производителями с точки зрения ценообразования. Наконец, принципиальный вопрос – удобство российского флага. «На сегодняшний день под российским флагом (задумайтесь!) перевозится всего 2% всех природных ресурсов, которые добываются в стране. Оплачивая услуги иностранным фрахтователям, мы теряем от 30 до 100 млрд долл. в год, – констатировал Алексей Рахманов. – Излишние требования транспортной и санитарной безопасности, которые предъявляются к владельцам российских судов, приводят к увеличению стоимости фрахта для российских судов или судов, ходящих под российским флагом».

Кстати, этот вопрос поднимался и на итоговой коллегии Минтранса России генеральным директором ПАО «Совкомфлот» Игорем Тонковидовым. Совкомфлот является крупнейшим заказчиком российского

гражданского судостроения. Портфель заказов, размещенных СКФ на российских верфях, насчитывает 20 судов, которые будут эксплуатироваться под флагом РФ. Ввод этих судов в строй позволит создать свыше 1000 высококвалифицированных и высокооплачиваемых рабочих мест для российских моряков.

Игорь Тонковидов привел такие цифры: из 840 млн тонн грузов, перевезенных через морские порты в 2019 году, под российским флагом перевезено только 32 млн тонн. «Это соотношение демонстрирует критический дисбаланс между постоянно растущим объемом российского экспорта и steadily вовлеченности российских судовых компаний в его транспортное обеспечение. Мы неоднократно говорили о том, что импортозамещение морских транспортных услуг должно стать ключевым источником финансирования строительства судов на российских верфях», – заявил Игорь Тонковидов.

Он проиллюстрировал, в каких условиях в России приходится конкурировать российскому же флагу с иностранным: «Яркий пример избыточного регулирования – применение к российским судам, отвечающим требованиям Международного кодекса по охране судов и портовых средств, дополнительных национальных требований в области транспортной безопасности. Наши иностранные конкуренты, работающие в российских водах на каботажных перевозках, не сталкиваются с действующей в РФ системой лицензирования в отношении морского и внутреннего водного транспорта по перевозке опасных грузов, которая полностью дублирует соответствующие системы государственного портового контроля, технического регулирования, подтверждения квалификации экипажей и обязательного страхования ответственности судовладельцев».

Было бы понятно, если бы эти дополнительные требования давали безусловный и полный доступ к российской грузовой базе. Однако такого механизма в настоящее время нет, выразил сожаление Игорь Тонковидов: «Представляется очевидным: если российские контрольные надзорные органы выдвигают какие-либо требования к российским судам или компаниям, такие же требования должны предъявляться и к работающим в России иностранным компаниям. В противном случае будет иметь место дискриминация Государственного флага РФ в каботажных и экспортных перевозках».

«Все наши дела ниспровергнутся, ежели флот истратится», – напомнила слова Петра I Валентина Матвиенко, завершая обсуждение в СФ. – Прошу Комитет по экономической политике, профильный комитет, все те предложения, которые сегодня были высказаны руководителем Объединенной судостроительной корпорации, взять в работу и обеспечить взаимодействие для создания условий для сохранения конкурентности судостроительной отрасли в мировой экономике».

Татьяна ЛАРИОНОВА, обозреватель «ТР»

КСТАТИ

Комитет СФ по аграрно–продовольственной политике и природопользованию с 2019 года по поручению председателя Совета Федерации уделяет особое внимание вопросам модернизации, строительства и ремонта судов рыбопромышленного флота.

«Тема судостроения крайне важна и для страны в целом, и для многих субъектов РФ», – сказал заместитель председателя Комитета Совета Федерации по аграрно–продовольственной политике и природопользованию, представитель от законодательного (представительного) органа государственной власти Алтайского края Сергей Белоусов. – В части реализации инвестиционных проектов по строительству рыбопромышленных судов и судово-крановых мы уже видим определенные успехи и тщательно отслеживаем ситуацию».

К сожалению, то же самое нельзя сказать о развитии пассажирского и грузового речного транспорта, подчеркнул парламентарий. «Несмотря на то, что водный транспорт обладает не-

оспоримыми преимуществами, объемы грузовых и пассажирских перевозок с годами только снижаются. Одна из причин – стагнация внутреннего водного транспорта, который устарел и морально, и физически. Так, средний возраст речных судов в настоящее время составляет 30 лет. Россия – страна с самой большой протяженностью рек в мире – 101,7 тыс. км. С помощью речного транспорта возможна транспортировка инертных тяжелых грузов в районы, недоступные для других видов транспорта», – отметил он.

Сенатор привел в пример наиболее загруженную автомобильную трассу Барнаул – Бийск, разгрузить которую помогло бы развитие речного транспорта и водных путей. Это касается и популярных туристических маршрутов, которые можно разгрузить за счет переклочения трансферта с автомобильных дорог на верховье Оби.

Как считает Сергей Белоусов, эта проблема актуальна для Западной Сибири и районов Крайнего Севера. Объем грузовых и пассажирских перево-

зок в Обь–Иртышском бассейне в последние годы лишь сокращался. Состояние портовой инфраструктуры судоходного участка реки Обь в границах Алтайского края также не позволяет эффективно решать экономические и социальные задачи.

Сенатор напомнил, что водный транспорт включен в перечень отраслей российской экономики, в большей степени пострадавших от пандемии коронавируса. Также принято решение о докапитализации лизинговых компаний в сфере судостроения. «Это вселяет надежду на то, что вводимые механизмы стимулирования размещения заказов на российских речных судостроительных предприятиях и дополнительные меры поддержки для восстановления отрасли, безусловно, повлияют на повышение пропускной способности речного флота, а с развитием инфраструктуры Северного морского пути могут значительно измениться направление и объемы грузопотоков в Обь–Иртышском бассейне», – заключил парламентарий.

СПУЩЕНЫ НА ВОДУ

Второе из девяти

Флот компании «Альфа» пополнился

На заводе «Красное Сормово» (входит в ОСК) состоялся спуск на воду сухогруза проекта RSD59 «Альфа Меркурий».

«Сегодня мы завершаем сдаточную программу завода «Красное Сормово» этого года, – отметил генеральный директор верфи Михаил Першин. – «Альфа Меркурий» – десятое и последнее судно, которое сдано в 2020 году. Кроме того, в уходящем году мы передали пассажирский теплоход «Мустай Карим», поэтому можем с уверенностью сказать, что предприятие со своими задачами справилось».

Глава предприятия также отметил, что сухогруз проекта RSD59 «Альфа Меркурий» – второе судно в серии из девяти сухогрузов для компании «Альфа». В скором времени оно пройдет швартовные и ходовые испытания и будет передано заказчику.

«Наша компания уже второй раз присутствует на спуске сухогруза проекта RSD59, – отмечает директор департамента судостроения ООО «Альфа» Валерий Свинухов. – Первое судно уже успешно прошло все испытания, в ближайшие дни нас ждет процедура регистрации судна в порту Таганрога, после чего мы вводим его в эксплуатацию под контракт по перевозке зерна».

По традиции корабелов, в момент касания судном воды крестная мать нового сухогруза Кристина Овчарова разбила о борт теплохода бутылку шампанского.

«Я очень счастлива и благодарна быть крестной матерью этого судна, – поделилась своими впечатлениями Кристина Овчарова. – Хочу пожелать команде соответствовать красивому и символическому наименованию сухогруза – «Альфа Меркурий». Как мы знаем, в древнеримской мифологии Меркурий – это бог торговли, прибыли и обогащения!»

Кроме того, перед спуском нового судна прошла церемония освящения судна настоятелем церкви Александра Невского.

Напомним, что в декабре 2019 года ПАО «Завод «Красное Сормово» и ГТЛК подписали контракт на строительство девяти сухогрузов проекта RSD59 в рамках соглашения о предоставлении опциона на заключение договоров на строительство и поставку 20 судов данного проекта. Ранее верфь построила три серии аналогичных судов, суммарная численность которых составляет 21 сухогруз. На текущий момент «Красное Сормово» является лидером по количеству построенных судов проекта RSD59 среди отечественных судостроительных предприятий.



Наш корр.

По заказу ГТЛК

строятся суда проекта RSD59 «Астрол–2»

Второе многоцелевое сухогрузное судно проекта RSD59 «Астрол–2» спущено на воду, сообщает пресс–служба Морского инженерного бюро, являющегося проектантом серии.

Судно строится по заказу ПАО «Государственная транспортная лизинговая компания» (ГТЛК) для судоходной компании «Астрол».

Окская судверфь строит 15 судов проекта RSD59 (первых пять для судоходной компании «Петротранс», десять следующих – для судоходной компании «Астрол»). Первые четыре судна сданы в эксплуатацию.

Суда серии могут использоваться для транспортировки генеральных, навалочных, контейнерных, лесных, зерновых, крупногабаритных и опасных грузов в Каспийском море, а также в Средиземном, Черном, Балтийском, Белом, Северном морях, включая рейсы вокруг Европы и в Ирландское море зимой.

Новый сухогрузный проект RSD59, который выполнен в «сверхполных» обводах уже с двумя сухогрузными трюмами, один из которых имеет рекордную для «Волго–Дон макс» длину, является преимечным трехтрумной серии судов RSD49.

Проект разработан на класс KM lce2(hull; power) R2 AUT1–ICS BWM(T) CONT (deck, cargo holds Nos. 1, 2) DG (bulk, pack) Российского морского регистра судоходства и удовлетворяет всем требованиям международных конвенций, действующим на момент закладки судна.



Ирина ИВАНОВА

Городецкий земснаряд

За первым последуют еще два

Несамостоятельный дноуглубительный землесос класса «О» проекта 4395 «Аркадий Кардаков» спущен на воду в Городец ПАО «ССК».

Еще два судна этого проекта заложены на стапелях предприятия. Судно предназначено для разработки песчаных, илистых и песчано–гравийных грунтов, дноуглубления на акваториях и судоходных путях, намыва дамб. Добытый со дна грунт может выгружаться в самодонные шаланды либо на берег.

В 2018 году на предприятии было построено первое судно дноуглубительного флота, судостроители получили необходимые компетенции, отметил генеральный директор ПАО «ССК» Дмитрий Савин.

Заказчик землесосов – ФКУ «Речводпуть». Проект выполнен в ростовском АО «РЦПКБ «Стапель».

Новые дноуглубительные суда будут эксплуатироваться в Волжском, Камском бассейнах, на северных реках.

Сейчас, когда большое внимание уделяется очистке рек, поддержанию гарантированных глубин для судоходства на внутренних водных путях, необходимо возобновить строительство современной дноуглубительной техники, подчеркнул заместитель министра промышленности, торговли и предпринимательства Нижегородской области Владимир Балакин. Имеющиеся производственные мощности, кадровое обеспечение специалистами судостроительной отрасли, технические возможности региона позволяют выполнять самые сложные заказы. Пример городецкого судостроительно–судоремонтного завода – яркое тому подтверждение.



Татьяна ЕЛАТИНА, собкор «ТР»

Городец, Нижегородская обл.

Пока не пришла беда

Идет подготовка специалистов—спасателей по всем транспортным направлениям



УЧЕНИЯ

В условиях ЧП

Московский аэропорт Домодедово провел плановые комплексные учения государственных и аэропортовых служб по отработке действий в чрезвычайных ситуациях. В этом году специалисты дополнительно показали порядок оказания медицинской помощи пострадавшим при ЧС в условиях пандемии коронавирусной инфекции.

Мероприятие прошло в два этапа: первый – на учебном полигоне, второй – в здании аэровокзала.

В первый день были отработаны действия аварийно-спасательной команды при посадке воздушного судна на аэродроме: тушение пожара, проведение спасательных работ, снятие опасного груза с борта, оказание медицинской помощи, эвакуация самолета с взлетно-посадочной полосы. Во второй день службы аэропорта показали, как в условиях ЧС организована работа в аэровокзале: содействие родственникам пассажиров, координация и помощь СМИ, взаимодействие с авиакомпаниями.

«Медицинская служба аэропорта в ходе учений проверила обновленные алгоритмы действий: проведение дополнительных медицинских осмотров, диагностики заболеваний на ранней стадии и разделение потоков пассажиров, чтобы исключить возможное распространение COVID-19», – сказал руководитель подразделения приема обращений медицинского отдела московского аэропорта Домодедово Сергей Климашов.

Проведение учений – обязательный элемент поддержания готовности аэропортовых и государственных служб к экстренным ситуациям. Каждый день в Домодедово на различных производственных участках происходят порядка 10 учебно-профилактических мероприятий.

Отработали до автоматизма

Спасатели Сахалинского филиала ФГБУ «Морспасслужба» провели практические тренировки по программе «Газоспасательные работы». Тренировки проходили на специально оборудованной площадке под наблюдением опытного инструктора.

Во время тренировок спасатели отработывали работу в средствах индивидуальной защиты органов дыхания и защитных костюмах. Особый акцент во время

занятий был сделан на спасение пострадавших во время чрезвычайной ситуации. Для эффективности работы в экстремальных условиях спасатели под руководством инструктора отшлифовали весь алгоритм действий, способный предотвратить гибель человека, оказавшегося в районе соответствующей аварии. Все участники тренировок,

муниципалитетов. Движение на участке было ограничено.

Во время учений на практике отработано обеспечение безопасного и беспрепятственного движения транспорта по автомобильным дорогам в условиях чрезвычайной ситуации. Также проверена организация взаимодействия дорожных и оперативных служб.

СЕРГЕЙ КЛИМАСHOV:

Медицинская служба аэропорта в ходе учений проверила обновленные алгоритмы действий: проведение дополнительных медицинских осмотров, диагностики заболеваний на ранней стадии и разделение потоков пассажиров, чтобы исключить возможное распространение COVID-19.

помимо поиска и спасания пострадавших в условиях ограниченной видимости и загазованной атмосферы, до автоматизма отработали экстренное включение в дыхательный аппарат одного из спасателей газоспасательного отделения, исключение пострадавшего из дыхательный аппарат, эвакуацию пострадавшего из загазованной зоны, оказание ему первой помощи.

Спасатели в ходе занятий смогли потренироваться в спуске пострадавшего с высоты, в том числе с помощью альпинистского снаряжения. Это новый вид деятельности для морских спасателей учреждения, который расширяет их возможности при возникновении чрезвычайных ситуаций и аварий.

В июле этого года газоспасательная служба профессионального аварийно-спасательного формирования Сахалинского филиала ФГБУ «Морспасслужба» получила свидетельство об аттестации на право ведения газоспасательных работ. До этого при необходимости проведения такого типа спасательных работ специалисты учреждения не привлекались. Теперь у аварийно-спасательного формирования Сахалинского филиала такое право появилось, и началась систематическая отработка действий при газоспасательных работах.

Проверили взаимодействие

На км 130+100 автомобильной дороги общего пользования федерального значения Р-354 Екатеринбург – Шадринск – Курган Уралуправтодор организовал масштабные учения совместно с МЧС, ГИБДД и представителями

По легенде, на км 130+100 автомобильной дороги общего пользования федерального значения Р-354 Екатеринбург – Шадринск – Курган произошел ДТП: водитель рейсового автобуса Екатеринбург – Курган не справился с управлением и допустил выезд на полосу встречного движения, где столкнулся с легковым автомобилем «Лада Ларгус» и бензовозом, перевозившим дизельное топливо. В результате ДТП 5 человек погибли и 12 получили ранения. Двум пострадавшим требовалась срочная медицинская помощь. Движение на трассе было полностью заблокировано. Обсуждалась затор. Ситуация усугублялась неблагоприятными погодными условиями: сильный снег, метель.

В ходе учений на место аварии были направлены все оперативные службы. Администрацией Каменского ГО был введен режим ЧС.

Движение транспорта организовали через г. Каменск-Уральский. Были установлены временные дорожные знаки, организовано информирование пользователей автомобильных дорог и автотранспортных предприятий через СМИ, на официальном сайте ФКУ «Уралуправтодор», на «Яндекс.Картах». Для восстановления движения автомобильного транспорта было организовано взаимодействие ФКУ УПРДОР «Южный Урал» и ФКУ «Уралуправтодор» в целях привлечения больших сил в виде сводных отрядов к совместной очистке дорожного полотна от снега и его противогололедной обработке. Для оказания экстренной медицинской помощи пострадавшим на место ЧС был направлен вертолет санавиации. Для обогрева участников дорожного движения были уста-

навлены палатки, организовано горячее питание.

По словам начальника ФКУ «Уралуправтодор» Александра Бедусенко, задача учений решена, последствия ЧС были ликвидированы в кратчайшие сроки. Все задуманное своевременно выполнено. Все службы действовали слаженно и эффективно.

В акватории порта

В акватории морского порта Туапсе в рамках взаимодействия Службы капитана морского порта с представителями Федеральной службы войск национальной гвардии РФ и Туапсинского линейного отдела полиции проведено учение по отработке подхода быстроходного катера к условно захваченному судну (т/х «Иван Поддубный») и высадки группы реагирования.

Поставленные цели и задачи учения выполнены в полном объеме.

Провели занятия

Управлением организации авиационно-космического поиска и спасания Росавиации были организованы и проведены теоретические и практические занятия по подготовке спасателей, привлекаемых к поисково-спасательному обеспечению полета Международной космической станции с транспортными пилотируемыми кораблями «Союз».

К проведению занятий были привлечены специалисты Росавиации, ПАО «РКК «Энергия» имени С.П. Королева» и ФГБУ «НИИ ЦПК имени Ю.А. Гагарина».

В занятиях приняли участие спасатели подведомственных Росавиации федеральных казенных учреждений: Центрального АПСЦ, Приволжского АПСЦ, Дальневосточного АПСЦ, Сибирского АПСЦ, Сахалинской РПСБ, Хабаровской РПСБ, Иркутской РПСБ, Братской РПСБ, а также специалисты ФБУ «Служба ЕС АКПС» и ФГБУН ГНЦ РФ – ИМБП РАН.

Занятия состоялись на учебно-материальной базе научно-технического центра ПАО «РКК «Энергия» имени С.П. Королева» (город Королев, Московская область).

На заключительном этапе занятий была проведена зачетная тренировка, на которой каждый участник, используя все полученные на занятиях знания и практические навыки, выполнил эвакуацию космонавта из спускаемого аппарата и отработал действия по снятию скафандра «Сокол KB-2».

Результаты зачетной тренировки показали, что цели и задачи, которые ставились УАКПС Росавиации перед данными занятиями, полностью достигнуты.

По завершении занятий сертификаты об успешном прохождении курса обучения участникам занятий выдал Герой Российской Федерации космонавт-испытатель 2-го класса отряда космонавтов Роскосмоса Олег Артемьев.

Для участников занятий были организованы экскурсии в Музей РКК «Энергия» и центр развития технологий и подготовки кадров ЗАО «ЗЗМ» имени В.Д. Вавченко. Также они посетили Центр подготовки космонавтов в Звездном городке, где по сложившейся традиции возложили цветы к памятнику Ю.А. Гагарина и ознакомились со всеми этапами подготовки космонавтов к полетам.

По сообщениям наших корреспондентов

БОРЬБА С ПАНДЕМИЕЙ

Не снижают активности

проверок соблюдения санитарных норм на транспорте

Инспекторами Федеральной службы по надзору в сфере транспорта проведены 928 рейдовых осмотров объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств, из них совместно с Роспотребнадзором – 131. Проверялось соблюдение методических рекомендаций по недопущению распространения коронавирусной инфекции на транспорте. Они были утверждены Минтрансом России и согласованы Роспотребнадзором в мае текущего года.

Инспекторы проконтролировали наличие средств индивидуальной защиты – масок, перчаток, антисептиков, а также их использование персоналом, непосредственно контактирующим с пассажирами. Кроме того, проверяли, как проводится информирование пассажиров о необходимости соблюдения мер профилактики и защиты, правилах поведения в поездке в условиях эпидемии, симптомах проявления коронавирусной инфекции и мерах борьбы с ней на транспорте.

Всего за прошедшее время выявлены 148 случаев несоблюдения методических рекомендаций. Чаще всего не соблюдаются меры социального дистанцирования, не измеряется температура у пассажиров, отсутствуют средства индивидуальной защиты.

Среди наиболее частых нарушений на автомобильном транспорте – отсутствие средств индивидуальной защиты у водителей и работников

автовокзалов и автостанций, непосредственно контактирующих с пассажирами. Также отсутствует информация о дате и времени проведения санитарной обработки автовокзалов, автостанций, транспортных средств. В ряде случаев не приняты меры для минимизации продажи билетов за наличный расчет в связи с отсутствием технического оснащения транспортных средств системой автоматизированной оплаты проезда.

На объектах железнодорожного транспорта выявлено отсутствие разметки социальной дистанции в 1,5–2 метра, в вагонах подвижного состава не осуществляется информирование пассажиров о необходимости применения профилактических мер. Кроме того, нарушается запрет на оказание услуг торговли в пути следования.

На морском и речном транспорте преимущественно отсутствуют планы организации работы в условиях неблагоприятной эпидемиологической обстановки, не обеспечивается транслирование по громкоговорителю сообщений о соблюдении мер санитарной безопасности, отсутствуют информационные стенды о коронавирусной инфекции, а также разметка социальной дистанции. Во время погрузочно-разгрузочных работ члены экипажа не используют средства индивидуальной защиты.

На авиационном транспорте чаще всего пренебрегают методическими рекомендациями

члены летного и кабинного экипажей, а также обслуживающий персонал. В ряде случаев они не используют защитные маски и перчатки, при посадке в самолет измеряют температуру тела у пассажиров лишь выборочно. Помимо этого, не все входы в аэровокзалы аэропортов оборудованы инфракрасными бесконтактными термометрами и тепловизорами. Не во всех аэропортах ежедневно и регулярно проводится профилактическая уборка общественных зон с использованием дезинфицирующих средств. Многие пассажиры, в том числе дети, находясь в здании аэровокзала без защитных масок.

Всего с начала октября Роспотребнадзором проведены 1660 таких рейдов. Выявлены свыше 400 случаев несоблюдения методических рекомендаций.

В Роспотребнадзор направлены 223 протокола с выявленными фактами несоблюдения рекомендаций. Проверки их соблюдения проводятся инспекторами Ространснадзора регулярно, начиная с мая текущего года, в рамках заключенного с Роспотребнадзором соглашения о взаимодействии.

За весь период были проведены более 16 тыс. рейдовых осмотров, из которых совместно с Роспотребнадзором – 3438. Выявлены около 5 тыс. нарушений, более 2,5 тыс. результатов проверок переданы в Роспотребнадзор.

Пресс-служба Ространснадзора

Оценили качество

Как соблюдается масочный режим на вокзалах ДВЖД



В Хабаровске состоялся совместный рейд представителей Дальневосточной железной дороги, транспортной полиции и Роспотребнадзора. Участники мероприятия оценили качество противоэпидемиологических мер, реализуемых на железнодорожном вокзале Хабаровск-1, а также напомнили гражданам о необходимости соблюдения масочного режима в зданиях вокзалов и поездах.

Начальник Дальневосточной региональной дирекции железнодорожных вокзалов Алексей Хромовиков рассказал о мерах профилактики инфекционных заболеваний на пассажирской инфраструктуре ДВЖД, реализуемых в соответствии с рекомендациями Роспотребнадзора. В частности, на вокзалах производится бесконтактная

термометрия при входе, установлены диспенсеры с антисептическими составами для обработки рук, нанесена напольная разметка для соблюдения социальной дистанции, на секциях сидений в залах ожидания размещены стикеры с рекомендациями по раскладке пассажиров. Кроме того, по громкоговорящей связи посетителей информируют о необходимости использования средств индивидуальной защиты (масок, перчаток, дезинфицирующих средств).

Рейд продолжился на платформах вокзала в ходе посадки-высадки пассажиров пригородных поездов. Железнодорожники в очередной раз напомнили пассажирам о необходимости соблюдения масочного режима в соответствии

с рекомендациями Роспотребнадзора. Во всех пригородных поездах, курсирующих по полигону Дальневосточной железной дороги, реализуется комплекс мер, направленных на защиту здоровья пассажиров. Среди них – бесконтактный контроль проездных документов, информирование пассажиров о необходимости ношения средств индивидуальной защиты и соблюдения безопасной социальной дистанции. Перед отправлением в каждый рейс вагоны пригородных поездов обрабатываются дезинфицирующими средствами. Машинисты электропоездов и персонал, который взаимодействует с пассажирами, работают в средствах индивидуальной защиты (масках, перчатках).

Наш корр.

Рейды — ежедневно

В Иркутске заботятся о санитарном состоянии общественного транспорта

Проверки санитарного состояния общественного транспорта продолжают в Иркутске. Также комиссия в составе сотрудников администрации города, Ространснадзора, ГИБДД контролирует соблюдение масочного режима пассажирами и водителями транспортных средств. Рейды проходят ежедневно во всех районах Иркутска. Так, комиссия проверила маршруты в районе автомобильного и железнодорожного вокзалов, сквера имени Кирова и на ряде остановочных пунктов в Ново-Ленино.

Во время рейдов проверяется частота обработки дезинфицирующими средствами в салоне пассажирских транс-

портных средств, – говорит Екатерина Зарубина, и. о. начальника отдела организации пассажирских перевозок департамента дорожной деятельности и транспорта комитета городского обустройства администрации Иркутска. – Также оценивается общее санитарное состояние. У части водителей отсутствовали журналы о проведении дезинфекции. По результатам проверок перевозчикам выставлены требования об устранении нарушений. Сегодня мы видим, что жители стали более ответственно относиться к своей безопасности. Замечаний по соблюдению масочного режима практически не возникает. Все водители муниципаль-

ного транспорта обеспечены средствами индивидуальной защиты.

Согласно правилам поведения, обязательным для исполнения гражданами и организациями при введении режима повышенной готовности, с середины октября в Иркутске усилен контроль за соблюдением масочного режима в общественном транспорте. Невыполнение правил поведения в общественном пассажирском транспорте является административным правонарушением и влечет за собой штраф.

Пресс-служба мэрии Иркутска



Зона повышенной ответственности

ФГБУ «АМП Охотского моря и Татарского пролива» успешно решает все поставленные задачи

МОРСКИЕ
ПОРТЫ

На сегодняшний день ФГБУ «АМП Охотского моря и Татарского пролива» входит в число восьми АМП России, являясь одной из трех АМП Дальневосточного региона и находится на шестом месте по объемам перевалки грузов в морских портах России.

Зона ответственности АМП – морские порты бассейна Охотского и Японского морей в границах Магаданской области и Хабаровского края: Магадан, Охотск, Николаевск-на-Амуре, Мыс Лазарева, Де-Кастри, Ванино, Советская Гавань.

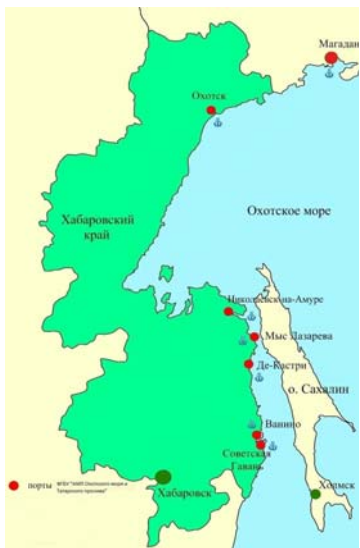
Первоочередной задачей АМП является обеспечение служб капитанов морских портов всем необходимым для выполнения своих обязанностей и функций. Капитанами морских портов ежегодно подаются заявки на предоставление расходов служб капитанов, на основании которых составляется план финансово-хозяйственной деятельности по каждому филиалу. В текущем году для осуществления деятельности, связанной с обеспечением безопасности мореплавания, АМП и филиалы своевременно были обеспечены материально-техническими ресурсами (ГСМ, ортехникой, форменной одеждой, спецодеждой и т. д.), а также средствами профилактики от коронавирусной инфекции COVID-19 (СИЗ, приборами для дезинфекции воздуха в служебных помещениях, бесконтактными термометрами, средствами личной гигиены).

Заключены договоры на оказание услуг по предоставлению специализированной гидрометеорологической информации, обеспечение спутниковыми данными по ледовой обстановке, оказание услуг по несению аварийно-спасательной готовности по ликвидации разливов нефти и нефтепродуктов, оказание помощи аварийным судам в морских портах Ванино, Де-Кастри, Магадан, Николаевск-на-Амуре, Охотск, Советская Гавань и на подходах к ним.

Финансирование деятельности ФГБУ «АМП Охотского моря и Татарского пролива» осуществляется за счет взимания корабельного сбора. Основными доходобразующими портами являются Ванино (доля 67% в общем объеме 2019 года), Де-Кастри (доля 24%), то есть на два порта приходится 91% доходов АМП. Но, несмотря на это, для обеспечения безопасности мореплавания АМП поддерживает высокий уровень компетентности служб капитанов морских портов во всех филиалах, независимо от их финансового результата.

Улучшение финансового состояния АМП, связанное с повышением ставок корабельного сбора в 2018 году и растущим грузооборотом морских портов, позволило расширить возможности по реализации планов мероприятий для выполнения уставных целей. Наибольшим капитальным вложением в 2020 году было приобретение служебных квартир в морских портах Магадан, Николаевск-на-Амуре, Ванино для проживания вновь принятых служащих, прибывших из других регионов ввиду нехватки кадров в данных морских портах. Квартиры также используются для размещения сотрудников во время командировок.

Проводится процедура закупки служебного катера. Служебный катер необходим для осуществления функций и задач, возложенных на службу капитана морского порта Ванино, а именно для организации инспекторского надзора судов на акватории порта Ванино и на подходах к нему, учитывая разброс причалов на



протяженности около семи миль, осуществление надзора за экологической обстановкой в портах Ванино и Советская Гавань, а также для своевременного и эффективного контроля работы филиалов АМП в морских портах Де-Кастри и Николаевск-на-Амуре, расположенных от порта Ванино более чем в 250 морских миль.

ФАКТ

Зона ответственности АМП – морские порты бассейна Охотского и Японского морей в границах Магаданской области и Хабаровского края: Магадан, Охотск, Николаевск-на-Амуре, Мыс Лазарева, Де-Кастри, Ванино, Советская Гавань.

Совместные усилия государства и частного сектора обеспечивают положительную динамику развития морской отрасли, что в свою очередь выгодно и государству, и инвесторам. Строительство и ввод в эксплуатацию новых терминалов в морском порту Ванино (АО «ДальтрансУголь» в 2008 году, АО «ВанитрансУголь» в 2020 году) позволило существенно увеличить грузооборот порта и АМП в целом. Так, если в 2005 году суммарный грузооборот всех портов АМП составлял 11,8 млн тонн, то ожидаемый грузооборот в 2020 году составит порядка 50 млн тонн. Всего за 2019 год перевезено грузов через морские порты ФГБУ «АМП Охотского моря и Татарского пролива» 47 млн тонн, что на 3 млн тонн (+7%) больше, чем за 2018 год. Доля перевалки грузов через морской порт Ванино от основного объема грузооборота составляла 66%, Де-Кастри – 29%, и 5% приходится на морские порты Магадан, Николаевск-на-Амуре, Охотск, Советская Гавань. На долю экспортных грузов за 2019 год по всем морским портам приходится 90%, импортных – 2%, каботажных – 8%. Учитывая перспективу строительства новых грузовых комплексов, наращивание объемов уже действующих морских терминалов, в 2024 году планируется увеличение общего объема грузооборота по АМП до 80 млн тонн в год.

Значимым событием в августе текущего года для АМП стало ее участие в рабочей поездке руководителя Росморречфлота Александра Пошивая в порты Дальневосточного федерального округа.

Обсуждению проблемы были привлечены губернатор Магаданской области Сергей Носов, мэр города Магадана Юрий

Гришан, представители исполнительных органов государственной власти Магаданской области, руководители хозяйствующих субъектов, иные заинтересованные лица.

По итогам поездки по Дальневосточному федеральному округу в августе 2020 года Председателем Правительства Российской Федерации Михаилом Мишустиним был сформирован перечень поручений относительно подъема и утилизации затонувших в акватории указанного округа судов, в том числе бесхозных, мешающих безопасному судоходству и создающих экологические риски.

В российском законодательстве подъем затонувшего имущества регулируется Кодексом торгового мореплавания (КТМ РФ) и Кодексом внутреннего водного транспорта (КВВТ РФ). Данными документами определены порядок и условия подъема затонувшего имущества в случаях, если судно создает угрозу безопасности мореплавания или причинения ущерба морской среде загрязнением либо препятствует осуществлению рыболовства, деятельности порта и проводимым в нем работам.

Согласно части 1 статьи 109 КТМ РФ собственник затонувшего имущества обязан по требованию капитана морского порта в установленный им срок поднять затонувшее имущество и при необходимости удалить или уничтожить его. Администрация морских портов вправе поднять затонувшее имущество и при необходимости удалить или уничтожить его, предъявив требование возместить расходы к собственнику такого имущества. Однако собственник имущества может проигнорировать требование капитана морского порта, так как процедура подъема затонувшего имущества технически сложна, занимает длительное время и финансово очень затратно. Зачастую к моменту принятия решения о подъеме затонувшего имущества собственник неизвестен или уже прекратил свою деятельность. Судоподъемные операции требуют привлечения специализированной техники и персонала для выполнения комплекса возложенных работ и работ, связанных с транспортировкой, разделкой и последующей утилизацией имущества. Необходимо обеспечение постоянной готовности к ликвидации возможного загрязнения окружающей среды в процессе выполнения всех этапов подъема. Недостаточно и правоприменительной практики по делам данной категории.

В настоящее время АМП принимает активное участие в выполнении данных поручений. Так, совместно с правоохранительными органами осуществляются анализ имеющейся информации и сбор дополнительных сведений по вопросу установления собственников затонувших судов в акватории Дальневосточного федерального округа.

Впоследствии реализация принятых Председателем Правительства Российской Федерации решений, направленных на изменение действующего механизма подъема затонувшего имущества, а именно на сокращение срока исполнения собственниками затонувшего имущества обязательств по его подъему, признания по истечении данного периода судна бесхозным, усиление ответственности собственников затонувших судов, в том числе финансовой, за нарушение срока подъема затонувших судов, позволит не только решить существующую проблему подъема затонувших водных объектов на территории Дальневосточного федерального округа, но и обеспечить в будущем на должном уровне безопасность плавания и стоянки судов в акватории морского порта и на подходах к нему.

Восстановление работ и гидропривода верхних ворот.

Проведена замена двусторонних ворот и гидропривода верхних ворот.

Все это позволяет говорить о том, что Городецкий гидроузел полностью соответствует международным стандартам безопасности судоходства. А как утверждает начальник Городецкого района гидросооружений и судоходства Владимир Костылев, если сложить длину всех пропущенных через шлюз судов, то получится, что городчане уже трижды обогнули экватор.

Татьяна ЕЛАТИНА, собкор «ТР»
Городец, Нижегородская обл.

Эксперты обсудили перспективы развития водородной энергетики

НОВЫЕ ТЕХНОЛОГИИ

В Госдуме в режиме видеоконференции прошел круглый стол «Водородная энергетика: текущая ситуация и перспективы развития в России и мире», который провел первый заместитель председателя Комитета ГД по энергетике Сергей Есиков. В мероприятии приняли участие представители федеральных органов государственной власти, крупнейших отечественных энергетических компаний, реализующих водородные программы, научных и экспертных институтов, отраслевых общественных организаций.

В настоящее время водород занимает незначительное место в энергобалансе, его доля в тысячах раз меньше, чем доля нефти и газа – менее 1%. «Но есть все основания полагать, что роль водорода в энергобалансе будет заметно возрастать ввиду того, что набирает силу процесс декарбонизации экономики, снижение выбросов CO₂ становится одним из основных драйверов энергетики, особенно в странах ЕС», – сказал парламентарий. – По самым консервативным оценкам, к 2050 году доля водорода в энергобалансе может составить 18–20%, что сопоставимо с долей газа, нефти, угля».

Потребление водорода для нужд различных сфер экономики с 1975 года увеличилось более чем в три раза и продолжает расти опережающими темпами. Эксперты оценивают водородную энергетику как одну из самых перспективных отраслей, которая в будущем будет играть ключевую роль в обеспечении потребности чистой и доступной энергии. Водород может найти широкое применение в электроэнергетике для замещения природного газа и нефтепродуктов, на транспорте, для отопления и электроснабжения зданий, в промышленности – в качестве сырья и заменителя традиционных углеводородов.

По словам заместителя директора Департамента экономического сотрудничества МИД России Василия Поспелова, мониторинг основных тенденций развития мировой энергетики в последние два-три года подтверждает резкий всплеск интереса к водороду. Сегодня 35 стран вплотную занимаются водородной энергетикой. Порядка десяти стран, таких как Япония, Южная Корея, Германия и другие, разработали национальные программы развития водородной энергетики.

В настоящее время, по оценкам Водородного совета, мировой спрос на водород составляет около 116 млн тонн. Менее 300 тыс. тонн чистого водорода было использовано в транспортном секторе. При этом на чистый водород приходится 74 млн тонн в год и еще около 42 млн тонн водорода используется в смеси с другими газами. Крупнейшими потребителями водорода выступают нефтепереработка – 33% совокупного спроса, производство аммиака – 27%, производство метанола – 10% и металлургия.

По оптимистичным прогнозам, мировой спрос на водород к 2050 году составит порядка 470 млн тонн. По разным оценкам, доля водорода в мировом энергетическом балансе может составить от 7% до 24% при реализации различных сценариев декарбонизации мировой экономики.

Экологически озабоченные европейцы разработали водородную стратегию для достижения климатической нейтральности Европы, которая сейчас находится в стадии обсуждения, с объемом финансирования 450 млрд евро до 2050 года.

В странах ЕС водородная энергетика рассматривается как одно из ключевых направлений для декарбонизации экономики и углеродной нейтральности. Большинство стран поэтапно отказываются от двигателей внутреннего сгорания. Государственная поддержка автомобилей на водородном топливе и повышение их конкурентоспособности может создать новый источник спроса на водород. По состоянию на 2018 год количество автомобилей с топливными элементами, работающими на водороде, достигало чуть более 11 тыс. шт. По сравнению с электромобилями, которых насчитывается порядка 5 млн ед., и совокупным мировым автопарком (более 1 млрд автомобилей) это не так много, но рынок водородных автомобилей растет высокими темпами. По оценкам, в ЕС к 2030 году количество водородных автомобилей составит более 3,7 млн ед., к 2040 году количество автомо- билей, потребляющих водород в качестве топлива, превысит 17 млн ед., привел цифры директор Департамента государственной энергетической политики Минэнерго России Алексей Кулапин.

Ключевой фактор, определяющий конкурентоспособность водородных автомобилей, – это снижение стоимости топливных элементов и развитие инфраструктуры. При этом для грузовых перевозок приоритетным является снижение цены на водород.

В мае 2020 года Еврокомиссия представила план восстановления экономики после экономического кризиса, согласно которому приоритет отдается водородной энергетике. Общий объем финансирования водородного на- прав-



ления может составить в странах ЕС около 2 млрд евро. Часть этих средств пойдет на развитие чистого железнодорожного транспорта.

Вообще, транспорт может стать одним из перспективных направлений использования водорода в качестве топлива: транспорт на топливных элементах (FCEV); легковые автомобили; автобусы и грузовики; складской транспорт; железнодорожный транспорт; суда и воздушный транспорт; в двигателях внутреннего сгорания: метано-водородные смеси (MBC), в виде аммиака.

ПЕРСПЕКТИВА

Транспорт может стать одним из перспективных направлений использования водорода в качестве топлива: транспорт на топливных элементах (FCEV); легковые автомобили; автобусы и грузовики; складской транспорт; железнодорожный транспорт; суда и воздушный транспорт; в двигателях внутреннего сгорания: метано-водородные смеси (MBC), в виде аммиака.

«В мире существуют три самые популярные и наиболее освоенные технологии: паровая конверсия метана, газификация угля и электролиз», – сказал руководитель аналитического центра ТЭК РЭА Минэнерго России Денис Дерюшкин. – Наиболее освоенная, доступная и экономически оправданная – это паровая конверсия метана. Главный ее недостаток – высокая эмиссия CO₂ и достаточно высокие энергозатраты. При газификации угля выбросы CO₂ в 2–3 раза выше, чем при паровой конверсии метана. При добавлении к этим технологиям систем улавливания они становятся менее грязными, но при этом стоимость получаемого водорода возрастает примерно на 70%. Электролиз – наиболее экологически чистая технология, но и самая дорогая».

Для сравнения: если стоимость водорода, получаемого через газификацию угля, составляет 1,6–1,8 долл./кг, то путем электролиза воды – около 7 долл./кг. Однако именно водород, полученный в процессе электролиза воды с использованием электроэнергии возобновляемых источников энергии (ВИЭ), так называемый зеленый водород считается в ЕС наиболее приоритетным для целей декарбонизации экономики в долгосрочной перспективе, несмотря на дороговизну относительно производства водорода из ископаемого топлива. Ожидается, что к 2050 году стоимость электролизеров будет снижаться с 1000–1200 долл./кВт до 100 долл./кВт, и в большинстве стран мира водород будет производиться с помощью ветровой и солнечной энергии. Цена такого водорода будет 0,8–1,5 долл./кг, что примерно соответствует текущим ценам на природный газ.

В настоящее время 90% водорода производится на месте потребления, то есть рынок водорода не сформирован. Отсутствие эффективных технологий для хранения и транспортировки больших объемов водорода, высокая энергозатратность и стоимость транспортировки – все это в совокупности сдерживает развитие водородной энергетики. Например, стоимость доставки водорода из Австралии в Европу составляет 1,6 долл./кг. Также играет свою роль ограниченность нормативно-правовой базы.

В РФ наиболее экономически эффективным и экологически

КСТАТИ

Правительство РФ утвердило план мероприятий «Развитие водородной энергетики в Российской Федерации до 2024 года». Таким образом, в России будет разработан комплекс мер поддержки водородной энергетики, сформирована необходимая правовая и исследовательская база. Уже в 2021 году планируется принять концепцию развития водородной энергетики, создать проектный офис и межведомственную рабочую группу. Новые структуры будут участвовать в разработке инструментов, которые поддержат пилотные проекты, протестируют

способом получения водорода являются технологии паровой конверсии метана и газификации угля с обеспечением улавливания углекислого газа, а также производство электролизом воды на базе электроэнергии АЭС.

К перспективным технологиям специалисты относят пиролиз метана и производство водорода на атомных электростанциях за счет использования энергии высоко- температурного газоохлаждаемого реактора (ВТГР).

По мнению заместителя председателя Комитета ГД по энергетике Дмитрия Исламова, пи-

лотным регионом по развитию водородной энергетики мог бы стать Кузбасс, учитывая, что в процессе газификации угля получается самый низкий по стоимости водород. Немаловажно, что к этому проекту готовы присоединиться крупные инвесторы.

Пилотным полигоном для разработки организации железнодорожного сообщения с применением поездов на водородных топливных элементах и систем обеспечения их эксплуатации станет инфраструктура острова Сахалин. Соответствующее соглашение о сотрудничестве и взаимодействии было подписано в сентябре 2019 года в завершающей стадии находится разработка ТЭО.

Одним из участников проекта является Госкорпорация «Росатом», в которой с 2019 года водородная энергетика рассматривается как одно из стратегических направлений, заявил вице-президент по маркетингу и развитию бизнеса АО «Росатом Оверсиз» Антон Москвин. По его словам, компания намерена изучать применение водорода в качестве моторного топлива и на других видах транспорта. Росатом реализует собственную программу НИОКР, прилагает усилия для развития международной кооперации (Япония) и локальных пилотных проектов как в России, так и за рубежом. Производство таких поездов планирует организовать АО «Трансмашхолдинг». Госкорпорация «Росатом» будет отвечать за поставку водорода, полученного с использованием отечественной российской АЭС. Для ОАО «РЖД» этот проект является важным перспективным направлением повышения экологической безопасности и эффективности железнодорожного транспорта.

В рамках проекта предусматривается создание центра компетенций с целью развития и последующего распространения отработанных в Сахалинской области организационных и технологических решений на другие железнодорожные железные дороги, прежде всего на Дальнем Востоке.

Россия с ее мощным энергетическим потенциалом и ресурсной базой, большими запасами пресной воды имеет значительные стратегические преимущества в водородной энергетике. Наличие

недозагруженных мощностей в единой энергосистеме России, а также возможность строительства новых генерирующих объектов безуглеродной энергетики (АЭС, ГЭС, ВИА) позволяет существенно расширить потенциал и удовлетворить спрос на водородное топливо.

Логистическая близость к рынкам сбыта водорода, а также научный задел в сфере транспортировки и хранения водорода дает нам возможность создать в перспективе экспортно-ориентированную водородную энергетику в формирующемся сегменте мирового энергетического рынка. «Впервые в энергетической стратегии нашей страны предусмотрены отдельные разделы, которые посвящены развитию водородной энергетики и борьбе с изменением климата. Установлены целевые показатели по экспорту водорода из РФ к 2035 году – 2 млн тонн (в 2024 году – 0,2 млн тонн), – подчеркнул Алексей Кулапин. – Совместно с заинтересованными ведомствами, в том числе с Минтрансом России, был подготовлен план мероприятий «Развитие водородной энергетики в Российской Федерации на период до 2024 года», наеемся, в ближайшее время он будет утвержден, и наша страна сможет активнее развивать одну из «зеленых» инициатив, альтернативных нефти и газу».

По словам заместителя директора Департамента станкостроения и авиационного машиностроения Минпромторга России Дениса Кляновского, крупнейшие российские нефтегазовые энергетические компании рассматривают возможность реализации пилотных проектов по производству водорода методом электролиза, паровой конверсии или газификации угля. Готовится каталог технологических производственных возможностей для формирования и развития водородной энергетики в РФ. С ведущими иностранными компаниями-партнерами обсуждается возможность строительства производства водородных проектов на территории РФ. При этом Минпромторг хочет сосредоточиться на реализации пилотных проектов с максимальным использованием отечественных технологий, в случае их отсутствия могут быть применены иностранные – с возможностью дальнейшей локализации.

Крупнейшим производителем водорода в РФ является Газпром, который производит более 354 тыс. тонн водорода, из них 290 тыс. тонн – из природного газа, проинформировал заместитель начальника Департамента по транспортировке, подземному хранению и использованию газа, начальник Управления энергосбережения и экологии ПАО «Газпром» Александр Ишков. Получаемый водород используется для производства метанола и аммиака, часть – для получения тепла, производства бензина и дизельного топлива.

Декарбонизация газовой отрасли создаст новые возможности для сотрудничества РФ и ЕС в этой сфере. Это может быть сотрудничество нового типа, основанное не только на поставках российского газа в ЕС, но и на совместных проектах по разработке и реализации новых технологических решений путем создания экспортно-ориентированных производств водорода без выбросов CO₂ либо с компенсирющими мероприятиями, а также разработки различных систем транспортировки водорода.

Татьяна ЛАРИОНОВА, обозреватель «ТР»

Обогнули экватор трижды

65 лет со дня ввода в эксплуатацию шлюза № 15 отметили на Городецком гидроузле (ФБУ «Администрация Волжского бассейна»)

СУДОХОДСТВО

За это время, как поведала амбарная книга, хранящаяся в службе гидросооружений администрации, через шлюз проследовало 2 млн 146 тыс. 710 судов.

Более шести десятилетий подвряд коллектив гидроузла осуществляет наиважнейшую задачу – следит за безаварийным пропуском транспортного флота. Отсутствие экстремальных ситуаций и транспортных происшествий стало совместным результатом целенаправленного труда всех работников предприятия, которые не только применяют на практике знания и опыт, но и

вкладывают в работу свою душу. Предприятие давно и прочно завоевало репутацию одного из самых надежных на Волге, отмечает руководитель ФБУ «Администрация Волжского бассейна» Дмитрий Бессмертный. На предприятии ведется активная работа по реализации подпрограммы «Внутренний водный транспорт» ФПП «Развитие транспортной системы России до 2020 года». В полном объеме выполнены работы по реконструкции и капитальному ремонту: на шлюзе №13–16 заменены восемь основных и 32 ремонтных затвора водопроводных галерей, механизмы которых переведены на гидропривод. Масштабные работы выполнены на реконструкции двух ба-

ют экспорт энергетической водорода и использование перспективной технологии на внутреннем рынке.

В число пилотных проектов вошли газовые турбины на метано-водородном топливе, опытные образцы железнодорожного транспорта, установки по производству водорода без выбросов углекислого газа. Параллельно будет составлен реестр передовых технологий в этой сфере, проведен ряд исследований, в частности по вопросам получения, хранения и перевозки водорода.

Отдельные мероприятия запланированы по линии совершенствования регулирования и развития кадрового потенциала. Так, органы власти должны подготовить предложения по актуализации программ высшего и дополнительного образования, утвердить перечень актов, которые необходимо разработать или обновить.

Реализация комплекса мер позволит создать высокопроизводительную экспортно ориентированную отрасль, обеспечить ее высококвалифицированными специалистами и должным уровнем научного сопровождения.

Поздравляем юбиляров ноября

НАШ КАЛЕНДАРЬ

С 70 – летием
Малова Александра Сергеевича – ветерана дорожной отрасли, президента объединения «АСПОР».

С 65 – летием
Барышникова Сергея Олеговича – ректора ФГБОУВО «Государственный университет морского и речного флота имени адмирала С.О. Макарова».

Карнаузову Ирину Михайловну – ветерана дорожной отрасли.

С 55 – летием
Щёголева Игоря Олеговича – полномочного представителя Президента РФ в ЦФО.

С 45 – летием
Белавинцева Ильё Александровича – заместителя директора Департамента государственной политики в области гражданской авиации Минтранса России.

С 35 – летием
Волкова Григория Андреевича – директора Департамента государственной политики в области дорожного хозяйства Минтранса России.

Кистью баталиста

Работы Николая Самокиша в аэропорту Симферополя

ВЫСТАВКИ

Выставка репродукций работ художника Николая Самокиша из коллекции Симферопольского художественного музея открылась в зоне отдыха на четвертом этаже терминала аэропорта Симферополь. Экспозиция посвящена 160-летию со дня рождения выдающегося баталиста.

На выставке представлены 15 репродукций живописных и графических работ Самокиша. Среди экспонатов – эскиз к его диплому в Академии художеств «Русская кавалерия возвращается после атаки на неприятеля под Аустерлицем в 1805 году» (1885), полотно «Тройка» (1917), пейзажные этюды, журнальная графика, произведения крымского периода, посвященные событиям гражданской войны, а также рисунок для агитационного плаката 1941 года «Враг будет разбит! Победа будет за нами!».

Выставка в честь 160-летия Н.С. Самокиша в аэропорту продлится до конца ноября 2020 года. Оригиналы произведений художника можно увидеть в Крымском зале Симферопольского художественного музея на выставке «Художник и война. К 160-летию со дня рождения Н.С. Самокиша» (21 октября – 31 декабря 2020 года).

Директор по взаимодействию с органами власти и связям с общественностью ООО «Международный аэропорт «Симферополь» Игорь Лаптев: «Новый терминал аэропорта Симферополь уже традиционно является площадкой для организации просветительских выставок. Сегодня мы впервые организовываем экспозицию в зале ожидания на четвертом этаже терминала, рядом с открытой террасой и детской площадкой. Пассажиры перед полетом в спокойной обстановке смогут познакомиться с творчеством известного художника Николая Самокиша и полюбоваться видами на гору Чатыр-Даг. Уверен, что новая экспозиционная площадка в аэропорту будет пользоваться популярностью у пассажиров».

Директор Симферопольского художественного музея Ольга Бурова: «В фондах Симферопольского художественного музея находятся более 90 живописных и графических работ Николая Самокиша. Сегодня мы представляем только маленькую часть наследия художника – 15 репродукций работ, которые демонстрируют разные этапы творчества художника. На выставке представлены батальные сцены, пейзажи и рисунки. Чтобы ознакомиться с большим количеством оригинальных работ художника, мы приглашаем посетить выставку в нашем музее».

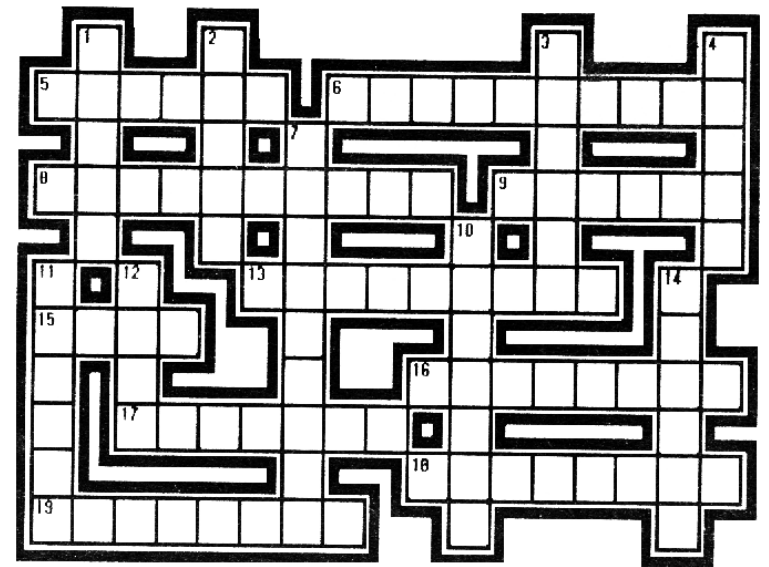
Наша справка. Николай Семенович Самокиш (1860–1944) – педагог, академик батальной живописи, действительный член Императорской Академии художеств, заслуженный деятель искусств РСФСР, лауреат Сталинской премии II степени. Его имя неразрывно связано с Крымом, где он жил и работал с 1918 года. Здесь Самокиш стал ведущим художником полуострова и наставником молодых живописцев. Его имя носит Крымское художественное училище и улица города Симферополя, на которой он жил.

