



Официальный печатный орган Министерства транспорта РФ

Транспорт России

Всероссийская транспортная еженедельная информационно-аналитическая газета № 49 (1 168) 30 ноября – 6 декабря 2020 года

ХРОНИКА

- Утвержден список маршрутов на 2021 год по программе субсидирования региональных воздушных перевозок.
- Руководители транспортных ведомств стран ЧЭС обсудили сотрудничество в Черноморском регионе.
- Состоялось заседание российско-польской комиссии по вопросам международных автоперевозок.

В КРЕМЛЕ



Ключевой вопрос

Состоялось очередное заседание рабочей группы Государственного совета по направлению «Транспорт».

Заседание прошло под руководством помощника Президента РФ, секретаря Государственного совета Игоря Левитина и главы Республики Бурятия, руководителя рабочей группы Алексея Цыденова.

В мероприятии приняли участие исполняющий обязанности министра транспорта РФ Александр Нерадько, губернатор Омской области Александр Бурко, губернатор Курской области Роман Старовойт, губернатор Нижегородской области Глеб Никитин, а также представители федеральных и региональных органов государственной власти, профессионального и экспертного сообщества.

Окончание на 2-й стр.

В СОВЕТЕ ФЕДЕРАЦИИ



Поддержать автопром

Председатель Комитета СФ по экономической политике Андрей Кутепов в режиме видеоконференции провел «круглый стол» по мерам поддержки развития отечественного автопрома, включая повышение уровня локализации производства автокомпонентов.

В мероприятии приняли участие члены Комитета СФ по экономической политике – Сергей Калашник и Александр Проничкин, сенаторы РФ, представители Министерства промышленности и торговли РФ, Министерства транспорта РФ, Счетной палаты РФ, законодательных и исполнительных органов государственной власти субъектов Федерации, крупнейших российских автоконцернов.

Окончание на 2-й стр.

В МИНТРАНСЕ РОССИИ



Утверждены требования

Министерством транспорта РФ утверждены минимальные требования к оборудованию автовокзалов и автостанций, которые обязательны для выполнения юрлицами и ИП, владеющими автовокзалами и (или) автостанциями на праве собственности или ином законом основании (приказ Минтранса России от 2 октября 2020 года № 406).

Документ устанавливает перечень помещений, которые должны быть размещены на автовокзале.

Окончание на 2-й стр.

О ГЛАВНОМ

Стратегически важная для экономики страны транспортная отрасль нацелена на повышение эффективности и качества работы, внедрение современных технологий, совершенствование логистики. Важно, что большое внимание транспортники уделяют профессиональной подготовке и воспитанию кадров, понимая, что от знаний, опыта и ответственного отношения к делу работников всех служб зависит уровень обслуживания пассажиров, своевременность доставки грузов и надежность перевозок.

Председатель Государственной думы РФ Вячеслав Володин



Масштабный проект

Заместитель Председателя Правительства РФ Марат Хуснуллин оценил ход работ по формированию Ростовского транспортного кольца



ТРАНСПОРТНАЯ ПОЛИТИКА

Реализацию этого проекта вице-премьер обсудил в ходе совещания с участием главы региона Василия Голубева и заместителя руководителя Росавтодора Игоря Костюченко.

В создании кольца принимает участие подведомственное Росавтодору ФКУ Упрдор Москва – Волгоград, которое строит два крупных объекта. Так, возводится транспортная развязка на 9-м км федеральной трассы А-280 Ростов-на-Дону – Таганрог – граница с Украиной. Сооружение по типу «неполный клеверный лист» соединит строящийся северный и перспективный западный обходы Ростова-на-Дону с международным транзитным маршрутом Е58, в состав которого входит трасса А-280. Участок протяженностью 1,9 км расширят до шести полос движения, также установив разделительную полосу и линию искусственного освещения.

Еще один проект – второй этап реконструкции федераль-

ной трассы А-135 «Подъездная автодорога к Ростову-на-Дону от М-4 «Дон» (южный подъезд). Сейчас здесь ведутся работы по расширению основного хода до-

потребность в два раза. Объект обеспечит безостановочный 8-полосный въезд в региональный центр, благодаря чему улучшится логистика как грузовых, так и пас-

МАРАТ ХУСНУЛЛИН:

Ключевой вопрос для Ростовской области сегодня – это строительство Ростовского транспортного кольца. Осмотрел ход строительства, на многих участках работы уже идут, но впереди перед строителями стоит большой объем задач. Для этого проекта потребуется большой объем инвестиций.

роги, идет строительство нового пойменного моста и разворотной эстакады на 3-м км трассы, а на 7-м км началась реконструкция развязки, которая обеспечит беспрепятственный и безопасный проезд в направлении Краснодар – Батайск. В итоге пропускная способность участка увеличится до 120 тыс. автомобилей в сутки, что превышает нынешнюю

сажирских перевозок. К реализации данного проекта приступили в прошлом году, ввести объект в строй планируют в 2023 году.

«Ключевой вопрос для Ростовской области сегодня – это строительство Ростовского транспортного кольца. Осмотрел ход строительства, на многих участках работы уже идут, но впереди перед строителями стоит боль-



шой объем задач. Для этого проекта потребуются большой объем инвестиций. Обсудили с губернатором, как мы будем реализовывать эту программу в дальнейшем», – отметил заместитель Председателя Правительства РФ.

«Работы на обоих объектах, входящих в состав Ростовского транспортного кольца, идут в соответствии с графиком. Оба они обеспечены финансированием из федерального бюджета, контракты заключены. Транспортную развязку на 9-м км планируем ввести в эксплуатацию в сентябре 2022 года, участок реконструкции южного подъезда с выходом на автодорогу А-135 – в 2023 году», – подчеркнул заместитель руководителя Росавтодора Игорь Костюченко. – Мы понимаем их высокую социальную значимость не только в рамках создания обьединяющей дороги, но и для обеспечения местного сообщения, и потому работы на данных объектах находятся на особом контроле Федерального дорожного агентства».

По оценке губернатора Василия Голубева, кольцевая дорога вокруг Ростова-на-Дону имеет большое значение не только для ростовчан, но и для жителей всей Ростовской агломерации.

Глава региона напомнил, что проект уже реализуется, некоторые участки будущего кольца уже построены. Активно идет возведение западного и северного обходов Ростова-на-Дону, в том числе с привлечением региональных средств.

Василий Голубев подчеркнул, что полностью завершить строительство Ростовского транспортного кольца планируется в течение пяти лет.

Формирование Ростовского транспортного кольца (РТК) предусматривает 13 мероприятий по реконструкции и новому строительству участков автодорог федерального, регионального и местного значения, включая обход Аксая. Общая протяженность РТК составит около 127 км.

Наш корр.

Многовекторное сотрудничество

Федеральное дорожное агентство и ФАУ «Главгосэкспертиза России» заключили меморандум о стратегическом партнерстве

ВЗАИМОДЕЙСТВИЕ

Цель документа, подписанного заместителем министра транспорта Российской Федерации – руководителем Федерального дорожного агентства Андреем Костюком и начальником ФАУ «Главгосэкспертиза России» Игорем Маныловым, – развитие стратегического партнерства и комплексное решение вопросов в области проектирования, строительства, реконструкции, капи-

тального ремонта объектов дорожного хозяйства.

Стороны договорились о взаимном содействии по целому ряду направлений.

Прежде всего, это планирование и минимизация сроков прохождения государственной экспертизы проектной документации и результатов инженерных изысканий, проверки достоверности определения сметной стоимости объектов капитального строительства, обмен информа-

цией в части новых технологий проектирования и систем управления инженерными данными, совместное использование ИТ-инфраструктуры для передачи, размещения и обработки информации, а также совершенствование нормативно-правовой базы в области ценообразования. Также достигнута договоренность сторон о формировании единой базы экономически эффективных и прогрессивных строительных и информационных технологий.

Кроме того, утвержденный документ предполагает взаимный обмен опытом и совместное участие в мероприятиях с целью оказания методологической и консультационной помощи сотрудникам учреждений.

Федеральное дорожное агентство и ФАУ «Главгосэкспертиза России» будут стремиться принимать все зависящие от них меры, направленные на успешное сотрудничество сторон.

Юрий ПАВЛОВ

ОТРАСЛЬ: ДЕНЬ ЗА ДНЕМ

Планам – реализацию

В фокусе внимания – совершенствование дорожно-транспортной инфраструктуры

В Федеральном дорожном агентстве прошла рабочая встреча заместителя министра транспорта РФ – руководителя Росавтодора Андрея Костюка и главы Республики Калмыкия Бату Хасикова. Стороны обсудили реализацию намеченных планов по улучшению дорожно-транспортной инфраструктуры в регионе.

По состоянию на начало 2020 года 84,45% федеральных трасс республики находятся в нормативном состоянии, и работы в этом направлении продолжают. В 2021 году планируется отремонтировать около 40 км дорог, к концу текущего – 57,9 км, в том числе 6,8 км – капитально.

Среди наиболее значимых проектов – ликвидация грунтовых разрывов на участке граница Республики Калмыкия – н. п. Артезиан трассы Р-215 Астрахань – Кочубей – Кизляр – Махачкала. Двухполосную трассу доведут до II и III технических категорий. На объекте возведут 2 путепровода, 2 разноуровневые транспортные развязки, а также построят 10 скотопрогонов, 5 примыканий и 4 пересечения с другими дорогами.

Объект нацпроекта «Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры» планируется ввести в эксплуатацию в декабре текущего года.

Проведенные работы на автомобильной дороге Р-215 Астрахань – Махачкала имеют большое значение, так как она входит в перечень основных автодорожных коридоров Российской Федерации и является частью международного транспортного коридора «Север – Юг».