Пресс-служба ООО «Международный аэропорт «Симферополь»

РАЗМИНКА ДЛЯ ЭРУДИТОВ

По горизонтали: 5. Саморазгружающийся бункерный грузовой железнодорожный вагон. 6. Судно специальной постройки для перевозки сыпучих и жидких грузов. 8. Вид моторной лодки. 9. Помещение для приготовления пищи на корабле. 13. Водная часть морского порта. 15. Парусно-гребной корабль крейсерского назначения. 16. Продольный несущий элемент конструкций автомобиля. 17. Грузовая конная повозка. 18. Человек, управляющий транспортным средством. 19. Летательный аппарат.

По вертикали: 1. Автомобильная дорога с твердым покрытием. 2. Легкий многоцелевой самолет маркировки Х–32. 3. Заповедник в Африке, где разрешена охота на диких зверей. 4. Режущий многолезвийный инструмент. 7. Песня венецианских гондольеров. 10. Специальная машина с цистерной для перевозки воды. 11. Разъезд Центральноамериканской железной дороги в республике Перу. 12. Серия российских подводных лодок, построенных в Германии в начале XX века. 14. Секция депо, предназначенная для ремонта одного локомотива.



Ответы

Водовоз, 11. Галера, 12. «Карп», 14. Стойло, 15. Аэроплан, 16. Батискаф, 17. Баржа, 18. Автопоезд, 19. Катер, 2. Биплан, 3. Звезда, 4. Фреза, 5. Батискаф, 6. Автопоезд, 7. Катер, 8. Автопоезд, 9. Катер, 10. Автопоезд, 11. Галера, 12. «Карп», 13. Водовоз, 14. Стойло, 15. Аэроплан, 16. Батискаф, 17. Баржа, 18. Автопоезд, 19. Катер.

Транспорт России

УЧРЕДИТЕЛИ:
Министерство транспорта РФ,
АО «Издательство Дороги»
ИЗДАТЕЛЬ:
АО «Издательство Дороги»

Издается с февраля 1998 года

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

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

БУРЫЛИН Ю.В. – главный редактор
ЧИРКИН В.Д. – зам. главного редактора – отв. секретарь

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

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

Региональные представители:
ЕЛАТИНА Т.К. (Нижний Новгород) тел. (952) 461–69–61
ЛАЗАРЕВ А.Б. (Санкт–Петербург) тел. (960) 246–43–31
УШЕНИН Е.Г. (Екатеринбург) тел. (8343) 370–02–82

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

Суммарный тираж 20 000 экз.

Цена свободная

Зак. № 5492–2020

Доктор транспорта и плеяда чемпионов

Интерес к судомоделизму растет

СУДОМОДЕЛЬНЫЙ СПОРТ

На нижнем озере парка Минного городка 18 октября с соблюдением всех требований Роспотребнадзора возобновились тренировки судомodelистов Владивостока. Была установлена дистанция для радиоуправляемых копий, проведены тренировки этого класса моделей, а также радиоуправляемой яхты и самоходных моделей.

Мероприятие организовано в контексте начала нового этапа развития судомodelизма на базе МГУ имени адмирала Г.И. Невельского.

Всемирно известный судомodelист, 15-кратный чемпион мира Владислав Субботин, профессор кафедры ТУС МГУ имени адмирала Г.И. Невельского, доктор транспорта РАН, заслуженный работник высшей школы РФ, заслуженный работник физической культуры РФ, член технической комиссии Всемирной ассоциации судомodelизма NAVIGA, сформировал во Владивостоке школу моделизма как симбиоз спорта и технического творчества. Им подготовлена целая плеяда чемпионов России, мира и Европы.

Не секрет, что дальнейшее развитие детского и юношеского судомodelизма не только на Дальнем Востоке, но и в стране из-за удорожания этого вида спорта требует серьезных финансовых вложений государства, подготовки узкоспециализированных педагогических кадров и обновления материально-технической базы. Несмотря на объективные трудности, в МГУ имени адмирала Г.И. Невельского начато возрождение школы судомodelизма. Активно ведет эту работу мастер спорта по судомodelному спорту, кандидат технических наук, помощник ректора по научной работе Михаил Холоша. Вот что он рассказывает:



– У Владивостока есть мощный бэкграунд, здесь хорошая школа судомodelного спорта, есть акватория, на которых можно проводить даже между-

довательской и практической деятельности. Фактически все, кто занимался судомodelным спортом, стали уникальными специалистами: судостроите-

ФАКТ

У подростков не только Владивостока, но и всего Приморья сохраняется интерес к судомodelизму. В МГУ имени адмирала Г.И. Невельского принято решение поддерживать этот интерес, возродить на высоком уровне судомodelный спорт.

народные соревнования. Дело Владислава Субботина требует продолжения, мы хотим восстановить это направление. У нас есть понимание, как это можно сделать на базе Морского университета. В настоящее время идет работа с потенциальными инвесторами, которые заинтересованы в воспитании кадров, обладающих современным инженерным мышлением, способных создавать инновации.

Когда люди с детства занимаются техническим творчеством, у них воспитывается особое креативное мышление, которое можно применить в иссле-

дателями, инженерами, научными деятелями, изобретателями. Развитие судомodelизма требует серьезной поддержки, но это те ресурсы, которые позволяют вырастить новое поколение инженеров, а без человеческого капитала, способного создавать инновации, нет смысла говорить о развитии экономики.

У подростков не только Владивостока, но и всего Приморья сохраняется интерес к судомodelизму. В МГУ имени адмирала Г.И. Невельского принято решение поддержать этот интерес, возродить на высоком уровне судомodelный

спорт, для этого определены несколько направлений предстоящей работы:

- развитие детского кружкового и клубного движения – работа центров детского творчества и детских технопарков (центр «Мореход», судомodelные кружки и клубы как форма ранней профориентации, довузовской подготовки и т.д.);
- развитие судомodelного спорта – школы высших спортивных и технических достижений, подготовка спортсменов, тренеров и руководителей для детского направления;
- свободный класс (судомodelизм как хобби и инновации)

– развитие инновационных направлений, создание новой техники (например, беспилотный транспорт, транспорт на солнечных батареях, робототехника и т.д.).

Как отметили участники первой тренировки, сохранились старты, которые создавали энтузиасты еще в середине восьмидесятых годов прошлого века. Конечно, инфраструктура требует ремонта и модернизации, но ее можно использовать и в настоящее время.

Пресс-служба Росморречфлота

Жесткий спор на открытой воде

Команда ВГУВТ увенчала сезон выходом в полуфинал

ГРЕБЛЯ

Команда гребцов Волжского государственного университета водного транспорта завершила сезон историческим достижением – выходом в полуфинал соревнований Студенческой гребной лиги на открытой воде.

Второй, он же заключительный этап состязаний Студенческой гребной лиги в классе лодок восьмерка с рулевым прошел в столице Татарстана.

Гонки состоялись на классической дистанции 2000 метров и включали в себя серию отборочных заездов, полуфинальные и финальные старты. За два дня соревнований студентам предстояло преодолеть эту непростую дистанцию четыре раза.

Тридцать одна команда из четырнадцати городов страны приняла участие в итоговом распределении мест в нынешнем скоротечном из-за ограничений, связанных с распространением коронавирусной инфекции, сезоне. Команда ВГУВТ, единственная из всех транспортных вузов России, в этом сезоне осуществляла тренировочные мероприятия и, соответственно, приняла участие в соревнованиях в рамках СГЛ.

В первый день гонок состоялись два отборочных заезда, в которых команда Волжского университета последовательно занимала третье и второе места, что позволило выйти в главный полуфинал соревнований. На следующий день полуфинальный заезд был невероятно сложным – сплошь именитые соперники: лидеры сезона ПАФКСИТ из Казани,



ИТМО из Санкт–Петербурга (которые в итоге заняли третье и первое места соответственно по итогам соревнований), ВОЕНМЕХ из Санкт–Петербурга, МАИ из Москвы и ПсковГУ.

Радует, что команда Водного университета, несмотря на шесть изменений в составе по сравнению с прошлым сезоном, не только сохранила свои позиции, но даже улучшила их. Отметим жажду борьбы и работу до самого финиша, а это дорогого стоит, – сказал руководитель гребного клуба ВГУВТ, доцент кафедры транспортного права Максим Кручинин. – Следует отметить, что 80% студентов – участников соревнований ранее гребными видами спорта не занимались и получили профильные практические навыки, а также достигли серьезных спортивных успехов, только став студентами ВГУВТ.

Летний сезон соревнований завершился, принесся нижегородцам не только впечатляющий спортивный результат, но и

грантовое финансирование на сумму 1 млн руб. Кроме того, за успехи в тренировочных и соревновательных мероприятиях в 2020 году, высокую информационную активность руководством СГЛ принято решение о безвозмездном выделении Волжскому университету трех лодок и мотора к ней стоимостью около 200 тыс. руб.

Финальные гонки посетил директор Казанского филиала ВГУВТ Ильяс Салахов, который после завершения соревнований принял участие в награждении победителей и призеров. Таким образом, завершил самый необычный и короткий сезон СГЛ, уместивший в себя сокращение этапов из-за пандемии, ураганный Санкт–Петербург с отменой гонок на первом этапе и прекрасно организованный в гостеприимной Казани финал лиги.

Сборная Волжского университета по академической гребле, созданная в 2016 году, за четыре года не раз выступала

на всероссийских соревнованиях и не пропускала ни одного этапа с момента создания Студенческой гребной лиги. Менялся состав команды, на смену тренированным участникам приходили новички, но неизменным всегда оставалось желание тренироваться и побеждать. Доброй традицией стало проведение ежегодных зимних соревнований среди студентов вуза на гребных тренажерах «Убук ректора», неизменно пользующихся вниманием руководства ВГУВТ и студентов-большаков.

Команда объединяет студентов всех факультетов, а также курсантов старейшего речного училища России – НРУ имени И.П. Кулибина. Ведь академическая гребля, помимо физической выносливости, воспитывает еще и умение работать в команде – качества, столь необходимые в профессиональном труде на реке и на море.

Наш корр.

Виктор АНАХОПЕТ

© «ИЗДАТЕЛЬСТВО ДОРОГИ»

Генеральный директор АО «Издательство Дороги»
Ефимов В.И.
Директор по региональным проектам **Барсегян Р.В.**
E-mail: bars777–17@mail.ru

По вопросам реализации и подписки **Кучейник А.В.**
E-mail: avtoroad@list.ru

По вопросам выставочной деятельности и рекламы
Перевезенцева Е.А.
Директор по региональным проектам **Барсегян Р.В.**
E-mail: bars777–17@mail.ru
Злобина С.В.
E-mail: sv@izdatelstvo-dorogi.ru
Яшин А.В.
E-mail: yashin@izdatelstvo-dorogi.ru
Кушнirenko Н.В.
E-mail: 4595943@gmail.com

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

ИНФОРМАЦИЯ. РЕКЛАМА

9

Информирование общественности

В соответствии с Федеральным законом от 23.11.1995 № 174-ФЗ «Об экологической экспертизе», приказом Государственного комитета Российской Федерации по охране окружающей среды от 16.05.2000 № 372 «Об утверждении Положения об оценке воздействия намечаемой хозяйственной и иной деятельности на окружающую среду в Российской Федерации»:

ПАО «Газпром нефть» информирует общественность о подготовке материалов, подлежащих государственной экологической экспертизе, в целях оценки воздействия на окружающую среду (далее - ОВОС) проекта технической документации на новую «Технологию по приготовлению и применению техногенных грунтов «ЯХОНТ» на основе шлама бурового (выбуренной породы) ПАО «Газпром нефть»» (далее – проект технической документации) на этапе проведения исследований по ОВОС и подготовки предварительного варианта материалов по ОВОС на проект технической документации.

Цель намечаемой деятельности: приготовление и применение техногенных грунтов «ЯХОНТ» на основе шлама бурового (выбуренной породы).

Месторасположение намечаемой деятельности субъекты Российской Федерации, на территории которых осуществляется деятельность ПАО «Газпром нефть» включая ассоциированные и совместные предприятия, в том числе:

- Амурло-Ненецкий автономный округ (ЯНАО): Пуровский, Надымский, Тазовский, Ямальский, Красноселькупский районы.
- Ханты-Мансийский автономный округ-Югра (ХМАО): Нижневартовский, Сургутский, Ханты-Мансийский, Кондинский, Нефтеюганский, Октябрьский районы.
- Тюменская область: Уватский район.
- Томская область: Парабельский, Каргасокский районы.
- Омская область: Тарский район.
- Иркутская область: Катангский район.
- Республика Саха (Якутия): Ленский район.

Заказчик проекта технической документации: ПАО «Газпром нефть» (Юридический адрес: 190000, г. Санкт-Петербург, ул. Почтамтская, д. 3-5, литер А, с. пом. 1Н каб. 2401. Почтовый адрес: 190000, Санкт-Петербург, ул. Почтамтская, д. 3-5. ОГРН 1025501701686; ИНН 5504036333/ КПП 997150001; тел: (812) 363-3152, факс: (812) 363-3151, <http://www.gazprom-neft.ru/>; e-mail: info@gazprom-neft.ru).

Разработчик проекта технической документации: Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего образования «Пермский национальный исследовательский политехнический университет» (ПНИПУ) (614990, Пермский край, г. Пермь, Комсомольский проспект, д. 29; тел.: 8(342) 219-80-67, www.pstu.ru/). Ответственное лицо от разработчика: Сурков Александр Анатольевич (тел.: 8(342) 239-14-82, факс: 8(342) 239-17-72; E-mail: alex.a.surkov@pstu.ru).

Примерный срок проведения ОВОС и подготовки обосновывающей документации: август 2020 года - январь 2021 года. Заказчик обеспечивает информирование общественности и предоставляет возможность общественного обсуждения материалов в форме представления замечаний и предложений на всех этапах оценки.

Орган, ответственный за организацию обсуждения: Администрация МО Ямальский район ЯНАО совместно с ФГБОУ ВО «ПНИПУ».

Форма общественного обсуждения- слушания в режиме видеоконференцсвязи. Форма представления замечаний и предложений: устная, письменная.

Замечания и предложения от общественности по предварительным вариантам материалов ОВОС принимаются и документируются в период со дня опубликования настоящего извещения по 15 декабря 2020 года в письменном виде в местах общественного доступа к материалам (специальные журналы учета замечаний и предложений), либо почтовым отправлением и по электронной почте в адрес разработчика (ПНИПУ) и/или в адрес органа местного самоуправления.

Сроки и место доступности предварительного варианта материалов по ОВОС. Предварительные варианты материалов по ОВОС будут доступны с момента публикации данного объявления и до окончания процесса оценки воздействия на окружающую среду проекта технической документации.

Адреса размещения материалов, адреса приема замечаний и предложений:

1. ФГБОУ ВО «ПНИПУ» в печатном виде материалы размещены по адресу: Пермский край, г. Пермь, ул. Поздеева, д. 14, каб. 101.3; тел.: 8(342) 239-14-82 (с 9.00 до 17.00), в электронном виде материалы размещены в информационно-телекоммуникационной сети Интернет по адресу: https://pstu.ru/activity/innovation/research_projects/techdoc/ovos/. Прием письменных замечаний и предложений: 614990, Пермский край, г. Пермь, Комсомольский проспект, д. 29, кафедра Охраны окружающей среды, Сурков А.А.; тел.: 8 (342) 239-14-82, факс: 8(342) 239-17-72; в электронном виде на e-mail: alex.a.surkov@pstu.ru.

2. Ямальский район ЯНАО. В печатном виде материалы размещены по адресу: Администрация МО Ямальский район ЯНАО, Управление по делам малочисленных народов Севера, с. Яр-Сале, ул. Мира, д. 12, каб.2 «а» (с 09.00 до 17.00), тел.: 8(34996) 3-05-34, в электронном виде материалы размещены в информационно-телекоммуникационной сети Интернет по адресу: <https://www.mo-ymal.ru/novosti/11054>. Прием письменных замечаний и предложений: 629700, ЯНАО, Ямальский район, с. Яр-Сале, ул. Мира, д. 12, каб. 2 «а», в электронном виде на e-mail: ymal-mns@yam.ypnaro.ru.

Общественные обсуждения в форме слушаний состоятся 15 декабря в 15.00 в режиме видеоконференцсвязи по ссылке: <https://bigbluebutton.pstu.ru/b/aas-pur-zh/>.

Технология по приготовлению и применению техногенных грунтов «ЯХОНТ» на основе шлама бурового (выбуренной породы) ПАО «Газпром нефть», планируется к реализации на основании следующей технической документации: Технологический регламент на проведение работ по приготовлению техногенных грунтов «ЯХОНТ» на основе шлама бурового (выбуренной породы); Том ОВОС на проведение работ по приготовлению и применению техногенных грунтов «ЯХОНТ» на основе шлама бурового (выбуренной породы); Техногенный грунт «ЯХОНТ-с» Технические условия ТУ 23.99.19-004-42045241-2019»; «Техногенный грунт «ЯХОНТ-р» Технические условия ТУ 23.99.19-003-42045241-2019»; «Шлам буровой (выбуренная порода) Технические условия ТУ 23.99.19-002-42045241-2019».

Общественные слушания

17 декабря в 15-00 в администрации Кораблинского городского поселения по адресу 391200, Рязанская область, Кораблинский район, г.Кораблино, ул.Первомайская, д.13 Читальный Зал, состоятся общественные обсуждения (в форме слушаний) с гражданами и общественными организациями по объектам государственной экологической экспертизы (ГЭЭ) – Проектам Технической Документации(ПТД), включая Технические Задания(ТЗ) и проекты материалов Оценки Влияния на Окружающую Среду (ОВОС), на агрохимикат Мука известняковая (доломитовая) марка С сорегистрантов ООО «Кораблинский каменный карьер» и ООО «Рязанская Нерудная Компания»(Россия). Приглашаются все желающие граждане и представители общественных организаций (наличие паспорта обязательно).

Цель намечаемой деятельности:(название и место расположение)-применение агрохимиката в сельском хозяйстве на всей территории Российской Федерации. Для этого необходимо получение заключения ГЭЭ ПТД и прохождение государственной регистрации агрохимиката.

Наименование и адрес заказчика: Регистрант №1 ООО «Кораблинский каменный карьер» (адрес: 391238, Рязанская область, Кораблинский р-н, с.Княжево, мкр-н Каменный карьер, д.10, стр.1), Регистрант №2 ООО «Рязанская Нерудная Компания» (адрес: 391238, Рязанская область, Кораблинский р-н, с. Княжево, мкр-н Каменный карьер, д.10, стр.1, ком.5).

Сроки проведения общественных обсуждений (в форме слушаний) проектов материалов ОВОС (в том числе ПТД и ТЗ)-с 16 ноября 2020г. по 20 января 2021г.

Сроки и место доступности ПТД на объекты ГЭЭ материалы ПДТ, ТЗ и проект ОВОС, доступны для рассмотрения, подготовки замечаний и предложений заинтересованных лиц с 16 ноября 2020г. по 20 января 2021г. с10-00 до14-00 по адресу 391200, Рязанская область, Кораблинский р-н, г.Кораблино, ул.Первомайская, д.13 тел:8(49143)51450, а также в сети интернет на сайте администрации муниципального образования Кораблинский муниципальный район Рязанской области: www.korablinob2.ru.

Замечания и предложения от граждан и общественных организаций по ПТД в письменном виде принимаются с с 16ноября 2020г. по 20января 2021г. с10-00 до14-00, по вышеуказанному адресу, а также по адресу электронной почты korablin@ryazan.gov.ru.

Разработчик проектной документации: ООО «Кораблинский каменный карьер» и ООО «Рязанская Нерудная Компания».

Орган, ответственный за организацию общественных обсуждений–администрация муниципального образования-Кораблинский муниципальный район Рязанской области совместно с ООО «Кораблинский каменный карьер» и ООО «Рязанская Нерудная Компания».

Уведомление

Администрация Лахденпохского муниципального района уведомляет о проведении общественных слушаний по проектной документации, включая материалы оценки воздействия планируемой хозяйственной и иной деятельности на окружающую среду (ОВОС) по объекту экологической экспертизы: «Газопровод межпоселковый от ГРС Ихала - г. Лахденпохья- п.Раухала - п.Мийнала Лахденпохского района Республики Карелия».

Место расположения объекта: Республика Карелия, Лахденпохский муниципальный район.

Основные характеристики объекта: Объект включают в себя строительство межпоселкового газопровода высокого давления от точки подключения (ГРС Ихала) до населенных пунктов г. Лахденпохья - п. Раухала - п. Мийнала с установкой ПРГ в конечных точках газопроводов. Протяженность трассы газопровода составляет 35 км.

Примерные сроки проведения оценки воздействия на окружающую среду: 2022г.-2023г.

Заказчик: АО «Газпром газораспределение», 197110, г. Санкт-Петербург, Большой Сампсониевский пр., д. 60, юридический адрес: набережная Адмирала Лазарева, 24, литер А, Санкт-Петербург, Российская Федерация, тел.: +7 (812) 609-55-55, эл. почта: info@gazpromrg.ru.

Агент: ООО «Газпром инвестгазификация», 190098, г. Санкт-Петербург, Конногвардейский бул., д. 17, лит. А., место нахождения 194044, г. Санкт-Петербург, Большой Сампсониевский пр., д. 28, кор. 2, тел.: +7 (812) 333-47-07, эл. почта: office@gazprom-investgaz.ru.

Генеральный проектировщик: ООО «КТПИ «Газпроект», 194156, г. Санкт-Петербург, пр. Энгельса, д.27 литера Ц, помещение 7Н, тел./факс: +7 (812)495-54-15, e-mail: gazproekt@gazproekt.ru.

Орган, ответственный за организацию общественного обсуждения: Администрация Лахденпохского муниципального района совместно с заявителем или его представителем.

С документацией объекта государственной экологической экспертизы для рассмотрения и подготовки замечаний и предложений можно ознакомиться по адресу:

Республика Карелия, 186730, Лахденпохский район, г. Лахденпохья, ул. Советская, 7А, каб. 104(в приемные дни вторник, среда, четверг, с 09.00 до 16.00, обед с 13.00 до 14.00), а также на официальном сайте администрации Лахденпохского муниципального района в сети «Интернет»: <http://lah-mnr.ru>, тел: +7 (964) 317-84-13.

Общественные обсуждения состоятся: 22декабря 2020г. в 15.00 по адресу: 186730, Лахденпохский район, г. Лахденпохья, ул. Советская, д.7А, актовый зал.

Срок предоставления замечаний и предложений: 30 дней с даты опубликования настоящего извещения по адресу: 186730, Лахденпохский район, г. Лахденпохья, ул. Советская, 7А, каб.104.

Прием замечаний и предложений по существу вопроса, просьба направлять в письменном виде по электронному адресу: gazproekt@gazproekt.ru.

Уведомление

В соответствии с Федеральным законом от 06.10.2003 № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации», Федеральным законом от 23.11.1995 № 174-ФЗ «Об экологической экспертизе», Порядком организации и проведения общественных обсуждений намечаемой хозяйственной и иной деятельности на территории Кольского района, которая подлежит экологической экспертизе, утвержденным решением Совета депутатов Кольского района от 17.05.2012 № 16/4 (в редакции решения Совета депутатов Кольского района от 28.05.2015 № 49/1) Заказчик намечаемой деятельности Общество с ограниченной ответственностью «Русское море - Аквакультура» (ООО «РМ-Аквакультура», 183038, г. Мурманск, ул. Коминтерна, д. 7, тел. 8(815-2) 45-17-30) информирует о проведении общественных обсуждений в форме опроса по объектам государственной экологической экспертизы (ГЭЭ):

1. «Программа «Товарное выращивание атлантического лосося, радужной форели в губе Западная Зеленецкая Баренцева моря» (месторасположение намечаемой деятельности: РФ, Мурманская область, губа Западная Зеленецкая Баренцева моря. Цель намечаемой деятельности: товарное выращивание атлантического лосося, радужной форели);

2. «Программа «Товарное выращивание атлантического лосося, радужной форели в губе Средняя Ура Баренцева моря» (месторасположение намечаемой деятельности: РФ, Мурманская область, губа Средняя Ура Баренцева моря. Цель намечаемой деятельности: товарное выращивание атлантического лосося, радужной форели).

3. «Программа «Товарное выращиванию атлантического лосося и радужной форели на рыбноводном участке Малый Олений Средний, Баренцево море» (месторасположение: в районе о. Малый Олений Средний, Баренцево море. Цель намечаемой деятельности: товарное выращивание атлантического лосося, радужной форели).

Форма проведения общественных обсуждений на этапе предварительной оценки воздействия на окружающую среду (ОВОС), включая техническое задание (ТЗ) на проведение ОВОС - прием замечаний и предложений в письменной и форме (опрос).

Орган, ответственный за организацию общественных обсуждений: Администрация Кольского района Мурманской области. Ориентировочные сроки проведения ОВОС: IV квартал 2020 г. – I квартал 2021 г.

Предварительные материалы по оценке воздействия на окружающую среду, включая ТЗ на проведение ОВОС, будут доступны на официальном сайте Администрации Кольского района разделе «Материалы по оценке воздействия на окружающую среду» (https://akolr.gov-murm.ru/administratsiya/otdely_komitety/folder2/page.php) в течение 30 календарных дней с момента публикации объявления и в течение 30 дней после проведения общественных обсуждений.

Вопросы, замечания и предложения от общественности и всех заинтересованных лиц принимаются в письменной форме (в виде заполненного опросного листа) по электронной почте Администрации Кольского района arch@akolr.gov-murm.ru или Заказчика ООО «Русское море-Аквакультура» vakhitova@russacaulture.ru (с указанием в теме письма «Обсуждения_PMA).

Извещение

ООО «Экспорт Технологичного Экологического Оборудования» извещает о проведении общественных обсуждений по проекту технической документации на инсинераторы серии «ФОРСАЖ-ЭКО»(далее – ПТД), включая материалы оценки воздействия на окружающую среду (далее – ОВОС), техническое задание на проведение оценки воздействия на окружающую среду (далее - ТЗ на ОВОС).

Цель намечаемой деятельности является: обезвреживание отходов производства и потребления.

Месторасположение намечаемой деятельности: вся территория РФ.

Наименование и адрес заказчика: ООО «Экспорт Технологичного Экологического Оборудования», 143590, Московская область, Истринский р-н, дп. Снегири, ул.Станционная, д.1.

Примерные сроки проведения оценки воздействия на окружающую среду: октябрь 2020-январь 2021 года.

Орган, ответственный за организацию общественных обсуждений: департамент строительства, архитектуры и ЖКХ администрации Ханты-Мансийского района.

Предполагаемая форма общественного обсуждения: опрос. Ознакомиться с ПТД, ОВОС, ТЗ на ОВОС можно на сайте администрации Ханты-Мансийского района по ссылке: <http://mntp.ru/about/ekologicheskaya-bezopasnost/obshchestvennye-obshchdeniya-materialy-otsenki-vozdeystviya-na-okruzhayushchuyu-sredu.php> с 13 ноября по 15 декабря 2020 года, а также по адресу: Московская область, Истринский р-н, дп. Снегири, ул.Станционная, д.1 с 13 ноября 2020 по 15 января 2021 года.

Опросный лист размещен по ссылке: <https://cloud.mail.ru/public/3Eey/5NoPGSYne>.

Направить опросный лист, а также свои замечания и предложения в письменной форме можно на электронную почту slu.eteo@gmail.com, а также по адресу: ООО «Экспорт Технологичного Экологического Оборудования», 143590, Московская область, Истринский р-н, дп. Снегири, ул. Станционная, д.1. до 15 января 2021 г.

Ответственный организатор: Департамент строительства, архитектуры и ЖКХ администрации Ханты-Мансийского района по адресу: г.Ханты-Мансийск, ул.Гагарина, д.142, каб. 12, тел.: 8(3467)33-24-76 (доб.322), электронная почта: kap-dsa@hmtm.ru.

Информационное сообщение

Во исполнение требований Федерального закона от 23.11.1995 г. № 174-ФЗ «Об экологической экспертизе», приказа Госкомэкологии РФ от 16.05.2000 г. № 372 «Об утверждении положения об оценке воздействия намечаемой хозяйственной и иной деятельности на окружающую среду в Российской Федерации» ООО «БИЗОН» информирует общественность и участников оценки воздействия на окружающую среду (ОВОС) о начале проведения процедуры ОВОС по объекту государственной экологической экспертизы материалов «Экологическое обоснование хозяйственной деятельности ООО «БИЗОН» по перевалке нефтепродуктов, бункерке и обработке судов в границах акватории морских портов Ростов-на-Дону и Азов».

Заказчик материалов: ООО «БИЗОН», 344010, г. Ростов-на-Дону, пр. Театральный, 60.

Цель намечаемой деятельности - перевалка нефтепродуктов, бункерка и обработка судов.

Месторасположение намечаемой хозяйственной деятельности: акватория р. Дон в границах морских портов Ростов-на-Дону и Азов.

Примерные сроки проведения ОВОС: IV квартал 2020г.- IV квартал 2021г.

Разработчик материалов: ФГБУ «ЧерАзтехмордирекция». 353925, г. Новороссийск, ул. Рыбачкая, д. 1, тел./факс: 8(8617) 30-00-97; 344065, г. Ростов-на-Дону, ул. Зеленая, д. 1А, тел: 8(863) 252-16-09.

Техническое задание на проведение ОВОС доступно для ознакомления до окончания проведения процедуры оценки воздействия на окружающую среду по адресу: г. Ростов-на-Дону, ул. Зеленая, д. 1а, каб. 4 с 9:00 до 16:00 (перерыв с 13:00 до 14:00).

Замечания и предложения по техническому заданию на проведение ОВОС принимаются в письменной форме в течение 30 дней со дня публикации на месте ознакомления с материалами или направляются в адрес разработчика документации: dir_g@mail.ru. При очном ознакомлении с материалами необходимо соблюдение установленных мер предосторожности в связи с санитарно-эпидемиологической обстановкой.

Информирование общественности

о намечаемой хозяйственной деятельности

ООО «Махакачкинский зерновой терминал» совместно с администрацией муниципального образования городской округ «город Махакакала» объявляет о начале процесса общественных обсуждений проектной документации «Зерновой терминал в морском порту Махакакала» (далее – Проектная документация), в том числе раздел «Перечень мероприятий по охране окружающей среды», включая оценку воздействия на окружающую среду (далее – ПМООС, вкл. ОВОС).

Краткие сведения о намечаемой деятельности: Целью намечаемой деятельности является строительство терминала по перевалке зерна и генеральных грузов в морском порту Махакакала для приема зерновых культур с железнодорожного и автомобильного транспорта, кратковременного хранения на период накопления судовой партии, с последующей отгрузкой на суда заграничания (экспорт). Место намечаемой деятельности: морской порт Махакакала, Республика Дагестан.

Заказчик: ООО «Махакачкинский зерновой терминал». Адрес:368085, Республика Дагестан, Кумторкалинский район, посёлок городского типа Тюбе, улица Заводская, б/н.

Генеральный проектировщик: ООО «Транспортные проекты и инвестиции». Адрес: 107564, г. Москва, ул. Краснобогатырская, дом 6, тел.: (495) 212-06-72.

Исполнитель работ по разработке раздела ПМООС, вкл. ОВОС: ООО «ФРЭКОМ». Адрес: 119435, г. Москва, ул. Малая Пироговская, д. 18, стр. 1. Тел./факс: +7 (495) 280-06-54.

Орган, ответственный за организацию общественных обсуждений: администрация муниципального образования городской округ «город Махакакала» (Управление архитектуры и градостроительства).

Ориентировочный срок проведения оценки воздействия на окружающую среду (ОВОС): ноябрь 2020 г. – февраль 2021 г.

На начальном этапе, в соответствии с законодательством РФ, на обсуждение общественности предоставляется проект Технического задания на разработку раздела ПМООС, вкл. ОВОС, в составе Проектной документации.

Форма общественных обсуждений по проекту Технического задания: регистрация мнения общественности с использованием средств дистанционного взаимодействия.

Проект Технического задания на разработку раздела ПМООС, вкл. ОВОС, в составе Проектной документации, доступен для ознакомления с 13 ноября 2020 года на официальном сайте администрации муниципального образования городской округ «Город Махакакала» в информационно-телекоммуникационной сети Интернет в разделе «Общественные обсуждения» (<http://www.mkala.ru>).

Предложения и замечания к проекту Технического задания на разработку раздела ПМООС, вкл. ОВОС, в составе Проектной документации, принимаются с использованием средств дистанционного взаимодействия в письменной форме и на электронный адрес администрации муниципального образования городской округ «Город Махакакала» (golos@mkala.ru) и Заказчика (rimahonov@mail.ru) до 13 декабря 2020 года.

Техническое задание будет доступно общественности в течение всего времени проведения оценки воздействия на окружающую среду.

Информационное сообщение

ООО «ПСМ «ПРОСТО» уведомляет о проведении общественных обсуждений материалов объекта государственной экологической экспертизы «Полигон твердых коммунальных отходов в с. Ермаковское Ермаковского района», а именно: технического задания на проведение оценки воздействия на окружающую среду (далее – ТЗ), предварительного варианта материалов по оценке воздействия на окружающую среду (далее – ОВОС), проектной документации, включая материалы ОВОС, которые состоятся в 2 этапа:

1 этап – обсуждение ТЗ, предварительного варианта материалов ОВОС намечаемой деятельности «Полигон твердых коммунальных отходов в с. Ермаковское Ермаковского района»;

2 этап – обсуждение проектной документации «Полигон твердых коммунальных отходов в с. Ермаковское Ермаковского района», включая материалы ОВОС.

Название, цель, месторасположение намечаемой деятельности:

– строительство полигона твердых коммунальных отходов в с. Ермаковское Ермаковского района;

– размещение отходов IV-V классов опасности с учётом выполнения требований законодательства в области обращения с отходами производства и потребления с мусоросортировочным комплексом;

– Ермаковский район Красноярского края, земельный участок с кадастровым номером 24:13:0101004:481.

Наименование и адрес заказчика:

КГКУ «УКС», г. Красноярск, ул. Ады Лебедевой, д. 101А.

Разработчик проектной документации и материалов ОВОС:

ООО «ПСМ «ПРОСТО», г. Красноярск, ул. Партизана Железняка, д. 19Д, пом. 20.

Примерные сроки проведения ОВОС:

ноябрь 2020 г. – март 2021 г.

Орган, ответственный за организацию общественных обсуждений:

администрация Ермаковского района.

Форма общественных обсуждений: слушания

Форма предоставления замечаний и предложений: письменная в журнале регистрации замечаний и предложений с начала размещения для ознакомления и в течение 30 дней после окончания общественных обсуждений.

Сроки ознакомления с документацией:

ТЗ, предварительные материалы ОВОС с 13.11.2020 г. по 13.12.2020 г.

Проектная документация, включая материалы ОВОС с 15.12.2020 г. по 17.01.2021 г.

Место размещения документации:

На сайте www.adminterm.ru, а также по адресу: Красноярский край, с. Ермаковское, п. Ленина, д.5, каб. 201,203 в рабочие дни (понедельник-пятница) с 8:00 до 17:00.

Слушания 1-го этапа состоятся «14» декабря 2020 г. в 15:00 по адресу: Красноярский край, с. Ермаковское, пл. Ленина, д.5, актовый зал.

Слушания 2-го этапа состоятся «18» января 2021 г. в 15:00 по адресу: Красноярский край, с. Ермаковское, пл. Ленина, д.5, актовый зал.

Консультация специалиста:

С начала размещения информационного сообщения о начале деятельности, с понедельника по пятницу с 10.00 до 17.00 по телефону: +7(983)1652869, e-mail: 1513m@mail.ru, Чубарова Марина Евгеньевна.

Доступ общественности к утвержденному ТЗ и окончательному варианту материалов ОВОС будет обеспечен в течение всего срока с момента утверждения последнего и до принятия решения о реализации намечаемой деятельности по адресу: г. Красноярск ул. Ады Лебедевой, д. 101А, приемная.

Извещение

В соответствии с Федеральным законом от 23 ноября 1995 года №174-ФЗ «Об экологической экспертизе» и «Положением об оценке воздействия намечаемой хозяйственной деятельности на окружающую среду в Российской Федерации», утвержденным приказом Госкомэкологии РФ от 16.05.2000г. №372, организованы общественные обсуждения (в форме общественных слушаний) проектной документации, в т.ч. материалов ОВОС по объекту государственной экологической экспертизы: «Надстрой второго этажа магазина промышленных товаров в Советском районе по ул. Строителей, 8А г. Улан-Удэ».

Название намечаемой деятельности: «Надстрой второго этажа магазина промышленных товаров в Советском районе по ул. Строителей 8А г. Улан-Удэ».

Извещение

о проведении общественных обсуждений

Иркутский авиационный завод (ИАЗ) – филиал ПАО «Корпорация «Иркут» совместно с отделом экологической безопасности и контроля Департамента городской среды комитета городского обустройства администрации г. Иркутска (в соответствии с Федеральным законом № 174-ФЗ «Об экологической экспертизе», Приказом Госкомэкологии РФ от 16.05.2000 № 372 «Об утверждении Положения об оценке воздействия намечаемой хозяйственной деятельности на окружающую среду в Российской Федерации», Постановлением г. Иркутска от 30.10.2014 № 031-06-1300/14 «О порядке организации общественных обсуждений намечаемой хозяйственной и иной деятельности, которая подлежит экологической экспертизе и которую предполагается осуществлять на территории г. Иркутска») уведомляет о начале общественных обсуждений по объекту государственной экологической экспертизы проектной документации: «Склад взрывчатых веществ ИАЗ-филиала ПАО «Корпорация «Иркут» на производственной площадке ИАЗ-филиала ПАО «Корпорация «Иркут» г. Иркутск, в соответствии с утвержденным техническим заданием по оценке воздействия на окружающую среду на этапе проведения оценки воздействия на окружающую среду и подготовки обосновывающей документации, а именно инженерных изысканий, проектной документации и предварительного варианта материалов по оценке воздействия на окружающую среду намечаемой хозяйственной и иной деятельности.

1. Название, цель и месторасположение намечаемой деятельности: проектом «Склад взрывчатых веществ ИАЗ-филиала ПАО «Корпорация «Иркут» предусмотрено строительство сооружения для хранения боеприпасов, пиротехнических средств и инициирующих средств на территории ИАЗ-филиала ПАО «Корпорация «Иркут».

Наименование и адрес заказчика или его представителя: ИАЗ – филиал ПАО «Корпорация «Иркут», территория основной промплощадки ИАЗ, г. Иркутск, ул. Новаторов, 3, Тел. (3952) 45-17-75

Примерные сроки проведения оценки воздействия на окружающую среду: сентябрь 2020г- февраль 2021 года.

Орган, ответственный за организацию общественного обсуждения: Отдел экологической безопасности и контроля Департамента городской среды комитета городского обустройства администрации г. Иркутска, адрес: г. Иркутск, ул. Пролетарская, д.11, каб.10, тел.: 8 (3952) 52-04-24, совместно с представителем заказчика.

Предполагаемая форма общественных обсуждений: в форме слушаний или онлайн-конференции.

Форма представления замечаний и предложений: письменная. Сроки и место доступности предварительного варианта материалов по оценке воздействия на окружающую среду, в том числе: инженерные изыскания, утвержденное техническое задание по оценке воздействия на окружающую среду, проектная документация, предварительный вариант материалов ОВОС и журнал учета предложений и замечаний по объекту: «Склад взрывчатых веществ ИАЗ-филиала ПАО «Корпорация «Иркут» доступны для ознакомления и направления замечаний и предложений в течение 30 дней с момента настоящей публикации и в течение 30 дней после окончания общественного обсуждения, по адресам: г. Иркутск, ул. Пролетарская, д.11, каб.10 с 9-00 до 17-00 часов, ул. Новаторов, д.11-а, приемная ОКС ИАЗ-филиала ПАО «Корпорация «Иркут» с 9-00 до 17-00 часов.

Общественные обсуждения в форме слушаний по объекту государственной экологической экспертизы «Склад взрывчатых веществ ИАЗ-филиала ПАО «Корпорация «Иркут» назначены на 16 декабря 2020 г. в 11.00 часов, в отделе экологической безопасности и контроля Департамента городской среды комитета городского обустройства администрации г. Иркутска по адресу г. Иркутск, ул. Пролетарская, д.11, каб.10.

Результатом общественных обсуждений будет подписание протокола.

Исполнитель работ по ОВОС: АО-СИБПРОЕКТИИАВИПРОМ», адрес: 630015, г.Новосибирск, ул. Королева, д.29. Тел. (383) 2790721. Доступ общественности к утвержденному техническому заданию и окончательному варианту материалов по оценке воздействия на окружающую среду будет обеспечен до момента принятия решения о реализации намечаемой деятельности по адресам: г. Иркутск, ул. Пролетарская, д.11 с 9-00 до 17-00 часов, ул. Новаторов, д.11-а, приемная ОКС ИАЗ-филиала ПАО «Корпорация «Иркут» с 9-00 до 17-00 часов.

В случае prolongации режима самоизоляции в целях обеспечения санитарно-эпидемиологического благополучия населения на территории РФ в соответствии со статьей 80 Конституции РФ, Указа Президента РФ, информации о проведении общественных обсуждений в режиме онлайн-конференции и способе принятия участия будут дополнительно размещены на официальном сайте администрации г. Иркутска <https://admirk.ru>.

Извещение

о проведении общественных обсуждений

Комитет по управлению муниципальным имуществом и жизнеобеспечению администрации Иркутского районного муниципального образования (в соответствии с Федеральным законом № 174-ФЗ «Об экологической экспертизе», Приказом Госкомэкологии РФ от 16.05.2000 № 372 «Об утверждении Положения об оценке воздействия намечаемой хозяйственной деятельности на окружающую среду в Российской Федерации», Постановлением администрации Иркутского районного муниципального образования от 18.03.2015 № 1759 «Об утверждении Положения об организации проведения общественных обсуждений объектов государственной экологической экспертизы на территории Иркутского района») уведомляет о начале общественных обсуждений на этапе представления первоначальной информации по объекту государственной экологической экспертизы: «Сельскохозяйственный кластер по адресу: Иркутская область, Иркутский район, д. Столбова, кадастровый номер участка 38:06:110801:665», а именно разработку технического задания по оценке воздействия на окружающую среду, входящего в состав предварительных материалов оценки воздействия на окружающую среду, технического задания на выполнение инженерных изысканий и технического задания на разработку проектной документации (далее - Технические задания).

Название, цель и месторасположение намечаемой деятельности: проектом «Сельскохозяйственный кластер по адресу: Иркутская область, Иркутский район, д. Столбова, кадастровый номер участка 38:06:110801:665», предусмотрено строительство группы предприятий – хлебоприемное, молокоприемное, овоще-приёмное, торговые, в д. Столбова Иркутского района, Иркутской области, на земельном участке с кадастровым номером 38:06:110801:665.

Наименование и адрес заказчика или его представителя: СПССПК «Иркутский крестьянин», 664540, Иркутская область, Иркутский район, д. Кудя, ул. Речная, д. 4.

Примерные сроки проведения оценки воздействия на окружающую среду: ноябрь-декабрь 2020 г.

Орган, ответственный за организацию общественного обсуждения: Комитет по управлению муниципальным имуществом и жизнеобеспечению администрации Иркутского районного муниципального образования, адрес: 664007, Иркутская область, г. Иркутск, ул. Декабристских Событий, 119а.

Предполагаемая форма общественных обсуждений: в форме слушаний.

Форма представления замечаний и предложений: письменная. Сроки и место доступности Технических заданий по объекту: «Сельскохозяйственный кластер по адресу: Иркутская область, Иркутский район, д. Столбова, кадастровый номер участка 38:06:110801:665» доступны для ознакомления и направления замечаний и предложений по адресам:

1) 664007, Иркутская область, г. Иркутск, ул. Декабристских событий, 119а, по предварительному звонку на тел. 718-026;

2) 664075, Иркутская область, г. Иркутск, ул. Байкальская, 244а, офис 30;

3) 664540, Иркутская область, Иркутский район. С. Хомутово, ул. Кирова, д. 7 «А» (в здании администрации Хомутовского муниципального образования) с 9-00 до 15-00 часов с даты настоящей публикации до момента принятия решения о реализации намечаемой деятельности.

Общественные обсуждения по объекту государственной экологической экспертизы «Сельскохозяйственный кластер по адресу: Иркутская область, Иркутский район, д. Столбова, кадастровый номер участка 38:06:110801:665» назначены на 07 декабря 2020 г. в 15-00 часов, в здании администрации Иркутского районного муниципального образования по адресу: 664001, г. Иркутск, ул. Рабочего Штаба, д. 17.

Результатом общественных обсуждений будет утверждение Технических заданий.

Извещение

о проведении общественных обсуждений

В соответствии с постановлением администрации Богородского городского округа от 05.11.2020 №3015 «О назначении общественных обсуждений в форме общественных слушаний по материалам оценки воздействия на окружающую среду намечаемой деятельности по проекту «Комплекс по переработке отходов с реконструкцией и рекультивацией полигона ТКО «Тимохово», планируемой по адресу: территория АО «Полигон Тимохово», Московская область, Богородский городской округ, 1 км к югу от д. Тимохово, в 14 км к юго-западу от г. Ногинск, кадастровый номер земельного участка 50:16:0000000:306, закрытое акционерное общество «Спецгеоэкология» извещает о проведении общественных обсуждений в форме общественных слушаний по материалам оценки воздействия на окружающую среду по проекту «Комплекс по переработке отходов с реконструкцией и рекультивацией полигона ТКО «Тимохово», включая материалы ОВОС.

Цель намечаемой деятельности:

Предотвращение или смягчение воздействия на окружающую среду намечаемой деятельности и связанных с ней социальных, экономических и иных последствий. Прохождение государственной экологической экспертизы проектной документации, обосновывающей намечаемую деятельность.

Месторасположение намечаемой деятельности: территория АО «Полигон Тимохово», Московская область, Богородский городской округ, 1 км к югу от д. Тимохово, в 14 км к юго-западу от г. Ногинск, кадастровый номер земельного участка 50:16:0000000:306.

Сроки проведения оценки воздействия на окружающую среду – 01.04.2020–31.12.2020.

Наименование и адрес Заказчика: ЗАО «СПЕЦГЕОЭКОЛОГИЯ» (ОГРН 1087746409332, ИНН 7728653350), 115230, г. Москва, Варшавское ш., д. 42, эт.7, к. 7003, +7 (495) 782-18-44, e-mail: 7821844@mail.ru.

Наименование и адрес разработчика материалов ОВОС ЗАО «СПЕЦГЕОЭКОЛОГИЯ» (ОГРН 1087746409332, ИНН 7728653350), 115230, г. Москва, Варшавское ш., д. 42, эт.7, к. 7003, +7 (495) 782-18-44, e-mail: 7821844@mail.ru.

Орган, ответственный за организацию общественных обсуждений: Администрация Богородского городского округа Московской области.

Общественная приемная: проектная документация, содержащая материалы ОВОС, доступна для рассмотрения и подготовки замечаний и предложений заинтересованных лиц с 12.11.2020 года по 17.12.2020 года по адресу: 142435, Московская область, Богородский городской округ, д. Тимохово, ул. Совхозная, д. 19, здание филиала муниципального бюджетного учреждения культуры Сельский дом культуры «Центральный» – сельский дом культуры «Тимоховский», кабинет № 11. Режим работы общественной приемной: понедельник – пятница (9.00-18.00, суббота – 13.00-19.00, воскресенье – выходной, тел. +7(496) 516-65-96.

Материалы оценки воздействия на окружающую среду по проекту «Комплекс по переработке отходов с реконструкцией и рекультивацией полигона ТКО «Тимохово» доступны для ознакомления на официальном сайте органов местного самоуправления Богородского городского округа (<http://bogorodsky-okrug.ru/>).

Общественные обсуждения в форме общественных слушаний состоятся 17.12.2020 в 16:00 в формате видео-конференц-связи на официальном сайте Администрации Богородского городского округа <http://bogorodsky-okrug.ru/> – через платформу TrueConf по электронному адресу: <https://conf.mosreg.ru/c/2659901613>. Для регистрации участия в общественных слушаниях по видео-конференц-связи каждому участнику индивидуально необходимо направить на электронную почту eeosovosbo@mail.ru сообщение с указанием ФИО (полностью), даты рождения, адреса места жительства, контактного телефона (для связи), места работы и должности, с пометкой «Проект КПО и полигона». После этого на почту участника придет подтверждение регистрации. За дополнительной информацией граждане вправе обратиться по телефону 8-496-51-21-90.

В случае снятия режимов повышенной готовности, чрезвычайной ситуации, чрезвычайного положения и иных ограничительных мер на территории Богородского городского округа проведение общественных обсуждений будет осуществляться по адресу: 142435, Московская область, Богородский городской округ: д. Тимохово, ул. Совхозная, д. 19, в здании филиала муниципального бюджетного учреждения культуры «Центральный» – сельский дом культуры «Тимоховский». Нахождение в зале и помещениях дома культуры «Тимохово» будет возможно только в надлежащим образом надевших средствах индивидуальной защиты: в санитарных масках и в одноразовых перчатках. Лица, у которых будет выявлена повышенная температура, в ДК допущены не будут. Возможно ограничение количества участников для соблюдения необходимой социальной дистанции. Участие в общественных обсуждениях носит добровольный характер: каждый участник самостоятельно несет ответственность за состояние своего здоровья и возникающие в свете посещения мероприятия риски.

После окончания проведения общественных обсуждений ЗАО «Спецгеоэкология» в течение 30 дней будет осуществлять прием письменных замечаний и предложений по проектной документации, содержащей материалы ОВОС, поступающих от представителей заинтересованной общественности и общественных организаций по адресу: 115230, г. Москва, Варшавское ш., д. 42, эт.7, к. 7003, +7 (495) 782-18-44, e-mail: 7821844@mail.ru.

Оповещение

о проведении общественных слушаний

ООО «СюльдокарНефтеГаз» совместно с Администрацией МО «Мирнинский район» в соответствии с Федеральным законом от 23.11.1995 г. №174-ФЗ «Об экологической экспертизе», Приказом Государственного комитета Российской Федерации по охране окружающей среды от 16.05.2000 г. №372 «Об утверждении Положения об оценке воздействия намечаемой хозяйственной и иной деятельности на окружающую среду Российской Федерации» уведомляют о проведении второго этапа (в очной форме) общественных обсуждений предварительных материалов проектной документации: «Обустройство Южно-Сюльдокарского лицензионного участка. Кустовая площадка №1 с коммуникациями», включая раздел «Перечень мероприятий по охране окружающей среды» с Оценкой воздействия на окружающую среду (ОВОС) 18 декабря 2020 года в 14:15 местного времени в режиме видеоконференцсвязи, на платформе Zoom.

Идентификатор конференции: 787 920 48 16. Пароль: 567765.

Цель намечаемой деятельности: экологически безопасное обращение с буровыми отходами на кустовой площадке №1 Южно-Сюльдокарского лицензионного участка.

Месторасположение намечаемой деятельности: Мирнинский район, Республика Саха (Якутия).

Наименование и адрес заявителя: Общество с ограниченной ответственностью «СюльдокарНефтеГаз», 129090, Москва, 1-й Троицкий пер., 12, корп. 5.

Примерные сроки проведения оценки воздействия на окружающую среду: октябрь 2020 года – январь 2021 года.

Орган, ответственный за организацию общественного обсуждения: администрация МО «Мирнинский район».

Ответственные организаторы:

• от Заказчика – Урванцев Вадим Анатольевич, главный инженер, тел. +7 (495) 662 71 33, (добавочный 5801);

• от муниципального образования «Мирнинский район» – Елизова Екатерина Егоровна, начальник отдела охраны окружающей среды МКУ «КСУ» МО «Мирнинский район» Республики Саха (Якутия), тел. +7 (41136) 4 69 65.

Форма общественных обсуждений: общественные обсуждения/слушания.

Форма представления замечаний: письменная в журнале рекомендаций, предложений и замечаний.

Адрес общественной приемной для ознакомления с материалами по объекту государственной экологической экспертизы (предварительные материалы проектной документации, в том числе ОВОС), а также для приема замечаний и предложений:

Республика Саха (Якутия), г. Мирный, ул. Московская, 26, муниципальное казенное учреждение «Коммунально-строительное управление» (МКУ «КСУ») с 08:30 до 18:00 местного времени по будням. Обеденный перерыв с 12:30 до 14:00 местного времени, тел. +7 (41136) 4 69 65, e-mail: mkusu@mail.ru.

Сроки представления замечаний и предложений: Прием замечаний и предложений по предварительным материалам проектной документации будет осуществляться в течение 30 дней с даты, указанной в настоящем уведомлении, а также в течение 30 дней после проведения общественных слушаний.

Наименование и адрес проектной организации: ООО «ЯкутСтрой-Проект», адрес: 625000, Тюменская обл., г. Тюмень, ул. Республики, 65, офис 910, e-mail: office@yaspro.ru; (контактное лицо Вилулова Татьяна Владимировна, тел. +7 (495) 662 71 33, (добавочный 5779), e-mail: vikulova@yaspro.ru).