Трасса удовлетворяет значительную потребность как в межрегиональных, так и в местных перевозках, по ней осуществляются хозяйственные связи республик Калмыкия и Дагестан с морским торговым портом в районе с. Оля Лиманского района.

Реализация проекта позволит ликвидировать грунтовые разрывы на федеральной трассе Р-215 и тем самым свяжет два административных центра – Астрахань и Махачкалу твердым покрытием на всем протяжении.

Время в пути между этими городами сократится примерно в полтора раза. Транзитный транспорт пойдет в обход населенных пунктов из Ставропольского края, республик Северного Кавказа к странам Закавказья, минуя центральные районы Республики Калмыкия, на автодорогу Р-22 «Каспий» и далее – в центральные районы России. Это приведет к снижению себестоимости перевозок и улучшит экологическую обстановку в близлежащих населенных пунктах.

Стороны также обсудили передачу дорог в федеральную собственность. Так, в 2022 году региональная трасса Элиста – Ремонтное, входящая в состав маршрута Элиста – Ростов-на-Дону, получит федеральный статус. Специалисты Росавтодора и подведомственных ему учреждений оценят ее состояние и при необходимости включат в план дорожных работ.

Кроме того, в 2019 году из государственной собственности Республики Калмыкия в федеральную собственность перешла Северная обьединяющая дорога вокруг г. Элисты. Двухполосная трасса протяженностью 7 км связывает две федеральные автодороги республики – Р-216 Астрахань – Элиста – Ставрополь и Р-22 «Каспий» (подъезд к г. Элисте). Данное направление позволяет транзитному транспорту осуществлять проезд по федеральным трассам, минуя улично-дорожную сеть столицы субъекта. В настоящее время проводятся работы по нормативному содержанию трассы, в текущем году на данном отрезке запланированы мероприятия по устранению дефектов покрытия и ликвидации колеиности.

Также данный участок включен в программу работ по капитальному ремонту.

Участники встречи не обили вниманием и реализацию в субъекте нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги». Благодаря ему в Калмыкии в 2020 году будут отремонтированы около 79 км дорожной сети, из них примерно 59 км – региональных и порядка 20 км – дорог местного значения в границах Элистинской городской агломерации. На эти цели предусмотрено 1,16 млрд руб., из них 200 млн руб. – средства федерального бюджета. В 2019 году в регионе в нормативное состояние привели 70,4 км дорог регионального и местного значения.

Отметим, что на мероприятия в рамках нацпроекта направлено 900 млн руб., из них 700 млн руб. – средства федерального бюджета.

Межведомственное совещание

Специалисты обсудили вопросы внедрения новой структуры воздушного пространства Московской зоны ЕС ОрВД

Заместитель руководителя Федерального агентства воздушного транспорта Дмитрий Ядров провел межведомственное заседание по вопросу внедрения новой структуры воздушного пространства Московской зоны Единой системы организации воздушного движения Российской Федерации.

Заседание прошло в режиме видеоконференции. В заседании приняли участие представители структурных подразделений Росавиации и межрегиональных территориальных управлений Росавиации, Минтранса России, Минобороны России, ФСБ России, ФСО России, Росгвардии, ФГУП «Госкорпорация по ОрВД», аэропортов московского авиаузла и ведущих российских авиакомпаний.

Участники заседания заслушали информацию ФГУП «Госкорпорация по ОрВД» о предварительной готовности центров Московской и смежных с ней зон Единой системы организации воздушного движения Российской Федерации (ЕС ОрВД) к работе в условиях новой структуры воздушного пространства.

Также были рассмотрены результаты работы по опубликованию соответствующих документов в Сборнике аэронавигационной информации России (АИП).

Кроме того, были рассмотрены данные территориальных управлений Росавиации о результатах работы по регистрации соответствующих поправок в инструкции по производству полетов и аэронавигационных паспортах аэродромов, расположенных в Московской, Санкт-Петербургской, Ростовской, Самарской и Екатеринбургской зонах Единой системы организации воздушного движения Российской Федерации.

Состоялся обмен мнениями между провайдером и пользователями воздушного пространства. Также были обсуждены вопросы практического применения новой структуры воздушного пространства.

По сообщениям наших корреспондентов

Сквозь толщу земную

Выбор технологии прокладки тоннеля учитывает комплекс инженерно—геологических условий

ТЕХНОЛОГИИ

Первые проходы в скальных породах, напоминающие нынешние тоннели, люди стали пробивать еще несколько тысяч лет назад. Подземные ходы вели к местам захоронений, добычи полезных ископаемых, святилищам, тайникам с сокровищами. Один из первых подводных тоннелей был построен в древнем Вавилоне, под рекой Евфрат, более чем за 2 тыс. лет до нашей эры. За многие столетия, прошедшие с тех пор, в корне изменились технологии создания этих горизонтальных и наклонных подземных искусственных сооружений, предназначенных как для пропуска воды, размещения различных коммуникаций и других хозяйственных нужд, так и для транспортных целей.

Для чего они нужны?

Потребность в прокладке транспортных тоннелей в наиболее развитых странах мира стала возрастать в начале прошлого века, когда быстрое развитие получили автомобильный и железнодорожный транспорт. Социально—экономическое развитие территорий, в том числе в СССР, потребовало строительства новых дорог. Прокладка отдельных участков трасс под землей позволяла преодолевать самые сложные горные и водные преграды. Автомобилизация городов также диктовала свои условия, сделав злободневным вопрос о разведении транспортных потоков в разные уровни. Все эти факторы и подстегнули техническую мысль к созданию подземных искусственных сооружений в крупных городах, а также местах пересечения транспортных магистралей и на труднопроходимых участках дорог.

В XXI веке с его стремительно растущими скоростями передвижения потребность в строительстве тоннелей возросла. Шире стал и спектр инновационных решений, используемых специалистами при их сооружении. Прежде чем подробнее остановиться на наиболее распространенных технологиях, позволяющих прокладывать эти искусственные сооружения в самых сложных инженерно—геологических условиях, напомним, что по назначению тоннели можно условно разделить на транспортные (железнодорожные, автодорожные, пешеходные, совмещенные, судоходные, тоннели метрополитенов); гидротехнические, а также те, что служат для водоснабжения и орошения земель; коммунальные (канализационные, для тепло— и газоснабжения); горнопромышленные, включая дренажные и вентиляционные; специального назначения для различных подземных сооружений: заводов, гаражей, складов, хранилищ, объектов городской инфраструктуры и т. п. Ниже речь пойдет о первой категории тоннелей, которые наряду с мостами входят в число наиболее сложных и дорогостоящих искусственных сооружений транспортного комплекса.

Способы строительства

Выбор способа строительства тоннеля, а также глубины его заложения и протяженности зависит от климатических, топографических и геологических условий местности. Подземная дорога может пересекать труднопроходимые участки пути. Тоннели строят сквозь непреодолимые препятствия на земной поверхности и под водой (когда воды мешают судоходству), под городскими постройками (метрополитен), в скальных грунтах.

Строительство транспортных тоннелей производится открытым и закрытым способами, иногда они комбинируются. Открытый способ применяется для неглубокого залегания тоннеля (10—15 м). Он более дешевый и менее трудоемкий. Технология предусматривает рытье котлована, в котором возводится конструкция тоннеля. Затем производится обратная засыпка с восстановлением нарушенной земной поверхности. Кроме выполнения основных работ по строительству, специалистам приходится переносить существующие инженерные коммуникации, укреплять грунты над проходкой.

Закрытый (горный) способ более трудоемкий. В этом случае выработка на глубине от 20 м раскрывается на полный профиль или по частям с установкой временного крепления (в слабых и трещиноватых породах) без нарушения земной поверхности. Строительство может вестись с помощью проходческого щита (передвижной металлической крепи). Способ предусматривает создание выработки — искусственной пустоты в земле, укрепление стенок рошпанами (поперечными элементами, соединяющими рамы), гидроизоляцияные работы.

К специальным способам строители прибегают, когда сооружение тоннелей ведется в сложных инженерно—геологических условиях. В этих случаях работы производятся с помощью замораживания грунта, водопонижения, укрепления нарушенного массива путем нагнетания различных химических растворов, проходки под скальным воздухом (кессона) и других методов.

Обделку автотранспортных тоннелей выполняют из металла (чугун, сталь), железобетона или бетона. Сводчатые очертания — чаще всего из набрызг-бетона или способом бетонирования в опалубках. Круговую обделку стягуют из отдельных металлических или железобетонных элементов ребристого или сплошного сечения. Прямую угольную обделку устраивают в виде рамных конструкций из сборных или монолитных железобетона. Подводные автодорожные тоннели в большинстве случаев проектируют в виде рампоконструкций переменной высоты.

Каждый тоннель для безопасной и бесперебойной работы проектируется с инженерными системами, включающими приточную и вытяжную вентиляцию, электроосвещение, пожарную защиту, дренажную насосную станцию, систему безопасности и управления дорожным движением. Современные системы проектируются автоматизированными, они могут управляться дистанционно.

Понятное дело, что тот или иной проект прокладки тоннеля реализуется с применением таких инженерных решений, которые учитывают конкретные гидрогеологические условия местности. Об этих решениях и поговорим.

Пересекая горные хребты

Классика горнопроходческого дела — горные способы сооружения тоннелей. Они успешно применялись на строительстве первых транспортных тоннелей в Европе еще в XIX веке. До сегодняшнего дня эти способы не утратили своей актуальности, хотя и были модифицированы в соответствии с современным уровнем развития науки и техники.