Извещение

о проведении общественных обсуждений

В соответствии с Федеральным законом от 23.11.1995 № 174-ФЗ «Об экологической экспертизе», приказом Госкомэкологии РФ от 16.05.2000 № 372 «Об утверждении Положения об оценке воздействия намечаемой хозяйственной и иной деятельности на окружающую среду в Российской Федерации», ООО «ПИР-инжиниринг» извещает о проведении общественных обсуждений объекта государственной экологической экспертизы в соответствии с «Проект рекультивации несанкционированного размещения отходов, расположенного в границах населенного пункта п.Горноправдинск сельского поселения Горноправдинск, с географическими координатами N 60°04'41,1" E 069°55'20,8"; N 60°04'41,3" E 069°55'21,8"; N 60°04'41,7" E 069°55'22,6"; N 60°04'41,5" E 069°55'23,3"; N 60°04'41,1" E 069°55'21,9"; N 60°04'41,0" E 069°55'21,2"».

Цели намечаемой деятельности: рекультивация земельного участка не предназначенного для размещения отходов.

Месторасположение намечаемой деятельности: Ханты-Мансийский район, Ханты-Мансийский автономный округ – Югра.

Наименование и адрес заявителя: ООО «ПИР-инжиниринг», 119017, Москва, Пыжевский пер., д. 7, стр. 2. Примерные сроки проведения оценки воздействия на окружающую среду: с 13 ноября 2020 года по 13 февраля 2021 года.

Орган, ответственный за организацию общественных обсуждений: Департамент строительства, архитектуры и ЖКХ администрации Ханты-Мансийского района совместно с заявителем.

Форма проведения общественного обсуждения: опрос с использованием информационно-телекоммуникационной сети «Интернет».

Форма предоставления замечаний и предложений: письменная.

Срок предоставления замечаний и предложений: 30 дней с даты публикации настоящего извещения и в течение 30 дней после окончания общественного обсуждения.

Место, время ознакомления с материалами, адрес направления замечаний, предложений, опросного листа и согласия на обработку персональных данных:

Все материалы возможно получить дистанционно:

- в облаке mail по ссылке <https://cloud.mail.ru/public/3L8P/9EbndJcJ5J>;

- на сайте администрации Ханты-Мансийского района <http://hmn.ru/about/ekologicheskaya-bezopasnost/obschestvennyye-obshchdeniya-materialov-otsenki-vozdeystviya-na-okruzhayushchuyu-sredu.php>.

При снятии ограничений на посещение общественных мест в связи с пандемией коронавирусной инфекции 2019-нCoV по адресу:

1. Департамент строительства, архитектуры и ЖКХ администрации Ханты-Мансийского района по адресу: г. Ханты-Мансийск, ул. Гагарина, д.142, каб. 12, (с 09.00 до 13.00 ч., с 14.00 до 17.00 ч.), тел.: 8(3467)33-24-76 (доб.322).

2. ООО «ПИР-инжиниринг», 119017, Москва, Пыжевский пер., д. 7, стр. 2, тел.: +7 (495) 953-95-75.

В период действия ограничений на посещение общественных мест в связи с пандемией коронавирусной инфекции 2019-нCoV замечания, предложения, опросный лист и согласие на обработку персональных данных направляются на любой из адресов:

1. 628012, ХМАО – Югра, г. Ханты-Мансийск, ул. Гагарина, 142 или на электронную почту: kap-dsa@hmn.ru.

2. 119017, Москва, Пыжевский пер., д. 7, стр. 2 или на электронную почту: pir.inzhiniring@bk.ru.

Ответственные организаторы:

Специалист-эксперт сектора муниципального контроля департамента строительства, архитектуры и ЖКХ – Корепанова А.П. тел./факс 8(3467)33-24-76 (доб.322);

Представитель ООО «ПИР-инжиниринг» - Генеральный директор, Иосифов Алексей Анатольевич, +7 (495) 953-95-75.

Формирование протокола общественных обсуждений состоится: 15 декабря 2020 года в 11.00 часов по адресу: г.Ханты-Мансийск, ул.Гагарина, д.142, каб. 12.

Извещение

о проведении общественных обсуждений

ООО «ИркутскЭнергоПроект» совместно с администрацией г. Иркутска (в соответствии с Федеральным законом № 174-ФЗ «Об экологической экспертизе», Приказом Госкомэкологии РФ от 16.05.2000 № 372 «Об утверждении Положения об оценке воздействия намечаемой хозяйственной деятельности на окружающую среду в Российской Федерации», Постановлением г. Иркутска от 30.10.2014 № 031-06-1300/14 «О порядке организации общественных обсуждений намечаемой хозяйственной и иной деятельности, которая подлежит экологической экспертизе и которую предполагается осуществлять на территории г. Иркутска») уведомляет о начале общественных обсуждений на этапе представления первоначальной информации по объекту государственной экологической экспертизы «Тепловая сеть №500-71-2018 до границ земельного участка Заявителя», а именно разработку технического задания по оценке воздействия на окружающую среду, входящего в состав предварительных материалов оценки воздействия на окружающую среду, технического задания на выполнение инженерных изысканий и технического задания на разработку проектной документации (далее - Технические задания).

Наименование, цель и месторасположение намечаемой деятельности: проектом «Тепловая сеть №500-71-2018 до границ земельного участка Заявителя» предусмотрено подключение (технологическое присоединение) к сетям инженерно-технического обеспечения объекта капитального строительства «многоквартирные жилые дома», расположенного по адресу: г. Иркутск, ул. Сурикова.

Наименование и адрес заказчика или его представителя: ПАО «Иркутскэнерго», филиал Ново-Иркутская ТЭЦ, 664043, г. Иркутск, буд. Рябикова, 67. Разработчик проектной документации: ООО «ИркутскЭнергоПроект», 664056, г. Иркутск, ул. Безбокова, д.2, помещение 11.

Примерные сроки проведения оценки воздействия на окружающую среду: ноябрь 2020 года – январь 2021 года.

Орган, ответственный за организацию общественного обсуждения: отдел экологической безопасности и контроля Департамента городской среды комитета городского обустройства администрации г. Иркутска, адрес: г. Иркутск, ул. Пролетарская, д.11, каб.10, тел.: 8 (3952) 52-04-24, совместно с заказчиком или его представителем.

Предполагаемая форма общественных обсуждений: в форме слушаний.

Форма представления замечаний и предложений: письменная.

Сроки и место доступности технических заданий по объекту «Тепловая сеть №500-71-2018 до границ земельного участка Заявителя» доступны для ознакомления и направления замечаний и предложений по адресам: г. Иркутск, ул. Безбокова, д.2, помещение 11 и г. Иркутск, ул. Пролетарская, д.11, каб.10 с 9-00 до 17-00 часов с даты настоящей публикации до момента принятия решения о реализации намечаемой деятельности.

Общественные обсуждения по объекту государственной экологической экспертизы «Тепловая сеть №500-71-2018 до границ земельного участка Заявителя» назначены на 17 декабря 2020 г. в 11.00 часов, в отделе экологической безопасности и контроля Департамента городской среды комитета городского обустройства администрации г. Иркутска по адресу: г. Иркутск, ул. Пролетарская, д.11, каб.10.

В случае prolongации режима самоизоляции в целях обеспечения санитарно-эпидемиологического благополучия населения на территории РФ в соответствии со статьей 80 Конституции РФ, Указа Президента РФ, информация о проведении общественных обсуждений в режиме онлайн-конференции и способе принятия участия будет дополнительно размещена на официальном сайте администрации г. Иркутска <http://admirk.ru>.

Извещение

о проведении общественных обсуждений

ООО «Система Вега», совместно с Комитетом по управлению муниципальным имуществом и жизнеобеспечению администрации Иркутского районного муниципального образования (в соответствии с Федеральным законом от 23.11.1995 № 174-ФЗ «Об экологической экспертизе», Приказом Госкомэкологии РФ от 16.05.2000 № 372 «Об утверждении Положения об оценке воздействия намечаемой хозяйственной деятельности на окружающую среду в Российской Федерации», Постановлением администрации Иркутского районного муниципального образования от 18.03.2015 № 1759 «Об утверждении Положения об организации проведения общественных обсуждений объектов государственной экологической экспертизы на территории Иркутского района») уведомляет о начале общественных обсуждений по объекту государственной экологической экспертизы: ««Торговый центр» расположенный по адресу: Иркутская область, Иркутский район, с правой стороны при въезде в п. Малая Топка, на земельном участке с кадастровым номером: 38:06:110301:867», на этапе проведения оценки воздействия на окружающую среду и подготовки обосновывающей документации, а именно инженерных изысканий, проектной документации, материалов исследований и оценки воздействия на окружающую среду намечаемой хозяйственной и иной деятельности, в соответствии с утвержденным техническим заданием по оценке воздействия на окружающую среду.

Наименование, цель и месторасположение намечаемой деятельности: проектом ««Торговый центр» расположенный по адресу: Иркутская область, Иркутский район, с правой стороны при въезде в п. Малая Топка, на земельном участке с кадастровым номером: 38:06:110301:867», предусмотрено строительство торгового центра по адресу: Иркутская область, Иркутский район, п. Малая Топка, кадастровый номер земельного участка: 38:06:110301:867.

Наименование и адрес заказчика или его представителя: ООО «Система Вега», адрес: 664050, Иркутская область, г. Иркутск, ул. Байкальская, д. 293 А, кв. 28.

Примерные сроки проведения оценки воздействия на окружающую среду: сентябрь 2020 г. - январь 2021 г.

Орган, ответственный за организацию общественного обсуждения: Комитет по управлению муниципальным имуществом и жизнеобеспечению администрации Иркутского районного муниципального образования, адрес: 664007, г. Иркутск, ул. Декабристских Событий, д. 119А, совместно с заказчиком или его представителем.

Предполагаемая форма общественных обсуждений: в форме слушаний.

Форма представления замечаний и предложений: письменная.

Сроки и место доступности материалов оценки воздействия на окружающую среду, в том числе: инженерные изыскания, проектная документация, материалы ОВОС, в соответствии с утвержденным техническим заданием по оценке воздействия на окружающую среду и журнал учета предложений и замечаний по объекту: ««Торговый центр» расположенный по адресу: Иркутская область, Иркутский район, с правой стороны при въезде в п. Малая Топка, на земельном участке с кадастровым номером: 38:06:110301:867» доступны в течение 30 дней с момента настоящей публикации и в течение 30 дней после окончания общественных обсуждений, для ознакомления и направления замечаний и предложений по адресам:

1) 664007, г. Иркутск, ул. Декабристских Событий, д. 119А, по предварительному звонку на тел. 718-026;

2) 664081, г. Иркутск, ул. Красноказачья, д. 115, оф. 217;

3) 664531, Иркутская область, Иркутский район, с. Урик, ул. Лунина, 1 (здание администрации Урикского муниципального образования) с 09:00 до 15:00 часов с даты настоящей публикации до момента принятия решения о реализации намечаемой деятельности.

Общественные обсуждения по объекту государственной экологической экспертизы ««Торговый центр» расположенный по адресу: Иркутская область, Иркутский район, с правой стороны при въезде в п. Малая Топка, на земельном участке с кадастровым номером: 38:06:110301:867» назначены на 15 декабря 2020 г. в 15:00 часов, в здании администрации Иркутского районного муниципального образования по адресу: 664001, г. Иркутск, ул. Рабочего Штаба, д. 17.

Исполнитель работ по ОВОС: ООО «АйкьюЭко

ИНФОРМАЦИЯ. РЕКЛАМА

11

Извещение

о проведении общественных обсуждений

В соответствии с постановлением администрации Богородского городского округа Московской области от 05.11.2020 №3017 О назначении общественных обсуждений в форме общественных слушаний по материалам оценки воздействия на окружающую среду технологии и оборудования «Локальных очистных сооружений фильтра полигона «Плес 2000», планируемых к размещению по адресу: территория АО «Полигон Тимохово», Московская область, Богородский городской округ, 1 км к югу от д. Тимохово, в 14 км к юго-западу от г. Ногинск, кадастровый номер земельного участка 50:16:0000000:306 общество с ограниченной ответственностью «РДЭ» извещает о проведении общественных обсуждений в форме общественных слушаний по проекту технической документации модернизации технологии и оборудования «Локальных очистных сооружений фильтра полигона «Плес 2000» включая материалы ОВОС.

Цель намечаемой деятельности:

- Защита здоровья и благополучия жителей Богородского городского округа и соседних муниципальных образований Московской области от негативного влияния фильтра с полигона ТКО «Тимохово»;
- Максимальное устранение неприятного запаха и негативного воздействия, источником которого является фильтрат, выделяемый полигоном ТКО «Тимохово»;
- Доведения качества стока до требований Приказа № 552 от 13.12.2006 г. "Об утверждении нормативов качества воды водных объектов рыбохозяйственного значения, в том числе нормативов предельно допустимых концентраций вредных веществ в водах водных объектов рыбохозяйственного значения".

Месторасположение намечаемой деятельности: территория АО «Полигон Тимохово», Московская область, Богородский городской округ, 1 км к югу от д. Тимохово, в 14 км к юго-западу от г. Ногинск, кадастровый номер земельного участка 50:16:0000000:306.

Сроки проведения оценки воздействия на окружающую среду. Начало: 01.04.2020. Окончание: 31.12.2020 г.

Наименование и адрес Заказчика: Общество с ограниченной ответственностью «РДЭ» (ООО «РДЭ») 109316, г. Москва, ул. Талалихина, д. 26, строение 3, этаж 2, помещение 1, комната 1-10

Наименование и адрес разработчика материалов ОВОС: ООО «РДЭ» (109316, г. Москва, ул. Талалихина, д. 26, строение 3, этаж 2, помещение 1, комната 1-10).

Орган, ответственный за организацию общественных обсуждений: Администрация Богородского городского округа, Московской области.

Общественная приемная: проектная документация, содержащая материалы ОВОС, доступна для рассмотрения и подготовки замечаний и предложений заинтересованных лиц с 12.11.2020 года по 17.12.2020 по адресу: 142435, Московская область, Богородский городской округ, д. Тимохово, ул. Совхозная, д. 19, здание филиала муниципального бюджетного учреждения культуры Сельский дом культуры «Центральный» – сельский дом культуры «Тимоховский», кабинет № 11. Режим работы общественной приемной: понедельник – пятница – 9.00-18.00, суббота – 13.00-19.00, воскресенье – выходной, тел. +7(496) 516-65-96

Материалы проекта технической документации модернизации технологии и оборудования «Локальных очистных сооружений фильтра полигона «Плес 2000», оценки воздействия на окружающую среду (ОВОС) применительно к намечаемой деятельности доступны для ознакомления на официальном сайте органов местного самоуправления Богородского городского округа (<http://bogorodsky-okrug.ru/>).

Общественные обсуждения в форме общественных слушаний состоятся 17.12.2020 в 15:00 в формате видео-конференц-связи на официальном сайте Администрации Богородского городского округа <http://bogorodsky-okrug.ru/> – через платформу TrueConf по электронному адресу: <https://conf.mosreg.ru/c/2659901613>. Для регистрации участия в общественных слушаниях по видео-конференц-связи каждому участнику индивидуально необходимо направить на электронную почту eeosovbo@yandex.ru сообщение с указанием ФИО (полностью), даты рождения, адреса места жительства, контактного телефона (для связи), места работы и должности, с пометкой «ЛОС ПЛЕС 2000». После этого на почту участника придет подтверждение регистрации. За дополнительной информацией граждане вправе обратиться по телефону 8-496-51-21-90.

В случае снятия режимов повышенной готовности, чрезвычайной ситуации, чрезвычайного положения и иных ограничительных мер на территории Богородского городского округа проведение общественных обсуждений будет осуществляться по адресу: Московская область, Богородский городской округ, д. Тимохово, ул. Совхозная, д. 19, в здании филиала муниципального бюджетного учреждения культуры «Центральный» – сельский дом культуры «Тимоховский». Нахождение в зале и помещениях дома культуры «Тимохово» будет возможно только в надлежащем образом надевших средствах индивидуальной защиты: в санитарных масках и в одноразовых перчатках. Лица, у которых будет выявлена повышенная температура, в ДК допущены не будут. Возможно ограничение количества участников для соблюдения необходимой социальной дистанции. Участие в общественных обсуждениях носит добровольный характер: каждый участник самостоятельно несет ответственность за состояние своего здоровья и возникающие в свете посещения мероприятия риски.

После окончания проведения общественных обсуждений ООО «РДЭ» в течение 30 дней будет осуществлять прием письменных замечаний и предложений по проектной документации, содержащей материалы ОВОС, поступающих от представителей заинтересованной общественности и общественных организаций по адресу: 109316, г.Москва, ул. Талалихина, д. 26 , строение 3, этаж 2, помещение 1, комната 1-10, адрес электронной почты: electro@rosdiler-electro.ru.

Уведомление

Администрация города Ульяновска (в соответствии со ст.9 Федерального закона от 22.11.1995 №174-ФЗ «Об экологической экспертизе») уведомляет о начале общественных обсуждений по объекту государственной экологической экспертизы проектной документации «Реконструкция сооружений биологической очистки на очистных сооружениях канализации Левобережья (ОСКЛ)» УМУП «Ульяновскводоканал», включая ТЗ на проведение оценки воздействия на окружающую среду (ОВОС), материалы ОВОС, проектную документацию.

Цель намечаемой деятельности: реконструкция очистных сооружений канализации с применением наилучших доступных технологий и приведением сбрасываемых сточных вод к нормативам, установленным действующим законодательством.

Месторасположение намечаемой деятельности: Ульяновская область, город Ульяновск, Заволжский район, в районе с. Красный Яр, севернее Полигона ТБО.

Наименование и адрес заявителя: Управление жилищно-коммунального хозяйства и благоустройства администрации города Ульяновска, Ульяновская область, г. Ульяновск, ул. Карла Маркса, 15.

Примерные сроки проведения оценки воздействия на окружающую среду: декабрь 2019 года по январь 2021.

Орган, ответственный за организацию общественного обсуждения: Администрация города Ульяновска.

Разработчик проектной документации и материалов ОВОС: АО «МАЙ ПРОЕКТ», 115054, город Москва, переулок Строченовский Б., дом 7, эт. 8 пом. XV ком. 1е.

Форма общественных обсуждений: в форме общественных слушаний.

Сроки и места доступности предварительных материалов ОВОС, ТЗ на ОВОС, проектной документации для рассмотрения заинтересованными лицами, предоставления замечаний и предложений: в течение 30 дней со дня опубликования настоящего уведомления и в течение 30 дней после даты проведения общественных слушаний в рабочее время - пн-пт с 08.00 до 17.00, перерыв с 12.00, по адресу: 432071, Ульяновская область, г.Ульяновск, ул. Карла Маркса, 15 – Управление жилищно-коммунального хозяйства и благоустройства администрации города Ульяновска, <http://gkh.ulmeria.ru/>.

Форма предоставления замечаний и предложений: письменная. Общественные обсуждения по объекту государственной экологической экспертизы проектной документации «Реконструкция сооружений биологической очистки на очистных сооружениях канализации Левобережья (ОСКЛ)» назначены на 14 декабря 2020 г. в 10:00 часов местного времени в «Актовом зале» УМУП «Ульяновскводоканал» по адресу: Ульяновская область, г. Ульяновск, ул. Островского, 6.

Доступ заинтересованных лиц к окончательному варианту материалов ОВОС, выполненному с учетом замечаний и предложений общественности, проектная документация, будет обеспечен до момента принятия заказчиком решения о реализации намечаемой деятельности в рабочее время - пн-пт с 08.00 до 17.00, перерыв с 12.00 до 13.00, по адресу: 432071, Ульяновская область, г. Ульяновск, ул. Карла Маркса, 15 – Управление жилищно-коммунального хозяйства и благоустройства администрации города Ульяновска, <http://gkh.ulmeria.ru/>.

Извещение

о проведении общественных обсуждений

Комитет по управлению муниципальным имуществом и жизнеобеспечению администрации Иркутского районного муниципального образования (в соответствии с Федеральным законом № 174-ФЗ «Об экологической экспертизе», Приказом Госкомэкологии РФ от 16.05.2000 № 372 «Об утверждении Положения об оценке воздействия намечаемой хозяйственной деятельности на окружающую среду в Российской Федерации», Постановлением администрации Иркутского районного муниципального образования от 18.03.2015 № 1759 «Об утверждении Положения об организации проведения общественных обсуждений объектов государственной экологической экспертизы на территории Иркутского района») уведомляет о начале общественных обсуждений на этапе представления первоначальной информации по объекту государственной экологической экспертизы: «Кролиководческая ферма по адресу: Иркутская область, Иркутский район, пос. Большая Речка, кадастровый номер участка 38:06:020106:59», а именно разработку технического задания по оценке воздействия на окружающую среду, входящего в состав предварительных материалов оценки воздействия на окружающую среду, технического задания на выполнение инженерных изысканий и технического задания на разработку проектной документации (далее - Технические задания).

Название, цель и месторасположение намечаемой деятельности: проектом «Кролиководческая ферма по адресу: Иркутская область, Иркутский район, пос. Большая Речка, кадастровый номер участка 38:06:020106:59», предусмотрено строительство Кролиководческой фермы по адресу: Иркутская область, Иркутский район, пос. Большая Речка, земельный участок с кадастровым номером 38:06:020106:59.

Наименование и адрес заказчика или его представителя: ООО СХП «Кролоферма №1», 664518, Иркутская область, Иркутский район, пос. Большая Речка, улица Заречная, д. 7.

Примерные сроки проведения оценки воздействия на окружающую среду: ноябрь – декабрь 2020 г.

Орган, ответственный за организацию общественного обсуждения: Комитет по управлению муниципальным имуществом и жизнеобеспечению администрации Иркутского районного муниципального образования, адрес: 664007, Иркутская область, г. Иркутск, ул. Декабристских событий, 119А.

Предполагаемая форма общественных обсуждений: в форме слушаний.

Форма представления замечаний и предложений: письменная. Сроки и место доступности Технических заданий по объекту: «Кролиководческая ферма по адресу: Иркутская область, Иркутский район, пос. Большая Речка, кадастровый номер участка 38:06:020106:59» доступны для ознакомления и направления замечаний и предложений по адресам:

1) 664007, г. Иркутск, ул. Декабристских событий 119А, по предварительному звонку на тел. 718-026;

2) 664518, Иркутская область, Иркутский район, р.п. Большая Речка, ул. Заречная, д. 7, офис 1;

3) 664518, Иркутская область, Иркутский район, р.п. Большая Речка, ул. Ломоносова, д. 26 (в здании администрации Большереценовского муниципального образования) с 9-00 до 15-00 часов с даты настоящей публикации до момента принятия решения о реализации намечаемой деятельности.

Общественные обсуждения по объекту государственной экологической экспертизы «Кролиководческая ферма по адресу: Иркутская область, Иркутский район, пос. Большая Речка, кадастровый номер участка 38:06:020106:59» назначены на 07 декабря 2020 г. в 15-30 часов, в здании администрации Иркутского районного муниципального образования, по адресу: 664001, г. Иркутск, ул. Рабочего Штаба, д. 17.

Результатом общественных обсуждений будет утверждение Технических заданий.

Извещение

о проведении общественных обсуждений

Открытое акционерное общество «Иркутская электросетевая компания», совместно с отделом экологической безопасности и контроля Департамента городской среды комитета городского обустройства администрации г. Иркутска (в соответствии с Федеральным законом № 174-ФЗ «Об экологической экспертизе», Приказом Госкомэкологии РФ от 16.05.2000 № 372 «Об утверждении Положения об оценке воздействия намечаемой хозяйственной деятельности на окружающую среду в Российской Федерации», Постановлением г. Иркутска от 30.10.2014 № 031-06-1300/14 «О порядке организации общественных обсуждений намечаемой хозяйственной и иной деятельности, которая подлежит экологической экспертизе и которую предполагается осуществлять на территории г. Иркутска») уведомляет о начале общественных обсуждений по объекту государственной экологической экспертизы проектной документации: «ПС 110 кв Цесовская с КЛ 110 кв», в соответствии с утвержденным техническим заданием по оценке воздействия на окружающую среду на этапе проведения оценки воздействия на окружающую среду и подготовки обосновывающей документации, а именно инженерных изысканий, проектной документации и предварительного варианта материалов оценки воздействия на окружающую среду намечаемой хозяйственной и иной деятельности.

Название, цель и месторасположение намечаемой деятельности: проектом «ПС 110 кв Цесовская с КЛ 110 кв» предусмотрено строительство подстанции с кабельной линией по адресу: Иркутская область, г. Иркутск. Кадастровый номер земельного участка: 38:36:000034:27196. Наименование и адрес заказчика: Открытое акционерное общество «Иркутская электросетевая компания» (ОАО «ИЭСК»), адрес: 664033, Российская Федерация г. Иркутск ул. Лермонтова, 257 тел./факс (3952) 792-459/(3952) 792-456.

Примерные сроки проведения оценки воздействия на окружающую среду: ноябрь 2020 – февраль 2021 года.

Орган, ответственный за организацию общественного обсуждения: Отдел экологической безопасности и контроля Департамента городской среды комитета городского обустройства администрации г. Иркутска, адрес: 664011, г. Иркутск, ул. Пролетарская, д.11, каб.10, тел.: 8 (3952) 52-04-24, совместно с заказчиком.

Предполагаемая форма общественных обсуждений: в форме слушаний или онлайн-конференции.

Форма представления замечаний и предложений: письменная.

Сроки и место доступности технического задания по оценке воздействия на окружающую среду и предварительного варианта материалов по оценке воздействия на окружающую среду, в том числе: инженерные изыскания, утвержденное техническое задание по оценке воздействия на окружающую среду, проектная документация, предварительный вариант материалов ОВОС и журнал учета предложений и замечаний по объекту: «ПС 110 кв Цесовская с КЛ 110 кв» доступны для ознакомления и направления замечаний и предложений по адресам: г. Иркутск, ул. 5-й Армии, д. 2/1, оф.205 и г. Иркутск, ул. Пролетарская, д.11, каб.10 с 9-00 до 17-00 часов с даты настоящей публикации до момента принятия решения о реализации намечаемой деятельности.

Общественные обсуждения по объекту государственной экологической экспертизы «ПС 110 кв Цесовская с КЛ 110 кв» назначены на 18 декабря 2020 г. в 11:00 часов, в отделе экологической безопасности и контроля Департамента городской среды комитета городского обустройства администрации г. Иркутска по адресу: 664011, г. Иркутск, ул. Пролетарская, д. 11, каб. 14 (за заседаниями), тел.: 8 (3952) 52-04-24.

Исполнитель работ по ОВОС: ООО «СИБИЛДЕР», адрес: 664025, г.Иркутск, ул. 5-й Армии, д. 2/1, оф.205. Тел./факс (3952) 67-89-31.

Доступ общественности к утвержденному техническому заданию и окончательному варианту материалов оценки воздействия на окружающую среду будет обеспечен до момента принятия решения о реализации намечаемой деятельности по адресу: г. Иркутск, ул. 5-й Армии, д. 2/1, оф.205 и г. Иркутск, ул. Пролетарская, д.11, каб.10 с 9-00 до 17-00 часов.

В случае продления режима самоизоляции в целях обеспечения санитарно-эпидемиологического благополучия населения на территории РФ в соответствии со статьей 80 Конституции РФ, Указа Президента РФ, информация о проведении общественных обсуждений в режиме онлайн-конференции и способе принятия участия будут дополнительно размещены на официальном сайте администрации г. Иркутска <https://admirk.ru>



МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
Минтранс России



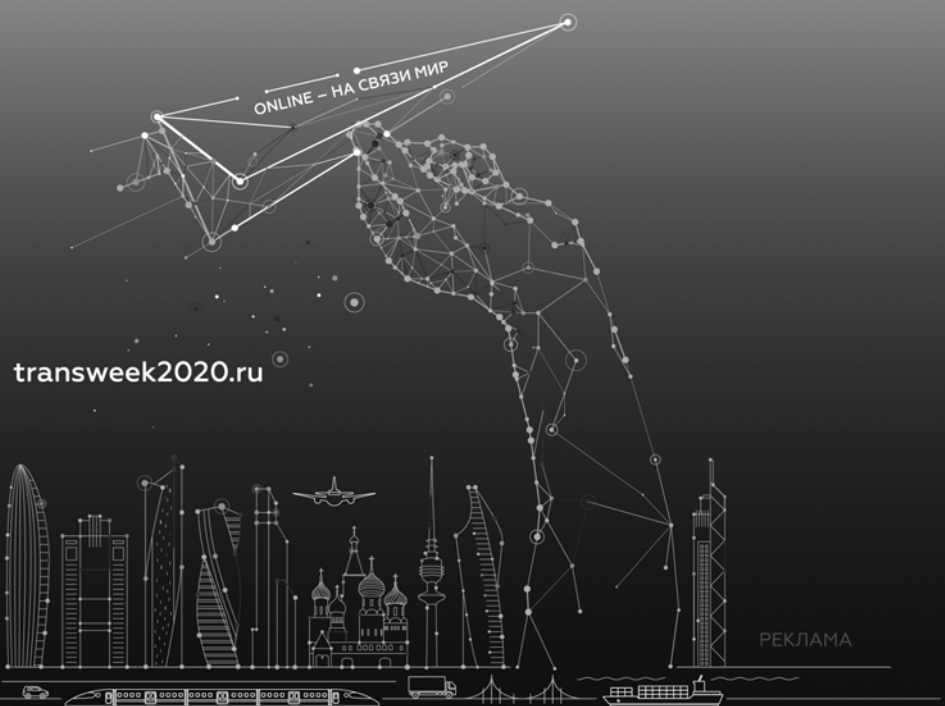
ТРАНСПОРТ
РОССИИ

XIV

МЕЖДУНАРОДНЫЙ
ФОРУМ И ВЫСТАВКА

ТРАНСПОРТНАЯ
НЕДЕЛЯ
2020

18 – 20 ноября 2020 года | Москва, комплекс «Гостиный Двор»



ГЕНЕРАЛЬНЫЙ СПОНСОР

ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ПАРТНЕР

ПАРТНЕР

СПЕЦИАЛЬНЫЙ АНТИКОР-ПАРТНЕР

ОФИЦИАЛЬНЫЙ СПОНСОР

ОФИЦИАЛЬНЫЙ ИНВЕСТИР

СПОНСОР

СПОНСОР

СПОНСОР

СПОНСОР КОНФЕРЕНЦИИ

ПРИ ПОДДЕРЖКЕ

ПРИ ПОДДЕРЖКЕ

ПРИ ПОДДЕРЖКЕ

ПРИ ПОДДЕРЖКЕ

СПОНСОР

СПОНСОР

СПОНСОР

СПОНСОР

СПОНСОР

СПОНСОР

СПОНСОР

СПОНСОР

СПОНСОР

СПОНСОР

СПОНСОР

СПОНСОР

СПОНСОР

СПОНСОР

СПОНСОР

СПОНСОР

СПОНСОР

СПОНСОР

СПОНСОР

СПОНСОР

СПОНСОР

СПОНСОР

СПОНСОР

СПОНСОР

СПОНСОР

СПОНСОР

СПОНСОР

СПОНСОР

СПОНСОР

СПОНСОР

СПОНСОР

СПОНСОР

СПОНСОР

СПОНСОР

СПОНСОР

СПОНСОР

СПОНСОР

СПОНСОР

СПОНСОР

СПОНСОР

СПОНСОР

СПОНСОР

СПОНСОР

СПОНСОР

СПОНСОР

СПОНСОР

СПОНСОР

СПОНСОР

СПОНСОР

СПОНСОР

СПОНСОР

СПОНСОР

СПОНСОР

СПОНСОР

СПОНСОР

СПОНСОР

СПОНСОР

СПОНСОР

СПОНСОР

СПОНСОР

СПОНСОР

СПОНСОР

СПОНСОР

СПОНСОР

СПОНСОР

СПОНСОР

СПОНСОР

СПОНСОР

СПОНСОР

СПОНСОР

СПОНСОР

СПОНСОР

СПОНСОР

СПОНСОР

СПОНСОР

СПОНСОР

СПОНСОР

СПОНСОР

СПОНСОР

СПОНСОР

СПОНСОР

СПОНСОР

СПОНСОР

СПОНСОР

СПОНСОР

СПОНСОР

СПОНСОР

СПОНСОР

СПОНСОР

СПОНСОР

СПОНСОР

СПОНСОР

СПОНСОР

СПОНСОР

СПОНСОР

СПОНСОР

СПОНСОР

СПОНСОР

СПОНСОР

СПОНСОР

СПОНСОР

СПОНСОР

СПОНСОР

СПОНСОР

СПОНСОР

СПОНСОР

СПОНСОР

СПОНСОР

СПОНСОР

СПОНСОР

СПОНСОР

12

ИНФОРМАЦИЯ. РЕКЛАМА

Извещение

о проведении общественных обсуждений

ООО СЗ «МОНОЛИТСТРОЙ-ИРКУТСК», совместно с отделом экологической безопасности и контроля Департамента городской среды комитета городского обустройства администрации г. Иркутска (в соответствии с Федеральным законом от 23.11.1995 № 174-ФЗ «Об экологической экспертизе», Приказом Госкомэкологии РФ от 16.05.2000 № 372 «Об утверждении Положения об оценке воздействия намечаемой хозяйственной деятельности на окружающую среду в Российской Федерации»), Постановлением администрации г. Иркутска от 30.10.2014 № 031-06-1300/14 «О порядке организации общественных обсуждений намечаемой хозяйственной и иной деятельности, которая подлежит экологической экспертизе и которую предполагается осуществлять на территории г. Иркутска») уведомляет о начале общественных обсуждений по объекту государственного заключения государственной экологической экспертизы, реализованному с отступлениями от документации, получившей положительное заключение государственной экологической экспертизы, с внесением изменений в указанную документацию, «Жилой комплекс с подземной 2х-уровневой автостоянкой и административно-офисными помещениями по ул. Петрова в г. Иркутске. Первая очередь.» на этапе проведения оценки воздействия на окружающую среду и корректировки обосновывающей документации, в соответствии с техническим заданием по оценке воздействия на окружающую среду.

Название, цель и месторасположение намечаемой деятельности: проектом «Жилой комплекс с подземной 2х-уровневой автостоянкой и административно-офисными помещениями по ул. Петрова в г. Иркутске. Первая очередь.» предусмотрено строительство жилого комплекса с подземной двухуровневой автостоянкой и административно-офисными помещениями по адресу: Иркутская обл., г. Иркутск, ул. Петрова. Кадастровый номер земельного участка: 38:36:000013:153.

Наименование и адрес заказчика или его представителя: ООО СЗ «МОНОЛИТСТРОЙ-ИРКУТСК», адрес: 664003, Иркутская обл., г. Иркутск, Пионерский переулок, д. 11.

Примерные сроки проведения оценки воздействия на окружающую среду: ноябрь 2020 г. - январь 2021 г.

Орган, ответственный за организацию общественного обсуждения: Отдел экологической безопасности и контроля Департамента городской среды комитета городского обустройства администрации г. Иркутска, адрес: г. Иркутск, ул. Пролетарская, д.11, каб.10, тел.: 8 (3952) 52-04-24, совместно с заказчиком или его представителем.

Предполагаемая форма общественных обсуждений: в форме слушаний или онлайн-конференции.

Форма представления замечаний и предложений: письменная. Сроки и место доступности технического задания по оценке воздействия на окружающую среду и материалов по оценке воздействия на окружающую среду по объекту: «Жилой комплекс с подземной 2х-уровневой автостоянкой и административно-офисными помещениями по ул. Петрова в г. Иркутске. Первая очередь.» доступны для ознакомления и направления замечаний и предложений по адресам: г. Иркутск, ул. Красноказачья, д. 115, оф. 217 и г. Иркутск, ул. Пролетарская, д. 11, каб.10 с 9:00 до 17:00 часов с даты настоящей публикации до момента принятия решения о реализации намечаемой деятельности.

Общественные обсуждения по объекту государственной экологической экспертизы «Жилой комплекс с подземной 2х-уровневой автостоянкой и административно-офисными помещениями по ул. Петрова в г. Иркутске. Первая очередь.» назначены на 15 декабря 2020 г. в 11:00 часов, с использованием средств дистанционного взаимодействия.

Исполнитель работ по ОВОС: ООО «АйкьюЭкологджи», адрес: 664081, г. Иркутск, ул. Красноказачья, 115, офис 217, тел./факс 8 (3952) 259-159.

В случае продления режима самоизоляции в целях обеспечения санитарно-эпидемиологической безопасности населения на территории РФ в соответствии со статьей 80 Конституции РФ, Указа Президента РФ, информация о проведении общественных обсуждений в режиме онлайн-конференции и способе принятия участия будут дополнительно размещены на официальном сайте администрации г. Иркутска <https://admirk.ru>.

Информационное сообщение

ООО «Семеновский рудник» информирует о проведении общественных обсуждений по объекту государственной экологической экспертизы – проектной документации «Разработка Восточно-Семеновского месторождения открытым способом. Первый этап».

Цель намечаемой хозяйственной деятельности – разработка Восточно-Семеновского месторождения. Объект расположен в Баймакском районе Республики Башкортостан, с. Семеновское.

Оценка воздействия объекта строительства на окружающую среду выполнена в составе проектной документации.

Заказчик обсуждений - ООО «Семеновский рудник» (юридический/почтовый адрес: 453631, Республика Башкортостан, Баймакский район, с. Семеновское, ул. Горная, д.50).

Ориентировочные сроки проведения оценки воздействия на окружающую среду – 12.11.2020 по 15.01.2021.

Орган, ответственный за организацию и проведение общественных обсуждений - Администрация муниципального района Баймакский район Республики Башкортостан совместно с ООО «Семеновский рудник». Наименование проектной организации: ООО «Магтеопроект», 455023, РФ, г.Магнитогорск, Челябинская область, ул. Чапаева, д.18, кв.12;

Форма проводимых общественных обсуждений – общественные слушания с использованием средств дистанционного взаимодействия (в режиме видеоконференции). В соответствии с пунктом 2 Приложения №16 к постановлению Правительства Российской Федерации от 3 апреля 2020 г. №440, общественные слушания организуются только с использованием средств дистанционного взаимодействия – в режиме видеоконференции.

Форма представления замечаний и предложений – письменная, с занесением в журнал учёта. Лицо, ответственное за приём, обобщение поступивших замечаний и предложений - начальник отдела промышленности, инвестиций и экономического развития Гадельшина Л.М., тел. +7 (34751) 3-10-15. Контактный номер заказчика, тел. +7 (34751) 4-21-55.

Дата, место и время проведения общественных слушаний с использованием средств дистанционного взаимодействия (видеоконференция на интернет-платформе «Zoom»): общественные слушания будут проводиться на основании заявки. Для участия необходимо обратиться в отдел промышленности, инвестиций и экономического развития Администрации муниципального района Баймакский район Республики Башкортостан по адресу: 453630, РБ, г.Баймак, пр.С.Юлаева, д.36, каб.303, или позвонить по номеру телефона: 8 (34751) 3-10-15.

В течение 30 дней со дня публикации информационного сообщения заинтересованные граждане и общественные организации могут ознакомиться с техническим заданием и предварительным вариантом Материалов по оценке воздействия на окружающую среду в Администрации муниципального района Баймакский район по адресу: 453630, РБ, г.Баймак, пр.С.Юлаева, д.36, каб.303. Часы работы с 8.00 до 17.00, обеденный перерыв с 12.30 до 14.00, либо в отделе капитального строительства ООО «Семеновский рудник» по адресу: 453631, Республика Башкортостан, с.Семеновское, ул. Горная, д. 50. Часы работы с 8.00 до 17.00, обеденный перерыв с 12.00 до 13.00. Документация в электронном виде опубликована на сайте Администрации по адресу: <https://baimak.bashkortostan.ru>.

В ходе общественных слушаний, до15.12.2020 г., а также в течение 30 дней после окончания общественного обсуждения, но не позднее 15.01.2021г. заинтересованные граждане и общественные организации могут представить письменные замечания и предложения к предварительному варианту ОВОС: в Администрацию муниципального района Баймакский район по адресу: 453630, Республика Башкортостан, г.Баймак, пр.С.Юлаева, д.36, каб. №303. Часы работы Администрации района: с 8.00 до 17.30, обеденный перерыв с 12.30 до 14.00, тел. 8 (34751) 3-10-15, а также по адресу электронной почты: adm44@bashkortostan.ru.

Оповещение

о проведении общественных обсуждений
в форме общественных слушаний

В соответствии со ст. 14 Федерального закона от 23 ноября 1995 года № 174-ФЗ «Об экологической экспертизе» и «Положением об оценке воздействия намечаемой хозяйственной и иной деятельности на окружающую среду в Российской Федерации» утвержденным приказом Госкомэкологии РФ от 16.05.2000 № 372, Администрация Богородского городского округа Московской области РФ на основании Постановления Администрации Богородского городского округа Московской области от 05.11.2020 № 3016 совместно с ООО «Трансутилизация» информирует общественность о проведении общественных обсуждений в форме общественных слушаний в отношении материалов оценки воздействия на окружающую среду (ОВОС) по объекту государственной экологической экспертизы:

Новая техника и технология «Биогазовый комплекс анаэробного сбраживания отходов ТКО».

Сроки проведения ОВОС: 01.04.2020 г.-30.12.2020 г.

Местоположение намечаемой деятельности: территория АО «Полигон Тимохово», Московская область, Ногинский район, 1 км к югу от д. Тимохово, в 14 км юго-западу от г. Ногинска, кадастровый номер земельного участка 50:16:0000000:306.

Цель намечаемой деятельности: снижение поступления количества отходов ТКО на полигоны, предотвращение поступления парниковых газов в окружающую среду, получение биогаза используемого в качестве топлива для производства электрической и тепловой энергии (реализация принципа ресурсосбережения), получение органического обеззараженного удобрения, которое может применяться для повышения плодородных свойств почв.

Заказчик общественных обсуждений: ООО «ТРАНСУТИЛИЗАЦИЯ», ИНН 3123403573, 308001, Белгородская область, город Белгород, Народный бульвар, дом № 34, электронная почта: transut@yandex.ru.

Орган ответственный за организацию общественных обсуждений: Администрация Богородского городского округа.

Общественная приемная: проектная документация, содержащая материалы ОВОС доступна для рассмотрения, подготовки замечаний и предложений заинтересованных лиц с 12.11.2020 г. по 16.12.2020 г. по адресу: 142435, Московская область, Богородский городской округ, д. Тимохово, ул. Совхозная, д. 19, в здании филиала муниципального бюджетного учреждения культуры «Центральный» - сельский дом культуры «Тимоховский», кабинет №11. Режим работы общественной приемной: понедельник – пятница – 9:00-18:00, суббота – 13:00-19:00, воскресенье – выходной, тел. +7(496) 516-65-96.

Также проектная документация, содержащая материалы ОВОС, доступна на официальном сайте администрации Богородского городского округа <http://bogorodsky-okrug.ru>.

Прием предложений и замечаний в отношении документации объекта государственной экологической экспертизы принимаются: устно и письменно в ходе проведения общественных слушаний, а также в письменной форме в срок до 17.00 16.12.2020 г. на электронную почту transut@yandex.ru или на адрес: 308001, Белгородская область, город Белгород, Народный бульвар, дом № 34 ООО «Трансутилизация».

Общественные обсуждения в форме общественных слушаний состоятся 17.12.2020 в 14:00 ч в формате видео-конференц-связи на официальном сайте Администрации Богородского городского округа <http://bogorodsky-okrug.ru> – через платформу TrueConf по электронному адресу: <https://conf.mosreg.ru/c/265990163>.

Для регистрации участия в общественных слушаниях по видео-конференц-связи каждому участнику индивидуально необходимо направить на электронную почту eeosovob@mail.ru сообщение с указанием ФИО (полностью), даты рождения, адреса места жительства, контактного телефона (для связи), места работы и должности, с пометкой «БГК анаэробного сбраживания отходов ТКО». После этого на почту участника придет подтверждение регистрации. За дополнительной информацией граждане вправе обратиться по телефону 8-496-51-21-90.

В случае снятия режимов повышенной готовности, чрезвычайной ситуации, чрезвычайного положения и иных ограничительных мер на территории Богородского городского округа проведение общественных обсуждений будет осуществляться по адресу: 142435, Московская область, Богородский городской округ: д. Тимохово, ул. Совхозная, д. 19, в здании филиала муниципального бюджетного учреждения культуры «Центральный» - сельский дом культуры «Тимоховский». Нахождение в зале и помещениях дома культуры «Тимохово» будет возможно только в надлежащем образом надетых средствах противозидемической защиты: в санитарных масках и в одноразовых перчатках. Лица, у которых будет выявлена повышенная температура, в ДК допущены не будут. Возможно ограничение количества участников для соблюдения необходимых социальной дистанции. Участие в общественных обсуждениях носит добровольный характер: каждый участник самостоятельно несет ответственность за состояние своего здоровья и возникающие в свете посещения мероприятия риски.

По результатам общественных обсуждений замечания и предложения по материалам ОВОС будут приниматься в течение 30 дней на адрес электронной почты transut@yandex.ru или по адресу: 308001, Белгородская область, город Белгород, Народный бульвар, дом № 34, ООО «Трансутилизация».

Извещение

о проведении общественных обсуждений

Администрация Марковского муниципального образования – Администрация городского поселения, совместно с Комитетом по управлению муниципальным имуществом и жизнеобеспечению администрации Иркутского районного муниципального образования (в соответствии с Федеральным законом № 174-ФЗ «Об экологической экспертизе», Приказом Госкомэкологии РФ от 16.05.2000 № 372 «Об утверждении Положения об оценке воздействия намечаемой хозяйственной деятельности на окружающую среду в Российской Федерации», Постановлением администрации Иркутского района от 18 марта 2015 года № 1759 «Об утверждении Положения об организации проведения общественных обсуждений объектов государственной экологической экспертизы на территории Иркутского района»), уведомляет о начале общественных обсуждений на этапе представления первоначальной информации по объекту государственной экологической экспертизы «Строительство водопровода в р.п. Маркова Иркутского района (внутриквартальные сети)», а именно разработку технического задания по оценке воздействия на окружающую среду, входящего в состав предварительных материалов оценки воздействия на окружающую среду, технического задания на выполнение инженерных изысканий и технического задания на разработку проектной документации (далее – Технические задания).

Название, цель и месторасположение намечаемой деятельности: проектом «Строительство водопровода в р.п. Маркова Иркутского района (внутриквартальные сети)» предусмотрено новое строительство сети водопровода (внутриквартальные сети) по адресу: Иркутский район, р.п. Маркова, в границах квартала, ограниченного улицами Родниковая, Мира, Ольховая.

Наименование и адрес заказчика: Администрация Марковского муниципального образования Администрации городского поселения, адрес: 664528, Иркутская область, Иркутский район, р.п. Маркова, квартал Евгения Сичкарука, строение 1.

Примерные сроки проведения оценки воздействия на окружающую среду: ноябрь 2020 – февраль 2021 года.

Орган, ответственный за организацию общественного обсуждения: Комитет по управлению муниципальным имуществом и жизнеобеспечению администрации Иркутского районного муниципального образования, адрес: 664007, Иркутская область, г. Иркутск, ул. Декабристов событий, 119а, тел.: 8 (3952) 71-80-26, совместно с заказчиком или его представителем.

Предполагаемая форма общественных обсуждений: в форме слушаний.

Форма представления замечаний и предложений: письменная. Сроки и место доступности технических заданий по объекту: «Строительство водопровода в р.п. Маркова Иркутского района (внутриквартальные сети)» доступны для ознакомления и направления замечаний и предложений с даты настоящей публикации до момента принятия решения о реализации намечаемой деятельности по адресам:

664007, Иркутская область, г. Иркутск, ул. Декабристов событий, 119а, с 09.00 до 16.30 часов местного времени в рабочие дни;

664528, Иркутская область, Иркутский район, р.п. Маркова, квартал Евгения Сичкарука, строение 1 (в здании администрации Марковского муниципального образования – Администрации городского поселения) с 09.00 до 16.30 часов местного времени в рабочие дни;

664025, Иркутская область, г. Иркутск, ул. 5-й Армии, 2/1, офис 205, с 09.00 до 16.30 часов местного времени в рабочие дни.

Общественные обсуждения по объекту государственной экологической экспертизы «Строительство водопровода в р.п. Маркова Иркутского района (внутриквартальные сети)» назначены на 14 декабря 2020 г. в 15:00 часов, в здании муниципального учреждения культуры «Социально-культурный центр» Марковского муниципального образования по адресу: 664528, Иркутская область, Иркутский район, р.п. Маркова, ул. Мира, 15а.

Результатом общественных обсуждений будет утверждение технических заданий.

Исполнитель работ по ОВОС: ООО «СИБЛИДЕР», адрес: 664025, г. Иркутск, ул. 5-й Армии, д. 2/1, оф.205. Тел. 8 (3952) 67-89-31.

Информационное

сообщение

Заказчик намечаемой деятельности: ООО «Управляющая компания г. Уловая» (301602, Тульская область, г. Уловая, ул. Тургенева, д. 5а, офис 4) (в соответствии с Федеральным законом от 23.11.1995 г. № 174-ФЗ «Об экологической экспертизе», Приказом Госкомэкологии РФ от 16.05.200 № 372 «Об утверждении Положения об оценке воздействия намечаемой хозяйственной и иной деятельности на окружающую среду в Российской Федерации») информирует о продолжении процесса общественных обсуждений по объекту государственной экологической экспертизы: проектной документации «Рекультивация полигона ТКО в д. Петровское МО Шахтерское Уловского района», включая материалы оценки воздействия на окружающую среду (ОВОС).

Ориентировочные сроки проведения ОВОС: октябрь 2020 г. – январь 2021 года.

Краткая информация о намечаемой деятельности (месторасположение): Тульская область, Уловский район, МО Шахтерское, д. Петровское, земельный участок с кадастровым номером: 71:20:010806:30 и земельный участок с кадастровым номером 71:20:010801:336, расположен севернее земельного участка с кадастровым номером 71:20:010821:242, расположенного по адресу: Тульская область, Уловский район МО Шахтерское, в 2001 м северо-восточнее д. Большая Рассошка, д. 16.

Цель намечаемой деятельности: осуществление мероприятий по снижению и предотвращению негативного воздействия полигона ТКО на окружающую природную среду Уловского района вследствие его эксплуатации и связанных с ней социальных, экономических и иных последствий с целью повышения экологической и санитарно-эпидемиологической безопасности.

Генеральный проектировщик, исполнитель ОВОС: ООО «Техно-эксперт», 392008, г. Тамбов, ул. Советская, д. 208, тел. 8 (4752) 72-28-47; 71-96-57 e-mail: techno_ekos@mail.ru.

Форма проведения общественных обсуждений: общественные слушания, прием замечаний и предложений в письменном виде. Орган, ответственный за организацию общественных обсуждений - Орган местного самоуправления (ОМСУ) муниципального образования (МО) Уловский район Тульской области при содействии ООО «Управляющая компания г. Уловая».

Орган, ответственный за организацию и проведение общественных слушаний: орган местного самоуправления (ОМСУ) муниципального образования (МО) Уловский район Тульской области.

Ознакомление с техническим заданием на проведение ОВОС, материалами ОВОС, проектной документации «Рекультивация полигона ТКО в д. Петровское МО Шахтерское Уловского района» осуществляется с 12 ноября 2020 года по адресам:

- Тульская область, г. Уловая, пл. Ленина, д. 1, администрация МО Уловский район, каб. 11;

- Тульская область, Уловский район, пос. Дубовка, ул. Зои Космодемьянской, д. 9, администрация МО Шахтерское;

- Тульская область, г. Уловая, ул. Трегубова, д. 43 «Уловская городская централизованная библиотечная система»;

- на официальном сайте МО Уловский район (https://uzlovaya.tularegion.ru/press_center/publicnyie-obsuzhdeniya/);

- на официальном сайте ООО «Управляющая компания г. Уловая» www.uk-poligon.com.

- Тульская область, г. Уловая, ул. Тургенева, д. 5а, офис 4 с 08 – 00 до 17 – 00 часов.

Вопросы, замечания и предложения от общественности и всех заинтересованных лиц принимаются в письменной форме по электронной почте: arh.uzl@tularegion.org, ukuzl@mail.ru.

Общественные слушания по объекту государственной экологической экспертизы проектной документации: «Рекультивация полигона ТКО в д. Петровское МО Шахтерское Уловского района», включая материалы оценки воздействия на окружающую среду (ОВОС), состоятся 15 декабря 2020 года в 14 часов 30 минут в здании администрации МО Уловский район по адресу: г. Уловая, пл. Ленина, д. 1, каб. 30. В случае введения ограничительных мер из-за сложившейся эпидемиологической обстановки, участие в общественных слушаниях можно будет принять в онлайн – формате на официальном сайте муниципального образования Уловский район: <https://uzlovaya.tularegion.ru>.

После даты проведения общественных слушаний проектная документация, включая материалы ОВОС, будет доступна для ознакомления общественности в течение 30 календарных дней по вышеуказанным адресам.

Извещение

о проведении
общественных
обсуждений

Общество с ограниченной ответственностью «ФОНДСЕРВИС», совместно с отделом экологической безопасности и контроля Департамента городской среды комитета городского обустройства администрации г. Иркутска (в соответствии с Федеральным законом № 174-ФЗ «Об экологической экспертизе», Приказом Госкомэкологии РФ от 16.05.2000 № 372 «Об утверждении Положения об оценке воздействия намечаемой хозяйственной деятельности на окружающую среду в Российской Федерации», Постановлением г. Иркутска от 30.10.2014 № 031-06-1300/14 «О порядке организации общественных обсуждений намечаемой хозяйственной и иной деятельности, которая подлежит экологической экспертизе и которую предполагается осуществлять на территории г. Иркутска») уведомляет о начале общественных обсуждений на этапе представления первоначальной информации по объекту государственной экологической экспертизы «Нежилые здания» на земельном участке с кадастровым номером 38:36:000028:7159 по адресу: Иркутская область г.Иркутск, ул. Старо-Кузьминская», а именно разработку технического задания по оценке воздействия на окружающую среду, входящего в состав предварительных материалов оценки воздействия на окружающую среду, технического задания на выполнение инженерных изысканий и технического задания на разработку проектной документации (далее – Технические задания).

Наименование, цель и месторасположение намечаемой деятельности: проектом «Нежилые здания» на земельном участке с кадастровым номером 38:36:000028:7159 по адресу: Иркутская область г.Иркутск, ул. Старо-Кузьминская» предусмотрено строительство двух складских помещений на земельном участке с к.н. 38:36:000028:7159.

Наименование и адрес заказчика или его представителя: ООО «ФОНДСЕРВИС», адрес: 664033, г. Иркутск, ул. Старо-Кузьминская, стр.41/3, офис 709.

Примерные сроки проведения оценки воздействия на окружающую среду: ноябрь 2020 – март 2021 года.

Орган, ответственный за организацию общественного обсуждения: Отдел экологической безопасности и контроля Департамента городской среды комитета городского обустройства администрации г. Иркутска, адрес: г. Иркутск, ул. Пролетарская, д.11, каб.10, тел.: 8 (3952) 52-04-24, совместно с заказчиком или его представителем.

Предполагаемая форма общественных обсуждений: в форме слушаний или онлайн-конференции.

Форма представления замечаний и предложений: письменная.

Сроки и место доступности технических заданий по объекту: «Нежилые здания» на земельном участке с кадастровым номером 38:36:000028:7159 по адресу: Иркутская область г.Иркутск, ул. Старо-Кузьминская» доступны для ознакомления и направления замечаний и предложений по адресам: г.Иркутск, ул. Дальневосточная, 159 и г. Иркутск, ул. Пролетарская, 11, каб.10 с 9:00 до 17:00 с даты настоящей публикации до момента принятия решения о реализации намечаемой деятельности.

Общественные обсуждения по объекту государственной экологической экспертизы «Нежилые здания» на земельном участке с кадастровым номером 38:36:000028:7159 по адресу: Иркутская область г.Иркутск, ул. Старо-Кузьминская» назначены на 24 декабря 2020 г. в 11:00 с использованием средств дистанционного взаимодействия. Результатом общественных обсуждений будет утверждение технических заданий.

Исполнитель работ по ОВОС: ООО «ПРОФИЗЫСКАНИЯ», адрес: 664075, г. Иркутск, ул. Дальневосточная, 159. Тел: (3952) 72-49-10.

В соответствии с приложением 16 Постановления Правительства РФ от 11.06.2020 № 440 «О продлении действия разрешений и иных особенностей в отношении разрешительной деятельности в 2020 году», информация о проведении общественных обсуждений в режиме онлайн-конференции и способе принятия участия дополнительно размещены на официальном сайте администрации г. Иркутска <https://admirk.ru>.

**Редакция газеты «ТР»
за орфографию
и пунктуацию в объявлениях
ответственности не несет**



Транспорт и дорожное хозяйство Иркутской области

Приложение к информационно-аналитической газете «Транспорт России»

ГЛАВА РЕГИОНА



Стратегия роста

Игорь Кобзев: «У Иркутской области огромный потенциал, просто нужно работать»

мысленных предприятий, малого и среднего предпринимательства, рынка труда и занятости населения. На это направляются средства как регионального, так и федерального бюджета. По оценке Национального рейтингового агентства, Иркутская область вошла в число регионов-лидеров, заняв в Российской Федерации шестое место по количеству принятых мер поддержки бизнеса, пострадавшего от распространения COVID-19.

На реализацию мероприятий по ликвидации последствий наводнения, а также на профилактику и устранение последствий распространения коронавирусной инфекции направляются привлекаемые кредитные ресурсы. На 1 сентября текущего года госдолг региона остается на экономически безопасном уровне: около 21,5 млрд руб., то есть 14,5% от собственных доходов. У субъекта остается право привлечь кредиты федерального бюджета под 0,1% годовых, а также удается осуществлять кредитование по минимально возможным ставкам 5,25% и в коммерческих банках. Работа с федеральным центром по привлечению дополнительной финансовой помощи из бюджета страны продолжается. Первый транш – более трех млрд руб. – регион уже получил. Средства направлены на подготовку

региона к зимнему отопительному сезону. Один миллиард выделен на выравнивание местных бюджетов.

– Какие меры поддержки бизнеса были предприняты?

– Сегодня, несмотря на коронавирус, на 97% работает крупный бизнес, около 80% малого и среднего бизнеса. Им оказывается поддержка из разработанного антикризисного пакета мер и готовится адресная поддержка. На эти цели в бюджете предусмотрено 7 млрд руб. Так, с 18 марта по 31 сентября малый и средний бизнес освобожден от уплаты аренды в недвижимости, находящейся в областной собственности. Предпринимателям, создавшим временные рабочие места или переводящим своих сотрудников на удаленную работу, предусмотрены субсидии на выплату заработной платы. Сумма субсидий составляет 26 тыс. руб. в месяц на одного такого работника. 70 тыс. работников переведены на неполный режим или удаленную работу – это 10% всех работников региона.

Главам муниципалитетов поручено проработать снижение ставки единого налога на вмененный доход. Вопрос решен в четырех муниципалитетах. До конца года с 30% до 15% снижена ставка страховых взносов. Взносы в ПФР составят 10%, в ТФОМС – 5%. Страховые взносы в фонд соцстрахования по

нетрудоспособности и материнству уплачиваться не будут. Льготами смогут воспользоваться более 27 тыс. предпринимателей. В процесс льготного кредитования вовлечены 99 банков.

Сейчас в Законодательном собрании прорабатывается пакет мер поддержки экономики на период выхода из коронавирусных ограничений. В частности, я предложил депутатам поддержать снижение ставок налога для предпринимателей. С 1 января 2021 года в Приангарье планируется отменить ЕНВД, который платят более 40 тыс. предпринимателей.

– Было бы неправильно сосредоточиваться лишь на антикризисных моментах...

– Да, пандемия рано или поздно закончится, и потребуются планы и стратегия развития на будущее. Кстати, именно сейчас мы этим и занимаемся – разработкой стратегии развития Иркутской области до 2036 года, которая должна стать ответом на целый ряд вызовов, стоящих перед регионом.

Перечислю основные. Иркутская область является крупным промышленным регионом. Добыча углеводородных полезных ископаемых, производство нефтепродуктов, металлургия, машиностроение и лесопромышленный комплекс обеспечивают основной вклад в добавленную

стоимость, создаваемую в экономике региона, и приносят наибольшую долю налоговых поступлений в консолидированный бюджет области. Вместе с тем традиционные для экономики региона отрасли в основном производят продукцию с низкой добавленной стоимостью и сильно подвержены влиянию кризисных явлений в мировой экономике, в частности сильно зависят от колебаний мировых цен.

Все прогнозы указывают на сохранение в ближайшей перспективе существующей структуры экономики региона. Следовательно, развитие будет осуществляться прежде всего экстенсивно: поддержание доходов сырьевых компаний и бюджета будет требовать наращивания объемов добычи и освоения новых месторождений, что будет укреплять сырьевую специализацию региона и ограничит возможности развития производств с высокой добавленной стоимостью. По этим причинам задача правительства Иркутской области – проложить более интенсивный путь экономического развития, подразумевающий создание и приоритетное развитие высокотехнологичных и наукоемких отраслей новых технологических укладов – газохимии, фармацевтики, авиационной промышленности.

Окончание на 2-й стр.

Иркутская область – один из ключевых промышленных и экономических центров Восточной Сибири. Регион имеет стратегическое значение и является опорной территорией в развитии Дальнего Востока и Байкальского региона, а также выполняет транзитную и связующую функции для западных и восточных частей России. Сегодня область развивается и участвует в реализации масштабных инвестиционных проектов, которые имеют принципиальное значение для стратегического развития региона и страны в целом, считает губернатор Иркутской области Игорь КОБЗЕВ.

– Игорь Иванович, каковы основные экономические показатели региона в текущем году?

– Иркутская область – один из лидирующих субъектов в Сибирском федеральном округе по важнейшим макроэкономическим показателям и входит в двадцатку лучших в целом в Российской Федерации по объему отгруженных товаров собственного производства, по прибыли предприятий и организаций. Сводный индекс промышленного производства по итогам восьми месяцев текущего года составил в Приангарье 103,6%. Обрабатывающий сектор экономики дал за этот период рост в 113,5%, добывающий – 100,1%, производство электроэнергии – 103,3%, аграрный комплекс во всех категориях хозяйств – 101,9%. В основе динамического развития региона заложена реализация масштабных инвестиционных проектов. В целом в Иркутской области реализуется 121 проект с общим объемом инвестиций 2,4 трлн руб. и 2 трлн руб. дополнительных налоговых поступлений в бюджеты всех уровней.

Да, с лета 2019 года регион живет в непростых условиях, которые связаны с ликвидацией последствий наводнения, а сейчас – и распространением коронавирусной инфекции. Предварительные потери консолидированного бюджета в 2020 году оцениваются в 20 млрд руб. – это десятая часть от всех доходов. Сумма недополученных доходов от видов деятельности, признанных пострадавшими, оценивается в 1 млрд руб. Правительством области разработан и реализуется план по нормализации деловой жизни в условиях распространения пандемии. Это меры поддержки про-





Окончание.
Начало на 1-й стр.

Основная проблема социальной сферы – ее недостаточное развитие в сравнении с другими регионами, неудовлетворенность жителей качеством оказания услуг и состоянием инфраструктуры и окружающей среды. В области наблюдается устойчивая тенденция миграционного оттока населения. Иркутская область является донором и поставщиком человеческого капитала в пользу центральных регионов России и зарубежных стран. В регионе катастрофически не хватает высококвалифицированных профессионалов, молодежь уезжает. В связи с этим стратегический вызов для региона: обеспечение опережающего развития человеческого капитала с одновременным созданием условий для закрепления людей на территории Иркутской области.

– Есть ли видение основных точек промышленного роста? На какие инвестиционные проекты Иркутская область будет делать ставку?

– В регионе будут построены несколько заводов, которые дадут дополнительные рабочие места. Так, в Тайшетском районе до 2024 года будут возведены алюминиевый завод и анодная фабрика. В 2021 году ИНК планирует ввести завод по производству гелия в Усть-Кутском районе – инвестиции составят более 160 млрд руб. Также в районе будет построен завод по производству полимеров из этана – инвестиции в него составят более 216 млрд руб. Авиазаказ реализует проект МС-21, будет создано более 800 рабочих мест.

Инвестиции планируется увеличить в 1,6 раза – более 583 млрд руб. Объем финансирования национальных проектов за три года превысит 80 млрд руб. Основной объем инвестиций в регионе приходится на добывающую промышленность. Разработка месторождения Сухой Лог увеличит добычу золота в регионе втрое. Ввод Ковыктинского газоконденсатного месторождения обеспечит рост налоговых отчислений до 300 млрд руб. Запуск инвестпроектов позволит к 2024 году создать 16 тыс. рабочих мест с достойной зарплатой. Средняя зарплата должна вырасти с 46 тыс. руб. до 63 тыс. руб. к 2023 году. То есть у Иркутской области огромный потенциал, просто нужно работать.

– В период избирательной кампании на пост губернатора Иркутской области вы совершили большое количество поездок по региону. Как вы оцениваете состояние дорожной сети?

– Это правда: будучи в статусе врио губернатора Иркутской области, с начала 2020 года мне довелось побывать в 39 муниципальных образованиях региона, проехать более 11 тыс. км по территории области, в том числе по самым сложным дорогам, которые находятся в неудовлетворительном состоянии. В их числе – Жигалово – Окунайский, Магистральный – Киренск, Тайшет – Братск – Чуна, Братск – Усть-Илимск. По этим дорогам ходят маршрутные такси, скорая помощь, школьные автобусы... Сегодня есть необходимость усилить

Стратегия роста



контроль сроков и качества дорожного строительства.

В текущем году в рамках национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» будут введены в эксплуатацию 88 объектов общей протяженностью 322 км, из которых 51,7 км – строительство и реконструкция, 270,8 км – ремонт и капитальный ремонт. Работы на них идут в соответствии с графиками. В 2020 году по нескольким государственным программам Иркутской области проводят капитальный ремонт 39 км региональных дорог. Что касается планов, то в следующем году начнется строительство важнейшего объекта для дорожной инфраструктуры Жигаловского района – моста через Лену и ряд других.

Учитывая масштабное строительство дорог и социальных объектов в Приангарье, в настоящее время мы прорабатываем вопрос создания проектного института. Это позволит качественно, быстро и менее затратно проводить все необходимые проектные решения, а значит, быстрее включаться в федеральную повестку, ведь не секрет, что участие в национальных проектах всегда опирается на наличие проектной документации.

– Один из векторов вашей работы – это развитие отдаленных территорий. Почему вы делаете на этом акцент и каковы основные мероприятия для достижения поставленной задачи?

– Уровень и качество жизни сельского населения существенно отличается от уровня жизни на урбанизированных территориях. Основные проблемы – низкая транспортная доступность, отсутствие автомобильных дорог или ненадлежащее их состояние, недостаток квалифицированных кадров, сложности со сбытом продукции, особенно у малого бизнеса. Для

успешного решения этих проблем, а также в целях создания условий для социально-экономического развития отдаленных территорий и для повышения их инвестиционной привлекательности требуется системный подход, важнейшей частью которого является осуществление мер по развитию дорожной инфраструктуры территорий. Одним из механизмов повышения транспортной доступности и создания более комфортных условий для проживания населения является проект «Народные инициативы». Ежегодно на реализацию мероприятий проекта выделяются средства из областного бюджета, в том числе на ремонт автомобильных дорог, приобретение автотранспорта, благоустройство территорий.

– Как сейчас в целом организовано автотранспортное сообщение в регионе?

– В настоящее время все городские округа Иркутской области имеют автотранспортное сообщение с областным центром. Большинство районных центров также связаны с городом Иркутском автобусными маршрутами регулярного сообщения. Однако из-за плохих дорог и большой удаленности от областного центра не организовано регулярное автобусное сообщение из города Иркутска в Бодайбинский, Казачинско-Ленский, Киренский, Мамско-Чуйский и Катангский муниципальные районы. По состоянию на начало 2020 года в реестре межмуниципальных маршрутов регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом Иркутской области значилось 359 маршрутов, из них 230 маршрутов пригородного сообщения, 129 маршрутов междугородного сообщения. На межмуниципальных маршрутах регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом на территории

Иркутской области работали 143 перевозчика, в том числе одно акционерное общество, 105 индивидуальных предпринимателей, четыре муниципальных предприятия, одно простое товарищество, 32 общества с ограниченной ответственностью.

– Базовой транспортной инфраструктурой выступают железные дороги?

– Да, они выполняют системообразующую функцию по отношению к областному и макро-региональному каркасу системы расселения. Пригородные пассажирские перевозки являются одним из важнейших видов транспортного обслуживания населения Иркутской области. Ежегодно около 10 млн человек пользуются услугами пригородных электропоездов. Напряженная ситуация на городских автомагистралях значительно увеличила долю пассажиров, совершающих регулярные поездки на пригородных электропоездах. На сегодняшний день единственным перевозчиком пассажиров в пригородном сообщении железнодорожным транспортом на полигоне обслуживания Восточно-Сибирской железной дороги является АО «Байкальская ППК».

Рынок транспортных услуг в пригородном железнодорожном транспорте обусловлен серьезными барьерами входа. Это высокий уровень себестоимости оказываемых услуг в данной отрасли, необходимость получения согласия государственных органов на оказание услуг в данной отрасли, высокий уровень затрат для обслуживания инфраструктуры и т. д. Поэтому в сфере пригородных перевозок приоритетными задачами являются повышение операционной эффективности пригородных пассажирских компаний, удовлетворение спроса на наиболее загруженных маршрутах и растущих рынках, рост привлекательности пригородных перевозок для потребителей за счет обновления подвижного состава, оптимизация расписания движения, совершенствование систем продажи билетов. Важной задачей является развитие пригородного сообщения в крупнейших агломерациях. Увеличение альтернативных вариантов на основных направлениях позволит привлечь значительный пассажиропоток и улучшить экономическое и социальное состояние регионов.

– На каком этапе находится реконструкция аэропортов в Иркутске? Как в целом вы видите модернизацию аэропортовой инфраструктуры области в свете развития региональной авиации?

– Аэропортовая сеть Иркутской области включает в себя международные аэропорты федерального значения в городах Иркутск и Братск и аэропорты местных воздушных линий – в городах Усть-Кут, Киренск, Бодайбо, селе Ербогачен и поселке Мама. При этом Ербогачен – это

уже Крайний Север, другие пять – районы, приравненные к Крайнему Северу. Аэропорты Бодайбо и Ербогачен имеют грунтовые взлетно-посадочные полосы. Кроме того, в Усть-Илимске и селе Казачинское функционируют посадочные площадки, через которые осуществляется круглогодичное транспортное сообщение с областным центром. Суммарный годовой пассажиропоток аэропортов имеет положительную динамику (среднегодовой рост на 11,8%) и по итогам 2019 года составил 2 849,5 тыс. человек.

Давно назрел вопрос модернизации и реконструкции объектов действующего аэропорта Иркутска, в том числе аэродромной инфраструктуры, наряду с вопросом о строительстве нового аэропортового комплекса города. Из-за сложности проекта правительством Иркутской области ведется работа по привлечению на конкурсной основе профессиональной консалтинговой компании, которая проведет работу по структурированию и сопровождению проекта. Его реализация планируется в форме концессионного соглашения либо частичной приватизации АО «Аэропорт Иркутск» с заключением инвестиционного соглашения. Работа по структурированию сделки предусматривает разработку ТЭО объемов и сроков ремонта, реконструкции, строительства инфраструктуры аэропортового комплекса до 2035 года; разработку механизма привлечения инвестиций в развитие авиационного узла Иркутска; разработку конкурсной документации и юридическое сопровождение конкурсных процедур до момента заключения договора (соглашения) с инвестором. Проведение конкурсных процедур по определению инвестора планируется в III квартале 2021 года.

– Картина была бы неполной без упоминания роли водного транспорта в регионе.

– И роль эта очень значительная: по общей протяженности водных судоходных путей Иркутская область занимает одно из лидирующих мест в стране – без малого 10 тыс. км водных путей Байкало-Ангарского и Ленского бассейнов. В ряде отдаленных территорий организовать регулярное пассажирское сообщение возможно только водным транспортом. К тому же водным путем осуществляется северный завод для Иркутской области и Республики Саха (Якутия).

Однако серьезным препятствием для его развития является старение флота и причальной инфраструктуры. Затраты на ее содержание зачастую непосильны для собственников и эксплуатантов. Признание этих сооружений не соответствующими требованиям безопасности судоходства приводит к сокращению остановочных пунктов по туристическим и социальным маршрутам. Да и большинство единиц флота близки к аварийному состоянию либо имеют несоответствия требованиям ФАУ «Российский Речной Регистр». Обновление и содержание судов и причальной инфраструктуры внутреннего водного транспорта непосильно для муниципальных образований и требует поддержки от государства на региональном и федеральном уровнях, в том числе на осуществление межрегиональных перевозок. На этом направлении мы тоже намерены сосредоточить свои усилия.

Это важно, тем более что одним из актуальных трендов развития экономики Иркутской области является рост ее туристической привлекательности. Популярность озера Байкал привлекает туристов со всего мира. В связи с этим необходимо улучшить качество, экологичность, комфортабельность транспортных услуг, в том числе за счет обеспечения безопасности судоходства и развития субсидируемых межрегиональных перевозок внутреннего водного транспорта – маршруты между Иркутской областью и Республикой Бурятия по озеру Байкал, Республикой Саха (Якутия) по реке Лена.





Ситуация под контролем

Транспорт как основа развития экономики региона

О ГЛАВНОМ



Транспортный комплекс является наиболее значимым и одновременно наиболее уязвимым сектором экономики любого региона. Осуществление транспортного обслуживания населения требует не только постоянного контроля и быстрого реагирования на меняющуюся ситуацию, но и стратегического видения развития того или иного субъекта РФ. Как сказалась пандемия на транспортном сегменте Иркутской области? Какие правовые акты и программы будут формировать будущее региона в разрезе транспортного обслуживания? На эти и другие вопросы отвечает заместитель министра – начальник управления водного, воздушного, железнодорожного транспорта и связи министерства жилищной политики, энергетики и транспорта Иркутской области Ольга ЗОЛОТОВА.

– **Ольга Юрьевна, экономика региона не могла не почувствовать на себе следствия пандемии. Как период вынужденного простоя сказался на основных сегментах транспортной отрасли?**

– Действительно, в связи с введенными ограничениями из-за COVID-19 объем пассажиропотока на городских и муниципальных маршрутах регулярных перевозок с января по сентябрь снизился более чем на 50% по сравнению с тем же периодом прошлого года. Пассажирооборот на Восточно-Сибирской железной дороге упал на 38,9%, из них в пригородном железнодорожном сообщении – на 22,9%, в дальнем следовании – на 41,2%. Показатели погрузки оказались ниже на 5,9%. В авиационной сфере в связи с ограничением подвижности населения и отменой регулярных и чартерных рейсов объем пассажиропотока на перевозках воздушным транспортом снизился на 40%.

Но, несмотря на общую нервную атмосферу, работа в транспортной отрасли Иркутской области не останавливалась. В период распространения коронавирусной инфекции были приняты меры по корректировке расписаний маршрутов регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным и городским наземным электрическим транспортом, перевозки осуществлялись в соответствии с расписаниями работы общественного транспорта, скорректированными с учетом снижения пассажиропотока из-за соблюдения режима самоизоляции.

В утренние и вечерние часы предприятия-перевозчики выполняли необходимое и достаточное количество рейсов. В связи со значительным снижением пассажиропотока были частично отменены рейсы по дублирующим маршрутам, а при возможности маршруты были совмещены. Тем не менее работа общественного транспорта на территории Иркутской области была спланирована с учетом пожеланий пассажиров, осуществляющих ежедневные поездки к месту работы и обратно. Перевозка пассажиров всеми видами транспорта на период распространения новой коронавирусной инфекции не прекращалась.

В целом в Иркутской области ситуация деятельности транспорт-

ного комплекса остается контролируемой. Предприятия-перевозчики получают государственную поддержку, стабильно выплачиваются субсидии на осуществление пассажирских перевозок, продлеваются сроки уплаты налогов на имущество, транспортного налога, принимается и ряд других мер.

– **Вы упомянули, что авиация также существенно «просела». Как пережила этот период базовая авиакомпания области – АО Авиакомпания «ИрАэро»?**

– Запрет выполнения международных регулярных рейсов, а также снижение спроса на внутренние авиаперевозки, вызванное эпидемиологической ситуацией в мире, в совокупности с последующим массовым нарастанием объема возврата авиабилетов в высшей степени усугубили существующие в авиационной отрасли проблемы, существенно ослабив финансовое состояние многих авиакомпаний.

При этом количество внутрирегиональных рейсов, субсидируемых правительством Иркутской области, осталось без изменений, и на протяжении всего времени частота рейсов сохранялась на одном уровне. Таким образом, авиакомпаниям, работающим по субсидируемым направлениям, удалось сохранить стабильный объем работы. Могу добавить, что АО Авиакомпания «ИрАэро» получило субсидии в соответствии с постановлением Правительства Российской Федерации от 13 мая 2020 года № 661 «О предоставлении в 2020 году из федерального бюджета субсидий российским авиакомпаниям на частичную компенсацию расходов в связи со снижением доходов таких авиакомпаний в результате падения объемов пассажирских воздушных перевозок вследствие распространения новой коронавирусной инфекции».

– **Несмотря на пандемию, в регионе продолжают ранее заявленные программы, и в частности переход автомобильного транспорта на экологически чистые виды...**

– Действительно, ни для кого не секрет, что автомобильный транспорт оказывает наиболее разрушительное влияние на биосферу и здоровье человека. Применение электромобилей и транспортных средств, использующих природный газ в качестве моторного топлива, – мировая тенденция.

С 2020 года в Иркутской области в два раза снижена ставка транспортного налога для автомобилей до 150 лошадиных сил, введена нулевая ставка для электромобилей и льготы для автомобилей, которые ездят на сжатом природном газе. Работа по внесению изменений в областную закон о



транспортном налоге проводилась для того, чтобы заинтересовать жителей региона и частный бизнес в приобретении электрокаров взамен традиционных автомобилей, в переходе большего числа автомобилистов на экологически чистые виды транспорта. Принятый закон позволит стимулировать развитие этого рынка и соответствующей инфраструктуры.

Параллельно в г. Братск суммарно переведено и закуплено 96 единиц транспортных средств, использующих сжатый природный газ в качестве топлива. На 1 сентября 2020 года в Иркутской области зарегистрированы 437 электромобилей, и это число медленно, но верно растет. Как следствие – расширяется сеть заправочных станций (АГНКС и АГЗС), увеличивается число предприятий обслуживающей инфраструктуры, что приведет к повышению объема производства, созданию новых рабочих мест и, как следствие, к увеличению отчислений в бюджет.

– **В настоящее время в Иркутской области разрабатывается программа комплексного развития транспортной инфраструктуры и комплексная схема организации транспортного обслуживания населения общественным транспортом. Зачем они нужны и каковы их основные целевые показатели?**

– Министерством строительства, дорожного хозяйства Иркутской области подготовлены проекты двух стратегических документов. Один из них – проект программы комплексного развития транспортной инфраструктуры Иркутской области на 2020–2030 годы. В частности, программа предусматривает мероприятия, направленные как на сохранение

и модернизацию существующей инфраструктуры воздушного, водного, железнодорожного и автомобильного транспорта, так и на создание новой. Планируется реализовать следующие группы мероприятий. Во-первых, строительство и реконструкция автомобильных дорог регионального и межмуниципального значения, железнодорожных путей общего пользования, линий пассажирского внеуличного транспорта (включая рельсовые пути и объекты энергоснабжения электрического транспорта), мостов, тоннелей, путепроводов, пересечений в разных уровнях, иных дорожных сооружений. Во-вторых, строительство и реконструкция аэропортов, речных и морских портов, пристаней, транспортно-пересадочных узлов, железнодорожных станций и вокзалов, автовокзалов, депо и парков подвижного состава, складов и терминалов и других объектов, обеспечивающих функционирование транспортной системы региона. В-третьих, капитальный ремонт автодорог регионального и межмуниципального значения, железнодорожных путей общего пользования, элементов инфраструктуры, включая рельсовые и иные специальные пути и объекты энергоснабжения.

Второй документ – это проект комплексной схемы организации транспортного обслуживания населения Иркутской области общественным транспортом. Для ее разработки были проведены исследования транспортных и пассажирских потоков, оценка территории и социологические опросы. В настоящее время оба документа проходят процедуру согласования в органах исполнительной власти Иркутской области.

– **После вынужденного простоя экономика должна получить новые импульсы и точки роста. Какими они будут в транспортной отрасли Иркутской области?**

– Конечно, после весенней пандемии мы смотрим на транспортную составляющую совсем по-другому. Очевидно, что подобные ситуации необходимо анализировать, чтобы в будущем минимизировать риски транспортной отрасли и в результате повышать качество обслуживания населения.

Точкой роста после вынужденного простоя должно стать снятие ограничений в первую очередь для удаленных и труднодоступных территорий Иркутской области, приведение в соответствие транспортной инфраструктуры, внедрение цифровизации на транспорте, интеллектуальных транспортных систем, что позволит обеспечить население Иркутской области безопасными и комфортными транспортными услугами.

Для многих организаций, осуществляющих деятельность по перевозке пассажиров транспортом общего пользования на территории Иркутской области во всех видах сообщения в условиях вынужденного простоя, предусматривались дополнительные меры государственной поддержки. В частности, в 2020 году продлены сроки уплаты авансовых платежей по отдельным видам налогов (налог на имущество организаций, транспортный налог, упрощенная система налогообложения), а также продлены сроки арендной платы (или освобождены от нее) по договорам аренды объектов недвижимого имущества, находящихся в государственной собственности Иркутской области.

Органами местного самоуправления муниципальных образований принимаются решения о предоставлении отсрочки и отмене уплаты арендных платежей по договорам аренды объектов недвижимого имущества, находящихся в муниципальной собственности. Кредитными организациями региона предоставляются льготные кредиты на поддержку и сохранение занятости для организаций и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих деятельность в сфере транспорта. Также Фондом микрокредитования Иркутской области и Иркутским областным гарантийным фондом проводится работа по поддержке субъектов малого и среднего предпринимательства.

В целом могу сказать, что министерство жилищной политики, энергетики и транспорта Иркутской области держит руку на пульсе происходящих изменений и видит своей задачей обеспечение доступности и качества транспортных услуг как для предприятий и организаций, так и для населения – в соответствии с социальными стандартами и несмотря на риски природных и иных катаклизмов. Это одна из самых сложных задач, но ее решение – залог дальнейшего развития экономики региона.





...И дорога на Байкал!

Километров «в нормативе» становится все больше

ИЗ ПЕРВЫХ РУК



Протяженность автомобильных дорог общего пользования регионального или межмуниципального значения Иркутской области составляет 12 тыс. км, из которых более половины в настоящее время требуют капитального ремонта, реконструкции или нового строительства. Также перед регионом стоит непростая задача восстановления инфраструктурных и социальных объектов и строительства защитных сооружений после масштабного наводнения прошлого года. О текущих задачах и ходе их выполнения рассказывает замминистра строительства, дорожного хозяйства Иркутской области, осуществляющий полномочия министра строительства, дорожного хозяйства Иркутской области, Максим ЛОБАНОВ.

– Максим Александрович, какие программы сейчас реализуются в области дорожного хозяйства Иркутской области?

– Это три основных документа: государственная программа «Реализация государственной политики в сфере строительства, дорожного хозяйства» на 2019–2024 годы; госпрограмма «Развитие сельского хозяйства и регулирование рынков сельскохозяйственной продукции, сырья и продовольствия» на 2019–2024 годы; госпрограмма «Обеспечение комплексных мер противодействия чрезвычайным ситуациям природного и техногенного характера, построение и развитие аппаратно-программного комплекса «Безопасный город» на 2019–2024 годы.

В текущем году на их исполнение предусмотрено 14,7 млрд руб., из них субсидии муниципальным образованияам на осуществление дорожной деятельности – 4,6 млрд руб., а также на бюджетные кредиты муниципальным образованияам – 300 млн руб.

В частности, в 2020 году завершаются работы по строительству автомобильной дороги Киренск – Казачинское на участке км 65+500 – км 104+634 в Казачинско-Ленском районе с вводом в эксплуатацию 27,7 км, а также реконструкция мостового перехода через р. Ей на км 34 автодороги Залари – Жигалово в Нукутском районе (1,3 км).

В сентябре завершена реконструкция автомобильной дороги Жигалово-Казачинское на участке км 87 – км 107 в Жигаловском районе протяженностью 20 км, а также реконструкция мостового перехода через р. Куду на км 15 автодороги Иркутск – Оса – Усть-Уда в Иркутском районе (1,5 км).

В 2020 году капитальный ремонт производился на 39 км региональных дорог; построены десятки километров линий электроосвещения. В частности, начались работы по реконструкции автодороги Иркутск – Оса – Усть-Уда на участке км 160+000 – км 215+000 в Осинском районе, автодороги Молочное – «Михайловка – Березовка» в Черемховском районе, мостового перехода через р. Куду на км 4+850 автомобильной дороги Куду – Хомутово – Турская в Иркутском районе, автодороги «Подъезд к п. Падь

Мельничная» в Иркутском районе. За счет субсидий на строительство, реконструкцию, капитальный ремонт и ремонт автомобильных дорог местного значения планируется привести в нормативное состояние в результате строительства, реконструкции, капитального ремонта и ремонта 76,9 км местных дорог, 20,6 км дорог к садоводствам.

Добавлю, что основными показателями выполнения госпрограммы «Реализация государственной политики в сфере строительства, дорожного хозяйства» являются соответствие региональных автодорог и автодорог в городских агломерациях нормативным требованиям, а также определенный уровень плотности дорожной сети. Если конкретно, то протяженность автомобильных дорог общего пользования регионального или межмуниципального значения Иркутской области составляет 12 037,7 км, протяженность автозимников – 426,7 км. Плотность автодорог с твердым покрытием равняется 31 км дорог на 1000 кв. км территории, тогда как в среднем по Сибирскому федеральному округу – 36 км. На начало 2018 года в регионе 26,9% автодорог регионального или межмуниципального значения и 37,9% – местного значения соответствовали нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям.

Мы ожидаем, что за время реализации этой госпрограммы, в том числе с федеральным софинансированием, доля соответствующих нормативным требованиям автомобильных дорог регионального значения и автомобильных дорог в городских агломерациях с учетом загруженности в 2024 году составит 44,5%, а плотность сети автомобильных дорог общего пользования (кроме дорог федерального значения), отвечающих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям, – 15,4 км/1000 кв. км, что обеспечит социально-экономические потребности населения Иркутской области и хозяйствующих субъектов.

– Одной из важнейших задач для региона является устранение последствий масштабного наводнения, произошедшего в Иркутской области в 2019 году. Каков объем работ по строительству объектов инженерной защиты?

– В рамках государственной программы Иркутской области «Охрана окружающей среды» на 2019–2024 годы предусмотрены строительство шести и реконструкция одного объекта инженерной защиты в 2020 году. Это:

– инженерная защита г. Нижнеудинск от затопления водами реки Уда;

– защитная дамба в с. Алыгджер Нижнеудинского района Иркутской области;

– инженерная защита г. Тулун от затопления водами реки Ия;

– инженерная защита от затопления водами реки Бирюса в р. п. Шиткино Тайшетского района;

– инженерная защита от затопления водами реки Бирюса в с. Бирюса Тайшетского района;



– инженерная защита от затопления водами реки Бирюса в с. Шелехово Тайшетского района;

– реконструкция берегоукрепительных сооружений в пос. Соляная на реке Бирюса в Тайшетском районе.

Согласно распоряжению Правительства РФ единственным поставщиком по данным объектам определено АО «Дорожная служба Иркутской области», заказчиком выступает ОГКУ «УКС Иркутской области». 29 июня 2020 года между правительством Иркутской области и Министерством строительства и жилищно-коммунального хозяйства РФ было заключено соглашение о предоставлении иного межбюджетного трансферта из федерального бюджета бюджету Иркутской области в размере 1,28 млрд руб. Общая сумма финансирования на строительство объектов на 2020 год составляет 1,63 млрд руб.

Кроме того, до конца 2020 года планируется восстановить 10,4 км автомобильных дорог регионального значения и один мостовой переход для обеспечения проезда через р. Б. Белая на км 24+000 автомобильной дороги «Новосибирск – Иркутск» – Бельск – Поморцево в Черемховском районе Иркутской области, 65,1 км автомобильных дорог местного значения, уложить 8 труб и восстановить 12 мостов.

– Расскажите, пожалуйста, о ходе реализации национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» в Иркутской области.

– В рамках национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» министерством строительства, дорожного хозяйства Иркутской области реализуются два региональных проекта. В рамках регионального проекта «Дорожная сеть» в 2020 году дорожные ремонтные и строительные работы велись на 102 объектах. Общая сумма – 8,3 млрд руб., из них 2,49 млрд руб. – за счет средств федерального бюджета. Для достижения в 2020 году показателей регионального проекта по приведению в нормативное состояние регио-

нальных дорог и дорог в городских агломерациях планируется привести в нормативное состояние 323,1 км дорог. Основная часть дорог – 253,3 км – регионального значения, 69,8 км – местного значения. До конца текущего года на территории области будут введены в эксплуатацию 88 объектов.

В рамках реализации регионального проекта «Общесистемные меры развития дорожного хозяйства» с учетом поручения губернатора Иркутской области на автомобильных дорогах регионального и межмуниципального значения создается система автоматических пунктов весогабаритного контроля. В 2020 году запланировано создание трех АПВГК: на км 21+466 автодороги Иркутск – Оса – Усть-Уда; км 19+417 автодороги Иркутск – Большое Голоустное; км 47+211 автодороги Иркутск – Усть-Ордынский. В 2021 году планируется ввести в эксплуатацию еще три АПВГК: на км 28+250 автодороги Черемхово – Голуметь – Олот; км 18+881 автодороги Тельма – Раздолье; км 18+881 Братск – Усть-Илимск.

– Пандемия и запрет на зарубежные поездки в 2020 году повысили интерес к внутреннему туризму. Как прошел туристический сезон для Байкала с точки зрения готовности инфраструктуры и транспортной доступности?

– Транспортная доступность автомобильным транспортом на Байкале обеспечена превосходно. Все автомобильные дороги межмуниципального значения, ведущие к о. Байкал, имеют I – V категории и находятся в нормативном состоянии. В Иркутской области ремонтируются участки дорог, ведущие к туристическим объектам. Ремонт ведется в рамках национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги».

В этом году на автодороге Иркутск – Большое Голоустное капитально отремонтировали десятикилометровый участок на отрезке с 75-го по 85-й км. А на автодороге Иркутск – Листвянка в рамках текущего содержания провели ямоч-

ный ремонт асфальтобетонного покрытия; выполнили работы по восстановлению 994 м изношенного верхнего слоя асфальтобетонного покрытия на участке с 25-го по 26-й км; восстановили обочины; выполнили планировку обочин на 52 км. Восстановлены водоотводные каналы общей протяженностью 3 км, ликвидированы 60 несажонированных съездов.

В стадии корректировки находится проект реконструкции Байкальского тракта с 21-го по 29-й км, после чего он отправится на экспертизу. Приступить к ремонтным работам планируется в следующем году. С 2021 года запланирована реализация III и IV этапов объекта «Реконструкция автомобильной дороги Иркутск – Листвянка на участке 12–29-й км в Иркутском районе». Завершить работы планируется в 2024 году.

В прошлом году в рамках ремонта дорог, ведущих к туристическим объектам, отремонтировали шестикилометровый участок автомобильной дороги Иркутск – Усть-Ордынский – Жигалово в Качугском районе. Автодорога проходит вдоль скал с наскальными рисунками – Шишкинскими писаницами. Петроглифы с изображениями людей и животных, самые древние из которых относятся к IV тыс. до н.э., – памятник мировой культуры. Также в 2019 году было отремонтировано 16,5 км автодороги Иркутск – Большое Голоустное. Поселок был основан в XVII веке. Сегодня это один из основных туристических центров на Байкале.

– Пару лет назад Президент России обращал внимание на дорогу на острове Ольхон...

– Да, действительно, в настоящее время проводится процедура подготовки к закупке на капитальный ремонт автомобильной дороги Баяндай – Еланцы – Хужир на участке км 153+932 – км 159+532 в Ольхонском районе Иркутской области. Для подготовки проектной документации на объекты «Реконструкция автомобильной дороги Хужир – Харанцы (протяженность 5,0 км)», «Реконструкция автомобильной дороги Баяндай – Еланцы – Хужир на участке км 124+332 – км 153+932 (протяженность 29,6 км)» необходимо согласование социально-экономической деятельности по проведению инженерных изысканий для целей проектирования и постановка на кадастровый учет границ Прибайкальского национального парка. Минприроды России письмом от 1 сентября 2020 года №15-47/22623 согласована социально-экономическая деятельность по проведению инженерных изысканий для целей проектирования. Получение согласования позволит выполнить инженерно-геологические изыскания и продолжить разработку проектной документации, которая будет завершена после постановки на кадастровый учет границ Прибайкальского национального парка.





СЛОВО –
РУКОВОДИТЕЛЮ



**Начальник
ФКУ Упрдор «Прибайкалье»
Николай Рейнет**

Федеральное казенное учреждение «Управление автомобильной магистрали Красноярск – Иркутск Федерального дорожного агентства» (ФКУ Упрдор «Прибайкалье») выполняет функции заказчика по строительству, реконструкции, капитальному ремонту, ремонту и содержанию федеральных автомобильных дорог, проходящих по территории Иркутской области.

В оперативном управлении ФКУ Упрдор «Прибайкалье» три федеральные автомобильные дороги, общая протяженность которых составляет 1568,786 км, и 144 искусственных дорожных сооружений.

Это автотрассы Р-255 «Сибирь» Новосибирск – Кемерово – Красноярск – Иркутск протяженностью 745 км, Р-258 «Байкал» Иркутск – Улан-Удэ – Чита (74 км) и А-331 «Вилуй» Тулун – Братск – Усть-Кут – Мирный – Якутск (749 км).

О состоянии дел, проблемах и перспективах развития сети федеральных дорог региона наш корреспондент беседует с начальником ФКУ Упрдор «Прибайкалье» Николаем РЕЙНЕТОМ.

– **Николай Антосович, одна из основных задач правительства Иркутской области – привести дороги на территории региона в нормативное состояние. Первый шаг для этого сделан – ликвидирован опасный участок на Култукском тракте. Каково значение проведенных там работ и как произошедшие там изменения отразятся на уровне безопасности движения?**

– Построенная автомобильная дорога Р-258 «Байкал» на участке с 47-го по 55-й км пересекает Шелеховский район, обеспечивает транспортные связи между населенными пунктами Иркутской области, Республики Бурятия, а также транзитные связи западных территорий Российской Федерации с Дальним Востоком. Для обеспечения безопасности дорожного движения на объекте применены современные технические средства организации дорожного движения: нанесена горизонтальная дорожная разметка, выполненная из термопластика, установлены 11,228 км барьерного ограждения, 52 дорожных знака, 249 сигнальных столбиков и устроена полоса на подъеме протяженностью 6,7 км. Для удобства участников движения построены две площадки отдыха.

Необходимо отметить, что это очень сложный объект. Автомобиль-

Комфорт и безопасность

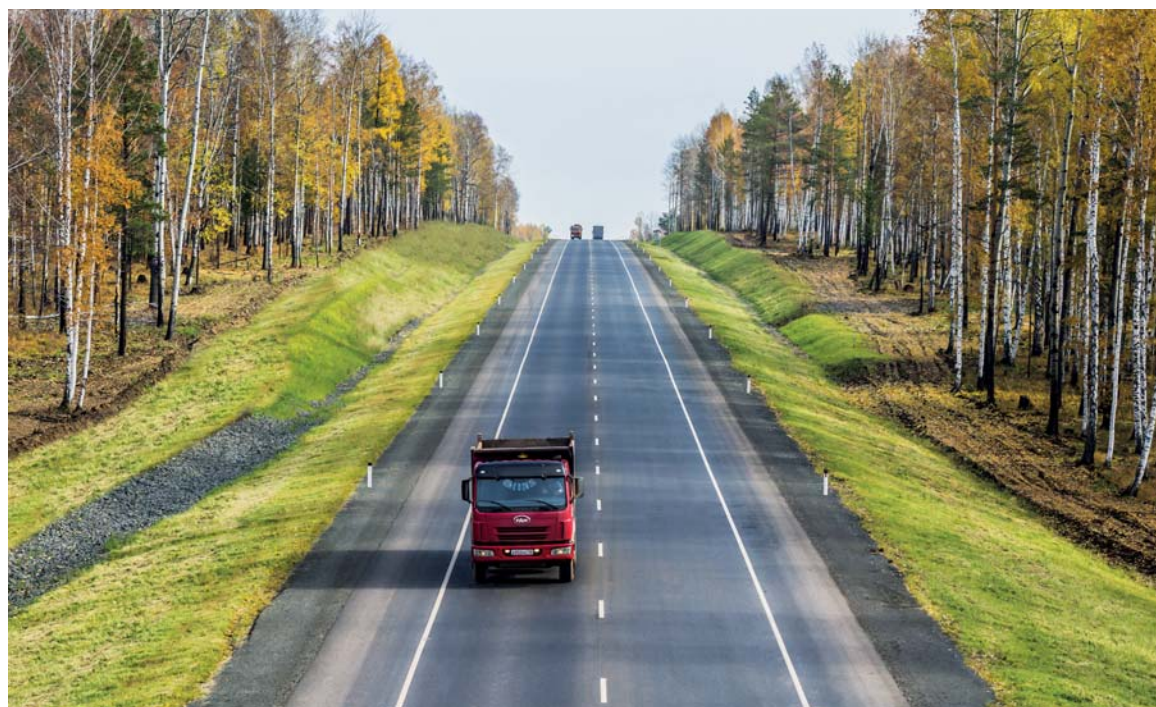
автодорог региона – основная цель и главное направление деятельности ФКУ Упрдор «Прибайкалье»

ная дорога запроектирована под требования II технической категории с шириной земляного полотна 15 м, проезжей части – 7,5 м с укрепительными полосами по 0,75 м. Протяженность нового участка автомобильной дороги составила 9,7 км. Для устройства земляного полотна был использован грунт выемок. Максимальная глубина выемки – 39,28 м, максимальная высота насыпи – 24,29 м. Общий объем земляных масс составил более 2,6 млн кубометров. Для разработки 1,7 млн кубометров скальных пород выемки был применен буровзрывной метод. Для устойчивости земляного полотна построены подпорные стенки из коробчатых габионных конструкций с системой «Террамеш» общей протяженностью более 250 м и высотой до 8 м, для отвода грунтовых вод устроены дренажные системы, для отвода талых и дождевых вод построены 15 водопропускных труб (14 металлических гофрированных и одна железобетонная) общей протяженностью 631 пог. м, нагорные канавы и кюветы, укрепленные монолитным и сборным железобетоном протяженностью 5,5 км. Дорожная одежда выполнена на двухслойном основании по дополнительно слою из щебеночно-песчаной смеси. Для устройства дорожной одежды применены щебень и песок из отсевов дробления, приготовленные из магматических интрузивных горных пород прочностью более 1200. Для отвода воды с проезжей части применены железобетонные прикромочные лотки.

– **Важнейшая задача программ дорожных работ Иркутской области – добиться, чтобы доля дорог в нормативном состоянии увеличилась до 87%, а количество мест концентрации ДТП на дорожной сети – сократилось с 92% до 50%. Как реализуются эти задачи?**

– Сегодня доля автомобильных дорог общего пользования федерального значения ФКУ Упрдор «Прибайкалье», находящихся в нормативном транспортно-эксплуатационном состоянии, составляет 71%. Ежегодно проводятся капитальные работы по строительству, реконструкции, капитальному ремонту и ремонту автомобильных дорог с целью увеличения данного показателя.

По итогам 2019 года были зафиксированы 14 аварийно опасных участков, что на 7% меньше, чем в 2018 году. ФКУ Упрдор «Прибайкалье» ежегодно проводит комплексный анализ и разработку мероприятий, направленных на повышение безопасности дорожного движения, в том числе устройство переходно-скоростных полос, искусственного электроосвещения, установку дополнительных дорожных знаков, светофорных объектов и барьерного ограждения, камер



фиксации нарушений ПДД, устройство горизонтальной дорожной разметки из термопластичных материалов.

– **Что в ближайшей перспективе предстоит сделать на других подведомственных автодорогах? Насколько велики объемы запланированных работ? Что нового появится в практике работы дорожников?**

– Развитие всей федеральной автомобильной дороги, в первую очередь в части повышения безопасности движения и удобства ее использования участниками движения, является первоочередной задачей управления. На сегодняшний день уже подготовлены планы работ до 2030 года. Планируется как строительство и реконструкция новых и существующих участков автомобильных дорог и искусственных сооружений, так и доведение до нормативных требований автомобильных дорог и искусственных сооружений с помощью капитального ремонта, ремонта.

Благодаря решениям, принимаемым Президентом и Правительством РФ, объем финансирования на ближайшую перспективу остается на достаточно высоком уровне. Так, в 2021 году планируется привести в нормативное состояние 149 км автомобильных дорог. И на последующие годы объем не уменьшается как в деньгах, так и в вводимых километрах.

Управление придерживается курса на развитие и применение новых технологий. Сегодня широко внедряются BIM-технологии, которые позволяют уже на стадии проектирования рассмотреть объект в виде модели и минимизировать возникающие противоречия, которые при обычном проектировании невозможно увидеть. Тем самым сокращаются издержки при реализации объектов. Подрядные организации приобретают дорожно-строительную технику, уже оборудованную специальными приборами, способными с помощью BIM-модели, переданной проектировщиками, управлять этой техникой в цифровом виде. Таким образом, мы получаем более качественное исполнение работ и, что немаловажно, уменьшаются сроки их выполнения.

В соответствии с возрастающими нагрузками на дорожное полотно разработаны и утверждены новые нормативные документы по конструированию и контролю качества дорожных одежд, в том числе на применяемые асфальтобетоны. Техническая служба управления

проводит мониторинг уложенных асфальтобетонных покрытий, модифицированных различными добавками, для определения наилучших показателей и более глубокого внедрения в дальнейшем.

– **Что можно сказать о планах по развитию федеральной дорожной сети Прибайкалья?**

– Ежегодно управлением разрабатываются и корректируются планы работ по капитальному ремонту, ремонту автомобильных дорог и искусственных сооружений на них, а также по устройству защитных слоев, слоев износа и поверхностных обработок на перспективный период. Основанием служат данные проводимой ежегодной диагностики транспортно-эксплуатационного состояния автомобильных дорог и искусственных сооружений на них, а также информация по завершению межремонтных сроков и потребности соответствия безопасности дорожного движения новым требованиям ГОСТ. Для приведения в нормативное состояние автомобильных дорог федерального значения в Иркутской области в 2020 году лимит финансирования доведен до 11,2 млрд руб.

Одна из приоритетных задач – приведение в нормативное состояние переданных из муниципальной собственности почти 24 км участков автомобильных дорог, включая искусственные сооружения на них.

Согласно предварительным программам работ за четыре года (2021–2024 годы) предполагается капитально отремонтировать и отремонтировать более 400 км автомобильных дорог, 22 моста и 9 путепроводов через железную дорогу, а также защитить слоями износа и поверхностной обработки почти 400 км автомобильных дорог.

С 2010 по 2020 год в эксплуатацию введены 122 км автомобильных дорог. В ближайшие три года будут введены еще 86 км автодорог. По капитальному ремонту работы ведутся на 10 объектах, планируется ввести в эксплуатацию 66,5 км (9 объектов).

По ремонту автомобильных дорог в программе три объекта общей протяженностью 33,8 км с вводом в эксплуатацию в текущем году.

По устройству защитных слоев, слоев износа и поверхностной обработки в программе работ 11 объектов общей протяженностью 113,4 км.

– **С развитием дорожной сети и активизацией внутреннего туризма встает вопрос о качестве и перспективах совершенство-**

вания инфраструктуры придорожного сервиса. Что делается для этого?

– К основным проблемам существующих объектов дорожного сервиса можно отнести: несоответствие уровня и качества обслуживания пользователей автодорог современным требованиям, неравномерность размещения объектов вдоль автодорог и стихийное размещение торговых объектов, пунктов питания, рынков.

В 2016 году Росавтодором разработана Генеральная схема развития объектов дорожного сервиса и многофункциональных зон дорожного сервиса вдоль федеральных автомобильных дорог. Схема содержит порядка 40 перспективных локаций под размещение объектов дорожного сервиса и многофункциональных зон дорожного сервиса вдоль федеральных автомобильных дорог, закрепленных за ФКУ Упрдор «Прибайкалье» на территории Иркутской области.

При реализации проекта по строительству обхода г. Усолье-Сибирское предусмотрено размещение двух двусторонних многофункциональных зон дорожного сервиса. ФКУ Упрдор «Прибайкалье» совместно с администрацией Усольского района проводит проработку вопроса по предоставлению земельных участков и определению владельцев дорожного сервиса.

Следует отметить, что владельцы вновь строящихся объектов и многофункциональных зон дорожного сервиса стремятся соответствовать установленным нормативным требованиям по обустройству примыканий, поскольку они понимают, что данный фактор становится определяющим в конкурентной борьбе.

В отношении владельцев, разместивших объекты примыканий незаконно, а также не выполнивших технические условия от дорожного ведомства, ведется претензионная работа, принимаются меры по ограничению доступа к федеральной автодороге.

Реализация Плана перспективного развития сети автомобильных дорог общего пользования федерального значения до 2031 года также позволит устранить разрывы в линейной протяженности федеральных дорог, обеспечить развитие автомобильных дорог и расширить возможности для автомобильного туризма (в 2019 году приняли 9 км автомобильных дорог в Усть-Куте и Тулуне).





Стратегия объединения

Транспортная отрасль как драйвер роста территории

СЛОВО – ДЕПУТАТУ



– Какие законодательные инициативы могли бы сегодня способствовать скорейшему росту и восстановлению экономики региона?

– Сейчас государство прежде всего должно дать своим гражданам возможность работать и зарабатывать. За время пандемии значительная часть предпринимателей была вынуждена закрыть свой бизнес. Вследствие этого многие люди остались без работы. В такой ситуации необходимы долгосрочные меры для обеспечения социальной сплоченности населения – снижение налогов, создание новых рабочих мест, стимулирование потребительского спроса и многое другое. Часть мер в том или ином виде, конечно, была принята, но явно не в том объеме, в котором нуждается наша экономика.

Одним из основных источников экономического роста страны должно стать развитие транспортной системы. Вместе с этим серьезный толчок получат и часть обрабатывающей промышленности, связанная с обеспечением развития транспорта. Однако в Иркутской области все упирается в отсутствие нормальной инфраструктуры. Нам надо строить и ремонтировать автомобильные дороги, развивать инфраструктуру аэропортов регионального и местного значения. Существующие взлетно-посадочные полосы просто не соответствуют стандартам безопасности. Грузопотоки можно перераспределять на внутренние водные пути, но необходимо субсидирование со стороны государства. Транспортные услуги – это потенциальные точки экономического роста. Их доступность, безопасность и качество определяют эффективность развития всего бизнеса и социальной сферы. А реализация возможна только при грамотной координации с программами развития смежных отраслей.

– Какие основные точки роста вы видите в дорожном сегменте?