В горной труднодоступной местности со сложным рельефом и резко континентальным климатом велось строительство искусственных сооружений на Байкало—Амурской магистрали. В их числе Байкальский, Северомуйский и Кодарский



тоннели. С учетом сложного комплекса условий специалисты остановились на варианте однопутных тоннелей. В связи с наличием в местах пересечения хребтов трещиноватых скаль-

ных пород горные способы строительства тоннелей делятся на 4 основные группы: способ полного профиля, опертого свода, опорного ядра и способ опорного ядра с подат-

эффективность осушения грунта в зоне проходки тоннеля.

Щиты—гиганты

Со времен начала строительства стальной подземки прошло много лет, и инженерная мысль шагнула далеко вперед. В настоящее время на сооружении станций московского метро чаще применяется открытый способ работ, строятся двухпутные тоннели мелкого заложения, что позволяет существенно снизить трудозатраты и повысить темпы строительства примерно в полтора раза. По оценке специалистов, участок двухпутного тоннеля в составе четырех станций может быть построен за 3—3,5 года, в то время как на сооружение однопутных тоннелей такой же протяженности требуется не менее пяти лет. Кроме того, при строительстве двухпутных тоннелей не требуется организация строительных площадок на перегонах между станциями, что особенно важно при работе в охранных зонах.

Что касается тоннелей глубокого заложения, то в конце сентября этого года была завершена проходка тоннеля на северо—восточном участке Большой кольцевой линии московской подземки. Это 14 км по сложнейшим грунтам, на пройденном участке строятся семь станций БКЛ — от «Нижегородской» до «Марьиной Рощи». Сейчас для проходки тоннелей метро в Москве используют 6-метровые и 10-метровые тоннелепроходческие комплексы. Щиты—гиганты позволяют строить двухпутные тоннели, что ощутимо сокращает сроки работ (строят один большой тоннель вместо двух).

Подводные тоннели

В 1983 году был введен в эксплуатацию Канонерский тоннель протяженностью 927 м, проложенный под Морским каналом в Кировском районе Санкт—Петербурга. Он предназначен для двухполосного автодорожного движения. При сооружении тоннеля был применен способ погружения готовых секций, которые представляли собой крупные сборные железобетонные элементы. Для строительства подводных тоннелей такая технология в нашей стране ранее не применялась, а за рубежом она получила широкое распространение. Средняя часть Канонерского тоннеля состоит из пяти заранее изготовленных железобетонных секций. Длина каждой из них — 75 м, ширина — 13 м, высота — 8 м, вес — около 8000 т.

Для того чтобы реализовать это неординарное инженерное решение, на Канонерском острове на расстоянии двух километров от створа тоннеля располагался док—шлюз с полигоном для приготовления пяти опускных секций. Верх его ограждающей дамбы был расположен на 12 м выше уровня воды в Морском канале. Это позволило заполнить водой внутреннее пространство дока—шлюза до отметки, обеспечивая всплытие тоннельных секций, затем поместить их в котлован и, выпустив воду из дока, опустить тоннельные секции для поочередного вывода их по специальному руслу в канал.

За рубежом построено более ста транспортных тоннелей из опускных секций, отличающихся назначением, длиной, формой и размерами поперечного сечения. Наибольшее распространение подводные тоннели из опускных секций получили в Нидерландах, Бельгии, Германии, США и Японии. Как правило, все основные работы, предусмотренные этой технологией,

выполняют по поточной схеме: по мере изготовления секций их на плаву доставляют к створу тоннеля и погружают на дно вскрытой подводной траншеи.

При строительстве подводных тоннелей из опускных секций важное значение имеет выбор места расположения сухого дока или стапелей, на которых предусмотрено изготовление опускных секций. Известны случаи, когда тоннельные секции изготавливали на расстоянии в несколько сотен километров от строящегося тоннеля и транспортировали по воде к месту строительства. Разработана альтернативная концепция изготовления железобетонных тоннельных секций на плаву, без использования сухих доков, непосредственно на месте строительства тоннелей. Для этого применяют стальные или железобетонные понтоны. По мере бетонирования секции вместе с понтоном постепенно погружаются в воду, затем понтон отделяют от тоннельной секции.

Способ опускных секций имеет определенные преимущества по сравнению со щитовой проходкой и может быть применен при заложении тоннелей в среде неустойчивых водонасыщенных грунтов. В отличие от щитовой проходки при этом не требуется применения сжатого воздуха, исключается вредный и тяжелый труд. Во многих случаях при использовании данного способа достигаются сокращение сроков и снижение стоимости строительства.

Подземные переходы

Еще одной разновидностью тоннелей являются подземные пешеходные переходы. По мнению специалистов, именно они являются наиболее безопасными и не влияющим на архитектурный облик города вариантом искусственных сооружений в местах пересечения пешеходных потоков и транспортных магистралей. Поэтому сотрудники ОАО «Метрострой» задумались о создании наиболее рационального способа сооружения подобных пешеходных переходов. До этого метростроители первоначально освоили технологию проходки двухпутных тоннелей метрополитена с применением тоннелепроходческого механизированного комплекса (ТПМК) производства фирмы Herrenknecht AG (Германия). С использованием данного ТПМК построены два тоннеля, расположенных на Фрунзенском радиусе и Невско—Василеостровской линии Петербургского метрополитена.

С помощью комплекса такого типа метростроители смогли также соорудить тоннель под Кольцевой автомобильной дорогой, опорами Западного скоростного диаметра, железнодорожными путями в створах Бухарестской и Туристской улиц в Санкт—Петербурге на глубине не менее 15 м от поверхности, не останавливая движение на этих транспортных магистралях. Учитывая полученный опыт, ОАО «Метрострой» совместно со Скуратовским опытно—экспериментальным заводом разработали тоннелепроходческий механизированный комплекс, предназначенный для сооружения подземных пешеходных переходов в условиях плотной городской застройки.

По оценкам специалистов, при использовании проходческого комплекса с активным пригрузом забоя и установкой обделку методом продавливания из стартового котлована осадки земной поверхности будут снижены до минимума, что позволит вести проходческие работы, не останавливая движение транспорта. Конструкция комплекса и технологические процессы проработаны так, что для производства работ необходим котлован минимальных размеров (6 на 8 м), это позволит сооружать подземные пешеходные переходы без выноса инженерных сетей.

Рассмотренные технологии сооружения тоннелей показывают, что с годами спектр инновационных решений, используемых специалистами при их прокладке, стал гораздо шире. Новые методы основываются в первую очередь на необходимости обеспечения безопасности для строителей этих искусственных сооружений и пользователей автомобильного и железнодорожного транспорта. Определяющими факторами использования прогрессивных технологий также, безусловно, являются скорость, надежность и стоимость сооружения тоннелей.

Сергей ОЗУН,
обозреватель «ТР»

На снимках: (вверху) в Москве построят винчестерский тоннель; строительство Северомуйского тоннеля

НОВОСТИ

Плавный ход

Модернизация позволила ускорить движение в тоннеле

Значимое событие текущего года для транспортного комплекса Краснодарского края — завершение ремонта Лысогогорского тоннеля на Северо—Кавказской железной дороге.

За многие годы эксплуатации тоннеля его железнодорожное полотно подверглось значительному износу. Сложные горно—геологические условия расположения подземного сооружения способствовали коррозии и повреждению бетонного основания пути. Капитальный ремонт Лысогогорского тоннеля был невозможен без закрытия участка. Для минимизации затруднений в пассажирском и грузовом железнодорожном сообщении срок проведения ремонта был ограничен несколькими месяцами. Движение было остановлено в середине января 2020 года и возобновилось в конце апреля.

Тоннель расположен в Туапсинском районе Краснодарского края. Подземное сооружение протяженностью более трех километров проходит под склонами горы Ватепси на линии Краснодар — Туапсе и связывает эти города с Сочи. Тоннель был открыт более 40 лет назад и до начала текущего года не ремонтировался.

Необходимо было провести демонтаж рельсов и железобетонных шпал, которых в тоннеле более 6000, и установить новые. Процесс осложнялся тем, что шпалы в старом путевом бетоне были замонтированы. Для решения поставленных задач в Лысогогорском тоннеле использовалась современная швейцарская технология укладки пути с пониженной вибрацией (Low Vibration Track). Основное ее преимущество — снижение вибрационной нагрузки и динамического воздействия на своды тоннеля. Это позволило повысить срок службы до следующего капремонта в среднем до 40 лет, а также снизить стоимость эксплуатации примерно на 20%.

Кроме того, технология повысила удобство для пассажиров: ход поезда стал более плавным, комфортным и безопасным, а уровень шума снизился. Модернизация также позволила ускорить движение в тоннеле. Если раньше электропоезда были вынуждены снижать скорость на участке примерно до 20 км в час, то после ремонта они могут проходить тоннель со скоростью до 60 км в час.

Новая линия метро

связет юго—запад Санкт—Петербурга с центром

Петербургские метростроители продолжают работы на участке Красносельско—Калининской линии, которая свяжет юго—запад города с центром. В настоящее время на участке будущей коричневой линии Петербургского метрополитена работают два тоннелепроходческих механизированных комплекса (ТПМК).

Первый ТПМК уже прошёл расстояние между строящимися станциями «Казановская» и «Путиловская», теперь двигается по направлению к станции «Нарвская», сооружая соединительную ветку с Кировско—Выборгской линией. Второй ТПМК сооружает правый перегонный тоннель. Он уже подошел к границам станции «Путиловская», успешно преодолел сложный участок, над которым прокладывает действующие тоннели старшей красной ветки петербургской подземки.