– Благодаря своему расположению Иркутская область имеет стратегическое преимущество перед другими регионами, однако недостаточный уровень развития дорожной инфраструктуры снижает ее инвестиционную привлекательность. В настоящее время разрабатывается стратегия дорожного развития Иркутской области, задача которой – оптимизация транспортных потоков и обеспечение дорожной связью всех населенных пунктов области, в том числе в рамках реализации инвестиционных проектов по разведке и добыче природных ресурсов. В практической плоскости мы опираемся на системообразующие дорожно-строительные компании региона, в числе которых – АО «Дорожная служба Иркутской области», которое занимает ведущее положение на рынке дорожных работ в области и уверенно наращивает свои экономические показатели. В тесном контакте с правительством области и муниципалитетами ДСИО работает над решением годами накапливавшихся проблем. Уверен, подобное сотрудничество благоприятно отразится на развитии всей транспортной отрасли региона.



Напомню: через Иркутскую область проходят федеральные трассы Р-255 «Сибирь», Р-258 «Байкал» и А-331 «Вилуй». В 2017 году введен в эксплуатацию участок дороги Тайшет – Чунский – Братск, соединивший «Вилуй» и «Сибирь». Также нам удалось перевести в федеральную собственность участок дороги «Вилуй» Братск – Усть-Кут, ранее принадлежавший региональной власти. Росавтодор провел ремонтные работы, и сейчас мы имеем там дорогу первой категории. Продолжение строительства автодороги «Вилуй» жизненно важно для севера, это станет толчком в развитии промышленности и освоении новых месторождений Севера. В наших планах сформировать на участке Усть-Кут – Верхнемарково – Непа – Тас-Юрях региональный транспортный коридор. А также завершить строительство и реконструкцию дорог Жигалово – Казачинское (со строительством мостового перехода через Лену у села Тутура) и Киренск – Казачинское. Сейчас на этих участках идут работы, в прошлом году, к примеру, на отрезке Киренск – Казачинское были введены 25 км, еще 44 будут готовы до 2022 года.

В августе, после нашей совместной поездки с Игорем Кобзевым по дороге, были заключены договоренности с Газпромом о замене деревянных мостов на бетонные по трассе Жигалово – Магистральный – Киренск. На эти цели компания выделила почти 4 млрд руб. Хорошая перспектива сейчас открывается у Бодайбинского района в связи с налоговой регистрацией предприятия «Сухой Лог Золото» на территории Иркутской области. Так, в рамках соглашения о социально-экономическом партнерстве будет проведена реконструкция дорожной сети Бодайбинского района. Более 300 км региональных дорог будут приведены в соответствие с потребностями экономики и населения. В то же время дорога Усть-Кут – Уоян должна быть включена в государственную программу по реконструкции «Реализация государственной политики в сфере строительства, дорожного хозяйства» на 2019–2024 годы. Еще планируются работы на отрезке между поселками Магистральный и Улькан.

Кроме этого, нам важно добиться строительства мостов в нижнем бьефе Братской ГЭС и через реку Витим для обеспечения автомобильного сообщения между Бодайбинским и Мамско-Чуйским районами. Но нельзя забывать и о имеющихся дорогах, многие из которых уже нуждаются в ремонте. В настоящее время финансирование на содержание автомобильных дорог регионального или межмуниципального значения не превышает 15% от норматива. Мы готовы принимать участие во всех программах, где есть софинансирование федерации и региона. Но если бы в бюджете Иркутской области были средства на содержание региональных дорог и дорожного фонда, то мы бы могли и самостоятельно

проводить ремонт дорог, строить их и обслуживать. Тут все заключается исключительно в системе наполняемости бюджета.

– Одна из сфер вашей работы – решение проблем северных территорий. Какая у законодателей стратегия по их решению?

– Во многих населенных пунктах Севера существуют проблемы в сфере ЖКХ, обеспечения населения чистой питьевой водой, водотведения, очистки сточных вод, электроснабжения, переселения граждан из ветхого и аварийного жилья. Также практически во всех поселениях нужна реконструкция тепловых сетей. Сейчас ситуация меняется, так, к примеру, в этом году мы планируем включить населенные пункты от месторождения Верхнеконское до Ербогачена и Преображенки в схему и программу развития электроэнергетики Иркутской области на 2022–2026 годы.

Среди важных проблем северных районов, над которыми мы сейчас работаем, – создание и обеспечение ценовой доступности маршрутов для перевозки пассажиров и грузов по социально значимым направлениям. Ведь повышение мобильности населения имеет как социальное, так и экономическое значение – это позволяет связать между собой районы Иркутской области, повысить уровень деловой активности и качество жизни людей в целом. Сейчас же из Иркутска в Бодайбинский, Мамско-Чуйский и Катангский районы, кроме как на самолете, никак не добраться, а в Казачинско-Ленский и Киренский районы не организовано автобусное сообщение.

– Авиация, в том числе малая авиация, – один из базовых сегментов транспортной отрасли на востоке страны. Какое видение у законодателей перспектив ее развития?

– Отрасль испытывает серьезные трудности системного характера, например, важной проблемой остается высокая стоимость авиабилетов. Ежегодно мы ведем работу по выделению дотаций из бюджета на покрытие расходов авиакомпаний, тем самым покрывая часть затрат на авиабилеты для северян. Но средств, выделяемых на финансирование воздушных перевозок пассажиров, все равно недостаточно для обеспечения их существующих потребностей.

Также необходима срочная модернизация всех аэропортов региона, особенно тех, где сегодня отсутствуют взлетно-посадочные полосы с твердым асфальтобетонным покрытием. Инвестиции в инфраструктуру значительно ниже, чем требуется, но мы с правительством области ищем пути решения данных проблем. Так, благодаря Игорю Кобзеву уже удалось убедить Правительство РФ выделить средства на строительство нового аэропорта в Бодайбо, он будет соответствовать всем техническим требованиям эксплуатации. Работы начнутся уже в следующем году. Положительно решен вопрос и по аэропорту в Братске.

Что касается воздушной гавани в Иркутске, рассматривается вопрос о передаче взлетно-посадочной полосы в федеральную собственность. Капитальный ремонт данного объекта – это слишком большая нагрузка для областного бюджета. Строительство нового аэропорта необходимо для региона, чтобы дать возможность развитию туризма и экономики.

Если говорить о всей области в целом, то развитие региональной авиации невозможно без увеличения частоты рейсов на действующих маршрутах и открытия новых. Большая работа предстоит по капитальному ремонту, модернизации аэровокзалов и посадочных площадок в Ербогачене, Маме, Киренске, Усть-Илимске, Качуге, Усть-Куте, Нижнеудинске и селе Казачинское. Везде требуется технологическое перевооружение. Естественно, будем добиваться субсидирования регулярных пассажирских перевозок по социально значимым маршрутам.

– Ваше мнение о необходимости поддержки судоходных компаний из федерального бюджета?

– Субсидирование судоходных компаний жизненно необходимо, поскольку в России речной транспорт имеет ярко выраженный сезонный характер. С осени по весну суда стоят на ремонте – работают сварщики, токари, слесари, плотники... Возможности заработать до следующей навигации у предприятий нет. Если не субсидировать этот кассовый разрыв на зимний период, то компании вынуждены брать коммерческие займы с завышенной ставкой и потом отрабатывать эту ставку перед банками. Доходная часть и рентабельность в такой ситуации у них остается низкой. Предприятия просто не могут давать хорошие показатели с точки зрения финансовой активности.

Еще одной проблемой данной сферы является получение кредитного портфеля – баланс у предприятий водного транспорта выглядит не особо привлекательным для того, чтобы банки могли их кредитовать. Это могут делать лишь те банки, которые глубоко изучили бизнес. Хорошим примером является Ленское объединенное речное пароходство. В свое время правительство Республики Саха (Якутия) в лице председателя правительства подписало поручительство, по которому Внешторгбанк выдал компании серьезный кредит, что позволило региону сохранить стабильную работу на крупном предприятии.

Важно, чтобы судоходные компании получали субсидированную помощь в виде ранних тендеров, с предоплатой в 50% до начала перевозок, тогда этими деньгами предприятия смогут поддерживать оборотку и выполнять северный завоз. Появляется нормальный пакет заказов по перевозке леса, угля, техники, комплектующих и т. д., что в свою очередь способствует росту рабочих мест, давая толчок развитию экономики.



Строительство и реконструкция автодорог и аэродромов



Моделируя будущее

В Иркутской области разрабатывается стратегия дорожного развития

ПРИОРИТЕТЫ



Директор ГКУ «Дирекция по строительству и эксплуатации автомобильных дорог Иркутской области» Юлия Гордина

Иркутская область традиционно обладает высоким транспортно-логистическим потенциалом, распределяя грузовые потоки, идущие с запада на восток и обратно. Грузовые и пассажирские перевозки ежегодно показывают уверенный рост, а вот существующей инфраструктуры уже не хватает. Для дальнейшего развития транспортно-дорожного комплекса впервые в истории региона разрабатывается стратегия дорожного развития Иркутской области.

От тропинки к колесу

Основным разработчиком стратегии является ГКУ «Дирекция по строительству и эксплуатации автомобильных дорог Иркутской области». Учреждение выполняет функции госзаказчика в сферах проектирования, строительства и содержания автодорог регионального и межмуниципального значения. На сегодня дирекция аккумулирует в себе основные компетенции и профессиональные кадры в сфере разработки документов транспортного планирования. Поэтому логично, что именно ей поручено разработать важнейший для региона документ, рассказала директор ГКУ «Дирекция по строительству и эксплуатации автомобильных дорог Иркутской области» Юлия Гордина. Для решения этой задачи была создана проектная команда, работа которой началась в начале года. Уже в декабре 2020 ей предстоит защитить разрабатываемую стратегию на федеральном уровне – в Росавтодоре. На основании этой стратегии и других документов региону будут открыты двери для вхождения в соответствующие федеральные программы до 2030 года.

Основная цель разработки документа – оптимизация дорожного движения и транспортных потоков в регионе. Этот вопрос входит в число ключевых задач нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги». Стратегия

будет содержать задачи и направления в краткосрочной и долгосрочной перспективах, а также несколько сценариев: оптимальный (исходя из прогнозов формирования дорожного фонда области), инвестиционный (при уровне финансирования из федерального центра в размере 5–6 млрд руб.) и затратный. «В настоящее время осуществляется глобальный пересмотр существующих подходов в территориальном планировании, – прокомментировала Юлия Гордина. – Впервые в области такие документы формируются в полном объеме. Важно, чтобы они были реализованы, а не остались лежать «на полке». При этом именно такой подход я считаю наиболее эффективным: сначала обеспечить территорию инфраструктурой (дорогами, инженерными сетями), и только затем насыщать ее объектами. Такой подход подтверждается всей историей человечества: даже в первобытном мире сначала появились тропинки, и только затем было изобретено колесо».

«Основной задачей дирекции, как и всей исполнительной власти региона, является обеспечение транспортной доступности населения, – продолжает она. – В настоящее время протяженность сети автодорог общего пользования регионального, межмуниципального и местного значения в Иркутской области составляет 31 тыс. км. Когда мы начинали работу по нацпроекту «Безопасные и качественные автомобильные дороги», в нормативном состоянии находились лишь 28% дорожной сети, сейчас – 30%. Губернатор области Игорь Кобзев поставил задачу довести этот показатель до 50% к 2024 году. Прямо скажем, ресурсов для этого недостаточно. Однако повышение эффективности развития транспортной инфраструктуры обеспечит и инвестиционный интерес к Сибирским территориям. К примеру, таким потенциалом обладает дорога регионального значения Братск – Усть-Илимск, Магистральный – Жигалово и др.»

Проблема и решение

Разработка стратегии началась в начале года с проведения ряда исследований по интенсивности транспортных потоков. В частности, специалисты изучили наиболее загруженные маршруты, замеры загруженности трасс в зависимости от времени суток, провели социологические исследования. Полученные данные внесли в математическую модель прогноза автомобильных и пассажирских потоков в транспортных сетях. С помощью такой модели можно, исходя из текущих реалий, оценить будущую загрузку проектируемой дороги, результаты изменения потоков транспорта и сформировать предложения по очередности стро-



ительства объектов транспортной инфраструктуры.

Как показали исследования, наиболее интенсивным в регионе является движение транспорта в столице области Иркутске. Десятки тысяч людей из отдаленных районов города и муниципальных образований, граничащих с областным центром, ежедневно приезжают в центр города, а вечером уезжают. Маятниковая миграция в будние дни составляет почти 80 тыс. человек, что приводит к транспортным заторам. Основную часть трафика дает личный автотранспорт. Одним из наиболее проблемных транспортных узлов является пересечение Глазговского моста с примыкающими к нему улицами Маяковского, Дамбула и Спортивного переулка. Через этот узел осуществляется движение, например, из г. Шелехова в Хомутово, из жилого микрорайона Солнечный в Ново-Ленино, из жилого микрорайона Юбилейный в г. Ангарск. Пересекаются потоки легкового и грузового транспорта, который движется с одного тракта на другой.

Также на территории Иркутска в общем составе транспортных потоков значительную долю составляют транзитники. Это создает дополнительную нагрузку на улично-дорожную сеть города, отрицательно влияет на безопасность дорожного движения и ухудшает экологическую обстановку. Решением может стать вывод транзитного транспорта за пределы города путем строительства обходных магистралей, которые свяжут существующие федеральные и региональные дороги и тем самым повысят эффективность транспортной системы Иркутской области в целом. Фактически речь идет о строительстве глобального транспортного обхода города или большого Иркутского кольца.

Обходы как необходимость

Одна часть кольца уже построена – это автомобильная дорога протяженностью 24,3 км, соединяющая федеральные автомагистрали Р-255 «Сибирь» и Р-258 «Байкал» за пределами городов Иркутска и Шелехова. Она строилась с 2007 по 2010 год в рамках Федеральной программы «Модернизация транспортной системы России». Замкнуть большое Иркутское кольцо позволит строительство оставшихся сегментов: Северного, Западного, Южного и Восточного обходов. Специалисты обсуждали различные варианты и последовательность их строительства. Критериями эффективности этих проектов стали: интенсивность использования устраиваемых обходов, снижение загрузки движения на въездных магистралях города Иркутск и стоимость реализации проектов в пересчете на единицу пользователей.

Как показали исследования, для региона приоритетными являются Южный и Северный обходы Иркутска. Южный обход позволит разгрузить микрорайон Синюшина Гора и облегчить проезд в Иркутск жителям поселка Маркова и Смоленщина; сократить время поездок в направлениях от Култукского тракта к микрорайонам Радужный, Юбилейный, Солнечный; снизить транзитное движение через микрорайон Синюшина Гора; связать Култукский тракт в районе СНТ «Дружба» с г. Иркутском. Общая протяженность обхода составит 29 км, его строительство предусматривает возведение транспортных развязок в одном или нескольких уровнях и реконструкцию существующих улиц и проездов. Эксперты подсчитали, что Южный обход как самостоятельный транспортный инфраструктурный объект уже на первой стадии своей эксплуатации будет загружен на 60% от своей проектной мощности.

Северный обход протяженностью 28 км призван исключить транзитное движение транспорта через город и обеспечить удобные связи с Качугским и Александровским трактами. Кроме того, в будущем он будет решать функцию транспортного сообщения с новым международным аэропортом. Пока же специалисты фиксируют интенсивный транзитный поток через Иннокентьевский мост, ул. Олега Кошевого и далее до выездов из города на Александровский и Качугский тракты. Основная проблема – отсутствие альтернативных путей проезда. В составе Северного обхода предусматривается возведение мостов через реки Ангара и Куды; путепровода через магистральную железную дорогу; развязок, а также будет необходима реконструкция существующих улиц и проездов.

Другие элементы

Обходы – не единственные элементы транспортного каркаса Иркутской области. Стратегия предусматривает развитие транспортной составляющей по ряду других направлений, в том числе строительство путепроводов через железнодорожные пути. Сейчас эта проблема достаточно остро стоит как для Иркутска, так и для районов области. Многочасовые ожидания на железнодорожных переездах не только собирают многочасовые пробки, но и создают предпосылки для ситуаций, когда до места назначения не могут доехать машины экстренных служб – скорой, пожарной. Постепенно ситуация меняется: в октябре был открыт новый путепровод через железную дорогу в Залари. В настоящее время строится путепровод в селе Тулушка на границе Тулунского и Куйтунского районов. Нужны путепроводы около города Тулун, над железнодорожным переездом в районе станции Кая в Иркутске и ряде других локаций.

Стратегия также должна решить судьбу девяти паромных переправ, функционирующих в настоящее время на территории области и снижающих транспортную доступность части населенных пунктов. Для сохранения строящихся дорог и существующей дорожной сети необходимо также контролировать весовую нагрузку на них. Сейчас дороги разрушают тяжелые грузовики и лесовозы, которые продавливают покрытие. Эту задачу будет решать система автоматического контроля веса (АПВК), которая создается сейчас на сети автодорог регионального и межмуниципального значения. До конца текущего года запланировано запустить в работу три таких пункта, в следующем году – еще три. АПВК будут фиксировать превышение весовой нагрузки, габаритные параметры транспорта, его скорость, осевые нагрузки, число осей и расстояние между ними без остановки транспортного средства.

Еще один элемент современных дорог – интеллектуальные транспортные системы как элемент безопасности движения и повышения сохранности дорог. В частности, планируется запустить информационную систему контроля и управления дорожным движением, которая подрабатывает автоматический сбор информации о характере дорожного движения и метеосостоянии. Более того, сейчас обсуждается возможность остановки движения автотранспорта при температуре воздуха свыше 32 градусов по Цельсию. Эти и другие элементы позволят повысить безопасность и комфорт на дорожной сети Иркутской области, создать предпосылки для развития новых районов жилой застройки и производственных кластеров, повысить инвестиционную привлекательность региона в целом.





Регионы становятся ближе



Авиакомпания «ИрАэро» открывает Россию

АКТУАЛЬНОЕ ИНТЕРВЬЮ

Авиакомпания «ИрАэро» образована в Иркутске в 1999 году. За два десятилетия из регионального грузоперевозчика она выросла до одного из лидеров авиатранспортной отрасли России. В прошлом году компания подтвердила свой высокий рейтинг, получив диплом премии «Крылья России». Что позволило сохранить свои позиции на рынке даже в «нелетную погоду» мирового локдауна? Какую политику выбирают отечественные авиаперевозчики в ситуации неопределенности экономики, чтобы минимизировать потери и даже нарастить свой потенциал? Об этом рассказывает генеральный директор компании Юрий ЛАПИН.

– **Юрий Владимирович, какова история авиакомпании «ИрАэро»?**

– На рынке пассажирских перевозок «ИрАэро» с 2006 года. Получив лицензию, авиакомпания начала выполнять чартерные и регулярные рейсы из Иркутска в Хабаровск, Якутск, Братск, Улан-Удэ, Читу, Благовещенск, Петропавловск-Камчатский, а также в пределах Иркутской и Магаданской областей. Постепенно география полетов расширилась в западном направлении: добавились Красноярск, Новосибирск, Челябинск, Тюменская область. С 2011 года экипажи «ИрАэро» начали выполнять регулярные рейсы через Омск в Анапу, Геленджик, Сочи, Ростов-на-Дону. В 2013 году мы вышли на международный уровень, освоив китайское направление и начав выполнять регулярные рейсы в Харбин и Маньчжурию. В марте 2019 года мы осуществили первый трансатлантический рейс Москва – Гавана – Москва на Boeing 777-200. В том же году открыли рейсы из Жуковского в Санкт-Петербург, Кызыл, Караганду, Кокшетау, Петропавловск. Маршруты «ИрАэро» связали регулярным сообщением Санкт-Петербург и Нижний Новгород. Кроме того, наша авиакомпания организовала регулярные рейсы в Северную столицу из Барнаула, Иркутска и Москвы.

В настоящий момент авиакомпания осуществляет регулярные и чартерные перевозки по 70 направлениям России и зарубежья, еженедельно выполняя более 150 рейсов. При этом мы осознаем свою социальную ответственность и продолжаем летать в отдаленные и труднодоступные уголки Сибири и Дальнего Востока. Напомню, что расширение сети межрегиональных регулярных пассажирских авиационных маршрутов, минуя Москву, до 50% – это выполнение Указа Президента Российской Федерации от 07.05.2018 № 204 «О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года». Аэропортами базирования для «ИрАэро», кроме Иркутска, являются Домодедово (г. Москва), Новый Уренгой (Ямало-Ненецкий АО), Сокол (г. Магадан), Омск-Центральный (г. Омск).

– **Как сказались на оперативной деятельности предприятия ограничения, связанные с пандемией?**

– Основное следствие локдауна – это необходимость пересмотреть маршрутную сеть. Существенной потерей для нас стали направления на Китай и ближнее зарубежье – Узбекистан и Азербайджан. Нам пришлось еще больше сосредоточиться на местных линиях, в том числе на южных направлениях – на Крым и Краснодарский край. Спад пассажиропотока был очень се-



рьезный. С начала текущего года мы потеряли примерно 40% финансового оборота компании и получили отрицательный финансовый результат: если в 2019 году оборот составил 11 млрд руб., то за первое полугодие 2020 года – 3,5 млрд руб. Мы прогнозируем, что в целом по итогам текущего года выручка снизится примерно на 20%. Пассажиропоток в свою очередь сократится с 1 млн пассажиров до 700 тыс. Основной провал продолжался с апреля по июнь. Хочу подчеркнуть, что, несмотря на сложности, мы не переходили на ваучеры, а возвращали пассажирам деньги за отмену рейсов. В летние месяцы это происходило с задержкой, однако с октября все снова вошло в прежний режим.

Мы ожидали, что за время локдауна у населения сформируется так называемый отложенный (неудовлетворенный) спрос. Однако из-за сохраняющейся ситуации неопределенности этого не произошло. Надежда была частично наверстать упущенное за счет курортного потенциала, но низкий пассажиропоток сохранился даже на традиционно популярных в высокий сезон южных направлениях – на Минеральные Воды, Анапу и Симферополь. Единственное направление, которое отмечалось стабильным спросом, Москва – Сочи. Частично это можно объяснить снижением платежеспособности населения: за время карантина многие перешли на удаленную работу, потеряли доходы и отложили поездки на более подходящий момент. До сих пор пассажиры проявляют осторожность, зачастую необоснованную – летать самолетом абсолютно без-

опасно, а сейчас – и максимально выгодно.

– **Как можете оценить помощь государства в этот период?**

– Действительно, частично компенсировать падение объемов перевозок удалось благодаря помощи государства. Напомню: программа субсидирования региональных воздушных перевозок на территории России и формирования региональной маршрутной сети реализуется в соответствии с постановлением Правительства РФ от 25.12.2013 № 1242. Фактически регулятор компенсирует авиаперевозчикам недополученные доходы, но при этом справедливо предлагает зафиксировать верхний уровень тарифа. В настоящее время примерно 30% в структуре покупки авиабилетов в «ИрАэро» приобретаются по субсидируемому тарифу.

В целом благодаря помощи регулятора нам удалось не только пережить кризис, но и расширить маршрутную сеть. Как ни странно звучит, но пассажир от этого выиграл, потому что появились прямые перелеты между регионами, чего раньше не было. Так, авиакомпания «ИрАэро» открыла рейсы из Иркутска в Тюмень, Томск, Кемерово, Новокузнецк, Абакан и ряд других городов. Таким образом, купируется типичная ситуация многих лет, когда лететь из Иркутска в Екатеринбург приходилось через Москву. Сейчас пассажиры экономят и время, и деньги. Мы надеемся на дальнейшее внимание государства к сегменту пассажирских авиаперевозок, но понимаем, что ситуация может измениться в связи с секвестированием бюджетных статей.

– **Какие меры предпринимает авиакомпания для обеспечения безопасности в условиях пандемии?**

– В авиакомпании «ИрАэро» предпринимаются все карантинные меры, обозначенные в рекомендациях Роспотребнадзора и методических указаниях Федерального агентства воздушного транспорта. 90% административного и офисного персонала некоторое время работали в удаленном режиме. Производственный персонал оставался в строю. Ввели термометрию, закупили в достаточном количестве маски, перчатки, антисептики. Что касается непосредственно полетов, хочу подчеркнуть, что они гораздо менее опасны, чем даже поездка на такси. Дело в том, что благодаря кондиционированию на борту воздушного судна объем воздуха полностью меняется каждые 2–3 минуты. Так что риск заражения остается минимальным, несмотря на то, что пассажиры сидят рядом. Если у кого-то все же зафиксирована высокая температура, то его предлагается снять с рейса. Однако в практике нашей авиакомпании таких случаев не было.

– **Как скажутся происходящие изменения на тарифной политике компании?**

– На стоимость авиабилетов влияет прежде всего нестабильность отечественной валюты, поскольку объем валютных расходов довольно значительный, и в меньшей степени другие факторы. Пока мы фиксируем лишь небольшой рост стоимости авиатоплива и опережающий рост сборов за наземное обслуживание воздушных судов. Кроме того, спрос на авиаперелеты со стороны населения остается очень эластичным. Так что тарифы остаются прежними, и цены в ближайший полгода мы постараемся не поднимать. Тарифная сетка тоже не поменяется: на сегодня это тарифы Light, Standart и Optimal+. В то же время у компании есть валютные расходы и пока нет валютных доходов, чтобы обеспечить паритет. С учетом всех рисков к летнему сезону следующего года мы, вероятно, будем вынуждены пересмотреть действующие тарифы.

– **По какому принципу формируется парк воздушных судов? Планируете ли вы унифицировать борты?**

– В настоящее время авиапарк «ИрАэро» состоит из трех типов самолетов: Ан-24, Ан-26, Ан-26-100, Bombardier CRJ-200 LR и «Сухой

Суперджет 100» (RRJ-95B, RRJ-95LR). Конечно, в обновлении парка есть смысл хотя бы за счет минимизации издержек на ремонт. В то же время снижается возможность вариативности.

Дело в том, что каждый тип воздушного судна рассчитан под определенную дальность и число пассажирских кресел. В этом смысле очень удобно иметь в парке самолеты, дифференцированные по вместимости и дальности полетов. Так, SRJ вмещает 50 кресел, SSJ – 100 кресел. В этом случае у нас есть возможность гибко и эффективно подходить к формированию полетов. Допустим, рейс Иркутск – Абакан осуществляется бортом SRJ с учетом слабого пассажиропотока. Однако если этот маршрут окажется более востребованным и продажи билетов будут увеличиваться, мы можем заменить один борт на другой. Такие схемы у нас уже отработаны.

Конечно, нам хотелось бы дополнить существующую линейку машинной вместимостью 150–200 кресел. И сейчас для этого на рынке сложились благоприятные условия: спад произошел не только в России, но и во всем мире, и часть игроков освобождаются от бортов. То есть появилась возможность выбора с максимальной лояльными условиями, чем, вполне возможно, мы воспользуемся к началу следующего сезона.

– **Каким вы его прогнозируете?**

– Для начала хотелось бы восстановить внешние связи. В 2019 году мы впервые открыли перелеты в Узбекистан, и они пользовались спросом. Сейчас мы пока не можем восстановить их из-за пандемии. Также хотелось бы возобновить маршруты в Азербайджан и Китай. Про Поднебесную стоит сказать отдельно: традиционно китайские туристы с большой охотой посещают Иркутскую область и, в частности, озеро Байкал. Это направление у них пользовалось огромной популярностью до начала известных событий. Сейчас турпотоки практически сошли на нет, и закрыть эту туристическую нишу нечем. Так что мы пока не в состоянии обеспечить паритет валютных выручки и расходов. В то же время мы намерены продолжать развитие региональной сети за счет ряда неосвоенных ранее направлений. Сейчас маршрутная сеть охватывает Южную, Юго-Западную и Северо-Западную Сибирь, но незадействованные остаются направления на Урал. Так что в числе наших задач – рассмотреть возможность полетов в Челябинск, Екатеринбург, Уфу.

Долгосрочное планирование сейчас невозможно. Развитие ситуации во многом будет зависеть от внешних условий. Но уже понятно, что без дальнейшего участия государства в обеспечении пассажирских авиаперевозок многие компании не справятся. Так что участники рынка по-прежнему надеются на финансирование в рамках упомянутого выше постановления Правительства РФ № 1242.

Кроме прочего, не надо забывать, что авиакомпания «ИрАэро» выполняет важную социальную миссию, обеспечивая пассажирское авиасообщение с труднодоступными северными территориями. Закрывать эти направления тоже нельзя.

В целом хотелось бы еще раз подчеркнуть, что в условиях временных ограничений межрегиональные полеты стали более доступными для пассажиров, при том что опасность заражения сведена к минимуму. Открываются новые направления по очень доступным тарифам. Так что если кто-то давно откладывал посещение родных или мечтал увидеть какую-то достопримечательность – сейчас самое время.





ПОДГОТОВКА КАДРОВ



**Директор Иркутского филиала
Московского государственного
технического университета
гражданской авиации,
проректор по работе
с регионами профессор
Олег Горбачев**

Иркутская область – уникальный регион, в котором развитие авиации занимает особое место. Здесь расположены центр отечественного самолетостроения, три местных эксплуатанта, семь действующих аэропортов. Понятно, что потребность в подготовке профессиональных кадров для отрасли только возрастает. Эту роль выполняет Иркутский филиал МГТУ ГА – единственная за Уралом подведомственная Росавиации образовательная организация, которая в полном объеме осуществляет функции головного вуза.

О том, какие специальности сегодня востребованы на рынке труда и как организован учебный процесс в условиях пандемии, рассказывает директор Иркутского филиала Московского государственного технического университета гражданской авиации, проректор по работе с регионами профессор Олег ГОРБАЧЕВ.

– Олег Анатольевич, как сказались пандемия на работе Иркутского филиала?

– Приемная кампания – 2020 была непростой. У вуза не было возможности личного взаимодействия с абитуриентами, оно осуществлялось только посредством телефонной связи и электронной почты. Сдавать вступительные испытания в дистанционной форме для абитуриентов было волнительно и непривычно. Но несмотря на особенности приемной кампании, продиктованные пандемией коронавируса, Иркутский филиал МГТУ ГА контрольные цифры приема выполнил своевременно и в полном объеме, без объявления дополнительного набора.

– А как сейчас организовано дистанционное обучение?

– Конечно, готовить авиационных инженеров и техников в дистанционном формате довольно сложно, особенно это касается проведения практик. Тем не менее последние полгода показали, что вуз жизнеспособен в данных условиях, он активно сотрудничает с авиапредприятиями области и города, где студенты и курсанты проходят практику в оптимальных условиях небольшими группами. Кроме того, уникальная материальная база филиала, включающая полноценные авиационные тренажеры и учебный аэродром, на котором базируются 10 воздушных судов, позволяет организовать практические занятия в полном объеме.

Студенты и курсанты с поставленными задачами справляются, невзирая на возникшие трудности. Что касается преподавателей, то они задолго до пандемии прошли обучение в рамках повышения квалификации и переподготовки по использованию дистанционных технологий в образовательном процессе. Поэтому этот формат не стал неожиданностью ни для преподавателей, ни для студентов. Сегодня в учебном процессе используются хорошо зарекомендовавшие себя системы дистанционного обучения: Moodle, Zoom, TeamLink, Discord. При этом вот уже несколько лет мы широко используем нашу электронно-библиотечную систему. Кстати,

Альма–матер профессионалов

Иркутский филиал МГТУ ГА готовит кадры на высшем уровне

в октябре текущего года в Иркутском филиале МГТУ ГА успешно проведена международная научно-практическая конференция «Актуальные проблемы и перспективы развития гражданской авиации» с использованием платформы Zoom.

– В каких направлениях осуществляется подготовка специалистов?

– В настоящее время Иркутский филиал МГТУ ГА осуществляет следующие функции: подготовка авиатехников по программам среднего профессионального образования; подготовка авиационных инженеров по программам высшего образования; повышение квалификации и переподготовка работников авиапредприятий. Для реализации этих функций мы наладили тесное сотрудничество с ведущими авиапредприятиями города: международным аэропортом Иркутск, авиакомпаниями «Ангара», «ИрАэро», S7, филиалом «Аэронавигация Восточной Сибири», – как по вопросам прохождения практик обучающимися, так и по вопросам повышения квалификации и переподготовки их работников.

Наиболее опытные специалисты авиапредприятий привлекаются к учебному процессу в качестве преподавателей, руководителей дипломных работ, членов государственных экзаменационных комиссий. Очень приятно видеть вчерашних выпускников филиала в качестве высокопрофессиональных специалистов авиапредприятий нашего города. Так, одна из наших выпускниц, получившая диплом восемь лет назад, сегодня является членом государственной экзаменационной комиссии по защите выпускных квалификационных работ.

– Насколько высока востребованность выпускников Иркутского филиала МГТУ ГА?

– По данным Минобрнауки России, процент трудоустройства выпускников нашего вуза равен 80 (при пороговом значении 65). Мониторинг включает как показатели устройства выпускников, так и среднюю заработную плату в начале карьеры. Она составляет 66 821 руб., а с учетом Иркутского филиала – 64 тыс. руб., что говорит о востребованности выпускников без существенного разрыва между столицей и регионами. Востребованность специалистов на рынке труда – лучший показатель эффективности университета. Цифры

объективны и говорят нам одно: работодателям нужны выпускники Иркутского филиала МГТУ ГА и они готовы достойно оплачивать труд тех, кто вышел из наших стен.

– Как выстроено сегодня сотрудничество между Иркутским филиалом и головным вузом, руководством региона?

– Благодаря эффективному и уважительному сотрудничеству с головным вузом, в частности, с его ректором – профессором Б.П. Елисеевым, Иркутский филиал МГТУ ГА всегда и во всем ощущает поддержку и, как следствие, качественно решает поставленные задачи и успешно развивается. В свою очередь между руководством региона и Иркутским филиалом МГТУ ГА также развиваются партнерские отношения. В области созданы благоприятные условия для развития высшего авиационного образования. Наш филиал в свою очередь вносит вклад в развитие региона через укрепление человеческого ресурса, реализацию востребованных авиационных направлений, культурных инициатив региона, повышение качества рынка труда.

В планах филиала – создание специализированного Учебного авиационно-технического центра на базе нашего учебного аэродрома. Основная идея проекта – максимально расширить объем и спектр оказываемых авиапредприятиям услуг по тренажерной подготовке, повышению квалификации и переподготовке путем создания на территории учебного аэродрома уменьшенной копии типового аэропорта. Проект предусматривает строительство учебного корпуса в виде типового здания аэровокзала с зоной регистрации и спецконтроля, бассейном для проведения занятий по аварийно-спасательной подготовке, учебными лабораториями и аудиториями для практических занятий, помещениями для авиационных тренажеров. Рядом с корпусом планируется создать фрагмент взлетно-посадочной полосы длиной 150 м со светосигнальным оборудованием. Планируемая пропускная способность центра – 10 тыс. человек в год. Направления деятельности центра: техническая эксплуатация авиатехники, аэропортовая деятельность, тренажерная подготовка экипажей воздушных судов, все виды учебных практик студентов и курсантов.

Реализация проекта выгодна многим сторонам. Авиапредприятиям Сибирского и Дальневосточного федеральных округов он позволит снизить затраты на повышение квалификации и переподготовку работников. Для Росавиации проект выгоден тем, что значительно расширяет сеть центров повышения квалификации и переподготовки авиационных кадров. Иркутская область решает проблему обеспечения кадрами авиапредприятий, увеличивает налогооблагаемую базу за счет предоставления услуг обучающимся, повышает престиж региональной системы образования. Еще один положительный момент от реализации проекта заключается в развитии совместной материальной базы Иркутского филиала МГТУ ГА и Военного учебного центра ИрНУТУ.

– Расскажите, пожалуйста, подробнее о научно-исследовательской деятельности вуза.

– В Иркутском филиале МГТУ ГА достаточно богатые традиции в научной сфере, в разное время мы выполняли научные работы по заказам Роскосмоса, ПАО «Аэрофлот», авиакомпании «ИрАэро», авиапредприятий «ИрАэро», авиапредприятий «ИрАэро», авиапредприятий «ИрАэро». В настоящее время, например, на кафедре летательных аппаратов и двигателей исследуется методика, позволяющая эффективно решать задачи аэродинамического проектирования экранопланов на этапе выбора и оптимизации компоновки, а также разрабатывается комплекс программ для оценки динамических характеристик пространственного маневрирования при различных способах и стратегиях управления.

На кафедре авиационных электросистем и пилотажно-навигационных комплексов ведутся научно-исследовательские работы по оценке качества пилотирования и уровня натренированности летчика по данным бортовых регистраторов полетной информации; проводится исследование оптимального управления нелинейными интегрированными системами управления летательным аппаратом; исследуется автоматизация измерений с использованием технического зрения и др.

На кафедре авиационного радиоэлектронного оборудования проводятся научные исследования, направленные на повышение эффективности применения гражданской авиации посредством внедре-

ния перспективных направлений развития в области радионавигации, наблюдения и радиосвязи для организации воздушного движения.

Результатами таких исследований являются уже защищенные и планируемые к защите докторские и кандидатские диссертационные работы, научные публикации в российских и зарубежных научных журналах. Так, только в прошлом году преподавателями филиала защищены две докторские и две кандидатские диссертации. На конец этого года запланирована защита двух кандидатских диссертаций преподавателей. Сегодня в филиале трудятся семь докторов и 38 кандидатов наук, что составляет более 70% всего преподавательского состава. Примечательно, что над диссертациями работают не только преподаватели высшего образования, но и педагогические работники среднего профессионального образования. Так, на будущий год по этой категории преподавателей запланированы защиты трех кандидатских диссертаций.

По результатам работы прошлого года получены три патента на изобретения. Примечательно, что соавтором одного из них стал студент пятого курса кафедры летательных аппаратов и двигателей. Ежегодно проводится грант Ученого совета Иркутского филиала МГТУ ГА. В 2019/2020 учебном году среди студентов были выбраны шесть победителей, которые получили денежные средства на реализацию своих научных проектов.

Последние три года мы проводим областной фестиваль беспилотных летательных аппаратов, на который съезжаются более сотни любителей и профессионалов в области эксплуатации беспилотной техники.

– Если уж вы упомянули о беспилотниках: как вы оцениваете перспективы их развития?

– Безусловно, это одно из наиболее перспективных направлений развития авиации, и мы как авиационный вуз не можем остаться в стороне. Мы определили для себя в качестве приоритета деятельность, связанную с обеспечением условий эксплуатации беспилотных авиационных систем (БАС). Их использование особенно актуально для регионов Дальнего Востока, Сибири и Арктики.

С 2017 года мы проводим курсы повышения квалификации и профессиональной переподготовки, направленные на формирование компетенций по эксплуатации БАС с использованием дистанционно пилотируемых воздушных судов, их функциональных систем, дополнительного оборудования, взаимодействия со службами организации и управления воздушным движением. Ежегодно мы выпускаем десятки специалистов, прошедших профессиональную переподготовку по этим направлениям.

Для реализации этих направлений мы сумели создать внушительную материальную базу: учебные комплексы бортового и наземного оборудования самолетного и вертолетного типа «Геоскан», тренажеры, БАС «Геоскан-101», квадрокоптеры DJI Mavic Mini и Mavic 2 Zoom. Преподаватели филиала по этим направлениям прошли повышение квалификации на производственной базе ведущего в области предприятия – компании «БАС-технологии». В дальнейшем мы планируем получить лицензию на право ведения образовательной деятельности по программе СПО «Эксплуатация беспилотных авиационных систем» для подготовки операторов беспилотных летательных аппаратов.





КОМПЕТЕНТНОЕ МНЕНИЕ



Дорожная служба Иркутской области – акционерное общество со стопроцентным участием правительства региона. До недавнего времени основной задачей предприятия было содержание дорожной сети регионального и межмуниципального значения протяженностью более 12 тыс. км. Сегодня ДСИО меняет свои бизнес-подходы и становится одним из ведущих игроков на рынке дорожно-строительных работ Восточной Сибири. Какова будет стратегия и тактика организации в меняющихся условиях экономики? Какие дорожные проекты сегодня наиболее актуальны для региона? На эти и другие вопросы отвечает генеральный директор АО «Дорожная служба Иркутской области», депутат Законодательного собрания Иркутской области Виктор ПОБОЙКИН.

– Виктор Леонидович, в последние годы наблюдается повышенное внимание общественности к дорожному хозяйству области и структуре ДСИО в частности. Чем это объясняется?

– Дорожная отрасль – это фактор, который может сдерживать рост территорий либо, наоборот, серьезно ему помогать. Я два срока избирался мэром Черемховского районного муниципального образования, и для нас состояние дорожной сети было одной из самых острых проблем. Примерно то же самое происходит по всей территории региона. Скорость разрушения дорог в последние годы значительно превышают темпы их ремонта. Напомню, что в Иркутской области дороги строились еще в советский период и проектировались из расчета на невысокие интенсивности движения и нагрузки. Еще 30 лет назад автотранспорт грузоподъемностью 40 тонн по трассам не передвигался. А сегодня ездят автопоезда полной массой свыше 60 тонн. Понятно, что дороги не выдерживают подобной нагрузки, да еще в условиях многолетнего недофинансирования.

Мы подошли к ситуации, когда часть дорожной сети стала практически непригодна к эксплуатации. Ее нужно ремонтировать, капитально ремонтировать, строить новые участки, менять саму транспортную схему. Конечно, никакой бюджет это не потянет, поэтому нужно двигаться поступательно и начать с основных транспортных артерий. Губернатор области Игорь Кобзев, еще будучи в статусе врио, обещал практически всю область, глубоко погрузился в эту проблему, услышал жителей. В результате начали появляться планы, которые найдут

Стратегия и тактика

Дорожная служба Иркутской области определяется с приоритетами

свое отражение в разрабатываемой в настоящее время стратегии дорожного развития Иркутской области. Без точно расставленных стратегических приоритетов невозможно заниматься тактикой. Понятно, что хочется восстановить все дороги сразу. Но в первую очередь мы должны заниматься те направления, которые дают максимальный экономический эффект. Чем больше мы сможем сделать для развития стратегических направлений сегодня, тем больше возможности с точки зрения финансирования появится завтра для модернизации локальной дорожной сети.

При этом нашей главной задачей остается содействие повышению качества жизни людей. Да, заменить асфальтобетонное покрытие везде нельзя, но все дороги можно содержать на хорошем уровне, чтобы до всех населенных пунктов можно было осуществлять регулярное транспортное сообщение. Казалось бы, эта задача еще прошлого века, но и сейчас она актуальна для районов, которые находятся всего в паре сотен километров от столицы Восточной Сибири.

– Каковы экономические показатели АО «Дорожная служба Иркутской области»?

– Традиционно в первом полугодии у ДСИО фиксировались убытки, однако в этом году тенденцию удалось переломить. Мы сработали без потерь и по итогам года прогнозируем прибыль значительно выше прошлых лет. Так, по направлению содержания автомобильных дорог за первые шесть месяцев текущего года общая выручка составила чуть более 2 млрд руб. (за аналогичный период прошлого года – 1,3 млрд руб.). Причем в структуре выручки по видам работ доля ремонта выросла на 10%, а производительность труда – на 49% на трудовую и механическую единицы. Соответственно, выросла и заработная плата. Этого удалось добиться благодаря наращиванию собственных мощностей. Мы более эффективно подошли к существующему парку дорожной техники и автотранспорта. Сделали несколько шагов в части увеличения внутренней мотивации сотрудников, в том числе изменив схему оплаты труда на сделочно-премиальную. Предпринимаем шаги к системному техническому перевооружению, потому что на действующей технике качественный рост уже невозможен.

В целом я как руководитель своей задачей вижу совершенствование акционерного общества с точки зрения бизнес-стратегии и увеличения производительности труда, повышения уровня профессионализма коллектива. В частности, хотелось бы увеличить долю работ, выполняемых собственными силами, с нынешних 67% до 75%. Много лет назад была принята неверная стратегия согласно которой Дорожная служба Иркутской области стала заниматься исключительно содержанием сети автомобильных дорог региона. Это привело к провалу в финансовых показателях экономической деятельности предприятия, и в настоящее время мы вынуждены исправлять эту ошибку. Компания должна быть рентабельной и

иметь финансовую подушку безопасности, чтобы нивелировать любые риски. Яркий пример – наводнение в Иркутской области в 2019 году, когда все силы были брошены на ликвидацию последствий разгула стихии. Сильная компания может сделать гораздо больше, в том числе и содержанием заниматься на совершенно другом уровне.

– Какова ваша политика в отношении развития структуры предприятия?

– В настоящее время в структуру компании входят 17 филиалов, которые осуществляют полный комплекс дорожно-строительных работ на 90% региональной и федеральной сети автомобильных дорог по всей территории Иркутской области. Конечно, для того чтобы добиться быстрого финансового результата, самым простым способом было бы сократить издержки и объединить часть филиалов. Но это стратегически неправильно: часто сэкономленная сегодня копейка дает миллиардные потери завтра. Если мы закроем несколько филиалов, то существующая дорожная сеть начнет разрушаться еще более угрожающими темпами и в дальнейшем привести ее в порядок будет крайне трудно.

Я рассуждаю не только с позиций руководителя акционерного общества. ДСИО – серьезная структура, которая влияет на общие социальные и политические процессы в регионе. Сокращение филиалов может привести к потере кадров, ухудшению качества услуг в обеспечении безопасности передвижения по дорогам с точки зрения рядового жителя. Ведь если посмотреть на карту, то будет видно, что сеть дорог очень распределенная. Производственные участки в случае объединения будут сильно удалены от конкретных дорог. Это приведет к тому, что обслуживание на северных дорогах будет хуже. Сегодня важно удерживать баланс: не раздувать штат, стараться не «закапывать» деньги в землю и при этом удерживать дорожную сеть в удовлетворительном состоянии до возможности проведения капитального ремонта.

Мы идем другим путем и реформируем структуру дорожной службы путем создания профильных подразделений, которые будут заниматься конкретными видами деятельности. Так, в 2016 году был открыт цех по производству дорожных знаков. В 2017 году образован Мостостроительный филиал, который занимается строительством и ремонтом искусственных сооружений. В следующем году планируем создать собственную механизированную колонну, которая будет выполнять дистанционные задачи. С такой необходимостью мы столкнулись при ликвидации последствий наводнения в городе Нижнеудинск Иркутской области. Необходимо было в кратчайшие сроки завезти большое количество мощностей и людей для строительства дамбы в селе Алыгджер Нижнеудинского района, однако мы столкнулись с невозможностью круглогодичной связи с этим населенным пунктом. Дорог там просто нет, и доставить туда грузы можно лишь по зимнику либо вертолетом. Это специфика,

с которой ранее дорожная служба никогда не сталкивалась, и именно эти задачи предстоит выполнять мехколоне.

Также в перспективе – создание отдельного ИТ-подразделения, в функционал которого войдет цифровая трансформация предприятия. Уже сейчас у нас в штате появился специалист-робототехник, который занимается системами автоматизированного управления дорожной техникой и асфальтобетонными заводами. Мы идем к созданию информационной системы, задача которой – переход на электронный документооборот, а также оптимизация всех бизнес-процессов организации. Специализированное программное обеспечение позволит осуществлять учет и анализ оперативной деятельности предприятия в онлайн-режиме. В единой информационной модели будут отражаться данные по работе всех элементов – дорожной техники и автотранспорта, дробильно-сортировочных комплексов, АБЗ, весовых пунктов и т. д. Такой подход позволит повысить эффективность управления предприятием.

– На каких наиболее масштабных и значимых объектах ведется работы в настоящее время?

– АО «Дорожная служба Иркутской области» является генеральным подрядчиком по всем объектам строительства защитных дамб в пострадавших от наводнения территориях Иркутской области. Сегодня эта работа находится на личном контроле главы региона Игоря Кобзева. В частности, это инженерная защита от затопления городов Нижнеудинск, Тулун, рабочего поселка Шиткино, села Бирюса, реконструкция берегоукрепительных сооружений в поселке Соляная на реке Бирюса в Тайшетском районе, а также строительство защитной дамбы в упомянутом уже селе Алыгджер Нижнеудинского района. Это для нас новое направление деятельности, но мы взяли за это, потому что никто больше не изъявлял желания. С точки зрения экономики проект убыточный, но задачу поставил Президент России Владимир Путин, и ее надо выполнять, защищая людей. Сложность в том, что, занимаясь тактическими задачами, одновременно мы пытаемся решить и стратегические. Например, для выполнения поставленных задач начали реанимировать в Нижнеудинске завод железобетонных изделий.

Кроме того, в числе наиболее масштабных объектов – строительство улично-дорожной сети в городе Тулун, путепровода через железную дорогу с устройством развязки в рабочем поселке Залари Иркутской области, автомобильной дороги Киренск – Казачинское на участке км 65 – км 104 в Казачинско-Ленском районе; капитальный ремонт автомобильной дороги А–331 «Вилиюй» на участке км 182 – км 187 и др., всего более тридцати объектов. Кроме того, в ближайшие несколько лет планируется восстановить более 700 км дорог на севере Иркутской области на деньги, выделяемые ПАО «Газпром» на компенсацию нанесенного ущерба областными и муниципальными дорогам

в рамках реализации инвестиционных проектов на базе Ковыктинского месторождения. В настоящее время проводится работа с собственниками дорог по заключению соглашений для последующего финансирования и производства реконструкции. Всего на эти цели будет выделено 3,5 млрд руб. Уже в текущем году планируется выполнить работы на 600 млн руб.

На очереди – другие важные проекты, в том числе реконструкция и ремонт важнейшей артерии – автомобильной дороги регионального значения Тайшет – Чуна – Братск, на которую приходится значительное количество внутреннего валового продукта. На северных территориях области проживают до пяти тысяч человек; тут же сконцентрирована важнейшая ресурсная база – нефть, газ, лес. Понятно, что эти производственные мощности нужно усиливать транспортной доступностью. Также необходимо продолжать реконструкцию региональных дорог Таксимо – Бодайбо, Баяндай – Еланцы – Хужир и других.

– Какие риски сегодня есть в дорожной отрасли?

– Как и во многих других сегментах, одной из самых серьезных проблем на сегодня является дефицит кадров. Это касается как специалистов среднего, так и высшего звена. Сегодня на рынке труда просто нет профессиональных механизаторов, водителей, инженеров. Мы принимаем значительные усилия, чтобы нивелировать кадровый провал. Во-первых, приняли решение возродить работу учебного комбината на базе ДСИО. В настоящее время договариваемся с соответствующими образовательными структурами, которые помогут нам организовать профессиональную переподготовку, а также обучение сотрудников новым специальностям. Во-вторых, мы возобновляем в ДСИО институт наставничества, когда более опытный специалист делится своими знаниями и навыками с молодыми сотрудниками. Это необходимая связка для передачи и распространения опыта. То есть мы поняли, что если нельзя нанять готового профессионала, то можно научить человека, помочь с получением квалификации и обеспечить его работой. Это непростой путь, однако сегодня других вариантов нет.

– Если вернуться к разрабатываемой стратегии дорожного развития Иркутской области, не станет ли риском дефицит бюджетного финансирования? Мы построим протяженную дорожную сеть, но через пару лет ее не на что будет содержать...

– Чем хуже дорожная сеть, тем дорожке обходится ее содержание. К тому же вспомните, как другие страны справлялись с внутренними кризисами – они развивали инфраструктурные проекты. Да, у нас не такие годы, но даже сейчас можно развивать направления, которые завтра будут способствовать раскрытию экономического потенциала региона. Так что строить дороги надо в любом случае. Ведь если ресурсы можно вывезти, то дороги – нет. Они останутся навсегда и станут фундаментом будущего.





СТРОИТЕЛЬСТВО. СОДЕРЖАНИЕ. РЕМОНТ

В начале текущего года АО «Дорожная служба Иркутской области» вошло в список системообразующих предприятий региона. Весомый вклад в социально-экономическое развитие области, увеличивающийся объем выполненных работ и налоговых отчислений в областной бюджет позволяют ДСИО занимать ведущее положение на рынке выполнения дорожных работ в регионе.

В настоящее время в структуру предприятия входят 17 филиалов, которые выполняют полный комплекс дорожно-строительных работ, а также занимаются содержанием региональной сети дорог общей протяженностью 12,5 тыс. км. Численность коллектива достигает двух тысяч человек. Материально-техническая база включает в себя 40 лицензированных карьеров, 30 асфальтобетонных заводов, завод ЖБИ, 45 дробильных комплексов, свыше 1600 единиц различной техники, эмульсионные установки. Выручка в 2019 году составила 6 млрд руб., в 2020 году прогнозируется на уровне 7 млрд руб.

В портфеле заказов на 2020 год – более тридцати объектов ремонта, капитального ремонта и строительства дорог федерального, регионального и муниципального значения, искусственных объектов. Из них 24 будут сданы в эксплуатацию в текущем году, восемь – переходящие на 2021-й год. Пожалуй, наиболее социально важное направление работы в настоящее время – это ликвидация последствий наводнения в Иркутской области. Напомним: весной прошлого года регион столкнулся с масштабным природным паводком, в результате которого особенно пострадали Нижнеудинский, Тайшетский, Тулунский и Чунский районы. Президент России Владимир Путин поставил перед руководством региона задачу скорейшего восстановления инфраструктуры, в том числе социальных объектов и дорожной сети. АО «Дорожная служба Иркутской области» было выбрано генеральным подрядчиком по строительству защитных сооружений на территории Иркутской области (заказчик – ОГКУ «Управление капитального строительства Иркутской области»).

Инженерная защита

В числе наиболее значимых объектов инженерной защиты – семь дамб (гидротехнических сооружений в виде грунтовой насыпи для регулирования водных потоков). В настоящее время наиболее масштабные работы ведутся на сооружении защитной дамбы в с. Алыгджер Нижнеудинского района Иркутской области. Часть грузов и строительную технику удалось завести в начале года по зимнику, при этом дорогу для колонны тяжелой техники приходилось прокладывать самим. Тогда в Алыгджер были доставлены бульдозеры, экскаваторы, самосвалы, погрузчик и вахтовки. Только одна их переброска на место строительства заняла три недели. Часть материалов пришлось завозить летом по существующей лесовозной дороге. Логистика оказалась самым сложным этапом строительства, признают дорожники. Доставка материалов по зимнику в структуре стоимости материала достигает 15–20%, летом – еще больше. К тому же в пострадавших районах работу можно организовать только вахтовым методом, что также ведет к серьезному удорожанию стоимости проекта.

Основным видом работ при строительстве дамбы является отсыпка. Всего предстоит отсыпать около 160 тыс. кубометров песка на участке протяженностью 3,65 км. При этом весь инертный материал – дачный, его добывают из реки и укладывают в тело дамбы. Это самый сложный и продолжительный по времени этап: работа идет в две смены вот уже пять месяцев подряд. Если отсыпать весь этот объем конусом – то получится пятиэтажный дом. Сама дамба состоит из двух частей. Одна – временная,

На благо людям и региону

Основные объекты Дорожной службы Иркутской области



которую рабочие установили еще весной 2020 года. Вторая – постоянная, тело которой необходимо отсыпать до конца текущего года. Именно она призвана снять угрозу очередного весеннего подтопления, если оно случится. В следующем году дорожникам предстоит уложить геомембрану, текстиль, каменные материалы. Окончание строительства согласно контрактам заявлено на январь 2022 года, но, учитывая огромную социальную значимость объектов, ДСИО планирует завершить объект к июню 2021 года.

Вторая дамба призвана защитить город Тулун от затопления водами реки Ия. Это самое протяженное инженерное сооружение – 14 км. Здесь объем земляных работ еще больше: в основное тело дамбы необходимо уложить 380 тыс. кубометров песка, 60 тыс. кубометров каменных набросков, 120 тыс. кубометров дренажного слоя. Задача – завершить до конца текущего года возведение тела дамбы, а полностью объект будет готов в 2022 году. Облегчает работу то, что инертные материалы располагаются поблизости. Третий объект – сооружение инженерной защиты города Нижнеудинск от затопления водами реки Уда протяженностью 11 км. Объем инертных материалов, которые нужно уложить до конца 2020 года, – 500 тыс. кубометров. «Сложность подобных сооружений заключается в том, что их нужно отсыпать одновременно с обеих сторон берега. Потому что, как правило, река разделяет города на две части, и защищать населенный пункт необходимо с обеих сторон, – комментирует заместитель генерального директора по производству АО «ДСИО» Анатолий Сарапулов. – Остальные дамбы строятся с одной стороны: в р. п. Шиткино, с. Бирюса и с. Шелехово Тайшетского района».

Дороги

В числе выполняемых работ – ремонт, капитальный ремонт и строительство дорог межмуниципального, регионального и федерального значения. Так, силами ДСИО ведется строительство улично-дорожной сети с объектами социального назначения в городе Тулун. В частности, производился капитальный ремонт главной городской магистрали – улицы Ленина, которая летом 2019 года была частично разрушена во время удара стихии. Работы проводились силами Тулунского и Иркутского филиалов в рамках региональной госпрограммы «Реализация госполитики в сфере строительства, дорожного хозяйства» на 2019–2024 годы. К началу сентября работы были завершены: на протяжении 2,4 км дорожники заменили дорожное полотно, обо-

рудовали улицу тротуарами, парковочными карманами, полностью смонтировали новую систему освещения, благоустроили восемь скверов. Появились даже фонтаны, что сделало улицу своеобразным местом притяжения горожан. По сравнению с тем, что было – это небо и земля, признают местные жители. Общая площадь благоустройства составила более 35 тыс. кв. м.

Кроме того, АО «ДСИО» принимает участие в реализации проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги». Всего дорожники отремонтируют 25 участков межмуниципальных и региональных дорог общей протяженностью более двухсот километров. Так, на автодороге Тогот – Курма в Ольхонском районе привели в порядок 17 км пути. На мостовом переходе через реку Ей автомобильной дороги Залари – Жигалово в Нукотском районе и на автомобильной дороге Хребтовая – Рудногорск – Новоилимск в Нижнеилимском районе были заменены водопропускные трубы. Аналогичные работы, а также устройство земляного полотна провели на трассе Олха – Большой Луг в Шелеховском районе. Большой объем работ выполняется на автомобильной дороге Киренск – Казачинское в Казачинско-Ленском районе, Жигалово – Казачинское в Жигаловском районе. Асфальтирование выполнялось на участках подъезда к рабочему поселку Янгель в Нижнеилимском районе, на пятикилометровом участке трассы Иркутск – Оса – Усть-Уда в Усть-Удинском районе, на 14,5 км дороги Тельма – Раздолье в Усольском районе, на девяти километрах дороги из поселка Средний в Михайловку в Усольском районе и т. д.

Кроме того, Дорожная служба выполняет капитальный ремонт на федеральной автомобильной дороге А-331 «Вилуй» Тулун – Братск – Усть-Кут – Мирный – Якутск на участке км 182 – км 187 в Иркутской области (заказчик – ФКУ Упрдор «Прибайкалье»). До конца ноября

текущего года запланировано привести в порядок обе проезжие части: в прямом и обратном направлении. Специалисты восстановят деформированное земляное полотно, верхний слой дорожной одежды выполнят из щебеночно-мастичного асфальтобетона, укрепят обочины и кюветы, усовершенствуют систему водоотвода, заменят десять водопропускных труб, приведут в нормативное состояние 16 пересечений и примыканий к автодороге. На протяжении всего ремонтируемого участка установят новое барьерное ограждение, более 100 дорожных знаков и 1654 пог. м уличного освещения.

Наряду с капитальными ремонтами важнейшим направлением деятельности АО «Дорожная служба Иркутской области» остается содержание сети региональных и межмуниципальных дорог общей протяженностью 12,5 тыс. км. В рамках этой работы будут устранены дефекты асфальтобетонного покрытия, произведен ямочный ремонт, в том числе по струйно-инъекционной технологии. Такие локальные работы делают проезд по дорогам безопаснее и комфортнее и позволяют облегчить зимнее содержание автодорог. Кроме того, ДСИО занимается оборудованием и содержанием паромных и ледовых переправ на реках области.

Мосты и путепроводы

Наводнения нанесли существенный урон не только дорогам, но и искусственным сооружениям на них. На автомобильных дорогах Иркутской области расположены более тысячи мостов, в том числе более пяти сот деревянных, более четырех сот – железобетонных. После разгула стихии некоторые из них получили статус аварийных. Согласно указу Президента РФ от 3 июля 2019 года «О мерах по ликвидации последствий наводнения на территории Иркутской области»

часть мостов вошли в программу строительно-монтажных работ, утвержденную Правительством РФ. Другие включены в областную программу по восстановлению мостовых сооружений.

Значение мостовых сооружений трудно переоценить: они обеспечивают круглогодичное автомобильное сообщение в пределах как одного населенного пункта, так и соседних районов. Зачастую в их отсутствие перебраться на противоположный берег реки можно лишь с помощью паромной переправы, а в холодное время года – по зимнику. В межсезонье люди фактически отрезаны от внешнего мира. Поскольку потребность в мостах очень высокая, а финансирования на строительство капитальных объектов не хватает, решением может стать возведение временных мостов, в том числе из элементов CAPM (так называемый средний автодорожный разборный мост). Силами филиалов ДСИО в текущем году выполнялись работы более чем на десяти мостовых сооружениях в пяти районах области. В их числе устройство временных мостов через р. Мурун на км 13+368 автодороги «Подъезд к п. Харат», через р. Манзурка на км 0+007 автомобильной дороги «Подъезд к п. Заречное» в Качугском районе, ремонт (восстановление) автомобильного моста через р. Азейка в г. Тулун и т. д.

Об одном искусственном сооружении стоит сказать отдельно. Это строительство путепровода через железную дорогу с устройством развязки в р. п. Залари – административном центре Заларинского района Иркутской области. Объект был возведен силами Мостостроительного филиала ДСИО менее чем за два года. На строительство объекта протяженностью 1,68 км было направлено 423,6 млн руб. из областного и местного бюджетов. Необходимость в путепроводе через железную дорогу появилась еще в 1980-х годах. Он позволит соединить не только части поселка, но и районы. Появление путепровода позволит избежать многочасовых автомобильных пробок на железнодорожном переезде, которые часто приводили к тому, что экстренные службы с опозданием прибывали по вызову. В настоящее время силами субподрядной организации продолжают работу по благоустройству подъездных путей и монтаж освещения.

Таким образом, не будет преувеличением сказать, что АО «Дорожная служба Иркутской области» задействовано на всех значимых направлениях работ в дорожном сегменте Иркутской области. Системные преобразования в структуре организации, уверенный рост экономических показателей и планомерное наращивание портфеля заказов говорят о том, что компания находится на верном пути. С ее помощью область и в дальнейшем должна преобразиться.





Людам нужны дороги

Юрий Кибирев: «Не можем подвести заказчика»

Трибуна
руководителя



Первый заместитель
генерального директора
АО «Труд»
Юрий Кибирев

Обстоятельства непреодолимой силы, которыми изобилует текущий период истории России, заставили многие предприятия взять паузу и пересмотреть свои возможности. Однако есть стратегически важные для страны сферы, где остановка невозможна. Это в полной мере касается дорожного хозяйства и, в частности, приведения в нормативное состояние федеральной и региональной дорожной сети. В Сибири одним из ведущих игроков этого рынка много лет является АО «Труд». Как дорожники переживают этот непростой период? Что является движителем отдельно взятого предприятия и что помогает бизнесу с уверенностью смотреть в завтрашний день, рассказывает главный инженер – первый заместитель генерального директора АО «Труд» Юрий КИБИРЕВ.

– Юрий Владимирович, текущая повестка – это, конечно, пандемия, которая сказалась на экономике в целом и дорожно-строительной отрасли в частности. Как она повлияла на формирование контрактной базы АО «Труд» в текущем году?

– Действительно, год начался и заканчивается непросто. АО «Труд» работает в шести регионах России, в том числе в Амурской области и на Сахалине. Карантинные мероприятия привели к тому, что мы лишились существенной части иностранной рабочей силы в начале строительного сезона. Работавшие с нами специалисты не смогли вернуться на объекты из-за ограничений, и мы вынуждены были в срочном порядке проводить дополнительный набор рабочих с последующим их обучением. К тому же по прибытии на Сахалин мы вынуждены были обеспечить вновь прибывшим строителям обсервацию в течение двух недель непосредственно в Южно-Сахалинске, как того требует рекомендация Роспотребнадзора. Только после этого они смогли прибыть к месту работы на Курилы и север Сахалина. Все это привело к дополнительным затратам и отставанию от производственного плана минимум на месяц.

Основные объекты текущего года – это реконструкция участка автодороги Р-258 «Байкал», км 47 – км 55, и участка автодороги Р-255 «Сибирь», км 1797 – км 1842 в Иркутской области, реконструкция автодороги «Лена» Невер – Якутск на участке км 63 – км 93 в Амурской области, всего более 30 объектов. Нам удалось отработать по максимуму, даже несмотря на аномальные погодные условия. В Амурской области, например, из 120 рабочих дней дожди продолжались 48 суток, и производить дорожные работы было невозможно. Тем не менее, уверен, что мы справимся с запланированными объемами. Более того, большинство объектов на на-

чало октября находились на стадии 95%-ной готовности.

– Что помогло компании ускориться?

– Прежде всего, мощная производственно-техническая база, которая насчитывает более тысячи единиц автоспецтехники и оборудования ведущих мировых брендов. Кроме того, у предприятия собственная сырьевая база, так что проблем с качеством входящих инертных материалов не стоит. Их физико-химические свойства давно изучены и много раз подтверждены соответствующими исследованиями. Наконец, главная составляющая – это коллектив, костяк которого составляют проверенные годами профессиональные специалисты. Конечно, в текущих условиях пришлось привлекать субподрядные организации, что привело к дополнительным затратам и снижению экономики предприятия, однако мы не можем подвести заказчика и не выполнить намеченную производственную программу.

– Сегодня регулятор ставит довольно амбициозные задачи в сегменте дорожной отрасли. Как отвечает на эти вызовы АО «Труд»?

– АО «Труд» – это предприятие полного цикла в области строительства, реконструкции, капитальных ремонтов и содержания автомобильных дорог, мостовых сооружений, взлетно-посадочных полос. В настоящее время 80% работ выполняются собственными силами: так мы гарантируем объемы и сроки производства, тем более сейчас, когда государство взяло курс на увеличение межремонтных сроков и одновременно ужесточение исполнения контрактных обязательств.

Учитывая рыночную конъюнктуру, в 2018 году мы создали собственный Мостовой филиал. Сейчас эта ниша на рынке свободна: профессиональных мостостроительных коллективов на территории региона практически не осталось. Между тем в регионе множество мостов требуют ремонта или реконструкции. К тому же искусственные сооружения зачастую идут в одном лоте по капитальному ремонту или строительству автомобильной дороги. Например, только проект строительства обхода Усолья-Сибирского предусматривает возведение шести транспортных развязок, пяти путепроводов, пяти мостов и двух надземных пешеходных переходов. Ранее для подобных работ нам приходилось пользоваться услугами сторонних субподрядных организаций. Однако не всегда работа смежников нас устраивала. Сейчас мы можем контролировать качество и сроки работ и, что немаловажно, оставлять прибыль в компании.

Другое направление, которое позволит повысить качество про-

изводства дорожно-строительных работ и строительства объектов транспортной инфраструктуры, – этап создания проекта. В настоящее время рынок проектирования Иркутской области довольно насыщен, однако в целом уровень выполнения проектно-сметной документации оставляет желать лучшего. Поэтому сейчас мы обсуждаем возможность создания собственного проектного филиала. Это станет еще одним преимуществом при переходе на систему контрактов жизненного цикла в дорожной отрасли, которую вот уже несколько лет анонсирует регулятор.

– Вы уже упомянули, что государство проводит целенаправленную политику в части увеличения межремонтного срока службы федеральных дорог. Какие инструменты для этого есть у подрядчиков?

– Прежде всего, новые технологии. АО «Труд» системно подходит к разработке и внедрению инновационных технологий в дорожном строительстве, в том числе в условиях резко континентального климата и вечной мерзлоты. В этом смысле мы не теоретики, а практики. Первыми внедрили многие технологии, в настоящее время широко применяемые в Сибири и на Дальнем Востоке. Например, первыми применили щебеночно-мастичный асфальтобетон на трассе «Лена». Работали с геосинтетическими материалами; тонкослойными покрытиями, которые позволяют продлить жизнь дорог без серьезного ремонта; апробировали устройство теплоизоляционных слоев из пеноплекса для сохранения вечной мерзлоты.

У нас нарабатаны серьезные компетенции в применении технологии устройства основания дорожных одежд методом холодного ресайклинга. Принято считать, что он больше подходит для дорожной сети на западных территориях страны, но наш опыт доказывает, что и в условиях севера этот метод отлично работает. Силами АО «Труд» производится ресайклинг более 500 000 кв. м асфальтобетонного полотна в год. В качестве ведущей машины был выбран ресайклер Wirtgen, многофункциональность которого позволяет использовать неорганические, органические, комплексные вяжущие, асфальтовый гранулят в технологических процессах и создавать высокопрочные основания дорожной одежды равной степени качества из различных материалов. Этот способ ремонта дорожной одежды имеет ряд преимуществ. В частности, не нужно вывозить и складировать фрезеруемый материал существующего покрытия. В целом технология приводит к увеличению срока эксплуатации проектируемой

дорожной одежды и является экономически выгодным решением.

– Из вашей практики: какая технология сегодня является наиболее перспективной для Сибири?

– Иркутская область, Забайкальский край, Якутия, Дальний Восток относятся к I дорожно-климатической зоне, для которой характерны длительные периоды пониженных температур, амплитудные перепады в весенний и осенний сезоны. Именно для таких территорий наиболее эффективным мы считаем применение теплых асфальтобетонных смесей. Теплой является асфальтобетонная смесь, которая готовится с использованием как вязких, так и жидких битумов и укладывается непосредственно после приготовления с температурой не ниже 70 °С. Снижение температуры приготовления и укладки такой смеси ведет к сокращению энергозатрат и, как следствие, к удешевлению всего процесса. Кроме того, производство теплых асфальтобетонных смесей более экологично, так как позволяет значительно снизить выбросы в атмосферу загрязняющих веществ. Они медленнее остывают, что позволяет повысить дальность транспортировки, продлить строительный сезон. Снижение температуры смеси также положительно сказывается на свойствах битума, замедляя интенсивность его старения, а следовательно, повышается долговечность покрытия автомобильных дорог.

– Сказывается ли инновационность материалов на стоимости дорожных работ?

– Логично, что себестоимость материалов и производства работ возрастает. Если взять метод объемного проектирования асфальтобетонных смесей, то полностью изменилась технологическая цепочка. Число фракций щебня увеличилось, и следовательно, производительность дробилки резко снизилась. При этом стоимость асфальтобетонной смеси в сметах не изменилась. Этот дисбаланс достигает 20% и в целом отрицательно влияет на экономику предприятия. Несмотря на все усилия, предпринимаемые регулятором в последние годы, реформа ценообразования пока не дала результатов. Действующая сметно-нормативная база по-прежнему неадекватно отражает затраты дорожно-строительных предприятий. Так, стоимость битума, который заложен в сметах, составляет 17 тыс. руб. за тонну, в то время как его рыночная стоимость 27–28 тыс. руб. Заработная плата заложена из расчета 20 тыс. руб., когда реальное вознаграждение за труд хорошего специалиста достигает 70–80 тыс. руб. в месяц.

Все эти неучтенные затраты покрываются за счет накладных расходов и технических решений. Но

это не всегда возможно: заказчик внимательно отслеживает любые отступления от проектно-сметной документации. В этом смысле дорожно-строительная организация попадает в своеобразную западню, когда ПСД не соответствует реалиям, а отступить от нее нельзя. Надо ли говорить, что все это ведет к снижению прибыли предприятия, невозможности обновления материально-технической базы и развития в целом. В настоящее время мы выступаем с предложением к регулятору оставить за подрядчиком право перераспределения финансирования внутри сметы, если объект уже проторгован. В условиях зафиксированной цены контракта мы должны находить свою экономику, чтобы в конечном итоге компенсировать зарплату, ГСМ и битум, которые на рынке значительно дороже, чем в сметах. Эту позицию мы регулярно доносим до органов власти через профильные организации, в том числе Ассоциацию «Р.О.С.АСФАЛТ». Определенные подвижки есть, но все они, возможно, скажутся уже на будущих объектах. А у тех, что уже прошли экспертизу и расторгованы в рамках действующего законодательства в текущих ценах, стоимость уже не изменится.

– Как вы видите решение другой проблемы дорожной отрасли, с которой мы начали, – кадровый?

– Это действительно огромная проблема. В настоящее время ни одно среднее учебное заведение не готовит специалистов среднего звена для дорожного строительства – экскаваторщиков, бульдозеристов, даже водителей категории С. Дефицит приводит к тому, что заработная плата этих специалистов очень высокая. В то же время на рынке кадров явно избыток молодых специалистов с высшим образованием. В АО «Труд» работают свыше 2200 человек, и 60% из них молодежь. Мы стараемся собственными силами восполнить дефицит, тесно сотрудничаем с профильными вузами и училищами, центрами занятости. На базе предприятия создан учебно-производственный центр подготовки и переподготовки специалистов. Многие годы успешно практикуется целевая подготовка молодых специалистов за счет предприятия. Но этого недостаточно: мы не можем обучить молодых людей по всем требуемым направлениям. Возможно, выскажу непопулярную мысль, но все же: в США лишь 10% абитуриентов становятся студентами вузов, остальные осваивают рабочие специальности и не считают это зазорным. Потому что за это платят хорошие деньги, и там есть престиж рабочих специальностей. Уверен, что здесь необходим системный государственный подход. И касается это не только дорожного хозяйства, но и других отраслей.

Специфика нашей деятельности такова, что большие объемы работ проводятся вахтовым методом. Как работодатель мы делаем все возможное, чтобы создать своим работникам хорошие бытовые условия – насколько это возможно на строительной площадке. Все жилые городки включают комфортабельные вагончики для проживания с Wi-Fi, бани, спортивные сооружения. Рабочие обеспечены хорошим питанием и медицинским обслуживанием. Много лет подряд наша компания носит звание лучшего работодателя по условиям охраны труда и безопасности.

– Каковы ваши прогнозы относительно ситуации на рынке дорожно-строительных работ?

– Мы никогда не унываем. При любой конъюнктуре рынка людям нужны будут дороги. Это – лицо власти любого региона. Поэтому дорожное направление будет развиваться, несмотря ни на что. В России еще очень долго будут требоваться современные и безопасные дороги и профессионалы, которые умеют их строить.





ЛИДЕРЫ ОТРАСЛИ

Среди самых актуальных проблем современной России – строительство и реконструкция дорог федерального, регионального и местного значения. Эту задачу в Сибири вот уже более 30 лет решает АО «Труд» – один из крупнейших генеральных подрядчиков в системе Росавтодора. В настоящее время 17 филиалов АО «Труд» работают в Забайкальском крае и Амурской области, Приангарье, Бурятии и на Сахалине. Благодаря усилиям дорожников дороги с твердым покрытием появляются даже там, где их никогда не было. В других регионах с обновленной дорожной сетью заметно улучшается жизнь людей.

«Тещин язык» стал безопасным

В 2020 году силами АО «Труд» производились работы по строительству и реконструкции более чем на трех десятках объектов федерального и регионального значений. Пожалуй, наиболее сложный и прогневивший на всю Россию объект – это реконструкция автодороги Р–258 «Байкал» на участке км 47 – км 55, именуемом в народе «тещин язык». Движение на обходе торжественно открыли в конце августа. Этот участок представлял собой горный серпантин. Сложный горный рельеф, перевал, малые радиусы кривых в плане и профиле, обледенение при понижении температуры часто являлись причинами повышенной аварийности. Специалисты компании фактически проложили новую трассу, для чего произвели целый комплекс буровзрывных работ. Глубина выемок грунта на участке достигала 40 м, а высота насыпей – 20 м. Были отсыпаны более 2 млн кубометров земляного полотна. Для обеспечения его устойчивости предусматривалось устройство подпорных стенок из корыччатых габбионов. Обход опасного горного серпантинга сократил путь от Иркутска до Байкала на 3 км.

Новый участок соответствует параметрам второй технической категории (была четвертая). Ширина проезжей части – 7,5 м. Это позволило увеличить пропускную способность дороги с 6 тыс. до 14 тыс. автомобилей в сутки. На новом отрезке обустроены переходно-скоростные полосы, установлены более 11 км металлического барьерного ограждения, сигнальные столбики, 52 дорожных знака. Проведено устройство дополнительной полосы на подъеме протяженностью почти 7 км и двух площадок отдыха для водителей. Пользователи отмечают, что новый участок очень живописен: на вершине подъема открывается невероятный вид на одну из достопримечательностей региона – утес «33 богатыря» рядом с селом Шаманка. Фактически благодаря дорожникам копилка достопримечательностей региона пополнилась еще одной точкой притяжения для туристов.

Стоит добавить, что на старом участке были проведены рекультивационные работы: дорожная одеж-

Дорогами «Труда»

прирастают Сибирь, Сахалин, Приангарье...



да была разобрана и вывезена, а на ее месте будут высажены деревья хвойных пород. Это только начало большой работы на этом направлении: следующим шагом на трассе Р–258 станет ликвидация другого опасного участка – в обход поселков Чистые Ключи и Моты, до объезда города Иркутска. После этого планируется приступить к реконструкции Култукского серпантинга. АО «Труд» планирует участвовать во всех конкурсных процедурах.

В обход быстрее

Еще один значимый объект – строительство автодороги Р–255 «Сибирь» на участке км 1797 – км 1842 (заказчик – ФКУ Упрдор «Прибайкалье»). Обход п. Тельма и г. Усолье–Сибирское строится в рамках исполнения Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года. Финансирование в размере 17 млрд руб. предусмотрено из федерального бюджета. Строящийся участок станет продолжением обхода Ангарска и обеспечит зеленый коридор для транзитного транспорта, что позволит снизить количество ДТП и улучшить экологическую ситуацию в районе. В настоящее время интенсивность потока на трассе достигает 20 тыс. автомобилей в сутки, существенная часть которых приходится на грузовой автотранспорт.

Проектом предусматривается строительство дороги категории IB с четырьмя полосами движения, возведение шести транспортных

развязок, десяти путепроводов и мостов, двух надземных пешеходных переходов и четырех остановок. Безопасность дорожного движения обеспечит освещение на 28 км, а также разделительное барьерное ограждение. В первой половине 2020 года дорожники отсыпали 1,5 млн кубометров грунта и приступили к устройству дорожной одежды, продолжается возведение искусственных сооружений. Также до конца строительного сезона предусмотрены установка мостовых свай, устройство водопропускных труб и переустройство высоковольтных линий электропередачи. Всего в строительстве обхода задействованы более 500 человек и 300 единиц дорожно-строительной техники. Важно подчеркнуть, что в рамках лимита финансирования АО «Труд» перевыполнило план почти в четыре раза.

Особенность строительства объекта заключалась в том, что дорожным работам предшествовали археологические раскопки – это обязательный этап перед выходом дорожников на строительную площадку. В результате в районе моста через реку Белую и вблизи села Большая Елань были обнаружены артефакты стоянки древнего человека, датируемые 7–15 тыс. лет до нашей эры. В частности, на одном из участков были найдены каменные лезвия, орудия для добычи огня и приготовления пищи. Ученые не исключают, что здесь возможны останки мамонтов и шерстистых носорогов. В общей сложности в текущем году раскопки осуществлялись на площади 20 тыс. кв. м.

Это не первый подобный опыт для АО «Труд»: при строительстве федеральной автомобильной дороги А–333 Култук – Монды – граница с Бурятией также была найдена стоянка древнего человека, там возраст останков датировался 27 тыс. лет до нашей эры.

«Лена» преобразуется

В октябре текущего года была завершена реконструкция автомобильной дороги А–360 «Лена» от Невера до Якутска на участке км 63 – км 93 в Амурской области (заказчик – ФКУ ДСД «Дальний Восток»). Необходимость работ на этом участке назрела давно: он был одним из самых проблемных на протяжении всей трассы. Дорожная одежда не соответствовала нормативным требованиям и не выдерживала нагрузок. Сильный перепад высот, большие уклоны, малые радиусы поворотов зачастую становились причиной аварийных ситуаций. Такое состояние трассы объясняется в том числе особенностями рельефа и грунта: на отрезке протяженностью 5 км залегают сразу несколько его видов: вечномерзлый, мерзлый с высоким содержанием воды, слабый и скальный грунты, от 5-й до 8-й группы. Так что специалистам пришлось заменять слабые грунты, а вечномерзлые – защищать теплоизоляционным слоем из плит экструдированного пенополистирола.

На всем протяжении участка были необходимы буровзрывные работы, производилось устройство земляного полотна общим объемом 5,5 млн кубометров. Благодаря этому удалось привести участок к современным нормативным требованиям. Спрямление трассы позволило сократить протяженность участка на 2,2 км. Проектом предусматривалось также возведение восьми мостов, 31 водопропускной трубы и металлоффрированной арки. Конструкция дорожной одежды предусматривала устройство дополнительного слоя основания из черного щебня, нижнего слоя основания из крупнозернистого пористого асфальтобетона и слоя покрытия из мелкозернистого плотного асфальтобетона типа Б. После реконструкции дорога стала соответствовать III категории с расчетной скоростью 100 км в час.

Следующим этапом реконструкции М–56 «Лена» станет участок протяженностью 18,5 км между уже сданными в эксплуатацию участками км 4 – км 38 км и км 63 – км 93. В текущем году дорожники закончили подготовительные работы, в следующем готовы приступить к основным видам работ. Контракт рассчитан на пять лет, но в планах АО «Труд» – завершить работу на год

раньше. На объекте будут произведены более 1,5 млн кубометров буровзрывных и земельных работ, смонтированы 25 водопропускных труб, возведены три моста и установлены 25 км барьерного ограждения.

Другие объекты

Дорожники Усть-Баргузинского филиала и Мостового участка заняты на реконструкции автодороги Улан-Удэ – Турунтаево – Курумкан, на участках км 271 – км 291, км 230 – км 254. Они также производят устройство покрытия основания на ряде других участков этой трассы на территории Республики Бурятия. Дорога с капитальным покрытием – трасса третьей технической категории, отвечающая современным нормативным требованиям. Она проходит вдоль побережья Байкала, вблизи Баргузинского заповедника, по курортным и туристическим местам. Несмотря на то, что дорога местного значения, в силу ее значимости для социально-экономического развития территории работы идут с привлечением федерального финансирования.

Соловьевский, Мостовой, Култукский и Амурский филиалы в 2020 году были заняты на ремонте ряда участков и устранении просадок на автодороге «Амур», а также осуществляли необходимые мероприятия по этой трассе на участке км 794 – км 1444.

Силами Охинского филиала АО «Труд» продолжалась реконструкция автодороги Южно-Сахалинск – Оха на участках км 756 – км 771 и км 695 – км 705, а также реконструкция аэродрома г. Оха на острове Сахалин. Работы начались в прошлом году и завершатся осенью 2021 года. Реконструкция проходит в два этапа. Первый включает в себя строительство новой ВПП длиной 1,6 км, рулежной дорожки, патрульной дороги, второй – реконструкцию перрона, устройство площадки для обработки воздушных судов противообледенительной жидкостью и другие работы. Компания также построит в аэропорту очистные сооружения, модульную газовую котельную, аварийно-спасательную станцию, объекты энергетики. Работы ведутся в сейсмически активном районе, поэтому качеству производства работ уделяется особое внимание.

На другом острове – Кунашире – Южно-Курильский филиал АО «Труд» продолжает реконструкцию автодороги Южно-Курильск – Головинно. До 2023 года дорога в асфальте протяженностью 55 км протянется от Южно-Курильска до села Головинно. Кстати, в прошлом году была сдана в эксплуатацию асфальтированная автодорога до аэропорта. На очереди – автодороги Южно-Курильск – Горячий Пляж со строительством моста через реку Лесную; Южно-Курильск – Отрада, а также строительство дорог в райцентре по ул. 3 сентября со строительством моста через реку Серебрянку. Сейчас по этим объектам продолжаются проектно-изыскательские работы.

На острове Шикотан Южно-Курильский филиал в текущем году производил асфальтирование 2,5 км дорог в с. Малокурильское. Благодаря работе дорожников на острове впервые появились дороги с твердым покрытием. Работы ведутся в рамках федеральной целевой программы социально-экономического развития Курильских островов. Необходимые инертные материалы добываются на Шикотане, асфальтовый завод тоже находится в непосредственной близости. Осень на Курилах, как правило, мягкая, поэтому до конца ноября планируется завершить работу. В следующем году на Шикотане приступят к асфальтированию 1,8 км дороги между селами Малокурильское и Крабозаводское. Полностью завершить работы планируется к 2023 году.





Кто хочет развития, тот ищет возможности...

Этому принципу компания «Сибна» следует неукоснительно

ДОРОЖНОЕ СТРОИТЕЛЬСТВО



Генеральный директор
ООО «Сибна»
Сергей Глухов

Компания «Сибна» — одно из ведущих дорожно-строительных предприятий Иркутской области, завоевавшее авторитет среди дорожников Приангарья. Его основатель Петр Васильевич Глухов — ветеран труда, почетный дорожник России. Продолжателем дела отца стал его сын — Сергей Глухов, работающий сегодня генеральным директором.

В названии компании — нестандартном, непохожем на другие — скрыт глубинный смысл: «СИБирь — НА, возьми все лучшее, что имеем!».

Когда-то предприятие начинало свою деятельность с ямочных ремонтов дорог, а сегодня в контрактном портфеле «Сибны» — примерно треть всех заказов на дорожные работы на федеральных дорогах Иркутской области.

Основной наш заказчик — Упрдор «Прибайкалье», — говорит Сергей Глухов. — Мы не стремимся работать с прочими заказчиками, муниципалитетами, сосредоточившись на федеральных дорогах. Впервые, этих объемов нам хватает, а во-вторых, не хочется понижать планку. Вообще, с федералами работать интереснее. Они задают новые тенденции, у них с деньгами полечче. Контроль строже, но мы и сами в этом заинтересованы.

Один из основных объектов, где «Сибна» сегодня выступает генподрядчиком, — строительство федеральной трассы Р-255 «Сибирь» в обход села Тулушка и деревни Тракторная с 1524-го по 1537-й км. Здесь будут построены путепровод через Восточно-Сибирскую железную дорогу и мост через реку Или, а также кольцевая развязка. Сейчас федеральная трасса проходит через населенные пункты. При этом

автомобилисты вынуждены подолгу пропускать поезда на железнодорожном переезде в Тулушке. Обход будет иметь две полосы движения (по одной в каждую сторону).

Кроме того, в качестве субподрядчика «Сибна» принимает участие в строительстве обхода города Усолье-Сибирское — возводит участок протяженностью пять километров.

Если строительство занимает примерно 40% общих объемов «Сибны», то капремонт — 45–50%, а остальное приходится на содержание и производство стройматериалов. Годовые объемы осваиваемых средств — 3,0–3,5 млрд руб.

Кадры, кадры, кадры...

Могли бы делать и больше, но, как считает Сергей Глухов, не всегда стремление к большим объемам оправданно. И заговорил о самом больном:

— Мы не стремимся расширяться прежде всего потому, что сегодня многим дорожным организациям — и нам в том числе — не хватает специалистов. Например, начальника нового участка в Тулушке мы искали несколько месяцев. А потом так же долго комплектовали команду участка, там постоянно менялись люди. Да и объект непростой. В общем, сложно было. Сегодня численность компании — около 900 человек. Еще человек 10–12 взяли бы. Хороших специалистов, подчеркну. Только где их взять? Проблемы сейчас у всех одни — кадры. Кадры, кадры, кадры... Уже и в европейской части страны, насколько нам известно, эта проблема обостряется. И там людей «на лопату» не найти, а у нас и тем более. И специалистов нет. Люди не идут в нашу профессию. Не знаю, с чем это связано, но проблема обостряется. К сожалению, не меняется ситуация с профессионально-техническим образованием. Как его не было — так и нет, несмотря на многочисленные обещания, что будут возрождаться наши ПТУ, колледжи и т. д. Однако пока ничего этого не происходит.

Если пару лет назад мы могли сами на свои деньги обучать экскаваторщиков, бульдозеристов, грейдеристов и получать хоть какие-то кадры, то теперь и это стало невозможным из-за различных перемен в этой сфере, в том числе изменений порядка лицензирования. Мы заключали договор с колледжем, наши работники проходили там теоретический курс, а практику уже у нас на производстве. С теми документами, что они там получали, мы имели возможность допускать их до



практики. У кого получалось — брали на работу. Условно говоря, из 30 человек получался десяток специалистов. Сейчас это невозможно.

С инженерно-техническим персоналом тоже непросто. Не хватает инженеров ПТО, геодезистов, лаборантов. С геодезистами особенно сложно. Наши вузы мало их готовят. Раньше набирали по 2–3 группы, теперь одну — и та неполная. Не идут в эту профессию, хотя она неплохо оплачивается. Из 30 выпускников в лучшем случае в профессию, непосредственно на производство, идут пять-шесть человек. Остальные — в различные надзорные органы, Газпром, Роснефть, другие активно развивающиеся организации, которые предлагают высокие зарплаты. Хотя в разговорах с ними слышишь те же жалобы, сетования, что приходится завозить специалистов из западных регионов страны.

К примеру, летом уже предлагалось открыть границы для иностранных рабочих. Прежде всего, конечно, квалифицированных. Это нормальная мировая практика. Но пока не заметно, что что-то меняется к лучшему. То ли пандемия помешала, то ли еще что... Коронавирус, кстати, сильно нас не коснулся, были сложности, но как-то мы это преодолели. А что касается работ — мы их не останавливали, тем более по содержанию. Был перерыв на несколько дней, пока разобрались, как работать в условиях пандемии, а потом все наладилось.

В прошлые годы мы завозили на сезон человек 50–60 из ближнего зарубежья, в основном из Киргизии,

и как-то справлялись с объемами, прежде всего по содержанию. Но хотелось бы привлечь специалистов и на тяжелую технику, пусть даже из тех же регионов. Однако и там с этим сложно...

Понятно, что это лишь один из путей выхода из ситуации. Если решать проблему кардинально, надо возрождать систему профессиональной подготовки рабочих и специалистов среднего, да и высшего звена. И необходимо поднимать престиж профессии дорожника. Система мотивации, поднятие престижа профессии пока на таком уровне, что это уже становится опасным для будущего многих дорожных предприятий.

С молодежью проблемы усугубляются. Даже если молодые приходят устраиваться на работу, уровень их подготовки не сопоставим с тем, что было прежде. При этом запросы и амбиции резко отличаются от потенциала. Требования: сначала дай, а потом посмотрим. К сожалению, настроения преимущественно сегодня такие. Люди смотрят прежде всего на рубль. Никого не интересуют условия труда, хотя они у нас вполне приемлемые, социальный пакет, традиции коллектива. И зарплата у нас достаточно высокая по сравнению с остальными сферами.

Если интересует жилищный вопрос, есть соглашения с крупнейшими банками, которые нас обслуживают, по наиболее выгодным условиям ипотеки. Если мы заинтересованы в специалисте, то можем взять на себя часть оплаты процентов. Такие случаи, правда, исключение.

Знаковые объекты

Как мы уже отмечали, компания «Сибна» — один из лидеров дорожно-строительного рынка Прибайкалья. Среди объектов, сданных заказчику за последние годы, немало знаковых. Например, участок федеральной автомобильной дороги Р-255 «Сибирь» (М-53 «Байкал»), км 1251 — км 1261, ранее проходил по территории двух поселков — Облепиха и Разгон и соответствовал четвертой технической категории, местами имел переходный тип покрытия и пересекал железнодорожные пути, из-за чего регулярно возникали перебои в движении автотранспорта. Благодаря слаженной работе ООО «Сибна» за два года построило дорогу высокого качества. Она проложена в обход населенных пунктов и имеет вторую категорию с шириной проезжей части 7,5 м. Впервые в Восточной Сибири здесь было предусмотре-

но применение новой технологии Jet Grouting для укрепления слабых грунтов в основании насыпи. На 30-метровой реке Моховая из-за широкой поймы и слабых донных грунтов требовалось возведение дорогостоящей эстакады, но проектировщики нашли инновационное решение — Jet Grouting (закрепление дна реки грунтоцементными сваями).

Суть технологии заключается в использовании энергии высоконапорной струи цементного раствора для разрушения и одновременного перемешивания грунта с цементным раствором в режиме «mix-in-place» (перемешивание на месте). В укреплении конуса путепровода вместо традиционных бетонных плит применяли габионную систему, при которой армирующая сетка заполняется местным природным камнем. Для отвода воды с путепровода использовали бетонные лотки и гасители, не позволяющие воде размывать откосы. Внедрение новых технологий значительно сократило затраты как на строительство, так и на дальнейшее содержание и эксплуатацию данного участка. Он превратился в хорошую и комфортабельную трассу, по которой приятно ездить и водителям, и пассажирам.

Знаковым событием для компании и региона был ввод в эксплуатацию участка дороги, соединяющей города Ангарск и Иркутск, на отрезке с 1859-го по 1868-й км, общей протяженностью 21 км. Его отличительная особенность — повышенная интенсивность движения между городами: до 40 тыс. автомобилей в сутки. Это самый высокий показатель на Р-255 «Сибирь» в регионе. В ходе работ произведена замена слабого грунта земляного полотна, выполнено устройство верхнего слоя дорожной одежды из щебеночно-мастичного асфальтобетона. Также силами наших специалистов устроена система поверхностного водоотвода, укреплены кюветы, откосы и обочины, отремонтированы семь водопропускных труб. Для удобства местных жителей поселков Вдовино и Малая Елань вдоль проезжей части устроены пешеходные дорожки, отремонтированы посадочные площадки и установлены четыре автобусных павильона.

Впервые в Сибири на участке федеральной автомобильной дороги А-331 «Вилуй», км 127+874 — км 128+874, несколько лет назад был уложен экспериментальный участок покрытия из сероасфальтобетона протяженностью 1 км.

В 90-х годах на мировых рынках обозначился избыток технической серы, что привело к падению цен



Ремонт моста через р. Китой, км 1843 а/д Р-255 «Сибирь»



на нее. В России появилась реальная возможность широкого применения ее в стройиндустрии для производства сероасфальтобетона на основе модифицированной технической газовой серы, что может расширить сырьевую базу и увеличить номенклатуру изделий.

Такие смеси – разновидность асфальтобетонных, в которых битумное вяжущее частично заменено на серу. Применение ее в качестве добавки позволяет уменьшить расход битума (как правило, содержание серного компонента составляет 15–20%), снизить температуру приготовления асфальтобетонных смесей.

Добавление серы в асфальтобетонную смесь изменяет свойства битума. Часть серы образует химические соединения с битумом, а также выполняет функции наполнителя при температуре ниже 120 °С, что повышает жесткость и стойкость к колебаниям. При температуре выше 120 °С сера – высокоподвижный расплав, который улучшает технологические свойства асфальтобетонной смеси.

Производство таких смесей может быть организовано на асфальтосмесительной установке любого типа. Однако производство серосодержащей асфальтобетонной смеси требует существенно более строгого подхода, прежде всего, к температурным параметрам технологического процесса – при слишком сильном нагреве (свыше 140–150 °С) будет выделяться сероводород. А это вызывает немалые неудобства при работе с такими смесями.

Лабораторией ООО «Сибна» был выполнен комплекс исследований, которые свидетельствуют, что сероасфальтобетон по своим физико-механическим показателям практически не уступает ЦМБ. При этом достигается значительный экономический эффект за счет замещения наиболее дорогостоящего компонента – битума – серным модификатором. Конечный продукт выходит дешевле на 10%.

Таким образом, применение сероасфальтобетона вполне целесообразно для устройства покрытий дорожных одежд. При этом улучшаются эксплуатационные свойства асфальтобетона, увеличивается его сопротивляемость к колебаниям. В результате повышается долговечность дорожных покрытий, что обеспечивает значительный экономический эффект за счет сокращения затрат на проведение ремонтных работ. Благодаря такому покрытию дорожное полотно меньше подвержено деформации, а также становится более стойким к резкому перепаду температур.

Четыре года эксплуатации этого участка дороги наглядно доказали – такой тип покрытия меньше деформируется, более устойчив к резкому перепаду температур по сравнению с обычным типом асфальтобетона.

Новые технологии

В 2015 году на федеральной автодороге Р–255 «Сибирь» при строительстве участка км 1437 – км 1443 ООО «Сибна» впервые использовало асфальтоукладчик Dynapac с установленной системой MOBA Big-4–Sonic–Ski для укладки верхнего слоя асфальта. Система



сканирует уложенный нижний слой асфальта, обеспечивая точность и скорость укладки верхнего слоя. Результат: ровность, отсутствие продольных волн и замечаний к качеству работы.

Ультразвуковая система Big–Sonic–Ski имеет контрольное окно сканирования от 9 до 13,5 м, которое регулируется с помощью добавления или удаления секций алюминиевой балки. Три датчика, установленные на равноудаленном расстоянии друг от друга, последовательно сканируют один и тот же участок дороги, позволяя блоку управления системы накапливать информацию об изменении расстояния до поверхности на данном участке с течением времени. Таким образом, система формирует электронным образом усреднение значений профиля на данном участке и корректирует положение плиты, чтобы реализовать нужный профиль в реальности. Цифровая ультразвуковая система на основе трех датчиков MOBA–Matic Big–Sonic–Ski применяется для асфальтирования автодорог федерального значения, а также для выполнения крупных проектов.

Главное преимущество использования системы Big–Sonic–Ski – независимость от качества основания.

Благодаря тройному уравниванию можно укладывать асфальт сразу на основание, созданное грейдером, или отфрезерованную поверхность (без высотной разбивки). А наличие специальных поворотных кронштейнов датчиков высоты позволяет комфортно работать на виражах и поворотах. Как результат – еще более быстрый рабочий процесс, еще более точный результат, еще большая защищенность от незапланированных затрат.

Помимо строительства ООО «Сибна» занимается содержанием федеральной магистрали Р–255 «Сибирь» от границы с Красноярским краем практически до границ Нижнеудинского и Тулунского районов и далее в Аларском, Черемховском, Усольском, Ангарском и Иркутском районах. Общая протяженность участков, находящихся на обслуживании, составляет 455 км.

Основная задача содержания – обеспечение безопасного бесперебойного круглосуточного и круглогодичного проезда транспортных средств по автомобильной дороге.

Для этого на всем протяжении организованы 8 мастерских участков. Все они оснащены необходимой дорожно-эксплуатационной техникой. Всего для оказания услуг по текущему содержанию задействованы свыше 100 единиц техники: КДМ, трактора, грейдеры, погрузчики, БЦМ, швоталовики, машины дорожного мастера. Вся техника оснащена бортовыми терминалами и подключена к системе ТПК «Дортранснавигация», что позволяет производить мониторинг работы в режиме реального времени. Все водители обеспечены средствами мобильной связи для оперативной координации действий при выполнении производственных задач.

И здесь специалисты компании стремятся найти новые подходы к проведению работ. Например, для оперативного устранения повреждений дорожного покрытия в зимний период 2017–2018 годов был налажен выпуск инновационного материала собственного производства – холодного асфальтобетона.

При его приготовлении в качестве разжижителя битума применяется добавка STAROIL®SP, позволяющая получить сбалансированную по эластичности и пригодную к обработке смесь, – пояснил Сергей Глухов. – Холодная асфальтовая смесь, полученная при добавлении STAROIL®SP, характеризуется идеальной и долгосрочной адгезией битума и инертных материалов; также дольше остается эластичной и пригодной для обработки; уложенная однократно, она быстро твердеет, применима даже при наличии воды и температуре окружающего воздуха до –15 °С.

Два года назад в компании была внедрена система автоматического управления Trimble, позволяющая значительно повысить производительность спецтехники, автоматизировать работу машин, увеличить скорость и точность работ, что ве-

дет к снижению финансовых, временных и трудовых затрат.

– Установив на автогрейдер или бульдозер трехмерную систему Trimble, – пояснил Сергей Глухов, – вы полностью уходите от необходимости производить разбивку, представлять колышки, производить контроль полотна после каждого прохода автогрейдера и т. д. Этот тип систем использует цифровую модель проекта для вычисления требуемого положения отвала, от машиниста машины будет только требоваться вести машину, как говорится, «по приборам».

Системы автоматического управления дают возможность не только экономить средства на геодезические работы и контроль, горюче-смазочные материалы, но и оптимизировать рабочее время дорогостоящей строительной техники. Например, не будет необходимости держать автогрейдер на каждом из участков проведения работ, а будет выгоднее, быстро выполнив необходимую работу в одном, перебазировать технику на другой участок.

Инженерная служба компании обеспечивает постоянное повышение уровня технической подготовки производства, его эффективность и сокращение материальных, финансовых и трудовых затрат, а также осуществляет контроль за выпускаемыми материалами.

Чем сложнее заказ, тем интереснее работать, признаются в «Сибне», так как это позволяет не только заработать, а также осваивать новые технологии в дорожном строительстве. В прошлом году в компании обновили парк техники сразу на 30 с лишним процентов, вложив в это свыше 300 млн руб. Практически перешли на самосвалы «Мерседес», закупили асфальтоукладочные комплексы Дупарас, экскаваторы обновили, добавили бульдозеров, грейдеров и т. д.

Все материалы, необходимые для строительства, за исключением битума, компания производит сама. Собственное производство инертных материалов полностью покрывают потребность в щебне и для устройства оснований дорог, и

для приготовления асфальтобетонной смеси.

Есть у предприятия свои бетонные, асфальтобетонные заводы, а также налажен выпуск минерального порошка и битумной эмульсии. Качество выпускаемых материалов обеспечивает команда грамотных специалистов во главе с начальником лаборатории Екатериной Поповой. В распоряжении лаборатории есть все необходимое современное оборудование и приборы, без которых не обойтись при проведении качественных лабораторных испытаний. Лаборатория ООО «Сибна» зарегистрирована в системе добровольной сертификации в сфере дорожного хозяйства (система «Росдорстройсертификация») и ежегодно участвует в сравнительных межлабораторных испытаниях по России. Новые стандарты и оборудование, различные материалы и технологии строительства требуют внимания, грамотного подхода к каждой ситуации при выполнении операционного контроля и дорожного строительства.

В будущее – с оптимизмом

Однако все это не дает оснований для самоуспокоенности. Что сегодня больше всего волнует дорожников?

Сергей Глухов ответил на этот вопрос так:

– В общих чертах мы представляем программу ремонтов и капремонтов на следующий год. Она будет примерно такой же, как сегодня. Хотя есть информация, что финансирование капремонтов будет сокращаться. Тем не менее перспективу ближайших двух-трех лет для нашей компании мы рассматриваем как благоприятную.

Конкурентов сегодня становится меньше. Из-за пандемии, из-за возросших требований к качеству, из-за выполнения программ по совершенствованию дорожной сети. Чтобы соответствовать современным требованиям, необходимы серьезные усилия, огромные вложения в развитие материальной базы, парка техники, дорожных лабораторий и т. д. Не все готовы идти на такие траты. ООО «Сибна» же твердо стоит на ногах и развивается динамично.

Многие подрядчики отмечают, что цены, заложенные в проект, и те, которые в реальности, сильно отличаются. Скажем, стоимость битума закладывается на уровне 16 тыс. руб. за тонну, а на деле он стоит 25 тыс. Дизельное топливо: цена закладывается в 35 тыс. руб. за тонну, а на рынке оно стоит 49 тыс. руб. И таких примеров можно привести немало.

Выплаты по кредитам порой составляют до 40% от годовой выручки. Но мы вынуждены брать кредиты, чтобы не остановиться, чтобы использовать время с наибольшей пользой. Надо комплектовать новые участки, обновлять технику, платить налоги и т. д. Но мы стараемся всеми путями минимизировать кредитную кабалу. Прежде всего, за счет роста производительности труда, сокращения затрат, улучшения управления и т. д.

– В общем, чтобы развиваться, ищем любые возможности, – заключил Сергей Глухов.



Система MOBA Big-4–Sonic–Ski





ПРОЕКТЫ И РЕАЛИЗАЦИЯ



**Генеральный директор
АО «МК Индор»
Людмила Суслова**

Когда речь заходит об АО «Многoproфильная компания «Индор», дорожники Прибайкалья неизменно отзываются о ее специалистах с уважением. За почти тридцать лет своего существования компания завоевала прочный авторитет высоким качеством проектов различных объектов в Иркутской области, Республике Бурятия, Забайкальском крае.

«Индор» занимается проектированием дорог в Восточной Сибири и считается одной из ведущих проектных организаций региона. Как признают ее коллеги, генеральный директор компании Людмила Суслова сегодня – большой авторитет в профессиональном сообществе, мастер нестандартных решений и комбинаций.

Большую долю в портфеле заказов компании составляет разработка проектной документации на строительство, реконструкцию и капитальный ремонт федеральных автомобильных дорог. В Восточной Сибири они, за редким исключением, построены в основном в 1970–х – начале 1980–х годов и значительно изношены по всем конструктивным элементам. И потому возникает много проблем, в решении которых и принимают активное участие сотрудники компании.

Можно долго перечислять объекты, построенные, реконструированные или капитально отремонтированные по проектам «Индора». К примеру, участки автомобильных дорог Р–258 «Байкал», Р–255 «Сибирь», «Амур» по заказам федеральных управлений, дорога Улан-Удэ – Турунтаево – Курумкан – Новый Уоян (заказчик – ГКУ «Бурятиявтодор»), автодороги Тайшет – Чуна – Братск и Качуг – Мыс – Кузнецы (заказчик – ОГКУ «Дирекция автодорог») и другие.

При этом «Индор» выполняет полный комплекс инженерных изысканий; проектирование строительства, реконструкции, капитального ремонта и ремонта мостов; обследование искусственных сооружений, паспортизацию улиц и автомобильных дорог; оценку воздействия на окружающую среду и авторский надзор.

Руководство компании так определило приоритеты своей деятельности: постоянное совершенствование производственных и управленческих процессов на основе современных технологий и программных средств; создание для сотрудников условий, стимулирующих инициативу, творческое отношение к труду, а также обеспечивающих удовлетворение всех социальных потребностей.

Внимательно следя за новинками в проектно-деловом, работники «Индора» постоянно внедряют в свою работу новые приборы, осваивают современные методы проектирования.

К примеру, здесь освоен такой относительно новый для проектирования инструмент, как BIM-технологии. В их основе лежит трехмерная информационная модель, которая позволяет более эффек-

Дорога начинается с проекта

Ее качество гарантируют проектировщики АО «МК «Индор»

тивно решать задачи концептуального проектирования: дает возможность в короткий срок определить принципиальную трассировку дороги, оперативно рассмотреть варианты проектных решений, сравнить их между собой, в том числе по объему земляных работ, протяженности трассы и ее стоимости. Инструменты BIM дают возможность исключить коллизии, обнаружение которых на этапе строительства может существенно сказаться на фактической стоимости объекта, уже на этапе проектирования оптимизировать график строительства и стоимость эксплуатации. Работая в BIM, можно объединять многочисленные конструкции и элементы в рамках единой модели, синхронизировать действия всех специалистов, занятых на проектировании конструкторов, инженеров и т. д.