Начало проходческих работ на участке Красносельско—Калининской линии Управление механизации — филиал ОАО «Метрострой», позже эстафету приняло Горно—строительное управление этой же компании. До завершения работ метростроителям необходимо пройти еще около 1400 м тоннеля.

В левом перегонном тоннеле сооружается камера сдвиги. Пилотный тоннель перебирается в тоннель диаметром 7,9 м, то есть 5,6-метровая обделка демонтируется, порода разрабатывается на больший диаметр, а затем ставятся новые блоки обделки. Через камеру сдвиги в дальнейшем будет сооружаться кабельный ходок, соединяющий правый и левый тоннели, который служит для размещения кабельной продукции, обеспечивающей работу метрополитена.

Следующим этапом станет переброска пилотного тоннеля под диаметр бокового станционного тоннеля — 9,8 м. Можно сказать, что на этом участке метростроители приступили к сооружению конструкций комплекса станции «Путиловская».

Подготовил
Сергей АЛЕКСЕЕВ



Извещение о проведении общественных обсуждений

Администрация Демянского муниципального района извещает о проведении общественных обсуждений по объекту государственной экологической экспертизы и материалам оценки воздействия на окружающую среду намечаемой деятельности по объекту: «Разработка проектно-сметной документации на рекультивацию земельного участка, загрязненного в результате расположения на нём объекта размещения отходов, расположенного: Демянский район, Жирковское сельское поселение, в 2 км от южной границы р.п. Демянск кадастровый номер 53:05:0150402:30» в форме общественных слушаний.

Цель намечаемой деятельности: рекультивация земельного участка, загрязненного в результате расположения на нём объекта размещения отходов.

Местоположение намечаемой деятельности: Новгородская область, Демянский район, Жирковское сельское поселение, в 2 км от южной границы р.п. Демянск (кадастровый номер 53:05:0150402:30).

Заказчик: Проектная организация ООО «Главгоспроект» www glavpr.ru, тел. +7(495) 215-55-78, адрес: 115088 г. Москва, ул. Угрешская, д. 2, стр. 6, тел. 8 (917) 650-06-84, контактное лицо: Атаманов Сергей.

Примерные сроки проведения оценки воздействия на окружающую среду: 4 квартал 2020 г. - 1 квартал 2021 г.

Ответственным организатором обсуждений является Администрация Демянского муниципального района.

С техническим заданием на проведение государственной экологической экспертизы и материалами оценки воздействия на окружающую среду (ОВОС) намечаемой деятельности, проектной документацией можно ознакомиться в течение 30 дней со дня опубликования данного информационного сообщения по адресу: 175310 Новгородская область, р.п. Демянск, ул. Ленина д.7 каб. 21 с 09.00 до 17.00 часов в рабочие дни. Телефон для справок 8 (81651) 44016 доб.6435.

Общественные обсуждения в форме общественных слушаний по объекту государственной экологической экспертизы и материалами оценки воздействия на окружающую среду намечаемой деятельности по объекту: «Разработка проектно-сметной документации на рекультивацию земельного участка, загрязненного в результате расположения на нём объекта размещения отходов, расположенного: Демянский район, Жирковское сельское поселение, в 2 км от южной границы р.п. Демянск кадастровый номер 53:05:0150402:30» состоятся по адресу: Новгородская область, Демянский район, р.п. Демянск, ул. Ленина д.7, актовый зал. Дата 12 января 2021 года в 10.00 ч.

Замечания и предложения принимаются в письменной форме: с 9.00 до 17.00 часов в рабочие дни или почтой по адресу: 175310 Новгородская область, р.п. Демянск, ул. Ленина, д.7, либо на электронную почту: riemnaya@dem-admin.ru.

Уведомление

Администрация городского округа Певек и АО «Гипросвязь-4» информируют всех заинтересованных лиц о проведении общественных обсуждений материалов оценки воздействия на окружающую среду (ОВОС) объекта государственной экологической экспертизы: «Строительство объектов Глобальной морской системы связи при бедствии на трассах Северного морского пути». Береговая станция Певек службы НАВТЕКС, включая техническое задание (ТЗ) на проведение ОВОС, с целью изучения общественного мнения и выявления возможного негативного влияния деятельности на окружающую среду и здоровье населения городского округа Певек, а так же принятия мер по устранению влияния, если таковое будет выявлено.

Цель намечаемой деятельности: Строительство береговой станции Певек службы НАВТЕКС для обеспечения безопасности мореплавания на трассах Северного морского пути района NAVAREA XXI.

Месторасположение объекта: Радиопередающая станция Певек береговой службы НАВТЕКС (РПДС НАВТЕКС) – г. Певек, ул. Куваева, 2060 м южнее стр. 51 (пологий склон горы Пэзкиной).

Наименование и адрес Заказчик: Федеральное государственное унитарное предприятие «Росморпорт» (ФГУП «Росморпорт»), в лице директора Дальневосточного бассейнового филиала ФГУП «Росморпорт».

Адрес: ул. Калинина, 182, г. Владивосток, Приморский край, Российская Федерация, 690012.

Телефон: 8 (423) 249-84-50, Факс: 8 (423) 230-10-30, E-mail: mail@dvf.rosmorport.ru.

Наименование и адрес представителя Заказчика: АО «Гипросвязь-4».

Адрес: ул. 2-я Союза Молодежи, 31, г. Новосибирск, Российская Федерация, 630082.

Телефон: 8 (383) 211-99-43, Факс: 8 (383) 211-99-85, E-mail: res@gsv4.nsk.su.

Сроки проведения ОВОС: ноябрь 2020 года - январь 2021 года.

Орган, ответственный за организацию общественного обсуждения: Администрация городского округа Певек, АО «Гипросвязь-4».

Форма проведения общественных обсуждений: Опрос с использованием средств дистанционного взаимодействия.

Опросный лист можно распечатать с официального сайта городского округа Певек в информационно-коммуникационной сети «ИНТЕРНЕТ» (<https://go-pevek.ru>, раздел «МЕНЮ/ Публичные (общественные) слушания»), заполнить, подписать и направить в электронном виде на электронный адрес chaupadmp@mail.ru или на почтовый адрес: 689400 г. Певек, ул. Обручева, 29. Прием опросных листов для учета в протоколе общественных обсуждений осуществляется до 28 декабря 2020 года. Документация по намечаемой деятельности (проектная документация, материалы ОВОС включая материалы ОВОС и ТЗ на проведение ОВОС) также размещена на указанном сайте.

Подведение итогов общественных обсуждений в форме опроса состоится 29 декабря 2020 года.

Извещение о проведении общественных слушаний

В дополнении к ранее опубликованному извещению о проведении общественных слушаний, которые состоятся 21 декабря 2020 г. в 14 часов 00 минут по московскому времени, по объекту «Обустройство куста №103 Северо-Командиршорского месторождения», в соответствии с Постановлением Правительства РФ от 11.06.2020г. №849 «О внесении изменений в Постановление Правительства от 03.04.2020г. №440, обсуждение проекта государственной экологической экспертизы и материалов оценки воздействия на окружающую среду хозяйственной и иной деятельности, которая подлежит государственной экологической экспертизе, с гражданами и общественными организациями (объединениями), включая представление участниками обсуждения замечаний и предложений, организуется в соответствии с Положением об оценке воздействия намечаемой хозяйственной и иной деятельности на окружающую среду в Российской Федерации, утвержденным приказом Государственного комитета Российской Федерации по охране окружающей среды от 16 мая 2000 №372 «Об утверждении Положения об оценке воздействия намечаемой хозяйственной и иной деятельности на окружающую среду в Российской Федерации», с использованием средств дистанционного взаимодействия.

Форма общественного обсуждения: общественные слушания, с использованием средств дистанционного взаимодействия.

Общественные обсуждения с использованием средств дистанционного взаимодействия состоятся: 21 декабря 2020 г. в 14 часов 00 минут (по московскому времени) на интернет платформе «Zoom». Присоединиться к конференции «Zoom» можно по следующей ссылке: <https://us05web.zoom.us/j/85380648866?pwd=WTV1SjYvZ2hlcEsvTjltTGc1V3FHU09>.

Идентификатор персональной конференции: 853 806 48866.

Пароль: nu5b6q.

Форма представления замечаний и предложений: письменная.

Сроки представления замечаний и предложений: с 20.11.2020 по 21.01.2021.

Замечания и предложения в отношении документации объекта государственной экологической экспертизы принимаются в течение 30 дней после даты проведения общественных слушаний, с использованием средств дистанционного взаимодействия:

1. В устной и письменной форме в ходе проведения общественных слушаний, с использованием средств дистанционного взаимодействия;
2. В письменной форме в адрес организатора слушаний, с использованием средств дистанционного взаимодействия по адресу электронной почты referent@nirpugtu.ru с пометкой «К общественным обсуждениям».

Извещение

Раскрытие информации субъектами естественных монополий, осуществляющими деятельность в сферах услуг по использованию инфраструктуры внутренних водных путей.

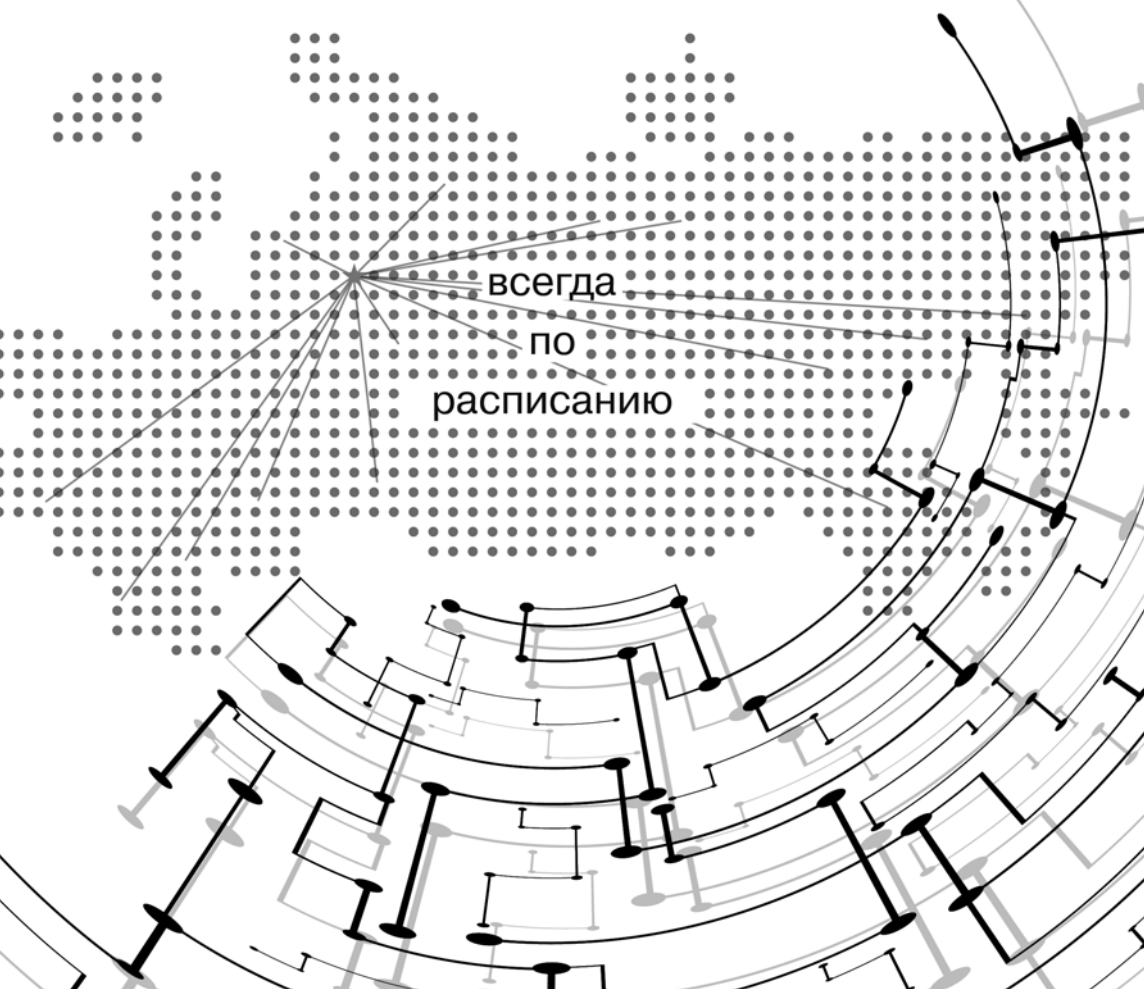
Федеральное бюджетное учреждение «Администрация Волго-Донского бассейна внутренних водных путей» извещает, что информация в соответствии с Постановлением Правительства РФ от 27 ноября 2010 г. №938 «О стандартах раскрытия информации субъектами естественных монополий, осуществляющими деятельность в сферах услуг в транспортных терминалах, портах и аэропортах и услуг по использованию инфраструктуры внутренних водных путей», Приказом ФАС от 8 апреля 2011 г. №254, Приказом ФСТ России от 19 апреля 2011г. №159-т размещена на официальном сайте учреждения www.vdgbu.ru в разделе «Раскрытие информации».



Официальный печатный орган Министерства транспорта РФ

Транспорт России

Всероссийская транспортная еженедельная информационно-аналитическая газета



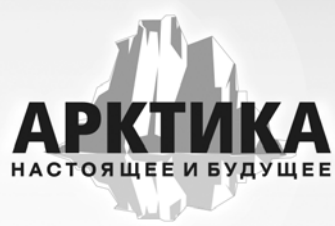
107023, Москва,
ул. Электровозовская, 24, оф. 403
E-mail: goldasn@mail.ru
Тел.: (495) 748-36-84, Тел./факс: 963-22-14

www.transportrussia.ru

Извещение

Раскрытие информации субъектами естественных монополий, осуществляющими деятельность в сферах услуг по использованию инфраструктуры внутренних водных путей.

Федеральное бюджетное учреждение «Администрация Волго-Донского бассейна внутренних водных путей» извещает, что информация в соответствии с Постановлением Правительства РФ от 27 ноября 2010 г. №938 «О стандартах раскрытия информации субъектами естественных монополий, осуществляющими деятельность в сферах услуг в транспортных терминалах, портах и аэропортах и услуг по использованию инфраструктуры внутренних водных путей», Приказом ФАС от 8 апреля 2011 г. №254, Приказом ФСТ России от 19 апреля 2011г. №159-т размещена на официальном сайте учреждения www.vdgbu.ru в разделе «Раскрытие информации».



10-12 ДЕКАБРЯ – 2020 –

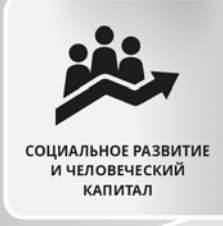
Санкт-Петербург



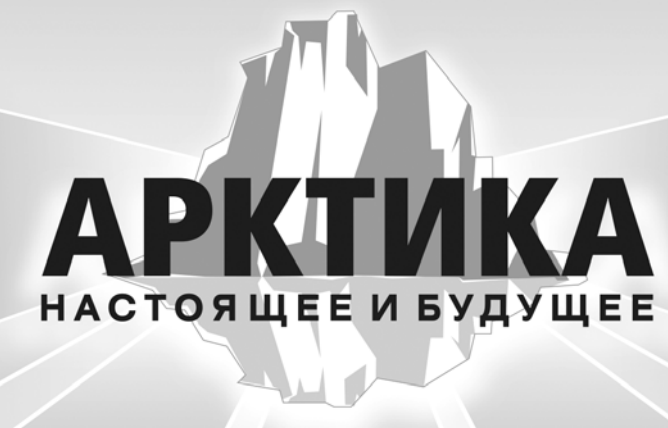
Х МЕЖДУНАРОДНЫЙ ФОРУМ АРКТИКА: НАСТОЯЩЕЕ И БУДУЩЕЕ

ПОДВЕДЕНИЕ ИТОГОВ ГОДА

ФОРМИРОВАНИЕ АРКТИЧЕСКОЙ ПОВЕСТКИ



СОЦИАЛЬНОЕ РАЗВИТИЕ
И ЧЕЛОВЕЧЕСКИЙ
КАПИТАЛ



АРКТИКА

НАСТОЯЩЕЕ И БУДУЩЕЕ



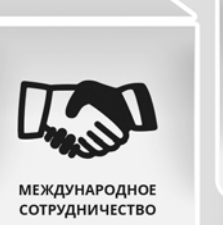
ЭКОНОМИКА
И ПРОМЫШЛЕННОСТЬ



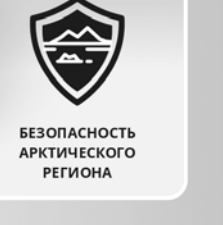
ЭКОЛОГИЯ И ОХРАНА
ОКРУЖАЮЩЕЙ
СРЕДЫ



ТРАНСПОРТ И
ТРАНСПОРТНАЯ
ИНФРАСТРУКТУРА



НАУКА И
ТЕХНОЛОГИИ



МЕЖДУНАРОДНОЕ
СОТРУДНИЧЕСТВО



БЕЗОПАСНОСТЬ
АРКТИЧЕСКОГО
РЕГИОНА

ПРИНЯТЬ УЧАСТИЕ

E-mail: expert@aspolf.ru Тел./факс: +7 (812) 327 93 70 forumarctic.com



Извещение о проведении общественных обсуждений

Общество с ограниченной ответственностью «Байкальский горнолыжный курорт «Гора Соболиная» (ООО «БГК «Гора Соболиная») в соответствии с требованиями Федерального закона № 174-ФЗ «Об экологической экспертизе» и Приказа Госкомэкологии РФ от 16.05.2000 № 372 «Об утверждении Положения об оценке воздействия намечаемой хозяйственной деятельности на окружающую среду в Российской Федерации» уведомляет о начале проведения общественных обсуждений на этапе предварительной оценки и составления технического задания на проведение оценки воздействия на окружающую среду в составе проектной документации (далее – ТЗ на проведение ОВОС) объекта государственной экологической экспертизы «Сервисный центр ООО «Байкальский горнолыжный курорт «Гора Соболиная».

Название намечаемой деятельности: строительство сервисного центра ООО «Байкальский горнолыжный курорт «Гора Соболиная».

Цель намечаемой деятельности: реализация намечаемой хозяйственной деятельности по объекту государственной экологической экспертизы направлена на создание комфортных условий для гостей Байкальского горнолыжного курорта «Гора Соболиная», а именно для обеспечения их питания, отдыха, подготовки спортивного инвентаря, оказания первой медицинской помощи.

Месторасположение намечаемой деятельности: Иркутская область, Слюдянский район, г. Байкальск, территория Байкальского горнолыжного курорта «Гора Соболиная».

Наименование и адрес заказчика или его представителя: ООО «БГК «Гора Соболиная», адрес: 665932, Российская Федерация, Иркутская область, Слюдянский район, город Байкальск, микрорайон Красный ключ, 90.

Примерные сроки проведения оценки воздействия на окружающую среду: ноябрь 2020 г. – июнь 2021 г.