– Именно в текущем году ситуация с пандемией позволила нам с использованием этого программного обеспечения организовать работу в среде общих данных, – рассказала Людмила Суслова. – Когда все работают дистанционно, возникает вопрос о наиболее эффективных коммуникациях между сотрудниками внутри организации и заказчиками, а также потребность в оперативном принятии решений. Мы выстроили работу таким образом, чтобы у всех участников процесса всегда был доступ к актуальной версии проектных данных для проверки вопросов, предложений и, разумеется, редактирования модели. В этом вопросе нам помогли продукты компании IndorSoft, ее специалисты. С помощью программ IndorCAD/Road и IndorCAD BIMviewer мы смогли выстроить комфортный рабочий процесс для всех участников проектирования. Создается рабочая группа из сотрудников проектной организации и заказчика. Проектная группа подготавливает технические решения, по которым создается информационная модель, которая выгружается на BIM-сервер. Все участники обсуждения могут в любой момент получить данные о тех или иных элементах модели, оставить свои предложения и вопросы. Нынешний строительный сезон показал, какие перспективы могут открыться при переходе на цифровизацию подрядных строительных организаций. Тогда и не потребуются тысячекилометровые поездки проектировщиков на место работ для рассмотрения и пересогласования возникающих на стройке вопросов.

Один из сложных проектов реализуется сегодня на федеральной автодороге Р–255 «Сибирь» Новосибирск – Кемерово – Красноярск – Иркутск, на участке км 1524+474 – км 1537+880 в западной части Иркутской области. Среднегодовая суточная интенсивность движения здесь – более 3 тыс. автомоби-



Капитальный ремонт а/д Р–255 «Сибирь», км 1768 – км 1777 (в т. ч. транспортная развязка на км 1777)

лей. Загруженная трасса с трудом справляется с автомобильным потоком. К тому же в некоторых местах она имеет крайне низкую пропускную способность. Один из таких сложных участков – в районе населенных пунктов Тракторный и Тулушка. Интенсивность здесь около 8 автомобилей в минуту, едущих со средней скоростью 50 км в час. При этом 6,4 км автодороги проходит по центральному участку населенных пунктов.

Выбран вариант обхода Тулушки с южной стороны, а также обхода поселка Тракторного с двухуровневым пересечением железной дороги Москва – Владивосток южнее границы поселка. В месте пересечения дороги с рекой Илей проектируется мост в сложнейших геологических условиях.

В результате строительства нового участка автодороги Р–255 «Сибирь» существенно снизится себестоимость перевозок грузов и пассажиров.

В настоящее время проектировщики сталкиваются с серьезными вопросами, связанными с изменениями правовых вопросов по экологии, землепользованию, разработкой и добычей грунтовых и строительных материалов.

– При проектировании дорог процесс очень сильно осложнили положение о принятии экологической экспертизы и ужесточение закона об использовании земель, особенно под резервы и карьеры, – отметила генеральный директор Людмила Суслова.

Вокруг озера Байкал сразу несколько особо охраняемых природных зон, в том числе заповедники – Байкало-Ленский, Байкальский и Баргузинский, два национальных парка и пять заказников. Сюда все больше едут туристы. Их число уже

давно перевалило за три миллиона в год.

Популярностью у туристов пользуются поездки на остров Ольхон. Это самый большой и единственный населенный остров на Байкале. Здесь живут 1744 человека. Он входит в состав Прибайкальского национального парка. С материком соединен паромной переправой.

Введение государственной экологической экспертизы строительства новых объектов на Байкальской природной территории, а также последние изменения законодательства по отводу земельных участков под карьеры и резервы грунта многократно увеличили фактическую продолжительность проектирования, что реально не учитывается заданиями на проектирование.

В 2017 году, во время прямой линии с Президентом РФ Владимиром Путиным, жители Ольхона пожаловались на инфраструктурные проблемы. Они сообщили, что по острову проложена грунтовая дорога, которая находится в плохом состоянии. Президент потребовал от властей региона решить вопрос с реконструкцией дороги на Ольхоне. К концу 2017 года были выбраны проектировщики, осенью 2019 года состоялись торги для выбора подрядчика, который должен был заняться капитальным ремонтом первого – шестикилометрового – участка, затем контракт был расторгнут в связи с отсутствием необходимых данных на капремонт земельных участков.

– Всех интересует сохранение Байкала, и мы понимаем его ценность, – не раз, выступая в различных аудиториях, говорила Людмила Суслова. – Самая главная экологическая проблема сейчас – это пыль на грунтовых дорогах и наличие стихийных проездов. Пыль доходит практически до середины Байкала. То же самое по Ольхону. В мировой практике существует множество практик обеспыливания, не вредящих экологии. Поэтому нужно предусмотреть комплексы работ по удалению с проезжей части дорог мелких пылевидных частиц. А кардинально решить эту проблему могли бы только дороги, имеющие покрытие, укрепленные вяжущим. Кроме того, новое покрытие делает автомобильное движение по острову более комфортным и безопасным.

Дорог на Ольхоне очень много. К каждой базе, к каждому пансионату несколько грунтовых подъездов: разбили в дождь один – стихийно организовали рядом параллельный, то есть под базы отдыха землю отводят, а с подъездами вопрос не решается. Кроме того, параллель-

ные стихийные проезды разрушают верхние растительные покровы, наносят вред беспозвоночным, идет очень сильное пылеобразование. В настоящее время разработано много современных технологий укрепления местных грунтов с целью создания дорожной одежды.

На острове интенсивность движения транспорта сильно ограничена пропускной способностью паромной переправы с материковой части. Транспортный поток практически представлен только легковым автотранспортом, поэтому дорожные одежды могут быть и облегченного, и переходного типа, но с элементом обеспыливания. Например: покрытие по методу смешения на дороге местных грунтов с различными вяжущими, в том числе полиментами. Учитывая, что на острове нет тяжелого транспорта, можно профиль дорог делать по огибающей, без больших выемок и насыпей. С целью минимизации занимаемых площадей и размещения дороги в пределах существующей полосы отвода может быть рассмотрен вопрос устройства обочин минимальной ширины с созданием площадок для аварийной остановки.

Байкал – национальное достояние России, поэтому можно ожидать участия федерального центра в вопросе выбора экологических технологий и согласования необходимых параметров в особо охраняемых территориях. Решить эти нестандартные вопросы силами одного субъекта не представляется возможным. Инициатором и заказчиком данной работы по приведению подъездных дорог в цивилизованный вид должен выступить заповедник как самое заинтересованное в сохранении экосистемы острова лицо.

Если уж говорить о вопросах, которые беспокоят проектировщиков, нельзя не сказать о ценообразовании.

– Никакого практического движения в решении этой проблемы мы не видим, – отметила коммерческий директор Екатерина Козлова. – Разработаны новые МДС, а прогнозы по базам данных – ФГИС ЦС для работы ресурсным способом неясны. Рыночная действительность далеко ушла от сегодняшней системы нормирования, как и логистика, и стоимость материалов. Это огромная работа, которую надо проводить систематически.

Несмотря на все эти трудности, компания «Индор» развивается уверенно и стабильно за счет совершенствования производственных и управленческих процессов, современных технологий и программных средств. И в этом – крепкая основа ее высокой деловой репутации.



Устройство подпорной стенки капитального ремонта А–331 «Вилкой», км 344 – км 350



Ставка на молодых

В ООО «Московский тракт» она себя полностью оправдывает

ВЕКТОР РАЗВИТИЯ

Два года назад генеральный директор предприятия Олег Леонов в беседе с корреспондентом «ТР» отметил, что ставка на молодежь – одна из особенностей «Московского тракта». Как оправдалась эта ставка и как чувствуют себя молодые дорожники?

Но для начала – несколько слов о сегодняшнем дне предприятия. ООО «Московский тракт» – в числе ведущих дорожных организаций Иркутской области, работает преимущественно на федеральных автомобильных дорогах. Сегодня, пожалуй, главный объект приложения сил предприятия – совместные с ООО «Сибна» (генподрядчик) строительство и реконструкция участка км 1524 – км 1537 автомобильной дороги Р-255 «Сибирь».

Сейчас федеральная дорога проходит через деревню Тракторная и село Тулушка. В последнем – известный многим автомобилистам переезд, где приходится подолгу пропускать поезда. На новом участке трассы Р-255 «Сибирь» будет обеспечено скоростное движение за счет трассировки в обход населенных пунктов и строительства путепровода над Транссибирской железнодорожной магистралью. К 2022 году дорожникам необходимо проложить по полям 14,6 км новой двухполосной трассы.

Категория дороги с III и IV повысится до II. Проектом также предусмотрено строительство моста через реку Или и площадки для стоянки автомобилей, установка 7 км линий электроосвещения и пяти автобусных остановок.

Добавим, что данный объект включен в Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры до 2024 года, одной из задач которого являются строительство и реконструкция путепроводов и транспортных развязок в местах пересечения автомобильных и железных дорог.

Для ведения работ ООО «Московский тракт» создало здесь новый участок. Как объяснил Олег Леонов, работы идут ускоренными темпами. С каждым годом объем использованных предприятием инертных материалов растет весьма существенно, так, например, в этом году на 1 км дороги инертных материалов требуется практически в два раза больше.

Здесь создали крепкую базу для ведения работ. Работают асфальтобетонный завод, дробильно-сортировочные комплексы, другое оборудование. Для рабочих созданы все условия для отдыха и восстановления сил.

И главная особенность этого участка – здесь многое доверено именно молодым. Скажем, осенью прошлого года начальником строительного участка был назначен Андрей Чекалов, перешагнувший всего лишь 30-летний рубеж. Он родился в селе Кабанск Республики Бурятия. Дорожником работал и его отец. В дорожной отрасли Андрей с



Начальник дорожной лаборатории Светлана Горностаева и ее заместитель Татьяна Гуторова

2009 года, начал с должности дорожного рабочего во время производственной практики. В 2012 году окончил Томский архитектурно-строительный университет по специальности «автомобильные дороги и аэродромы». С октября 2013 года – в «Московском тракте»: дорожный мастер, начальник ремонтного участка, а с ноября 2019 года – начальник строительного участка.

Как характеризует его Олег Леонов, Андрей зарекомендовал себя профессиональным компетентным работником с высокой мерой ответственности за результаты своей деятельности. Под его непосредственным руководством проведен ремонт участков автомобильной дороги Р-255 «Сибирь» Новосибирск – Кемерово – Красноярск – Иркутск общей протяженностью более 50 км.

Кстати, два года назад Андрей рассказал корреспонденту «ТР», что работа его вполне устраивает, в «Московском тракте» специалистов много, опытные руководители, у которых есть чему поучиться. «И что характерно, – отметил он тогда, – много молодежи, что редкость в наши дни. Люди держатся за счет хорошей зарплаты, соцпакета. В общем, ООО «Московский тракт» – серьезная организация, работать можно».

И сегодня он говорит, что доволен своим жизненным выбором. Работы хватает, и работы интересной.

– К сожалению, сейчас мало кто из молодых идет в дорожники, – говорит Андрей Чекалов. – То есть идти-то идут, но мало кто удерживается в профессии. Поэтому в дорожных организациях постоянный дефицит квалифицированных кадров. Даже когда я учился, многие после окончания университета уходили в проектные организации, контролирующие органы. Все же на дороге работать сложно, не все выдерживают.

Вместе с Андреем Чекаловым дорожным мастером работает Иван Андреев, которому нет еще и 30 лет. Начинать в Московском тракте помощником дробильщика на асфальтобетонном заводе, трудился здесь же мастером, а с весны этого года, после окончания Иркутского национального исследовательского технического университета, – дорожный мастер.

Как он рассказывает, в университет поступал сначала сам, а потом уже доучивался по направлению организации.

– Таких, как я, несколько человек. Работать в «Московском тракте» нравится, потому что здесь дают возможность самим принимать решения и продвигают по карьерной лестнице, чтобы освоили весь комплекс дорожных работ. И вообще, работать интересно. Посмотрите: пять месяцев назад здесь было чистое поле, а теперь полным ходом идут дорожные работы.

Олег Леонов так отозвался об Иване Андрееве:

– Отличается пунктуальностью, деликатностью в общении с коллегами, за что пользуется их уважением. Требователен к самому себе. Оперативно принимает решения для выполнения стоящих задач. Готов к работе в любых условиях.

По мнению бывшего начальника участка Зольфии Исауповой, которая в недалеком прошлом уже рекомендовала Ивана на выдвижение на руководящую работу, впереди у него новые высоты – и. о. начальника участка, потом начальник, а дальше, как скромно говорит сам Иван, видно будет...

На этом участке работает и Николай Сафронов. Он, как многие молодые, начинал дорожным рабочим, поработал водителем. Затем перспективного молодого человека за счет предприятия отправили на учебу. А пока продолжает учиться, уже работает в «Московском тракте» геодезистом. Кстати, руководи-



Молодежь – будущее компании. Слева направо: Николай Сафронов, Андрей Чекалов, Олег Леонов, Иван Андреев

тели дорожных предприятий часто говорят, как остро им необходимы работники именно такой профессии. Так вот же выход: учите сами!

Николай уже почти год работает геодезистом. Конечно, бывает трудно: порой не хватает опыта. Но главное – работа интересная и перспективная. А опыт, как он считает, – дело наживное.

Такого же мнения придерживается и диспетчер Зольфия Исаупова. Раньше она работала начальником участка и у нее была возможность присмотреться к молодым коллегам, оценить их возможности и перспективы. Одному из них, Максиму Донскому, она и передала свой участок.

– Он работает второй год, – рассказывает Зольфия Акрамовна. – За это время доказал, что работник перспективный. Он работал на участке ремонта, потом перешел на участок реконструкции. Это гораздо сложнее и требует более высокой квалификации. Все объекты сдавал с отличным качеством. Бывало, что и у него было чему поучиться. Например, укладке матрасов «Рено». На соседнем участке работал Андрей Чекалов. Перспективный специалист. Сейчас начальник участка, а в будущем возможен карьерный рост. Молодежи у нас много, и это хорошо. Конечно, ее еще многому учить надо. И есть кому учить, в том числе среди механизаторов есть опытные экскаваторщики, бульдозеристы, грейдисты, у которых многое можно перенять при желании. К примеру, Владимир Таиров. Экскаватор, можно сказать, только на картинке видел. Корочки о получении профессии есть, вроде готов работать, но опыта никакого. Хорошо, что было желание узнать больше и научиться чему-то. Ходил к опытным механизаторам, спрашивал, присматривался. Сейчас это один из лучших экскаваторщиков предприятия. Или Степан Нечипуренко – бульдозерист. Он долго

набирался опыта. А экзамен сдавал так: положили ему две березы и сказали: проедешь между ними – считай, готов работать самостоятельно. Проехал. Позднее съездил на конкурс молодых механизаторов и стал там победителем. И вообще сегодня он, на мой взгляд, самый лучший бульдозерист предприятия. Уклоны держит отлично, отвалы чувствует хорошо. И сейчас у него самого учатся те, кто пришел в компанию совсем недавно.

– Он из тех, кому достаточно дать задание, и можно уходить, – добавляет Олег Леонов. – Дальше он все делает сам, и проверять его не надо. Мы учим молодых людей за свой счет, все, кого обучали, работают и сегодня. К примеру, инженер планово-производственного отдела Ирина Курендова получает сейчас уже второе образование, после чего предприятие получит своего горного мастера. Ранее Ирина Курендова получила образование по строительству автомобильных дорог.

Заместителем начальника дорожной лаборатории работает Татьяна Гуторова. Два года назад она была простым инженером. Но выросла квалификация, вырос объем работ, возросли требования.

– Сегодня мы работаем по новым ГОСТам, – говорит начальник лаборатории Светлана Горностаева. – В них есть параметры, которых прежде не было. Поэтому без новой аппаратуры никуда.... В начале прошлого года для подготовки цилиндрических образцов приобрели установку Маршалла, в этом году еще несколько приборов. Это не прихоть, а производственная необходимость. Без этих приборов мы не можем работать, особенно на федеральных дорогах, где очень строгий контроль качества. Конечно, работы прибавилось, так как идет переход со старых ГОСТов на новые. А есть проекты, где применяются и те, и другие. И это порой осложняет работу. Но мы с Татьяной справляемся.

И напоследок – мнение ветерана ООО «Московский тракт», заместителя генерального директора по строительству Любови Михалевой:

– Чем привлекаем молодых? Работа у нас интересная, зарплата достойная, премии. К тому же политика руководства такая – доверять молодежи. И молодые держатся, текучести особой нет. Уходят разве только по семейным или каким-то другим серьезным обстоятельствам. Уверена, что у предприятия есть будущее, связанное именно с молодыми работниками. И сегодняшние тенденции в его развитии дают основания для оптимизма. С молодыми интересно работать, они рвутся вперед, у них нет отрицательного опыта, который надо преодолевать, у них оригинальные идеи. А опыта они набираются каждый день, благо работы сегодня хватает...



Гофротрубу готовят к укладке



Строится обход села Тулушка



РЕАЛИИ И ПЕРСПЕКТИВЫ

Жизнь идет по синусоиде. Ты карабкаешься вверх, рвешь жилы. Когда достигнешь цели, неизбежен спад – нужно осознать сделанное и наметить путь к новым вершинам. И снова идти вперед, к новым победам. И они обязательно будут. Этот жизненный принцип председателя совета директоров АО «Иркутскгипродорнии», отца-основателя компании Анатолия Косякова стал для коллектива и его принципом. Вера в собственные силы и умение собираться, когда трудно, принесли свои плоды – в этом году сразу несколько объектов, построенных по проектам Иркутскгипродорнии, обрели жизнь.

Первый и, конечно, самый значимый – завершение строительства участка федеральной дороги Р-258 «Байкал» с 47-го по 55-й километр. Обход так называемого тещиноязыка.

Печально известное смертельными авариями место на автодороге «Байкал» давно требовало закрытия и строительства нового участка. Крутые спуск и подъем, дорога шла петлей между скал. Многотонные фуры в этом месте буквально складывались пополам. А если гололед или снег – беды не миновать. Доходило до того, что крупные компании перегружали груз местным перевозчикам, чтобы не проходить перевал. Доставка оказывалась золотая, но зато люди, машины и груз оставались целы.

– Давно мы собирались подрезать этот «тещин язык», – говорит генеральный директор АО «Иркутскгипродорнии» Михаил Косяков. – Было несколько проектных решений, но в результате всех согласований с заказчиком остановились на том варианте, который сейчас уже построен. Новый участок идет на 5 километров ниже прежней трассы, его протяженность – 9,7 километра. Ширина проезжей части – 7,5 метра. Он соответствует параметрам автодороги II технической категории. Следующий на очереди реконструкции – участок с 26-го по 47-й километр. Здесь дорога пойдет в обход поселков Моты и Чистые Ключи. Она также будет соответствовать параметрам II технической категории.

Накануне профессионального праздника, Дня работников дорожного хозяйства, произошло еще одно долгожданное событие – открытие путепровода через Восточно-Сибирскую железную дорогу в поселке Залари Иркутской области.

– Несколько лет назад, разрабатывая программу безопасности движения, мы совместно с ВСЖД – филиалом ОАО «РЖД» определили проблемные места, – продолжает Михаил Косяков, – это переезды через железную дорогу. Самым проблемным был переезд в Култуке, на 101-м километре федеральной автодороги «Байкал». Люди там часами стояли в очереди, пропуская поезда. В 2015 году

Нацеленность на результат

АО «Иркутскгипродорнии» всегда достигает намеченных целей



Участок федеральной автодороги Р-258 «Байкал», км 47– км 55 после реконструкции

был построен путепровод. Затон ликвидировали.

Потом был сдан в эксплуатацию путепровод на 1362-м километре автодороги Р-255 «Сибирь» в Нижнеудинском районе. И все это время всех нас, и проектировщиков, и минстрой Иркутской области, буквально терзал Заларинский район. Там путепровод был крайне необходим. Железная дорога делит поселок, и через переезд осуществляются 2 городских и 10 пригородных и межрайонных маршрутов. Сдача путепровода в эксплуатацию обеспечила надежное и безопасное движение.

Аварийные и не соответствующие современным требованиям железнодорожные переезды и путепроводы – проблема не только в Иркутской области, но и соседней. В Забайкальском крае, например, есть построенный аж в 1940 году путепровод в поселке Дарасун. Реконструкция путепровода позволит осуществлять надежную транспортную и пешеходную связь между разделенными рекой территориями пгт. Дарасун с объектами социально-бытовой инфраструктуры, специальному транспорту (пожарным, скорой помощи) – оперативно оказывать необходимую помощь жителям правой и левой частей поселка.

В этом году в рамках реализации национального проекта «Безопас-

ные и качественные автомобильные дороги» по проекту АО «Иркутскгипродорнии» был реконструирован десятикилометровый участок автодороги Иркутск – Большое Голоустное. Эта дорога, пожалуй, самая живописная, которая ведет к озеру Байкал. Когда-то это была гравийная дорога, и пробить на ней колесо было обычным делом. Но самое страшное – это проезд по деревянным мостам, которых здесь было не счесть. Теперь автодорога постепенно одевается в асфальт. На участке с 75-й по 85-й километр были установлены девять водопропускных труб, отремонтированы три моста. Выполнены работы по устройству несущей прочной части дорожной одежды, двухслойного покрытия из асфальтобетонной смеси и укреплению обочин с устройством кюветов. Еще один объект, построенный в рамках нацпроекта, – мостовой переход через р. Куда на 15-м километре автомобильной дороги Иркутск – Оса – Усть-Уда в Иркутском районе. Материал пролетных строений моста выполнен из сталежелезобетона, его длина 135 метров, протяженность подходов – полтора километра.

Также в рамках национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» по проекту АО «Иркутскгипродорнии» в Иркутске приступили к масштаб-

ной реконструкции путепровода на улице Джамбула.

Путепровод через ВСЖД на улице Джамбула построен в 1966 году. Его длина 150,9 м, габарит – 19,6 м, покрытие проезжей части и тротуаров – асфальтобетон. За период эксплуатации, а это более 50 лет, он приобрел дефекты, влияющие на безопасность движения. При обследовании было выявлено, что все балки пролетных строений имеют провисание, есть силовые, механические и эксплуатационные повреждения, технологические дефекты.

На первом этапе, который начался с 16 сентября и продлится до мая следующего года, дорожникам предстоит выполнить работы по одной половине путепровода. Сначала будет разделено на части и демонтировано существующее пролетное строение. Параллельно начнутся работы по ремонту и усилению промежуточных опор. При этом будут использованы существующие фундаменты. Стойки опор будут усилены железобетонной обоймой, которую еще называют «рубашкой». Крайние опоры путепровода будут разобраны, и вместо них сооружены новые на фундаментах из буронабивных свай. Новое пролетное строение – конструкция, по которой непосредственно движутся транспортные средства, – будет выполнено из стали. Дорожная одежда

проезжей части, как обычно, будет состоять из нескольких слоев асфальтобетона. На втором этапе будут выполнены примерно те же работы, только по второй половине сооружения. При этом движение будет происходить по половине путепровода, возведенной на первом этапе.

– Новое сооружение будет шире существующего на 7,3 метра. Это позволит разместить на нем по три полосы движения нормативной ширины – это 3,5 метра в каждом направлении. Одна из трех полос будет иметь увеличенную ширину до 4 метров для движения общественного транспорта, – говорит генеральный директор АО «Иркутскгипродорнии» Михаил Косяков. – Между встречными направлениями движения появится разделительная полоса с металлическим барьерным ограждением. Для пропуска пешеходного движения с двух сторон проезжей части будут устроены тротуары шириной 1,5 метра. На сооружении будут устроены система отвода ливневых стоков с проезжей части, двухстороннее освещение. Главное, что пришедшее в состояние крайнего износа сооружение будет реконструировано, а часть основных несущих конструкций заменена на новые, что обеспечит безопасность участников автотранспортного и железнодорожного движения на долгие годы.

У коллектива АО «Иркутскгипродорнии» большой задел по проектам реконструкции автомобильных дорог Иркутской области. Это одиннадцатикилометровый отрезок автодороги Тайшет – Чуна – Братск, в ближайшее время по проекту института в Иркутске будут выполнены берегоукрепление и благоустройство набережной Ангары от бульвара Постышева до плотины ГЭС. Здесь будут объекты для отдыха, спорта, общественного питания. На участке от плотины ГЭС до бульвара Постышева предлагается создать комплекс многофункциональных зон рекреационного назначения, причальную зону и укрепительные сооружения для защиты берега от размывов, заболачивания и эрозии. Защитные берегоукрепительные сооружения будут длиной более полутора километров.

АО «Иркутскгипродорнии» работает не только в Иркутской области. География обширна: Камчатка, Чукотка, Сахалин и Южные Курилы. И если на Сахалине и Курилах есть цивилизация, то на Чукотке приходится работать в абсолютно необжитых местах. Передвигаться можно только на вездеходах. В Чукотском автономном округе проектируется участок дороги Омолон – Анадырь. Если эту дорогу построить, то будет сквозной проезд от Зеленого Мыса – это самый край Чукотки – до Анадыря. Еще один объект – автодорога Петропавловск-Камчатский – Мильково на участке строительства западного обхода Елизова с подходом к аэропорту. Это самый сложный объект, половина трассы идет по эстакаде. Проектируются участки автодороги Южно-Сахалинск – Оха – Москальво на Сахалине, два участка на Курилах – Южно-Курильск – Голыно. Продолжаются работы на северных трассах – «Лене», «Колыме». За последние годы запроектированы порядка 100 километров и два мостовых перехода на Колымской трассе.

АО «Иркутскгипродорнии» вошло в новый этап своей легендарной истории. Коллектив прославленного института уверен, что еще не один десяток лет будет жить в едином ритме со своей страной, Иркутской областью и любимым Иркутском.



«Тещин язык» – участок федеральной автодороги Р-258 «Байкал», км 47– км 55 до реконструкции



ПРОЕКТИРОВАНИЕ

Компания «СибПроектНИИ» – не новичок на проектом рынке Сибири. В настоящее время это стабильный профессиональный коллектив, сделавший ставку на высокое качество выполнения проектно-изыскательских работ и постоянное повышение уровня компетенции своих специалистов.

«Объем выполненных работ компании оставался стабильным последние годы, – рассказал генеральный директор ООО «СибПроектНИИ» Сергей Дубовик. – В условиях неопределенности экономики наращивать обороты довольно рискованно. В бизнесе, как в условиях гололеда, нельзя делать резких шагов. В этом смысле мы держим текущий уровень и делаем больший упор на качество проектной продукции, поскольку сейчас это особенно востребовано нашими заказчиками. В их числе – ФКУ Упрдор «Забайкалье», ФКУ Упрдор «Прибайкалье», ФКУ Упрдор «Вилуй», ОГКУ «Дирекция по строительству и эксплуатации автомобильных дорог Иркутской области», муниципалитеты Иркутской области, Забайкальский край, Республика Саха (Якутия). В настоящее время в работе находятся девять дорожных проектов и шесть мостовых».

Новые вызовы

В настоящее время разрабатывается проектная документация на строительство и реконструкцию участков автомобильной дороги А–331 «Вилуй» Тулун – Братск – Усть-Кут – Мирный – Якутск (заказчик – ФКУ Упрдор «Прибайкалье»). В 2019 году несколько участков этой автодороги были переданы из муниципальной собственности в федеральную, и сейчас стоит задача довести их до нормативного состояния. Помимо этого завершается разработка проекта капитального ремонта участка км 192 – км 202 в Иркутской области. Госконтрактом предусматривается проведение полного комплекса изыскательских и проектных работ до апреля 2021 года. Особенность в том, что участок дороги фактически является подъездом к городу Братск и насыщен множеством элементов дорожной инфраструктуры – автобусными остановками, заездами к садоводческим товариществам, переходно-скоростными полосами. Все это нужно учесть, чтобы сделать дорогу комфортной и безопасной для пользователей.

Другой проект в стадии разработки – реконструкция моста через реку Якурим на км 588+264 автодороги у города Усть-Кут. Проектной документацией предусматривается устройство одного нового моста длиной 67 м и шириной 15 м взамен существующих двух отдельно стоящих сооружений. Проведенный специалистами осмотр выявил ряд серьезных дефектов, влияющих на безопасность движения. Общее техническое состояние сооружения оценили как аварийное и закрыли правую (по ходу километража) отдельно стоящую полосу моста. Автотранспорт, следующий со стороны Усть-Кута в направлении поселка Верхнемарково, перенаправлен на левую сторону. По ней осуществляется реверсивное движение. Выдача заказчику документации из экспертизы намечена на апрель 2021 года. По этой же автодороге разрабатывается проект капремонта с устройством новой конструкции дорожной одежды, асфальтобетонным покрытием проезжей части и тротуаров, новым мостом через реку Паниха и автобусными остановками на участках протяженностью 3,2 км и 6 км. На всей протяженности будут предусмотрены освещение и установка пешеходного ограждения.

Интенсивность движения в этом направлении очень высокая в связи со строительством завода полимеров, которое ведет Иркутская нефтяная компания (ИНК). Кстати, по ее заказу ООО «СибПроектНИИ» принимало участие в крупнейшем по масштабу логистическом проекте в истории региона – доставке технологического оборудования из Южной Кореи до стройплощадки завода в Усть-Куте. Оборудование

Миссия выполнима

Проектировщики делают ставку на качество



было изготовлено в Японии, Корея и Китае и доставлено судами ледового класса по Северному морскому пути до арктического порта Тикси. Перевозка осуществлялась с помощью специальных самоходных модульных транспортеров. Самые крупные элементы – дезаэнизирующий длиной 82 м и весом 357 тонн и реактор полимеризации этилена длиной 45 м и весом 597 тонн. По-настоящему, что существующая дорожная сеть не выдержала бы подобных нагрузок. Поэтому для доставки крупногабаритного оборудования ИНК по проекту ООО «СибПроектНИИ» обустроила 1,5 км участка федеральной автодороги «Вилуй». Проектировщики предусмотрели необходимые уклоны, радиусы, произвели расчет дорожных одежд. Малейшая ошибка привела бы к непоправимым последствиям, однако благодаря профессионализму всех участников процесса проект был завершен удачно.

Соединяя берега

Значимые работы ведутся и на федеральной автомобильной дороге Р–504 «Колыма» Якутск – Магадан. В частности, недавно специалисты ООО «СибПроектНИИ» приступили к проектным и изыскательским работам по капремонту участка км 1126 – км 1139 этой трассы. Также в числе разрабатываемых проектов – мосты и путепроводы. По данным статистики, в Иркутской области насчитывается более трех сотен искусственных сооружений, и большинство из них требуют ремонта. Правительство области уделяет им особое внимание, ведь мост, находящийся в аварийном состоянии, автоматически блокирует проезд по автодороге. В текущем году уже получено положительное заключение экспертизы на проект капитального ремонта моста через ключ Грязный на км 1276+613 автодороги Р–504 «Колыма». В настоящее время специалисты компании осуществляют разработку проектов капитального ремонта моста через реку Каймоновка на км 502+730, а также проект капитального ремонта через ручей Три Ключа на км 69+650 автомобильной дороги Р–258 «Байкал».

В 2020 году получено положительное заключение экспертизы на проектные и изыскательские работы на капитальный ремонт автодороги Р–504 «Колыма» на участке км 1495 – км 1510 в Магаданской области. Проект предусматривает в том числе капитальный ремонт моста на этой трассе, в черте поселка Ягодное. Жизнь на северных территориях всегда была нелегкой; задача государства – обеспечить живущим там людям стабильные условия для жизни, и в том числе транспортную доступность, чтобы была возможность доехать до со-

циальных объектов. Сейчас даже с Якутском у жителей этих мест нет круглогодичного сообщения из-за отсутствия мостов. Зимой до города можно добраться по ледовой переправе, летом – по понтонному мосту, а в межсезонье движение не осуществляется вовсе. Единственный вариант – морем – в Находку или Владивосток через Магадан.

Особенностью территории Иркутской области является необходимость строительства пешеходных мостов. Исторически заселение новых территорий в регионе происходило по берегам рек, так что типичной является ситуация, когда поселение разделяет водная преграда. По мере его разрастания жизненно необходимым становится связность частей населенного пункта. В пределах Иркутской области насчитываются десятки таких сел и деревень. Поэтому в регионе разработана и действует государственная программа по строительству пешеходных мостов, а также программа по замене деревянных мостовых сооружений металлическими. Так, в настоящее время в экспертизе находится проект пешеходного моста через реку Чуна в поселке Веселый в Чунском районе Иркутской области. По мнению специалистов, идеальным вариантом в условиях нехватки финансирования было бы возведение временных мостов из элементов CAPM (так называемый средний автодорожный разборный мост). Он лишь немного дороже пешеходного, но при этом способен выдержать нагрузку 40 тонн и позволяет пропустить автомобильное движение.

Цена вопроса

Как правило, проектами предусматривается сооружение металлических мостов различных типов. Такая необходимость объясняется сложностями в логистике: почти всегда доставка материалов и конструкций становится проблемой при проведении дорожно-строительных и ремонтных работ на северных и труднодоступных территориях в Сибири и на Дальнем Востоке. Это касается как возведения искусственных сооружений, так и автодорог. Взять хотя бы трассу Р–504 «Колыма», которая соединяет Магаданскую область и Республику Саха (Якутия): если рельеф одного региона характеризуется наличием гор и скальных грунтов, то во втором – местность равнинная и болотистая, из-за чего в Якутии нет собственной сырьевой базы для производства инертных строительных материалов. Как следствие – дальность возки щебня и других видов материалов и конструкций достигает 600 км, что серьезно влияет на стоимость проекта. Затраты на их доставку до строительной площадки могут превышать 30% в

стоимости строительно-монтажных работ в зависимости от конкретной локации.

В настоящее время автомобильным транспортом осуществляются 80% всех перевозок строительных грузов. При этом федеральные единичные расценки (ФЕРы), по которым рассчитывается стоимость строительно-монтажных работ, не в полной мере учитывают специфику территорий, где и дорог – то в прямом смысле может не быть, и неадекватно отражают реальные рыночные цены. Так, сметной документацией (после утверждения экспертизы) предусматривается стоимость асфальтобетона в пределах 3,5–4 тыс. руб. за тонну, в то время как по факту он стоит в два раза дороже. То же самое можно сказать о щебне, щебеночно-песчаной смеси, арматуре и др.

На протяжении последних нескольких лет профессиональное сообщество обращает внимание регулятора на этот перекос в ценообразовании. Решением проблем мог бы стать переход на ресурсный метод, при котором достоверная информация о стоимости товаров отражалась бы в соответствующем реестре ФГИС ЦС (Федеральная государственная информационная система ценообразования в строительстве). Но переход несколько раз откладывался, и сейчас сметное сообщество по-прежнему работает на основе базисно-индексного метода. Однако этот метод вызывает справедливые нарекания специалистов по целому ряду причин, в частности из-за необоснованного понижения индексов изменения сметной стоимости строительно-монтажных работ.

Например, для Иркутской области эти индексы в IV квартале 2019 года были занижены по таким позициям, как «Искусственные дорожные сооружения»; «Автомобильные дороги»; по отрасли «Транспорт». А по некоторым из них падение достигает 20%. «Применение некорректного индекса идет в ущерб в первую очередь строительным подрядным организациям, – подчеркнул Сергей Дубовик. – Эти вопросы надо ставить и доносить до регулятора. Ведь если не будет подрядчиков, не нужен будет и рынок проектирования. Уже сегодня по стране идет волна банкротств строительных компаний, и никаких действий не предпринимается, чтобы спасти ситуацию».

Евроасфальт для сибирских дорог

Между тем ценообразование следует привести в порядок еще и для того, чтобы в дорожную отрасль пришли и полноценно заработали новые технологии. Так, актуальным вопросом сейчас является уве-

личение межремонтных сроков и долговечности асфальтобетонных покрытий, как того требует исполнение нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги». В настоящее время в дорожном строительстве используются два подхода: метод объемного проектирования ГОСТ Р 58401.1–2019, ГОСТ Р 58401.2–2019 (или SuperPave) и метод специализированной системы ГОСТ Р 58406.1–2020, ГОСТ Р 58406.2–2020. Для Иркутской области это специализированная система. Упрдор «Прибайкалье» применяет ее второй год, а Упрдор «Забайкалье» – три года. Специалисты ООО «СибПроектНИИ» уже разрабатывали проектно-сметную документацию по новым стандартам, и в прошлом году первый такой проект был реализован: это капитальный ремонт автодороги Р–255 «Сибирь» на участке км 1477 – км 1485.

Система объемного проектирования подразумевает, что подбор рецептов асфальтобетонной смеси производится в лабораторных условиях. При этом модифицирована и расширена классификация по наибольшему размеру минеральных зерен в смеси, состав которых проектируют и определяют на комплексе с квадратными ячейками. Все это требует как модернизации самой дорожной лаборатории, так и повышения квалификации сотрудников, работающих в ней. «Выполнение всех требований позволяет создавать асфальтобетонную смесь с повышенными эксплуатационными характеристиками, что впоследствии приведет к увеличению межремонтных сроков и повышению безопасности движения», – перечислил Сергей Дубовик плюсы новых стандартов. Сейчас проекты по новой методологии распространяются лишь на новое строительство и объекты капремонта, однако со временем вся дорожная сеть региона должна стать намного безопаснее и комфортнее.

Повышение качества входящих материалов и усложнение технологических цепочек приводит к удорожанию конечного продукта – в данном случае стоимости капитального ремонта или строительства километра дороги. По расчетам экспертов, такое повышение может составить 20%. При этом подрядные строительные организации несут дополнительные затраты на переснащение асфальтобетонных заводов и дорожных лабораторий. И тут снова огромную роль играет государство как регулятор в вопросах определения сметной стоимости объектов капитального строительства, в том числе транспортной инфраструктуры. Только прозрачное и корректное ценообразование в дорожной отрасли позволит решить одну из главных бед России, уверен Сергей Дубовик.



Четыре составляющих успеха

За несколько лет АО «Автоколонна 1880» из банкротства стала лидером отрасли

ПАССАЖИРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ

В 2016 году в акционерном обществе «Автоколонна 1880» проходила процедура банкротства предприятия. Оно находилось на грани ликвидации. А в 2019 году оно же завоевало диплом Всероссийского конкурса «100 лучших товаров России» в номинации «Пассажирские перевозки автомобильным транспортом». Тогда же предприятие получило национальный сертификат «Лидер отрасли 2019».

Как предприятию за столь короткий срок удалось из убыточного стать одним из крупных и успешных автотранспортных организаций Иркутской области?

Недавно ситуацию в АО «Автоколонна 1880» обсуждал комитет по собственности и экономической политике Законодательного собрания Иркутской области. Как рассказал тогда генеральный директор акционерного общества Сергей Майок, в 2016 году был разработан и утвержден план по выводу предприятия из кризисной ситуации. Был получен займ в размере 66,5 млн руб., который направили на погашение всех имевшихся долгов, в основном по налогам и сборам.

За год была проведена организационно-штатная реструктуризация, усовершенствована система управления предприятием, изменены финансово-экономическая, тарифная политика, операционная и закупочная деятельность, методы управления персоналом.

Кроме того, была проведена работа по улучшению деятельности Иркутского автовокзала, в том числе по внедрению в бизнес информационных технологий.

Использование АИС «Автовокзал-Онлайн», предоставляющего качественно новый уровень обслуживания пассажиров, позволило с 2017 года в три раза увеличить доход АО «Автоколонна 1880» (в виде агентского вознаграждения) от продажи кассами Иркутского автовокзала и в сети Интернет билетов на рейсы других перевозчиков.

По словам Сергея Майока, сформирована профессиональная команда, позволяющая содержать транспортные средства на хорошем уровне даже при высокой доле амортизации. Определенные трудности возникли в прошлом году из-за наводнения в Тулуне, несмотря на которое автоколонна исполняла все обязательства, а в этом году – из-за распространения COVID-19. По мнению генерального директора, если бы предприятие не имело долговой



Генеральный директор АО «Автоколонна 1880» Сергей Майок

нагрузки в виде займа, оно могло бы быть безубыточным. В 2016 году чистый убыток акционерного общества составлял 29 млн рублей. К 2019 году он сократился в три раза.

В результате обсуждения на заседании комитета по собственности был сделан вывод, что стабилизация экономики АО «Автоколонна 1880» – пример качественного подхода к управлению бизнесом.

– Меня назначили на эту должность за три дня до банкротства, – рассказывает генеральный директор компании Сергей Майок. – Представьте ситуацию? Но удалось добиться, чтобы нас по крайней мере выслушали с нашими предложениями по выводу предприятия из кризиса. При этом, сделав это было нелегко. Автоколонна готовилась к банкротству, мало кто верил, что можно исправить положение. Управленческий учет отсутствовал, аудиторы пять лет подряд выдавали отрицательные заключения. Предприятие было вовлечено в судебные разбирательства. Мы проанализировали все возможные данные, определили порядок действий, наметили план первоочередных мер. Единственное, чего не хватало, – времени. После совещания у председателя правительства области Александра Битарова было подписано соответствующее гарантийное письмо и направлено в адрес суда, после чего предприятию предоставили два месяца отсрочки. И мы начали работать. Собрался коллектив специалистов, которые понимали ситуацию и горели желанием ее исправить. Те, кто не хотел этого или не верил в предлагаемые меры, – ушли.

В течение первого года была разработана и защищена в правительстве Иркутской области долгосрочная программа развития предприятия. Правительством при поддержке депутатов Законодатель-

ного собрания Иркутской области принято решение по увеличению уставного капитала АО «Автоколонна 1880» в 2017 и 2019 годах.

На полученные инвестиции были приобретены новые междугородные автобусы туристического класса: 11 единиц в 2017 году и 4 автобуса в 2020 году.

Очень тяжело было восстанавливать репутацию автоколонны после всего, что происходило. Особенно в отношениях с частными перевозчиками. Но за два с половиной года мы ее восстановили. Сегодня у нас партнерские отношения с 42 перевозчиками. Если раньше они отдавали нам в реализацию, к примеру, от двух до пяти мест в 17-местном автобусе, то сегодня мы продаем билеты на их полную вместимость.

Однако пока никто серьезно не изучал перспективы развития пассажиропотока, а без этого открывать маршрут невыгодно. И вообще, считает Сергей Майок, давно пора наладить совместную работу многих перевозчиков в области, поставив их в равные условия. Пока же некоторые из «частников» работают от случая к случаю, не давая возможности добросовестным перевозчикам делать это стабильно и качественно.

Хотелось бы отметить, что ежегодно на основании расчетов АО «Автоколонна 1880» службой по тарифам устанавливается тариф на регулярные межмуниципальные пассажирские перевозки, который включает 20% НДС. Этот тариф используется всеми региональными перевозчиками, что дает конкурентное преимущество частным перевозчикам на упрощенном режиме налогообложения, освобожденным от НДС. Это проявляется в применении ими демпинговых цен.

Помимо таких проблем предприятия, как высокий износ подвижного состава и нахождение тарифной политики по основному виду деятельности в сфере государственного регулирования, особое беспокойство вызывает проблема кадров. Часть водителей солидного возраста уже не проходит профотбор, и их надо кем-то заменять. Поэтому на предприятии идет процесс омоложения кадров, хотя и не без трудностей. Но проводить его надо, чтобы сохранить работоспособность предприятия. К ветеранам стараемся относиться бережно, некоторым предлагаем перейти в категорию наставников. Кроме того, отдел кадров собирает данные о состоянии водителей, мы планируем через страховые компании найти такие лечебно-профилактические учреждения, где наши работники могли бы поправить здоровье. Что людей при поиске работы интересует прежде всего? Уровень



зарплаты и перспективы с жильем. Стабильно, примерно на 10–14% в год, растет показатель среднемесячной зарплаты главной движущей силы предприятия – водителей автобусов, их в коллективе 75 человек.

Сегодня АО «Автоколонна 1880» вышла из «красного» сектора рейтинга организаций по критериям банков и признана устойчивым предприятием по результатам 2019 года. И работникам нашего предприятия стало гораздо легче оформить в банке кредит или ипотеку. А раньше разговор с ними был короткий. Узнав о месте работы, банковские служащие обычно сразу прекращали диалог.

За эти годы мы научились работать с автобусами китайского производства. Количество их поломок на линии серьезно сократилось, потому что налажена плановая остановка техники на профилактику. Создана технически подкованная ремонтная служба, в том числе из бывших студентов, проходивших практику в автоколонне. К примеру, Аркадий Аркадьев после окончания техникума проработал у нас совсем недолго слесарем, ушел в армию и вернулся на предприятие уже в качестве молодого специалиста.

Ремонтотпригодность здесь, за Уралом, – очень важный фактор. Тут лучше ездить либо на «корейцах», либо на «китайцах». Это объясняется и скоростью поставки запчастей, и отношением заводов-производителей к нашим претензиям. Сегодня Автоколонна 1880 является официальным представителем завода по ремонту и гарантийному обслуживанию автобусов марки «Голден Драгон».

Порой крупные предприятия борются с частными перевозчиками. Мы же пошли путем не борьбы, а объединения, путем поиска общих интересов. О чем речь? О порядочности во взаимоотношениях. Это основополагающий принцип нашей политики, с помощью которого можно чего-то добиться. Народу у нас в регионе хоть и много, но меньше, чем, скажем, в Москве. Все здесь на виду. Все все друг о друге знают. Вот где играет свою роль репутация. Иногда отказываемся от, казалось бы, очень выгодных предложений, если знаем о репутации партнера или понимаем, что не можем выполнить предложенные условия. Ведь в бизнесе есть правило: если в сделке участвуют несколько сторон и хотя бы одна несет при этом убытки – эта сделка одна-разовая.

Например, с Хужиром, что на острове «Ольхон», мы работаем по мультимодальной схеме, привлекая частных перевозчиков. До паромной переправы пассажиров везет наша автоколонна (билет раньше стоил 450 руб.), а после – частник. Мы снизили стоимость билета на 50 руб., чтобы наши партнеры на острове – индивидуальные предприниматели – могли зарабатывать, чтобы у них был интерес. Кроме того, на Ольхоне организована автокасса, где продаются билеты на рейсы автоколонны. И пассажиропоток благодаря этому увеличился.

На каждом километре наших трасс проверяющих не поставишь. Многие водители раньше этим пользовались, перевоза пассажиров нелегально, кладя выручку себе в карман. Но потом мы ввели обязательную регистрацию продажи билетов, и ситуация поменялась. Чтобы заинтересовать водителей и заставить их работать по правилам, мы зарегистрировали всех водителей как кассиров. С каждого проданного на трассе билета (во время неработающих касс) водитель получает половину стоимости билета. Кроме того, у нас круглосуточно работают механики, диспетчеры, операторы видеонаблюдения на автовокзале. Мы зарегистрировали кассовый аппарат, который стоит у оператора видеонаблюдения. Когда последний кассир уходит с автовокзала, все водители связываются с оператором и докладывают, что с такого-то номера телефона оформлен билет. Оператор вводит необходимые данные в компьютер, отправляет пассажиру SMS-сообщение, которое потом в случае необходимости тот может распечатать и предъявить в свою бухгалтерию к оплате. Поначалу водители жаловались, что оператор ночью не берет трубку. Тогда мы определили оператору процент от стоимости каждого оформленного им билета, и доходы предприятия стали расти.

С нашими партнерами, чьих сотрудников мы чаще всего перевозим, заключены соглашения, по которым они могут всегда проверить достоверность оформления билетов. А это тоже уровень доверия и репутации.

Мы строим работу на четырех составляющих успеха: всем помогать, ни с кем не ругаться, все делать по команде и нести за это ответственность. И это помогло вывести предприятие из трудной ситуации...

Сегодня АО «Автоколонна 1880» – это стабильно работающее предприятие. Совершенствуется организация транспортного обслуживания населения, при этом особое внимание уделяется улучшению качества пассажирских перевозок. Укрепляется материально-производственная база предприятия. Сохраняются рабочие места и увеличивается их количество, заработная плата и налоги выплачиваются своевременно.

Кроме того, АО «Автоколонна 1880» имеет социальную направленность – оказывает услуги лицам, нуждающимся в получении социальной поддержки в рамках ежегодно заключаемого соглашения с министерством социального развития, опеки и попечительства Иркутской области.

У коллектива предприятия с 50-летней историей имеется твердая уверенность в завтрашнем дне.





РЫНОК УСЛУГ



Начальник автовокзала
Павел Титов

В сентябре в Иркутске огласили результаты регионального конкурса «Сделано в Приангарье». Победителей выбрали по итогам народного онлайн-голосования и работы профессионального жюри.

В номинации «Продукция производственно-технического назначения» победителем было признано ООО «Онлайн-сервис» за сервис «Автовокзал Онлайн». Это новшество, которым на автовокзале и в АО «Автоколонна 1880», частью которого является Иркутский автовокзал, заслуженно гордятся.

Как объяснил начальник автовокзала Павел Титов, это программное обеспечение в свое время разрабатывалось за счет средств гранта, предоставленного ФГБУ «Фонд содействия развитию малых форм предприятий в научно-технической сфере». Процесс проходил под контролем Центра информационных технологий и систем органов исполнительной власти. Сведения об АИС «Автовокзал Онлайн» как об объекте информационной инфраструктуры переданы в Федеральную службу по техническому и экспортному контролю (ФСТЭК России).

Это программное обеспечение объединило все кассы партнеров Иркутского автовокзала в единую кассовую сеть, а также дало возможность создать дополнительные кассовые пункты на территории области.

Увеличение кассовой сети без дополнительных финансовых вложений позволило увеличить загрузку автобусов, в том числе за счет продажи одного и того же места несколько раз в пути следования маршрута. Это повлияло на повышение доходности предприятия и компаний-перевозчиков.

Сегодня, как подчеркнул Павел Титов, через сервис «Автовокзал Онлайн» на межрегиональные и межмуниципальные маршруты дистанционно реализуется больше билетов, чем в кассах Иркутского автовокзала.

Связано это с тем, что в кассах большинство пассажиров покупают билеты при отправлении с данного остановочного пункта, а на сайте или в мобильном приложении «Автовокзал Онлайн» пассажир может приобрести билет также в обратном направлении, в том числе с посадкой на промежуточные остановки, где билетные кассы отсутствуют.

Кроме того, благодаря созданному программному обеспечению перевозчик имеет возможность самостоятельно установить график работы транспортных средств на маршруте. Эта информация доводится до сведения всех кассиров сети, что не позволяет продавать двойные места или большее количество мест, чем предусмотрено конструкцией транспортного средства.

Диспетчерское сопровождение рейсов на Иркутском автовокзале производится в автоматическом режиме, – рассказывает Павел Александрович. – Водитель, прибывая на перрон автовокзала, самостоятельно указывает номер платформы и номер автобуса, выполняющего рейс. Программа сама информирует пассажиров о начале и продолжении посадки, а также об отправлении рейсов. Сообщение дублируется на информационном дисплее в холле автовокзала, а также по громкой связи.

Для удобства пассажиров

внедряет новые сервисы Иркутский автовокзал

Актуальная информация на сайте и в мобильном приложении «Автовокзал Онлайн» заменила большинству пассажиров справочную службу автовокзала и уменьшила количество обращений о расписании рейсов, стоимости проезда и количестве свободных мест.

Благодаря автоматизации технологических процессов АИС «Автовокзал-Онлайн», ее внедрению в систему управленческого учета АО «Автоколонна 1880» повышена доходность предприятия без увеличения персонала штатных сотрудников Иркутского автовокзала.

Основная работа персонала связана с оказанием услуг по оформлению билетов на рейсы АО «Автоколонна 1880» и других перевозчиков, квитанций на провоз вещей пассажиров, льготных билетов; обслуживанию рейсов перевозчиков при прибытии-отправлении (стоянка автобуса для посадки-высадки пассажиров, обеспечение транспортной безопасности, информационное сопровождение рейсов и предоставление пассажирам бесплатного пользования залами ожидания и туалетами).

В 2016 году из-за увеличивающейся маршрутной сети была проведена реконструкция перронов Иркутского автовокзала. После реконструкции стало возможным производить одновременное отправление четырех автобусов большого или среднего класса и восьми автобусов малого или особо малого класса.

Автоколонна 1880 издавна владела автовокзалом в столице региона. Первый пассажирский рейс с Иркутского автовокзала отправился 15 ноября 1963 года. Вся остальная сеть автостанций принадлежала другим собственникам, которые владели и управляли ими в силу своего разума. Скажем, в Братске это было муниципальное предприятие, в Усолье-Сибирском – автотранспортное предприятие, в Ангарске – автоколонна. Сегодня многие из них прекратили свою деятельность по разным причинам или стараются поменять свой статус, став, например, диспетчерским пунктом, чтобы не попадать под строгие требования законодательства о транспортной безопасности.

Сегодня с автовокзала установлено отправление по 62 регулярным автобусным маршрутам междугородного сообщения (от 70 до 97 рейсов в сутки). При этом автобусы АО «Автоколонна 1880» выполняют перевозки на территории Иркутской области и Республики Бурятия, в пиковый сезон ежедневно перевозят более тысячи пассажиров на расстояние до 1100 км.

На автовокзале реализуются мероприятия, предусмотренные планом обеспечения транспортной безопасности. Мероприятия эти



Здание автовокзала

затратные, поскольку транспортная безопасность дорого обходится всем, кто вынужден ею заниматься. По мнению Павла Титова, это должно быть не только обязанностью собственника объекта транспортной инфраструктуры, но и совместной работой на объекте с правоохранительными органами.

– Несмотря на пандемию, – отметил Павел Титов, – автовокзал работает стабильно. Добиться этого удалось благодаря проводимой работе с частными перевозчиками, многие из которых отправлялись с несанкционированных мест и работали «по заказу». Если раньше 23 перевозчика отправлялись с перронов автовокзала, то сегодня их 42. Вместе с появлением перевозчиков на автовокзале увеличилось количество пассажиров, в том числе тех, кто покупает билет через Интернет.