Органы, ответственные за организацию общественных обсуждений: организационное обеспечение подготовки и проведения общественных слушаний возложено на ООО «БГК «Гора Соболиная», заказчика проектной документации и Управление стратегического и инфраструктурного развития администрации Слюдянского муниципального района.

Предполагаемая форма общественных обсуждений: в форме слушаний.

Форма представлений замечаний и предложений: письменная, посредством направления по электронной почте: – в ООО «БГК «Гора Соболиная» на E-mail: public@baikalski.net; – в ООО ЦПИРТЭ «Главстройпроект» на E-mail: info_gsp@mail.ru.

Сроки и место доступности ТЗ на проведение ОВОС: с ТЗ на проведение ОВОС, а также с декларацией о намерениях реализации намечаемой хозяйственной деятельности можно ознакомиться с даты настоящей публикации до момента принятия решения о реализации намечаемой деятельности в информационно-телекоммуникационной сети «Интернет» на официальном сайте ООО «БГК «Гора Соболиная» в разделе «Мероприятия». Документация доступна для скачивания по ссылке: <https://baikalski.net/events/tehnickeskaya-dokumentaciya/>.

Общественные обсуждения в форме слушаний ТЗ на проведение ОВОС по объекту государственной экологической экспертизы: «Сервисный центр ООО «Байкальский горнолыжный курорт «Гора Соболиная», назначены на 12.01.2021г., в 14.00 местного времени в здании МКУ Дом культуры «Юбилейный» г. Байкальска по адресу: 665930, Иркутская область, Слюдянский район, г. Байкальск, мкр. Южный, квартал 2, д. 51.

Результат общественных обсуждений: утвержденное ТЗ на проведение ОВОС объекта государственной экологической экспертизы.

Исполнитель работ по ОВОС: ООО ЦПИРТЭ «Главстройпроект», адрес: 664017, г. Иркутск, ул. Лермонтова, д. 136/5, оф.101. Тел. 8 (3952) 42-31-32, 8(902)7-635-257.

Информационное сообщение

ООО «ПСМ «ПРОСТО» уведомляет о проведении общественных обсуждений материалов объекта государственной экологической экспертизы «Полигон твердых коммунальных отходов в г. Шарыпово Шарыповского 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 хозяйственной деятельности «Полигон твердых коммунальных отходов в г. Шарыпово Шарыповского района».
- 2 этап – обсуждение проектной документации «Полигон твердых коммунальных отходов в г. Шарыпово Шарыповского района», включая материалы ОВОС.

Название, цель, месторасположение намечаемой деятельности:

- строительство полигона твердых коммунальных отходов с мусоросортировочным комплексом и участком компостирования отходов в г. Шарыпово Шарыповского района;
- размещение отходов IV-V классов опасности с учётом выполнения требований законодательства в области обращения с отходами производства и потребления;
- Шарыповский район Красноярского края, земельный участок с кадастровым номером 24:41:0701005:985.

Наименование и адрес заказчика: КГКУ «УКС», г. Красноярск, ул. Ады Лебедевой, д. 101А Проектная организация (представитель заказчика): ООО «ПСМ «ПРОСТО», г. Красноярск, ул. Партизана Железняка, д. 19Д, пом. 20.

Примерные сроки проведения оценки воздействия на окружающую среду: декабрь 2020 г. – март 2021 г.

Орган, ответственный за организацию общественных обсуждений: администрация Шарыповского муниципального округа, администрация г. Шарыпово

Форма общественных обсуждений: опрос

Сроки доступности документации:

ТЗ, предварительный вариант материалов ОВОС с 04.12.2020 г. по 10.01.2021 г.

Проектная документация, включая материалы ОВОС с 11.01.2021 г. по 09.02.2021 г.

Место размещения документации: На сайтах www.gorodsharypovo.ru, www.shr24.ru

Заполнить опросные листы можно в период проведения опроса:

ТЗ, предварительный вариант материалов ОВОС с 04.12.2020 г. по 10.01.2021 г.

Проектная документация, включая материалы ОВОС с 11.01.2021 г. по 09.02.2021 г.

Принятие опросных листов:

- в ящиках для голосования по адресам: г. Шарыпово, пл. Революции, д. 7А и г. Шарыпово, ул. Горького, д. 14А;
- в электронном виде на адреса электронной почты: adm@gorodsharypovo.ru, adm-sr@mail.ru.

Маломобильные категории граждан, желающие принять участие в опросе, могут оставить заявку на участие по телефону +7(983)165-28-69 или по электронной почте: 1513m@mail.ru.

Письменные замечания и предложения принимаются с начала размещения для ознакомления и в течение 30 дней после окончания общественных обсуждений.

Консультации специалиста:

С начала размещения информационного сообщения о начале деятельности, с понедельника по пятницу с 10.00 до 17.00 по телефону: +7(983)165-28-69, 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 хозяйственной деятельности по адресу: г. Красноярск ул. Ады Лебедевой, д. 101А, приемная.

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

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

20 ДОКУМЕНТЫ

ПЕРЕЧЕНЬ ОПАСНЫХ ГРУЗОВ, КРОМЕ КЛАССОВ 1, 5.2, 6.2 И 7, НА КОТОРЫЕ РАСПРОСТРАНЯЮТСЯ ПРАВИЛА ПУНКТА 3.6. НАСТОЯЩЕЙ ТАРИФНОЙ ПОЛИТИКИ				ПРИЛОЖЕНИЕ 4			
Наименование опасных грузов, в том числе техническое	№ ООН	Наименование опасного груза в соответствии с Приложением 2 к СМГС	Класс опасности	Наименование опасных грузов, в том числе техническое	№ ООН	Наименование опасного груза в соответствии с Приложением 2 к СМГС	Класс опасности
АЗОТА ОКСИДА И ДИАЗОТА ТЕТРАОКСИДА СМЕСЬ (АЗОТА ОКСИДА И АЗОТА ДИОКСИДА СМЕСЬ)* Акванит*	1975	АЗОТА ОКСИДА И ДИАЗОТА ТЕТРАОКСИДА СМЕСЬ (АЗОТА ОКСИДА И АЗОТА ДИОКСИДА СМЕСЬ)*	2	ЖИДКОСТЬ ЯДОВИТАЯ ПРИ ВДЫХАНИИ, ЛЕГКОВОСПЛАМЕНЯЮЩАЯСЯ, Н.У.К., с ЛК50 не более 1 000 мл/м3 и концентрации насыщенных паров не менее 10 ЛК50**	3384	ЖИДКОСТЬ ЯДОВИТАЯ ПРИ ВДЫХАНИИ, ЛЕГКОВОСПЛАМЕНЯЮЩАЯСЯ, Н.У.К., с ЛК50 не более 1 000 мл/м3 и концентрации насыщенных паров не менее 10 ЛК50**	6.1
АКРОЛЕНИ СТАБИЛИЗИРОВАННЫЙ**	2927	ЖИДКОСТЬ ЯДОВИТАЯ КОРРОЗИОННАЯ, ОРГАНИЧЕСКАЯ, Н.У.К.	6.1	ЖИДКОСТЬ ЯДОВИТАЯ ПРИ ВДЫХАНИИ, Н.У.К., с ЛК50 не более 1 000 мл/м3 и концентрации насыщенных паров не менее 10 ЛК50**	3382	ЖИДКОСТЬ ЯДОВИТАЯ ПРИ ВДЫХАНИИ, Н.У.К., с ЛК50 не более 1 000 мл/м3 и концентрации насыщенных паров не менее 10 ЛК50**	6.1
АЛЛИЛАМИН**	1092	АКРОЛЕНИ СТАБИЛИЗИРОВАННЫЙ**	6.1	ЖИДКОСТЬ ЯДОВИТАЯ ПРИ ВДЫХАНИИ, ОКИСЛЯЮЩАЯ, Н.У.К., с ЛК50 не более 1 000 мл/м3 и концентрации насыщенных паров не менее 10 ЛК50**	3388	ЖИДКОСТЬ ЯДОВИТАЯ ПРИ ВДЫХАНИИ, ОКИСЛЯЮЩАЯ, Н.У.К., с ЛК50 не более 1 000 мл/м3 и концентрации насыщенных паров не менее 10 ЛК50**	6.1
АММОНИЯ ПЕРХЛОРАТ*	2334	АЛЛИЛАМИН**	6.1	ЖИДКОСТЬ ЯДОВИТАЯ ПРИ ВДЫХАНИИ, РЕАГИРУЮЩАЯ С ВОДОЙ, Н.У.К., с ЛК50 не более 1 000 мл/м3 и концентрации насыщенных паров не менее 10 ЛК50**	3386	ЖИДКОСТЬ ЯДОВИТАЯ ПРИ ВДЫХАНИИ, РЕАГИРУЮЩАЯ С ВОДОЙ, Н.У.К., с ЛК50 не более 1 000 мл/м3 и концентрации насыщенных паров не менее 10 ЛК50**	6.1
БАРИЯ ЦИАНИД*	1442	АММОНИЯ ПЕРХЛОРАТ*	5.1	ЖИДКОСТЬ ЯДОВИТАЯ ПРИ ВДЫХАНИИ, РЕАГИРУЮЩАЯ С ВОДОЙ, Н.У.К., с ЛК50 не более 200 мл/м3 и концентрации насыщенных паров не менее 500 ЛК50**	3385	ЖИДКОСТЬ ЯДОВИТАЯ ПРИ ВДЫХАНИИ, РЕАГИРУЮЩАЯ С ВОДОЙ, Н.У.К., с ЛК50 не более 200 мл/м3 и концентрации насыщенных паров не менее 500 ЛК50**	6.1
Винил**	1565	БАРИЯ ЦИАНИД*	6.1	КАЛИЯ ЦИАНИД ТВЕРДЫЙ*	1680	КАЛИЯ ЦИАНИД ТВЕРДЫЙ*	6.1
ВИНИЛПИРИДИНЫ СТАБИЛИЗИРОВАННЫЕ**	3161	ГАЗ СЖИЖЕННЫЙ В.У.С. ПЛАМЕНЯЮЩИЙСЯ, Н.У.К.	2	КАЛИЯ ЦИАНИДА РАСТВОР*	3413	КАЛИЯ ЦИАНИДА РАСТВОР*	6.1
ВОДОРОДА ПЕРОКСИДА ВОДНЫЙ РАСТВОР СТАБИЛИЗИРОВАННЫЙ, содержащий более 70% водорода пероксида	3073	ВИНИЛПИРИДИНЫ СТАБИЛИЗИРОВАННЫЕ**	6.1	КАЛИЯ ЦИАНИД*	1575	КАЛИЯ ЦИАНИД*	6.1
ВОДОРОДА ПЕРОКСИДА ВОДНЫЙ РАСТВОР СТАБИЛИЗИРОВАННЫЙ, содержащий более 70% водорода пероксида	2015	ВОДОРОДА ЦИАНИД СТАБИЛИЗИРОВАННЫЙ, содержащий менее 3% воды*	6.1	Катализатор ЦН*	2813	ВЕЩЕСТВО ТВЕРДОЕ, РЕАГИРУЮЩЕЕ С ВОДОЙ, Н.У.К.	4.3
ВОДОРОДА ПЕРОКСИДА ВОДНЫЙ РАСТВОР, содержащий более 60% и не более 70% водорода пероксида*	1051	ВОДОРОДА ЦИАНИД СТАБИЛИЗИРОВАННЫЙ, содержащий менее 3% воды*	6.1	КИСЛОТА АЗОТНАЯ КРАСНАЯ ДЫМЯЩАЯ	2032	КИСЛОТА АЗОТНАЯ КРАСНАЯ ДЫМЯЩАЯ	8
ВОДОРОДА ЦИАНИД СТАБИЛИЗИРОВАННЫЙ, содержащий менее 3% воды и абсорбированный пористым инертным материалом*	1614	ВОДОРОДА ЦИАНИД СТАБИЛИЗИРОВАННЫЙ, содержащий менее 3% воды и абсорбированный пористым инертным материалом*	6.1	КИСЛОТА АЗОТНАЯ КРАСНАЯ ДЫМЯЩАЯ	1613	КИСЛОТА АЗОТНАЯ КРАСНАЯ ДЫМЯЩАЯ	6.1
ВОДОРОДА ЦИАНИДА СПИРТОВОЙ РАСТВОР, содержащий не более 45% цианида водорода	3294	ВОДОРОДА ЦИАНИДА СПИРТОВОЙ РАСТВОР, содержащий не более 45% цианида водорода	6.1	КИСЛОТА АЗОТНАЯ КРАСНАЯ ДЫМЯЩАЯ	1613	КИСЛОТА АЗОТНАЯ КРАСНАЯ ДЫМЯЩАЯ	6.1
Гептил	3286	ЖИДКОСТЬ ЛЕГКОВОСПЛАМЕНЯЮЩАЯСЯ ЯДОВИТАЯ КОРРОЗИОННАЯ, Н.У.К.	3	КИСЛОТА АЗОТНАЯ КРАСНАЯ ДЫМЯЩАЯ	1613	КИСЛОТА АЗОТНАЯ КРАСНАЯ ДЫМЯЩАЯ	6.1
ГИДРАЗИН БЕЗВОДНЫЙ*	2029	ГИДРАЗИН БЕЗВОДНЫЙ*	8	КИСЛОТА АЗОТНАЯ КРАСНАЯ ДЫМЯЩАЯ	1613	КИСЛОТА АЗОТНАЯ КРАСНАЯ ДЫМЯЩАЯ	6.1
ГИДРАЗИН ГИДРАТ или ГИДРАЗИНА ВОДНЫЙ РАСТВОР с массовой долей гидразина не менее 37%	2030	ГИДРАЗИН ГИДРАТ или ГИДРАЗИНА ВОДНЫЙ РАСТВОР с массовой долей гидразина не менее 37%	8	КИСЛОТА АЗОТНАЯ КРАСНАЯ ДЫМЯЩАЯ	1613	КИСЛОТА АЗОТНАЯ КРАСНАЯ ДЫМЯЩАЯ	6.1
ГИДРАЗИНА ВОДНЫЙ РАСТВОР ЛЕГКОВОСЛАМЕНЯЮЩИЙСЯ с массовой долей гидразина более 37%	3484	ГИДРАЗИНА ВОДНЫЙ РАСТВОР ЛЕГКОВОСЛАМЕНЯЮЩИЙСЯ с массовой долей гидразина более 37%	8	КИСЛОТА АЗОТНАЯ КРАСНАЯ ДЫМЯЩАЯ	1613	КИСЛОТА АЗОТНАЯ КРАСНАЯ ДЫМЯЩАЯ	6.1
ДИАЗОТА ТЕТРАОКСИД (АЗОТА ДИОКСИД)	1067	ДИАЗОТА ТЕТРАОКСИД (АЗОТА ДИОКСИД)	2	КИСЛОТА АЗОТНАЯ КРАСНАЯ ДЫМЯЩАЯ	1613	КИСЛОТА АЗОТНАЯ КРАСНАЯ ДЫМЯЩАЯ	6.1
ДИМЕТИЛГИДРАЗИН НЕСИММЕТРИЧНЫЙ	1163	ДИМЕТИЛГИДРАЗИН НЕСИММЕТРИЧНЫЙ	6.1	КИСЛОТА АЗОТНАЯ КРАСНАЯ ДЫМЯЩАЯ	1613	КИСЛОТА АЗОТНАЯ КРАСНАЯ ДЫМЯЩАЯ	6.1
ДИМЕТИЛГИДРАЗИН СИММЕТРИЧНЫЙ**	2382	ДИМЕТИЛГИДРАЗИН СИММЕТРИЧНЫЙ**	6.1	КИСЛОТА АЗОТНАЯ КРАСНАЯ ДЫМЯЩАЯ	1613	КИСЛОТА АЗОТНАЯ КРАСНАЯ ДЫМЯЩАЯ	6.1
ДИХЛОРСИЛАН**	2189	ДИМЕТИЛГИДРАЗИН СИММЕТРИЧНЫЙ**	2	КИСЛОТА АЗОТНАЯ КРАСНАЯ ДЫМЯЩАЯ	1613	КИСЛОТА АЗОТНАЯ КРАСНАЯ ДЫМЯЩАЯ	6.1
Дипран А*	1992	ДИХЛОРСИЛАН**	3	КИСЛОТА АЗОТНАЯ КРАСНАЯ ДЫМЯЩАЯ	1613	КИСЛОТА АЗОТНАЯ КРАСНАЯ ДЫМЯЩАЯ	6.1
ЖЕЛЕЗА ПЕНТАКАРБОНИЛ**	1994	ЖИДКОСТЬ ЛЕГКОВОСЛАМЕНЯЮЩАЯСЯ ЯДОВИТАЯ, Н.У.К.	6.1	КИСЛОТА АЗОТНАЯ КРАСНАЯ ДЫМЯЩАЯ	1613	КИСЛОТА АЗОТНАЯ КРАСНАЯ ДЫМЯЩАЯ	6.1
ЖИДКОСТЬ ЯДОВИТАЯ ПРИ ВДЫХАНИИ ОКИСЛЯЮЩАЯ, Н.У.К., с ЛК50 не более 200 мл/м3 и концентрации насыщенных паров не менее 500 ЛК50**	3387	ЖИДКОСТЬ ЯДОВИТАЯ ПРИ ВДЫХАНИИ ОКИСЛЯЮЩАЯ, Н.У.К., с ЛК50 не более 200 мл/м3 и концентрации насыщенных паров не менее 500 ЛК50**	6.1	КИСЛОТА АЗОТНАЯ КРАСНАЯ ДЫМЯЩАЯ	1613	КИСЛОТА АЗОТНАЯ КРАСНАЯ ДЫМЯЩАЯ	6.1
ЖИДКОСТЬ ЯДОВИТАЯ ПРИ ВДЫХАНИИ, ЛЕГКОВОСПЛАМЕНЯЮЩАЯСЯ, Н.У.К., с ЛК50 не более 200 мл/м3 и концентрации насыщенных паров не менее 500 ЛК50**	3383	ЖИДКОСТЬ ЯДОВИТАЯ ПРИ ВДЫХАНИИ, ЛЕГКОВОСПЛАМЕНЯЮЩАЯСЯ, Н.У.К., с ЛК50 не более 200 мл/м3 и концентрации насыщенных паров не менее 500 ЛК50**	6.1	КИСЛОТА АЗОТНАЯ КРАСНАЯ ДЫМЯЩАЯ	1613	КИСЛОТА АЗОТНАЯ КРАСНАЯ ДЫМЯЩАЯ	6.1
ЖИДКОСТЬ ЯДОВИТАЯ ПРИ ВДЫХАНИИ, ЕДКАЯ, Н.У.К., с ЛК50 не более 1 000 мл/м3 и концентрации насыщенных паров не менее 10 ЛК50**	3390	ЖИДКОСТЬ ЯДОВИТАЯ ПРИ ВДЫХАНИИ, ЕДКАЯ, Н.У.К., с ЛК50 не более 200 мл/м3 и концентрации насыщенных паров не менее 500 ЛК50**	6.1	КИСЛОТА АЗОТНАЯ КРАСНАЯ ДЫМЯЩАЯ	1613	КИСЛОТА АЗОТНАЯ КРАСНАЯ ДЫМЯЩАЯ	6.1
ЖИДКОСТЬ ЯДОВИТАЯ ПРИ ВДЫХАНИИ, ЕДКАЯ, Н.У.К., с ЛК50 не более 200 мл/м3 и концентрации насыщенных паров не менее 500 ЛК50**	3389	ЖИДКОСТЬ ЯДОВИТАЯ ПРИ ВДЫХАНИИ, ЕДКАЯ, Н.У.К., с ЛК50 не более 200 мл/м3 и концентрации насыщенных паров не менее 500 ЛК50**	6.1	КИСЛОТА АЗОТНАЯ КРАСНАЯ ДЫМЯЩАЯ	1613	КИСЛОТА АЗОТНАЯ КРАСНАЯ ДЫМЯЩАЯ	6.1