Большинство перевозчиков работают на наших условиях, но некоторые из них отказываются от предлагаемых нами услуг по продаже билетов. Такие перевозчики устанавливают свои билетные кассы в непосредственной близости от автовокзала, а также в других районах города, создавая конкуренцию Иркутскому автовокзалу.

Такая лазейка в действующем законодательстве, по нашему мнению, является несправедливой и нарушающей права пассажиров.

Во-первых, пассажиры вынуждены отстоять очередь в кассу автовокзала и там получить ответ, что билеты на данный рейс в кассах Иркутского автовокзала не продаются и им необходимо обращаться в «иные пункты продажи билетов». При этом люди особенно возмущаются, когда после покупки билета в таких кассах их отправляют обратно на перроны Иркутского автовокзала для посадки в автобус.

Во-вторых, билетные кассы, расположенные в непосредственной близости от Иркутского автовокзала, находятся в конкурентно выигрышном положении, так как не несут расходы на обеспечение транспортной безопасности, содержание необходимых служб для предоставления услуг пассажирам.

В-третьих, автовокзал в соответствии с пунктом 21 Правил перевозок пассажиров, утвержденных постановлением Правительства РФ № 112, обязан предоставлять пассажирам бесплатное пользование залами ожидания и туалетами, размещенными в зданиях автовокзала, даже если билет оформлен в «иных пунктах продажи», но маршрут регулярных перевозок будет отправляться с территории автовокзала.

И наконец, при реализации билетов в «иных пунктах продажи» возникают сложности в проверке их действительности при прохождении пассажирами в зону транспортной безопасности Иркутского автовокзала.

Напротив автовокзала на одном из павильонов бросается в глаза крупная надпись «Междугородние автобусные кассы» – как раз один из тех «иных пунктов продажи билетов», о которых говорил Павел Титов. Начальник автовокзала уверен, что если рейс отправляется с автовокзала или автостанции, в котором есть билетные кассы, то услуга по продаже билетов на рейсы должна быть обязательной для перевозчика, обслуживающего маршрут.

Почему часть перевозчиков не хотят работать с автоколонной и ее автовокзалом? Как объяснил Павел Титов, перевозчики считают, что чем быстрее автоколонна заработает с их помощью средства, тем быстрее обновит технику и создаст им конкуренцию.

К тому же перевозчики озабочены сегодня другими проблемами, прежде всего обновлением подвижного состава. Если условия конкурсов будут изменены и при определении победителей станут учитываться не только характеристики транспортных средств, но и наличие собственной инфраструктуры (лицензированный медицинский кабинет, ремонтная база, объекты транспортной инфраструктуры), тогда перевозчики будут заинтересованы в развитии инфраструктуры как для собственных нужд, так и для повышения качества обслуживания пассажиров.

Журналисту «ТР» довелось проехать с начальником автовокзала по центру Иркутска. В наиболее людных местах – у рынка, железнодорожного вокзала, крупных торговых центров – теснились многочисленные микроавтобусы и автобусы средней вместимости, на которых,

судя по трафаретам, можно было уехать в любую точку области.

– Пока сегодня многим перевозчикам удобнее работать «от бордюра». Сложность доказывания того, что под табличкой «заказной» скрывается регулярная перевозка, осуществляемая с нарушением маршрута движения, приводит к невыполнению мероприятий по транспортной безопасности, нарушает права пассажиров, предусмотренных Правилами перевозок пассажиров, а также создает недобросовестную конкуренцию с перевозчиками, получившими документы на обслуживание регулярного маршрута, – рассказал Павел Титов.

По его мнению, наладить какую-то общую систему пассажирского транспортного обслуживания населения области не представляется возможным без разработки региональной информационной навигационной системы, а также без оперативного информационного взаимодействия между органами государственной власти, устанавливающими маршруты и выполняющими контрольные функции.

– Нужно, – подчеркнул Павел Титов, – чтобы государство, с одной стороны, составляло четкие и ясные правила и реально поддерживало перевозчиков (это могут быть доступные кредиты, лизинговые схемы, чтобы перевозчики могли обновлять свой парк, накатывать маршруты, развивать инфраструктуру, автоматизировать обслуживание пассажиропотоков, снимая с перевозчиков обязанность по сдаче отчетов), а с другой – наводило и поддерживало порядок (за счет принятия оперативных мер по пресечению недобросовестной конкуренции, установлению расписания исходя из фактического пассажиропотока).

Создание информационной системы позволит значительно облегчить работу всех органов государственной власти, принимающих участие в организации пассажирских автоперевозок. В конце концов, сделать эти перевозки максимально прозрачными, комфортными и безопасными – справедливое требование населения области. И этим требованиям необходимо отвечать...

Задача такой поддержки – чтобы транспортники видели и понимали перспективу своего развития, а пассажиры были уверены, что, садясь в современный автобус, они доедут до места быстро, безопасно и со всем возможным комфортом. Ради этого мы и работаем...



Перроны отправления



Движение без опасности

За этим внимательно следят инспекторы ТОГАДН по Иркутской области

КОНТРОЛЬ И НАДЗОР



**И.о. заместителя начальника
Байкальского МУГАДН
Василий Смирнов**

Проблема автобусных перевозок является весьма актуальной для Прибайкалья.

К примеру, в августе 2019 года на плотине ГЭС в Иркутске рейсовый автобус выехал на встречную полосу и столкнулся с иномаркой Kia Soul. В результате два человека погибли. Следователями специализированного отдела по расследованию ДТП ГУ МВД было возбуждено уголовное дело по признакам преступления, предусмотренного ч. 5 ст. 264 УК РФ «Нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, повлекшее по неосторожности смерть двух или более лиц».

Также Следственным управлением СКР по Иркутской области было предъявлено обвинение директору транспортной организации по статье «Оказание услуг, не отвечающих требованиям безопасности, повлекшее по неосторожности смерть человека – потребителя платной услуги». По версии следствия, руководитель допустил водителя автобуса к перевозкам по одному из маршрутов в городе без предпроемского медицинского осмотра и контроля технического состояния транспортного средства.

В августе этого года в Шелеховском районе, на 29-м километре федеральной автодороги «Байкал», столкнулись микроавтобус Fiat Ducato, следовавший из Еланцов в Улан-Удэ, и легковой Nissan. Несколько человек пострадали.

Помимо обстоятельств ДТП, устанавливалась также законность данных пассажирских перевозок.

К сожалению, примеры можно приводить еще.

По данным территориального отдела государственного автодорожного надзора по Иркутской области Байкальского межрегионального управления государственного автодорожного надзора, на территории региона зарегистрированы 1740 хозяйствующих (подконтрольных) субъектов, из которых 1351 осуществляет перевозки пассажиров автобусами. Представьте, какова при этом ситуация на дорогах!

За девять месяцев 2020 года только в Иркутске и Иркутском районе совершены 78 дорожно-транспортных происшествий с участием водителей автобусов, осуществляющих регулярные пассажирские перевозки. Эти ДТП повлекли за собой гибель людей и причинение вреда здоровью: в авариях погибли 3 человека и 112 получили травмы.

Правда, главный государственный инспектор Байкальского МУГАДН Василий Смирнов счел необходимым уточнить, что по вине водителей автобусов, имеющих лицензию на перевозочную деятельность, совершены лишь 23 ДТП (в 2019 году – 20).

– На мой взгляд, – говорит он, – сравнивать статистику текущего года и прошлого не совсем корректно, так как произошло значительное увеличение лицензиатов в связи с вступлением в силу постановления Правительства РФ от 27 февраля 2019 года № 195 «О лицензировании деятельности по перевозкам пассажиров и иных лиц автобусами».

С момента вступления в силу этого постановления произошло значительное, более чем в 2,5 раза, увеличение числа лицензиатов. Так, если до 1 марта 2019 года на основании лицензий, выданных нашим управлением, перевозочной деятельностью занимались 617 субъектов, то сегодня общее число лицензиатов возросло до 1351. Однако это увеличение произошло за счет лицензирования перевозок пассажиров по заказам или для собственных нужд организаций. Количество перевозчиков, осуществляющих регулярные перевозки, практически не изменилось.

На сегодня проблемным вопросом Иркутской области является осуществление регулярных перевозок с использованием автобусов при отсутствии карт маршрута. Перевозка пассажиров выполняется под видом перевозок по договору фрахтования транспортного средства. Данная проблема наиболее актуальна в городах Ангарске и Шелехове.

Управлением в рамках борьбы с нелегальными перевозчиками



закключаются соглашения с муниципальными образованиями о взаимодействии при аресте транспортных средств, являющихся орудием совершения административного правонарушения, а также их хранении. С начала года произведены 15 арестов транспортных средств в рамках обеспечения производства по делу об административном правонарушении, ответственность за которое предусмотрена ч. 4 ст. 11.33 КоАП РФ, при этом сумма наложенных штрафов с начала года составила 4675 тыс. руб. За выполнение перевозок без лицензии составлены 11 протоколов по делам об административном правонарушении в отношении восьми физических лиц и трех индивидуальных предпринимателей. Материалы для правового решения направлены в суд. Управлением в адрес губернатора направлено предложение о создании комиссии по координации действий, направленных на пресечение незаконной перевозки пассажиров на территории Иркутской области с участием контрольно-надзорных органов, территориальных органов МВД России и органов местного самоуправления.

Основными нарушениями при проведении проверок транспортных средств в процессе их эксплуатации являются: управление транспортным средством или выпуск на линию транспортного средства

без тахографа, использование для регулярных перевозок пассажиров автобуса при отсутствии карты маршрута или использование автобуса с иными характеристиками, чем те, которые предусмотрены картой маршрута регулярных перевозок, отсутствие транспортного средства в реестре на лицензируемую деятельность.

От многих коллег в различных регионах приходилось слышать о необходимости усиления борьбы с нелегальными и заказными перевозками. В Иркутске по этому поводу думают следующее:

– Нужно начать с того, что в законодательстве Российской Федерации отсутствует понятие «нелегальные перевозки». Существуют два разных направления, которые требуют первоочередного контроля. Во-первых, это исполнение требований постановления Правительства РФ от 27 февраля 2019 года № 195 «О лицензировании деятельности по перевозкам пассажиров и иных лиц автобусами». С начала года за осуществление перевозки пассажиров и багажа без лицензии управлением составлены 11 (индивидуальные предприниматели – 3, физические лица – 8) протоколов по делам об административном правонарушении по ч. 1 ст. 14.1.2 КоАП РФ, материалы которых для принятия правового решения направлены в суд.

Если говорить о нарушении законодательства в части выполнения пассажирских перевозок по маршрутам регулярных перевозок, то основное нарушение на территории Иркутской области – это осуществление регулярных перевозок пассажиров под видом заказных. При этом перевозчиками грубо игнорируются требования транспортного законодательства, подвергаются опасности жизнь и здоровье пассажиров. Несмотря на значительные суммы штрафов, предусмотренные Кодексом Российской Федерации об административных правонарушениях, наиболее эффективной мерой является применение в качестве меры обеспечения при производстве по делу об административном правонарушении ареста транспортного средства с помещением на специальную стоянку до рассмотрения дела в порядке, предусмотренном статьями 27.1, 27.14 Кодекса РФ об административных правонарушениях.

Безусловно, решение данного вопроса требует совместной скоординированной работы контрольно-надзорных органов и организаторов перевозки – органов

местного самоуправления субъекта Российской Федерации.

Совместная работа достаточно эффективна. Управлением совместно с ГИБДД, органами исполнительной власти субъекта и местного самоуправления регулярно проводятся контрольно-рейдовые мероприятия. За девять месяцев 2020 года проведены 211 рейдов. Сотрудниками территориального отдела проверены 840 транспортных средств. Выявлены 645 нарушений, составлены 427 протоколов, вынесены 430 постановлений. Сумма наложенных штрафов составила 10 008,5 тыс. руб.

Первостепенной задачей всех субъектов транспортного комплекса, включая контрольно-надзорные органы, сегодня является повышение уровня безопасности и качества перевозок пассажиров и багажа при осуществлении всех видов перевозок, начиная от организованных групп детей и заканчивая перевозкой пассажиров по заказу. Все необходимые требования и рекомендации регламентированы действующим законодательством, остается только выполнять их в необходимом объеме. К сожалению, на практике это не так. Имеется масса обращений граждан с жалобами на нарушение отдельными перевозчиками требований транспортного законодательства Российской Федерации и общепринятых правил поведения в обществе. Как правило, указанные обращения содержат факты грубого обращения с пассажирами и недостаточной квалификации водителей. Перевозчикам необходимо осознать, что работа в данной сфере услуг накладывает особые требования к отбору персонала, непосредственно осуществляющему перевозку пассажиров.

В целом специалисты управления оценивают состояние пассажирских перевозок в регионе удовлетворительно. Есть, конечно, проблемы, но есть и направления, на которых работа организована на достаточно хорошем уровне.

Скажем, на территории Иркутской области работают автовокзал в Иркутске и автостанция в Братске. Последнее время в условиях пандемии проверять их работу инспекторам управления приходится регулярно. «Хотелось бы отметить, – подчеркнул Василий Смирнов, – что деятельность по предоставлению услуг пассажирам организована на высоком уровне, нарушений требований на настоящий момент не зафиксировано».



Над спецвыпуском работали:

Рафик Барсегян – директор по региональным проектам
E-mail: bars777-17@mail.ru

Юрий Бурылин – главный редактор
Евгений Ушенин, Людмила Изъюрова – спецкоры «ТР»
Сергей Лебедин – верстка

Редакция газеты «Транспорт России» –
rustransport@mail.ru, goldasn@mail.ru
На правах рекламы



Вестник Росавтодора

Приложение к информационно-аналитической газете «Транспорт России»

Еще не финиш

О промежуточных итогах дорожно-строительного сезона

ДОРОЖНАЯ КАРТА

Нынешний дорожно-строительный сезон близится к завершению, но климатические условия многих регионов еще позволяют продолжать работы на федеральной дорожной сети. Поэтому об окончательных итогах работы говорить пока рано. Вот данные за девять месяцев 2020 года: введено в эксплуатацию 209,7 км автодорог. По итогам года Росавтодор планирует ввести в эксплуатацию 237,7 км федеральных трасс после строительства и реконструкции.

Ранее мы уже сообщали о значимых объектах, которые были досрочно введены на федеральных трассах в условиях особого режима, связанного с пандемией коронавируса. Напомним, в их числе завершение строительства 16-километрового участка обхода Мариинска в Кемеровской области, капитального ремонта 32-километрового участка федеральной автодороги М-2 «Крым», II этапа реконструкции участка трассы Р-23 Санкт-Петербург – Псков – Пустошка – Невель – граница с Белоруссией в обход Гатчины, реконструкции участка федеральной дороги А-322 Барнаул – Рубцовск – граница с Казахстаном в Алтайском крае, капремонта мостов через р. Хатуша на 108-м км автодороги А-142 Тросна – Калиновка в Курской области и через р. Хупта на 302-м км трассы Р-22 «Каспий» в Рязанской области и многие другие объекты.

Особое внимание в текущем дорожно-строительном сезоне Росавтодор уделил главным транспортным артериям Дальневосточного региона. Так, 10 октября в Республике Саха (Якутия) в рамках национального проекта «Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры» (КПМИ) введены в эксплуатацию пять объектов на федеральной автодороге А-331 «Вилуй». Речь о четырех мостах и участке капитального ремонта. Первый объект строительства – мостовой переход через р. Тюкан протяженностью 267 пог. м – соединяет Верхневилуйский и Нюрбинский районы. В рамках проекта дорожники установили 560 м линий наружного освещения и 7474 пог. м барьерного ограждения. Мостовой переход через р. Малая Ботубуйа протяженностью 191 пог. м – второй объект строительства – соединил Мирнинский и Сунтарский районы. Здесь установили линии освещения протяженностью 840 м, а также 2692 пог. м барьерного ограждения.

Еще два искусственных сооружения ввели в эксплуатацию после реконструкции на трассе А-331 «Вилуй» в Сунтарском районе Якутии: мостовой переход через р. Сасар-Юрях протяженностью 25,50 пог. м и через р. Улахан-Мугур длиной 111 пог. м. Кроме того, завершился капитальный ремонт на участке 991–1008-й км автодороги А-331. В ходе работ дорожники ликвидировали 17 км грунтового разрыва. Здесь были



Открытие моста через р. Тюкан на трассе А-331 «Якутия»

выполнены работы по стабилизации основания дорожной одежды по технологии холодной регенерации, установлены новые знаки и барьерное ограждение.

В конце сентября введен в эксплуатацию после капремонта участок (50–65-й км) федеральной автодороги Р-504 «Колыма» от п. Нижний Бестях в сторону с. Тюнгюлю (Якутия). В прошлом году были приведены в нормативное состояние участки 36–50-го км и 65–78-го км этой же трассы общей протяженностью 27 км. А в 2022 году планируется перевести в асфальтобетон отрезок Р-504 от п. Нижний Бестях до с. Чурапча. Начата подготовка документации по планировке территории и обоснованию инвестиций на реконструкцию автодороги «Колыма» на участке 350–374-й км со строительством моста через реку Алдан.

С опережением календарного графика более чем на месяц завершен капитальный ремонт 12-километрового участка федеральной автодороги А-360 «Лена» в Алданском районе Якутии. Основной объем работ, начатых на объекте год назад, пришлось на нынешний дорожно-строительный сезон. На участке 880–892-й км специалисты уложили трехслойное асфальтобетонное покрытие с применением полимерно-битумного вяжущего. Новая для трассы «Лена» технология призвана снизить колебание летом и обеспечить трещиностойкость асфальтобетона зимой. В рамках капремонта установлены семь гофрированных водопропускных труб. На 881-м км дорожники оборудовали площадку отдыха для водителей с беседкой на 10 посадоч-

ных мест и металлической эстакадой для осмотра автомобилей.

Ярким событием текущего дорожно-строительного сезона стало открытие в середине октября движения на реконструированном участке федеральной трассы М-5 «Урал» в Буздякском районе Республики Башкортостан. В ходе масштабных работ участок дороги (1360–1375-й км) доведен до параметров IБ категории. Проезжую часть расширили с двух до шести полос движения. Расчетная скорость на данном участке теперь составляет 120 км/ч. Верхний слой дорожной одежды выполнен из ЦМА. На участке трассы федеральными дорожниками выполнены работы по строительству новой транспортной развязки в разных уровнях на примыкании к автодороге, ведущей в п. Сергеевка. Построен арочный мост через реку Малый Кидаш. Вблизи населенного пункта для безопасного пересечения дороги построен надземный пешеходный переход.

В начале октября завершилась реконструкция участка федеральной трассы Р-21 «Кола» под Мурманском. В результате его пропускная способность выросла в 2,5 раза. Теперь на участке 1378–1381-й км встречные потоки транспорта разделены трехметровой разделительной полосой, что полностью исключает лобовые столкновения. Для разведения в разные уровни транспортных потоков, следующих в Мурманск с южной стороны, а также из столицы Заполярья в аэропорт, построена двухуровневая развязка по типу «труба». В ее составе – путепровод тоннельного типа из двух арочных металлических конструкций. В процессе реконструкции

реализован целый комплекс буровзрывных работ. Так, было взорвано 250 тыс. кубометров скальных пород, полученный материал дорожники использовали для укрепления откосов. Проезжую часть на новом участке трассы дорожники расширили с двух до четырех полос движения. Покрытие выполнено из ЦМА, устойчивого к условиям Севера. На участке построены девять водопропускных труб и 18-метровый мост через ручей. На протяжении всего участка установлены линии освещения, а рядом с жилой застройкой – 438 м шумозащитных экранов.

Еще одна значимая веха сезона – завершение строительства транспортной развязки «Магас» на федеральной трассе Р-217 «Кавказ» в Ингушетии. Сооружение возвели в ходе работ по расширению до четырех полос 26-километрового участка дороги от границы с Северной Осетией до станции Троицкая (563–589-й км). Объект включен в КПМИ. Итогом стройки стало увеличение пропускной способности загруженного участка путем разделения потоков автотранспорта по направлениям Краснодар – Баку и Назрань – Магас, а также ликвидация места концентрации ДТП.

В первой декаде сентября на 1014-м и 1017-м км федеральной автодороги М-7 «Волга» в Республике Татарстан было открыто движение по двум новым транспортным развязкам. Работы на объекте стартовали в июле 2019 года и завершены с опережением графика на 2,5 месяца. Дорожники перестроили участок трассы протяженностью 3,7 км. Основание выполнили из гравийно-песчаной смеси, укрепленной цемен-

том, и уложили три слоя асфальтобетона толщиной 20 см. Верхний слой покрытия устроен из высокопрочного ЩМА. Кроме качественного дорожного полотна, на объекте созданы все условия для обеспечения безопасности движения и комфорта жителей сел Большая Качка и Большая Тарловка. На участке установлены более 100 дорожных знаков, 6,5 км металлического ограждения. Рядом с населенными пунктами смонтировали четыре автобусные остановки с переходно-скоростными полосами, обустроили посадочные площадки, построили линии электроосвещения и пешеходные дорожки.

По графику ведутся работы на строительстве транспортной развязки на 300-м км трассы М-7 «Волга» в г. Вязники Владимирской области. В конце октября специалисты завершили там устройство дорожной одежды и системы водоотведения. На объекте возведен 76-метровый путепровод для местной дороги г. Вязники – ст. Вязники. Завершается укладка асфальтобетонного покрытия на подъездах к нему. Параллельно выполняется монтаж линий электроосвещения, барьерного и перильного ограждений. Съезд с правой стороны путепровода полностью готов. Работы по обустройству левого съезда начнутся после завершения реконструкции основного хода трассы, которая пройдет под путепроводом. На прилегающей к развязке территории продолжается обустройство. Вдоль жилых домов строят транспортно-пешеходные дорожки, устанавливают шумозащитные экраны и линии освещения. Ввод транспортной развязки планируется в декабре.

В едином формате

Более 25 тыс. км региональных дорог планируется принять в федеральную собственность до 2029 года

ТРАНСПОРТНАЯ СТРАТЕГИЯ

Минтранс России совместно с Росавтодором и Госкомпанией «Автодор» завершают формирование концепции развития опорной сети автодорог России до 2035 года. Предложения в этот документ представили регионы. В опорную сеть включены магистральные федеральные трассы и подъезды к значимым социально-экономическим объектам, а также крупнейшие региональные автодороги, которые в увязке с федеральной сетью образуют перспективные маршруты межрегиональных и транзитных перевозок.

Важное условие формирования опорной сети дорог – приведение всех составных частей, звеньев и участков к единому уровню качества. Именно на это были направлены предложения Минтранса России и Росавтодора по актуализации плана по приему-передаче автодорог из одной формы собственности в другую, поддержанные в конце минувшего года на заседании Правительственной комиссии по транспорту.

За время реализации плана (с 2018 года) в федеральную собственность было принято более 6,1 тыс. км автодорог. Протяженность федеральной сети превысила 56 тыс. км. Одновременно в региональную собственность были переданы участки дорог, утратившие федеральное значение: в 2018 и 2019 годах по 160 км.

До 2029 года планируется принять в собственность Российской Федерации дороги общей протяженностью более 25 тыс. км; передать на иной уровень публичной собственности участки трасс, утрачивающих федеральное значение, протяженностью около 2 тыс. км. То есть общий

прирост протяженности автодорог федерального значения к 2029 году составит 23 тыс. км. После завершения реализации плана прием в федеральную собственность участков региональных автодорог будет носить исключительный характер. Например, в случае строительства транспортных обходов населенных пунктов.

В текущем году в соответствии с постановлениями Правительства РФ принято в федеральную собственность около 3000 км региональных трасс, проходящих по территории 16 субъектов РФ. Росавтодором организована работа между подведомственными федеральными казенными учреждениями и причастными субъектами РФ по передаче автодорог на федеральный баланс.

Так, федеральный статус получили 930 км региональных дорог, включенных в состав федеральной трассы Р-132 «Золотое кольцо» Ярославль – Кострома – Иваново – Владимир – Гусь-Хрустальный – Рязань – Михайлов – Тула – Калуга – Вязьма – Ржев – Тверь – Углич – Ярославль. Новый маршрут автодороги Р-132 теперь связывает между собой все города популярного среди туристов Золотого кольца России, отсюда и новое название – «Золотое кольцо». Это решение будет способствовать развитию кольцевого туристического маршрута, что существенно улучшит экономическое и культурное развитие центрального региона.

В сентябре этого года в федеральную собственность перешел участок автодороги Р-177 «Поветлужье» Нижний Новгород – Йошкар-Ола с 53-го по 187-й км. Ранее он состоял из двух региональных дорог 22Р-0159 и 22К-0018. Оперативное управление отрезком дороги от поселка Тарасиха до границы с Республикой Марий Эл теперь осуществляет подведомствен-

ное Росавтодору ФКУ Упрдор Москва – Нижний Новгород. Протяженность Р-177 «Поветлужье» в Нижегородской области составляет 133,3 км. Дорога проходит по территориям городского округа Семеновский и Воскресенского района. Здесь расположены 16 мостов, путепровод через железнодорожные пути, 135 водопропускных труб.

Специалисты упрдора уже провели предварительную оценку состояния инфраструктуры дороги и разрабатывают программу ремонта на 2021–2024 годы. В рамках подготовки к предстоящему зимнему периоду на поврежденных участках проведут оперативные работы по восстановлению дорожного покрытия и элементов организации движения. Процедура перевода в федеральную собственность оставшегося участка в Борском районе начнется после ввода в эксплуатацию строящейся сейчас новой автодороги Неклюдово – Золотово.

В конце апреля этого года на федеральный баланс также переданы участки автодорог Крестцы – Окуловка – Боровичи – Устюжна протяженностью 260 км и Яжелбицы – Великие Луки – Невель (около 400 км), проходящие по территориям Вологодской, Новгородской и Псковской областей и ставшие частью новой автодороги федерального значения А-114 Устюжна – Крестцы – Яжелбицы – Великие Луки – Невель.

По мнению специалистов, после капремонта самой оживленной дорожной артерии Новгородской области почти вдвое сократится путь автомобилистов из Пскова в Вологду. Федеральная дорога А-114 значительно разгрузит дорожную сеть субъекта РФ, что позволит снизить аварийность. Модернизированная трасса увеличит интерес инвесторов и туристов к ресурсам и достопримечательностям Новгородской области. Кроме того,

в перспективе по территории региона пройдет участок «транспортного маршрута» Северного широтного коридора, что даст дополнительные возможности для развития объектов придорожного сервиса, приток новых инвестиций и, как следствие, создание новых рабочих мест.

Летом этого года частью федеральной трассы Р-256 «Чуйский тракт» стала двухполосная региональная автодорога от города Горно-Алтайск до села Артыбаш, расположенного на берегу Телецкого озера, протяженностью 140,3 км. Дорога к одному из крупнейших водоемов Южной Сибири, внесенному в список всемирного природного наследия ЮНЕСКО, – наиболее востребованный маршрут в регионе, по нему проезжает огромное количество автолюбителей. На момент передачи трассы в федеральную собственность нормативным требованиям соответствовали только 38 км, или менее 30%. Подведомственное Росавтодору ФКУ Упрдор «Алтай», занимающееся обслуживанием трассы, приступило к ремонту отдельных участков дороги.

По словам начальника ФКУ Упрдор «Алтай» Ярослава Долинского, до окончания нынешнего сезона дорожники будут проводить локальный ремонт покрытия дороги Горно-Алтайск – Артыбаш, устранять повреждения на обочинах и тротуарах, приводить в порядок растительность вдоль трассы, чтобы обеспечить автомобилистам необходимую видимость, исправлять деформированное барьерное ограждение, заменять пришедшие в негодность дорожные знаки, наносить разметку из долговечных светоотражающих материалов. Кроме того, на трассе намечены объекты, где в первую очередь необходим капитальный ремонт. Это участки между селами Кызыл-Озек и Карасук и селами Туныжа и Усуч. В этом году спе-

циалисты приступят к разработке проектной документации. В долгосрочных планах дорожников – ремонтные мероприятия на 13 мостах.

А в Чувашской Республике на федеральный баланс передан участок региональной трассы от поселка Кугеси до Новочебоксарска. Такое решение позволило соединить федеральные трассы М-7 «Волга» и Р-176 «Вятка», поскольку изменивший статус участок протяженностью 15,6 км заканчивается у развязки, с которой водители могут уйти на дорогу М-7.

«Включение указанных направлений в перечень автомобильных дорог общего пользования федерального значения позволит повысить доступность дорожной сети для населения, будет способствовать формированию единой федеральной сети автодорог, снижению уровня загрузки действующих участков путем перераспределения транспортных потоков», – отметил заместитель руководителя Росавтодора Игорь Костюченко.

Важно отметить, что на федеральный баланс передаются не случайные участки территориальных трасс, а те, которые дадут возможность сформировать замкнутую сеть федеральных дорог, чтобы можно было связать все субъекты РФ. Инициатива о смене статуса дороги исходит, как правило, от региональных властей.

Постановление Правительства РФ от 9 апреля 2020 года было принято по инициативе Росавтодора и Минтранса России во исполнение Плана по приему-передаче автомобильных дорог из одной формы собственности в другую, одобренного протоколом заседания Правительственной комиссии по транспорту от 13 апреля 2018 года № 2, с учетом изменений, утвержденных протоколом заседания Правительственной комиссии по транспорту от 10 декабря 2019 года № 4. Отметим, что также по плану в 2020 году планируется принять в федеральную собственность более 4600 км дорог иных форм собственности.

Все дороги включены в план с учетом транспортных особенностей страны и отдельных регионов, возможностей Федерального дорожного фонда и прогнозируемых экономических и бюджетных эффектов, инфраструктурного и транспортного комплекса страны в целом. Сформированные транспортные коридоры включают существующие федеральные трассы и перечень региональных и муниципальных дорог, которые подлежат передаче в собственность РФ.

Передача значительного количества региональных объектов в федеральную собственность позволит субъектам РФ снизить затратную нагрузку территориальных дорожных фондов и перенаправить средства на наиболее проблемные участки оставшихся дорог, реализацию новых инфраструктурных проектов.

Наверняка ощутят последствия смены статуса дорог и пользователи, ведь, как отмечают эксперты, финансирование федеральных трасс, в отличие от региональных, гораздо стабильнее, их содержание и ремонт более качественные. Кроме того, на федеральной сети дорог значительно быстрее развивается придорожный сервис, появляются новые объекты, в том числе мотели, охраняемые стоянки, точки питания, АЗС, медицинские пункты, что особенно важно при соблюдении водителями транспортных средств режима труда и отдыха.

Трасса Р-132 «Золотое кольцо»

Ярославль – Кострома – Иваново – Владимир – Гусь-Хрустальный – Рязань – Михайлов – Тула – Калуга – Вязьма – Ржев – Тверь – Углич – Ярославль

Протяженность 1 514,9 км
(944 км будет передано в федеральную собственность в 2020 году)





ИННОВАЦИИ

Современные дороги невозможно представить без «умной» инфраструктуры, которая оснащается интеллектуальными транспортными системами (ИТС) для помощи водителю в пути. Внедрение ИТС позволяет повысить безопасность дорожного движения, увеличить скорость транспортных потоков, сделать работу дорожных служб более эффективной за счет экономии средств на производственные нужды и контроля за деятельностью подрядчиков. Такой подход дает импульс развитию отрасли. Именно поэтому внедрение ИТС стало одним из приоритетов в работе Росавтодора.

Интеллектуальные транспортные системы – это оборудование, которым оснащаются автомобильные дороги (светофоры, камеры наблюдения, информационные табло, «умные остановки», метеостанции), и программное обеспечение, которое это оборудование объединяет в единую систему и позволяет ею управлять.

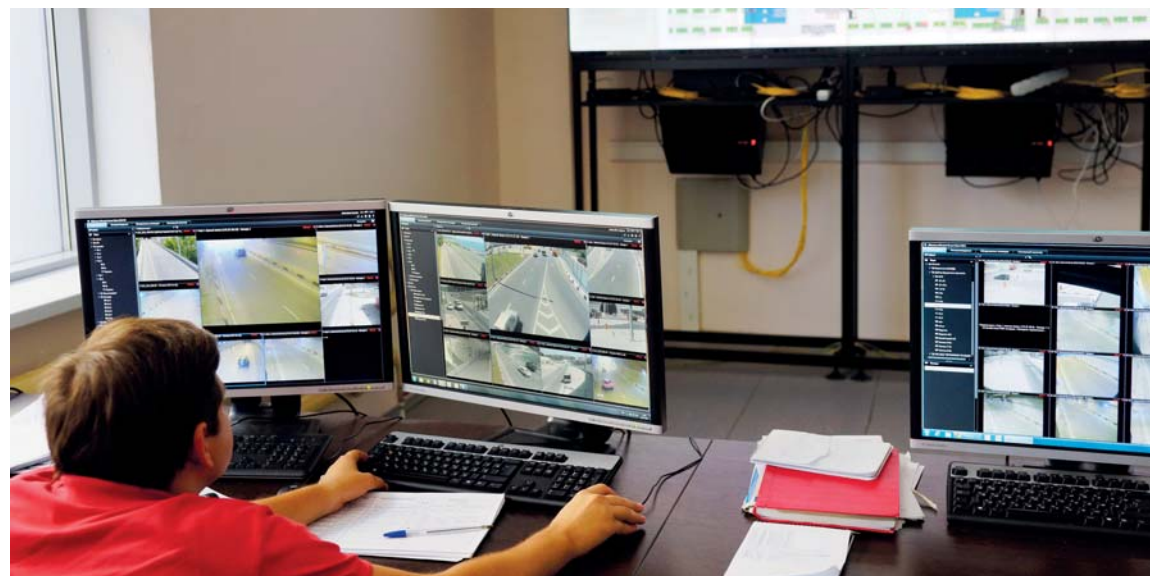
В некоторых регионах страны интеллектуальные транспортные системы в том или ином виде существуют уже давно. Это комплексы фотовидеофиксации нарушений правил дорожного движения, автоматические пункты весогабаритного контроля, системы мониторинга параметров транспортного потока, метеомониторинга и другие. Внедрение ИТС в регионах – одна из важнейших задач нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги». В связи с урбанизацией, возрастающей интенсивностью дорожного движения, увеличением транспортных потоков требуются новые решения, позволяющие снизить концентрацию мест ДТП и улучшить дорожную обстановку в целом. Еще один немаловажный аргумент в пользу внедрения ИТС – оптимизация рабочих процессов: умные системы сами собирают информацию, систематизируют и обрабатывают ее, то есть выполняют огромный массив работы. На основе собранных аналитической системой данных можно принимать оптимальные решения, причем не только в области использования транспортной инфраструктуры, но и в более широком плане – застройки города.

В 2020 году Федеральное дорожное агентство рассмотрело заявки от российских регионов на выделение средств для внедрения ИТС, предусматривающих автоматизацию процессов управления дорожным движением и включающих города с населением свыше 300 тыс. человек. Из 56 поступивших проектов было отобрано 27 заявок от 22 субъектов РФ. Объем средств на внедрение ИТС в регионах, предусмотренный соглашениями на 2020 год, составляет более 3,3 млрд руб. В целом реализация программы запланирована на 2020–2024 годы.

Одним из регионов, где ИТС действует уже несколько лет, является Белгородская область. В этом субъекте РФ цифровизацию транспортного комплекса начали в 2017 году с установки на автодорогах камер фотовидеофиксации нарушений ПДД, внедрения системы платных парковок и организации комплексов автоматического весо-

Умные системы

помогают принимать оптимальные решения по использованию транспортной инфраструктуры



габаритного контроля. В текущем году проект региона по развитию ИТС признан одним из лучших. В планах субъекта РФ – создание центра организации дорожного движения в Белгороде. Его работа будет включать анализ загруженности маршрутной сети, пассажиропотока и формирование предложений по оптимизации дорожного движения, разработку алгоритмов работы светофоров и контроль соблюдения ПДД (платные городские парковки, места остановки и стоянки, перекрестки и пешеходные переходы).

В Волгоградской области, заявка которой также была одобрена Росавтодором, планируют увеличить пропускную способность дорог региона за счет регулирования транспортных потоков. В планах – объединение диспетчерских служб пассажирского транспорта области и города, обеспечение сохранности региональных автодорог и, конечно же, вопросы обеспечения БДД. В частности, речь идет о внедрении автоматизированной системы моделирования комплексной транспортной схемы (КТС) и технического учета объектов дорожно-транспортной инфраструктуры региона, модернизации региональной навигационно-информационной системы, развитии системы видеонаблюдения и весогабаритного контроля транспорта.

Еще одним субъектом РФ, который получил финансирование в этом году, стал Ставропольский край. Здесь согласно проекту планируется создать подсистему контроля соблюдения ПДД, мониторинга состояния дороги, дорожной инфраструктуры, метеомониторинга и другие. Функционирование ИТС в этом субъекте РФ предполагает создание единой платформы управления, благодаря чему станет возможным снизить количество аварийно опасных участков, уменьшить количество погибших в ДТП,

постепенно устранить загруженность дорог и свести на нет ущерб, наносимый им большегрузным транспортом.

В числе регионов, чей проект одобрил Росавтодор, – Кузбасс. Кемеровская и Новокузнецкая агломерации включены в программу развития ИТС, которая предусматривает внедрение около 20 подсистем, позволяющих сделать дороги не только безопаснее, но и экологичнее. С их помощью предполагается снизить объем вредных выбросов транспорта в атмосферу. В Кемерове уже внедрены некоторые элементы подсистем: проложено более 80 км волоконно-оптических линий связи, установлено свыше 60 контроллеров с модулями для управления дорожным движением в режиме онлайн и 64 камеры наблюдения на перекрестках. Теперь специалисты продолжают их развитие, а также будут внедрять новые.

Потенциал и эффективность ИТС на российских дорогах растут с каждым годом. Подтверждение тому – опыт дорожников Ленинградской области, которые автоматизировали управление наружным освещением на региональных трассах во Всеволожском, Тосненском, Подпорожском, Сланцевском и Лодейнопольском районах. Работы проводились в рамках нацпроекта БКАД. Автоматизированная система управления наружным освещением (АСУНО) сама контролирует работу линий электроосвещения и оповещает дорожные службы о сбоях в напряжении, коротких замыканиях, неисправности светильников и несанкционированных подключениях. Кроме того, АСУНО позволяет быстро обнаруживать места обрывов линий электроосвещения и устранять неполадки. «Умный» свет появился в Новом Токсово, Куйво-зях, Верхних Осельках, Сертолово, Лупполово, Дранишниках, Костуе, Заяцкой, Засосье, Загорье и Свирьстрое. Общая протяженность

задействованных линий составила 130 км. Центр управления АСУНО размещен на базе диспетчерской службы ГКУ «Ленавтодор».

Еще один пример – внедрение элементов ИТС на дорожной сети Калининградской области, где в этом году в рамках реализации нацпроекта устанавливаются три автоматизированные системы комплексного контроля состояния трасс. Метеостанции появятся на трассах Гусев – Ольховатка – граница Польши, Калининград – Мамоново и Советск – Гусев. Общая сумма средств, выделенных на их строительство и содержание, составляет более 25 млн руб. В прошлом году две аналогичные системы комплексного метеомониторинга появились на дорогах Большаково – Черняховск и Переславское – Круглово.

Важнейшее направление развития ИТС на российских дорогах связано с поэтапным запуском автоматической системы весогабаритного контроля. Ее ключевые задачи – обеспечение сохранности автодорог, их защита от перегрузок, увеличение межремонтных сроков, повышение безопасности дорожного движения, снижение количества мест концентрации ДТП. Главное преимущество автоматических пунктов весогабаритного контроля (АПВГК) по сравнению со стационарными и передвижными – возможность контролировать транспорт без его остановки или снижения скорости, а также проверять наличие специального разрешения в федеральных и региональных базах данных транспортных средств без участия человека. «Умные весы» сами обрабатывают полученную информацию и составляют акт о взвешивании. Он автоматически направляется в центр фиксации административных правонарушений, после чего собственнику автомобиля приходит постановление, по которому в даль-

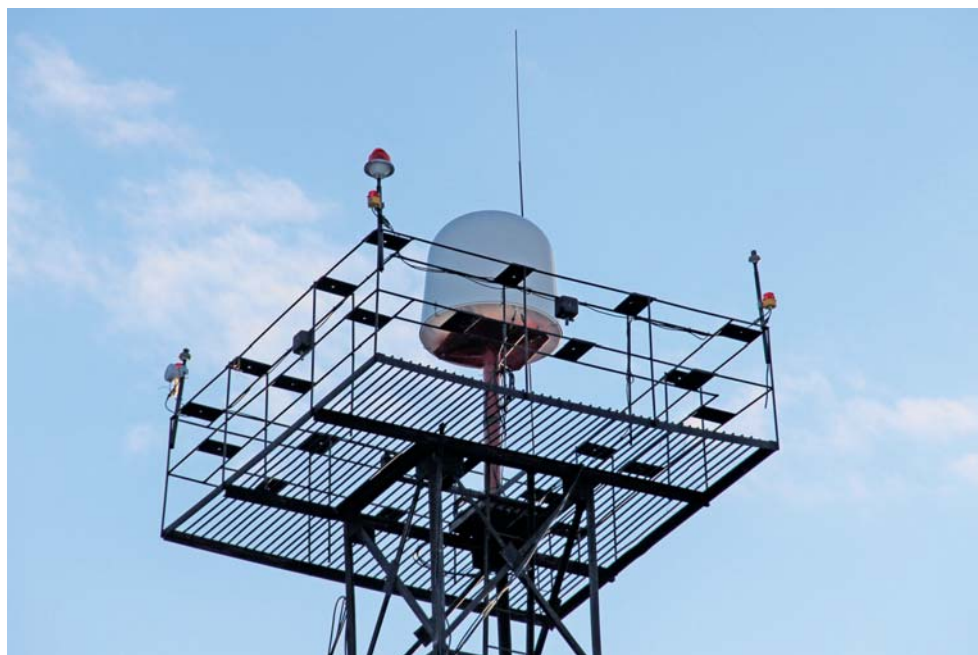
нейшем (в случае нарушения) оплачивается штраф. Принципиальная новизна состоит еще и в том, что АПВГК подразумевает работу в постоянном режиме, 24 часа в сутки и 7 дней в неделю, измерения производятся не выборочно, а всего потока, что позволяет контролировать весогабаритные параметры большего количества транспортных средств.

Для полного контроля федеральной дорожной сети необходимо установить 417 АПВГК. Таким образом «цифровые дорожные весы» охватят всю сеть из расчета на каждые 100–150 км. На сегодняшний день на подведомственных Росавтодору трассах установлены 31 АПВГК (19 полностью автоматических и 12 автоматизированных стационарных), остальные должны появиться до 2030 года.

Работа по сохранности автодорог ведется и на региональной сети, это одна из важных задач нацпроекта БКАД. До конца 2020 года в российских регионах установят 138 автоматических пунктов весогабаритного контроля, при этом 133 из них уже размещены.

Так, в Волгоградской области установлены 6 АПВГК, в ближайшие годы планируется размещение еще 7 пунктов на региональной и 5 – на федеральной сети автодорог. В Свердловской области благодаря нацпроекту на региональных трассах начали работать 8 новых АПВГК. Прежде чем установить модули с высокочувствительными датчиками, дорожники отремонтировали прилегающие к ним участки дорог, уложили устойчивое к износу асфальтобетонное покрытие, смонтировали опоры для оборудования и освещения, а также барьерное ограждение. Затем в покрытие были внедрены тензометрические датчики, позволяющие взвешивать автомобиль в движении, датчики измерения осевой нагрузки и расстояния между осями. На опорах размещены модули измерения скорости, габаритов, распознавания государственного регистрационного знака и камера фотовидеофиксации, а также модули внутрисистемного взаимодействия и связи.

А размещению АПВГК на региональной трассе Крошнозеро – Эссойла, связывающей коротким маршрутом несколько населенных пунктов Пряжинского района Республики Карелия, предшествовал ее ремонт. Обновление дорожного покрытия позволило решить важную проблему жителей Пряжинского района республики: из-за его сильного износа раньше были отменены прямые маршруты общественного транспорта между несколькими населенными пунктами и районным центром. Теперь электронные весы станут заслоном для лесовозов, которые в прежние времена разбивали дорогу в считанные дни.





ПРИОРИТЕТЫ

Повышение уровня безопасности движения на федеральных трассах – одно из приоритетных направлений деятельности Росавтодора. Совокупность мер, направленных на снижение количества дорожно-транспортных происшествий, дала результат: с 2012 по 2018 год число погибших на российских дорогах в целом снизилось на 35,5%. Причем общероссийские показатели аварийности снижаются, несмотря на ежегодный рост численности автопарка страны.

Согласно статистическим данным по итогам девяти месяцев 2020 года на автомобильных дорогах федерального значения произошло 13 492 ДТП, в которых погибли 3130 и получили ранения различной степени тяжести 19 315 человек. В сравнении с аналогичным периодом 2019 года количество ДТП снизилось на 13,3%, а число погибших и раненых – на 9,6% и 17,6% соответственно.

Среди большого количества факторов, которые влияют на безопасность дорожного движения, одни носят субъективный характер (квалификация водителей, нарушение ими ПДД), другие – объективный (интенсивность движения, погодные условия). Тем не менее, по данным ГИБДД, львиная доля ДТП (85%!) происходит из-за несоблюдения водителями правил дорожного движения. В числе основных причин аварий – выезд на полосу встречного движения, нарушение правил расположения транспортных средств на проезжей части, несоблюдение скоростного режима и другие.

С 2014 года государство финансирует ремонт и содержание федеральных автодорог в объеме 100% от норматива. Безусловно, такая бюджетная поддержка – это настоящий прорыв в ресурсном обеспечении дорожной отрасли, который принес свои результаты. Значительно повысилось качество работ, у дорожно-строительных организаций появилась возможность использовать самые современные технологии и оборудование. По итогам 2019 года доля федеральных автодорог, соответствующих нормативным требованиям, составила 84,7%. Это, конечно, повлияло на снижение показателей аварийности.

В решении вопросов обеспечения безопасности движения необходим комплексный подход, включающий и совершенствование дорожной инфраструктуры, и пропаганду законопослушного поведения участников движения, и неотвратимость наказания нарушителей.

Важный ресурс повышения уровня безопасности дорожного движения – усиление ответственности водителей за нарушение ПДД. Для выработки законопослушного поведения автомобилистов в 2018–2019 годах Росавтодором на сети федеральных дорог установлены 1350 комплексов фотовидеофиксации нарушений ПДД. В 2021 году их количество предполагается довести до 1700. Установка подобных комплексов на федеральных трассах дала значительный положительный эффект – количество аварий резко снижается, места концентрации ДТП исчезают (с 811 в 2017 году до 645 в 2019–м).

Одной из наиболее действенных мер, предотвращающих лобовые столкновения транспортных средств, является установка осевого барьерного ограждения. В качестве разделителей встречных потоков используются бетонные, цельнометаллические и тросовые ограждения. На федеральных дорогах они повсеместно устанавливаются на участках первой и второй технических категорий с четырехполосным движением и выше. Общая протяженность осевого разделительного барьерного ограждения на федеральных трассах Росавтодора по состоянию на 2019 год составила порядка 4000 км. В рамках дорожных работ до 2022 года планируется установить еще 1000 км барьерного ограждения разных ти-

Инвестиции в безопасность

О мерах снижения аварийности на федеральных трассах



пов на трассах федерального значения.

Еще один инструмент, способствующий повышению уровня безопасности движения, – устройство линий искусственного освещения. В прошлом году на федеральных дорогах были введены в эксплуатацию 327 км линий электроосвещения. Эта работа продолжается и в текущий дорожный сезон. Всего в 2020–2022 годах предполагается установка элементов искусственного электроосвещения на 2854 участках трасс, включающих кольцевые и локальные пересечения автодорог, зоны автобусных остановок и пешеходных переходов. Так, в этом году намечено осветить 547 таких участков, в 2021–м – 1065, в 2022 году – 1242 участка.

Наибольший эффект в предотвращении дорожно-транспортного травматизма с участием пешеходов на участках федеральных автодорог, проходящих через населенные пункты, дают снижение количества нерегулируемых пешеходных переходов, их комплексное обустройство, а также строительство разноуровневых пешеходных переходов.

Понять, где кроются резервы повышения уровня безопасности движения, помогает детальный анализ. Специалисты подведомственных Росавтодору федеральных казенных учреждений совместно с тер-

риториальными подразделениями ГИБДД провели обследования потенциально опасных участков автодорог. На каждом из них были проанализированы причины возникновения ДТП. Исходя из этого разработаны программы по повышению уровня безопасности дорожного движения. Таких потенциально опасных участков на федеральных трассах выявлено более трех тысяч, в каждом конкретном случае разработаны мероприятия по повышению уровня безопасности дорожного движения.

Нынешний дорожный сезон богат примерами реализуемых на федеральных трассах мероприятий, направленных на повышение уровня безопасности движения. Так, в текущем году специалисты ФКУ Упрдор Москва – Волгоград совместно с сотрудниками УГИБДД УМВД России по Рязанской области приняли меры по ликвидации четырех очагов аварийности на подведомственных трассах региона. На двух участках федеральной автодороги Р–22 «Каспий» были установлены предупреждающие информационные щиты, световозвращатели типа КД–3 по оси дороги и сигнальные столбики, нанесены шумовые полосы. Аналогичные работы проведены и на двух аварийноопасных участках трассы Р–132 «Золотое кольцо». Кроме того, на этой дороге

установили два новых светофора: один пешеходный на 277–м км, в районе поселка Стенькино, второй – на 283–м км для обеспечения безопасного поворота к селу Подвьязь Рязанского района. Уже в первом полугодии наблюдалась положительная тенденция: аварийность на участках этих федеральных трасс сократилась на 40%, смертность – на 26% по сравнению с аналогичным периодом 2019 года.

На введенном недавно после реконструкции участке федеральной трассы Р–23 Санкт-Петербург – Псков – Пустошка – Невель – граница с Белоруссией в обход Гатчины по краям и по оси дороги установлены барьерные ограждения протяженностью более 58 км, нанесено свыше 182 тыс. пог. метров разметки из термопластика, установлены 726 дорожных знаков, смонтировано более 24 км линий наружного освещения. Для удобства пешеходов построены два надземных пешеходных перехода, сделаны остановки с заездными карманами, установлены автопавильоны для ожидания общественного транспорта в непогоду.

В июле начались работы по устройству линий электроосвещения на участках трассы А–158, проходящих через три населенных пункта Кабардино-Балкарии. Более 4 км линий освещения смонтировано

в селе Алтуд Прохладненского района, 6,7 км – в поселке Исламей Баксанского района и 2,8 км – в селе Былым Эльбурского района. Всего к декабрю 2020 года в республике будут освещены 16 населенных пунктов, расположенных вдоль федеральной дороги А–158 Прохладный – Баксан – Эльбрус.

ФКУ Упрдор «Северо-Запад» заключило госконтракт о строительстве двух надземных пешеходных переходов на федеральной трассе А–229 под Калининградом. Устройство искусственных сооружений планируется на четырехполосном участке дороги, проходящем через поселки Родники и Курган, где интенсивность движения составляет 18 тыс. автомобилей в сутки. Строительство объектов планируется завершить в ноябре 2022 года. Аналогичные работы ведутся сейчас на 21–м км трассы А–229 – в поселке Ушаково Гурьевского городского округа.

Активно ведутся работы по устройству современной системы электроосвещения на участках федеральных трасс Р–22 «Каспий» и Р–215 Астрахань – Махачкала. Освещенными станут отрезки дороги Р–22 в границах поселков Еренинский (1,47 км) и Цаган-Аман в Калмыкии (4,3 км), села Волжское в Астраханской области (8,3 км). В рамках капремонта светлее станет на участках трассы Р–215, проходящей по населенным пунктам Наримановский, Тинаки, Старокучергановка, Новокучергановка, Бахтемир и Анатолия Зверева (всего – более 20 км). Также на автодороге Р–215 дан старт работам по устройству 5 км линий искусственного освещения в границах населенных пунктов Красные Баррикады и Алгаза в Астраханской области. Ввести объекты в эксплуатацию планируется в 2021 году. В результате этих и других работ протяженность сети искусственного освещения в Калмыкии увеличится на 37 км и на 20 км в Астраханской области, составив более 60 и 100 км соответственно.

А совсем недавно на трассе М–7 «Волга» под Владимиром заработал современный ситуационный центр. Сюда теперь стекается вся оперативная информация о ситуации на федеральных автодорогах, подведомственных ФКУ Упрдор Москва – Нижний Новгород. Этот центр уникален, так как здесь впервые комплексно используются различные системы контроля за состоянием дорожной сети в режиме 24/7. Именно сюда поступают данные с 84 видеокamer, 34 метеостанций, 33 пунктов учета интенсивности движения, а также видео с регистраторов дорожных патрулей, которые находятся на трассе.

Ведется постоянный обмен информацией с региональными подразделениями МЧС, ГИБДД и районными ЕДДС. Все это позволяет быстро оценить ситуацию и принять необходимые меры для обеспечения бесперебойного и безопасного проезда. Так, в случае ДТП или другой нештатной ситуации на место незамедлительно выдвигается дорожная техника подрядных организаций для ликвидации последствий. Ее передвижение отслеживается с помощью интерактивной карты и системы ГЛОНАСС. Система также используется для контроля работы подрядных организаций. Кроме того, диспетчеры центра могут удаленно регулировать работу светофоров, если увеличивается интенсивность потока и наблюдаются затруднения в движении.