ИНФОРМАЦИЯ ОБ УРОВНЕ СТАВОК НДС К СУММЕ ПРОВОЗНЫХ ПЛАТЕЖЕЙ НА ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ В МЕЖДУНАРОДНОМ СООБЩЕНИИ В 2021 ГОДУ

	Экспорт		Импорт		Транзит			Примечание	
	на станции жел. дор. государств-участников Тарифного Соглашения	в третьи страны	со станций жел. дор. государств-участников Тарифного Соглашения	из третьих стран	между станциями жел. дор. государств-участников Тарифного Соглашения	между станциями жел. дор. государств-участников Тарифного Соглашения и третьими странами	из третьих стран в третьи страны		
АЗ	-	-	-	-	-	-	-		
ARM	0%	0%	0%	0%	-	-	-	Станционные и дополнительные сборы по преysкypaнтy ЗАО «ЮКЖД» (приложение 11ТН) облагаются НДС 20%	
БЧ	ТП СНГ не применяется				0%	0%	0%	Дополнительные сборы -20%	
ГР	не облагается с правом зачета	не облагается с правом зачета	не облагается с правом зачета	не облагается с правом зачета	не облагается с правом зачета	не облагается с правом зачета	не облагается с правом зачета		
КЗХ	- транспортировка товаров, в том числе почты, экспортируемых с территории Республики Казахстан облагается НДС по ставке 0%;** - прочие услуги (дополнительные сборы) облагаются НДС по ставке 12%; - освобождены от НДС обороты по реализации: - работ и услуг, связанных с международными перевозками, а именно: работ, услуг по погрузке, разгрузке, перегрузке перевалке на другой вид транспорта, перестановке вагонов на тележки или колесные пары другой ширины колес при пересечении таможенной границы государств-членов Евразийского экономического союза, экспедированию товаров, в том числе почты, экспортируемых с территории Республики Казахстан; - услуг оператора вагонов (контейнеров)***		- транспортировка товаров, в том числе почты, импортируемых на территорию Республики Казахстан облагается НДС по ставке 0%;** - прочие услуги (дополнительные сборы) облагаются НДС по ставке 12%; - освобождены от НДС обороты по реализации: - работ и услуг, связанных с международными перевозками, а именно: работ, услуг по погрузке, разгрузке, перегрузке, перевалке на другой вид транспорта, перестановке вагонов на тележки или колесные пары другой ширины колес при пересечении таможенной границы государств-членов Евразийского экономического союза, экспедированию товаров, в том числе почты импортируемых на территорию Республики Казахстан; - услуг оператора вагонов (контейнеров)***		- транспортировка по территории Республики Казахстан транзитных грузов облагается НДС по ставке 0%;** - прочие услуги (дополнительные сборы) облагаются НДС по ставке 12%; - освобождены от НДС обороты по реализации: - работ и услуг, связанных с международными перевозками, а именно: работ, услуг по погрузке, разгрузке, перегрузке перевалке на другой вид транспорта, перестановке вагонов на тележки или колесные пары другой ширины колес при пересечении таможенной границы государств-членов Евразийского экономического союза, экспедированию товаров, в том числе почты, а также транзитных грузов; - услуг оператора вагонов (контейнеров)***			в т.ч. в смешанной перевозке*	
КРГ	0% к провозной плате, 12% к дополнительным сборам, дополнительно налог с продаж 2% к провозной плате и дополнительным сборам при оплате наличными.				12% к провозной плате и дополнительным сборам, дополнительно налог с продаж 2% к провозной плате и дополнительным сборам при оплате наличными.				
ЛДЗ	0%, в Эстонию – 21%	0%, в страну ЕС – 21%	0%, из Эстонии – 21%	0%, из страны ЕС – 21%	0%, из/в страны ЕС – 21%	0%, из/в страны ЕС – 21%	0%, из/в страны ЕС – 21%		
	Перевозка домашних вещей								
ЧФМ	21%	21%	21%	21%	21%	21%	21%		
	0	0	0	0	0	0	0		
РЖД	1.1. Услуги по перевозке или транспортировке за пределы территории Российской Федерации экспортируемых (реэкспортируемых) товаров и продуктов переработки, указанных в пп.1 п.1 ст. 164 НК, а также работ (услуг), связанных с такой перевозкой или транспортировкой, стоимость которых указана в перевозочных документах 1.2. Работы (услуги) по перевозке (транспортировке) товаров вывозимых с территории Российской Федерации на территорию государства-члена ЕАЭС, и непосредственно связанные с перевозкой (транспортировкой) работы (услуги), стоимость которых указана в перевозочных документах				Работы (услуги) по перевозке или транспортировке товаров, перемещаемых на территорию Российской Федерации с территории иностранного государства		Работы (услуги) по перевозке или транспортировке товаров, перемещаемых через территорию Российской Федерации с территории иностранного государства, не являющегося членом ЕАЭС (в том числе через территорию государства-члена ЕАЭС) или с территории государства-члена ЕАЭС на территорию другого иностранного государства, в том числе являющегося членом ЕАЭС, и непосредственно связанные с перевозкой или транспортировкой указанных товаров работы (услуги), стоимость которых указана в перевозочных документах на перевозку товаров		
	0%*	0%	20%	20%	0%**	0%**	0%**	* - отметка таможенных органов не требуется, в перевозочном документе страна назначения - государство-участник ЕАЭС **- отметка таможенных органов не требуется, в перевозочном документе страна отправления и страна назначения отличная от Российской Федерации	
	2. Работы (услуги), не упомянутые в п. 1.1, 1.2, а также работы (услуги) по сменному сопровождению и охране грузов (ВОХР)								
	20%				20%	20%	20%		
	3. Возврат из-под выгрузки, подача под погрузку или транзит порожних арендованных и собственных вагонов, контейнеров, вагонов с несъемным и съемным оборудованием, а также сдвигание вагонов в/из ремонта				20%	0%	0%		
4. Перевозка домашних вещей				20%	20%	20%			
ТДЖ	0% кроме перевозок в ТРК, 18% - перевозки в ТРК	0%	18%	18%	0%	0%	0%	Изменения внесены телеграммой № 199 от 09.06.2009 Основание: Закон Республики Таджикистан от 19 мая 2009 г. №525 в части внесения изменения в Налоговый кодекс Республики Таджикистан в статью 224	
ТРК	15% - к дополнительным сборам								
УТИ	0% к провозной плате, 15% к дополнительным сборам				Перевозки транзитных грузов и дополнительные услуги, связанные с этими перевозками, освобождаются от налогообложения налогом на добавленную стоимость				
УЗ	0% - при оформлении перевозок международными документами, 20% - при оформлении перевозок внутренними документами, в т.ч. через припортовые станции Украины								
ЭВР	0%	в страну, не входящую в ЕС - 0%; в страну, входящую в ЕС - 20% (кроме случая указанного в примечании) *	0%	из страны, не входящей в ЕС – 0%; из страны, входящей в ЕС -20%	0%	0%	из/в страны, не входящей в ЕС в/из страну, не входящую в ЕС - 0%; из/в страны входящей в ЕС в/из страну, не входящую в ЕС – 0%; из/в страны входящей в ЕС в/из страну, входящую ЕС -20%	0% в случае, если перевозка осуществляется в рамках таможенной процедуры иностранного транзита ЕС на основании транзитного сопроводительного документа, приложенного к накладной СМГС. Дополнительные сборы и другие расходы, возникшие при перевозке на железных дорогах Эстонской Республики, облагаются налогом на добавленную стоимость в размере 20% к сумме этих сборов и расходов	

Примечания:
* К тарифу по транзиту в смешанной перевозке (двумя и более видами транспорта) необходимо оформление единой товарно-транспортной накладной (единого коносамента) по форме, утвержденной Приказом и.о. Министра по инвестициям и развитию РК от 26.11.2015 года № 1104 «Об утверждении Правил смешанных перевозок».
** Для целей применения нулевой ставки НДС местом начала международной перевозки экспортируемых/импортируемых товаров (почты, багажа) по территории Республики Казахстан признается место начала перевозки товаров (почты, багажа) транспортной организацией, осуществляющей перевозку до/от границы Республики Казахстан.
*** Услуги оператора вагонов (контейнеров) являются следующие услуги, оказываемые им в комплексе в целях организации перевозки грузов и предоставляемые оператором вагонов (контейнеров), указанным в перевозочном документе в качестве участника перевозочного процесса:
1) формирование плана предоставления в пользование вагонов (контейнеров) и его согласование между участниками перевозочного процесса;
2) предоставление в пользование вагонов (контейнеров);
3) диспетчеризация путем централизованного оперативного контроля и дистанционного управления фактическим движением груженых и порожних вагонов (контейнеров).